

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 007-2016-MTC, A FIN DE SIMPLIFICAR EL PROCEDIMIENTO DE OBTENCIÓN DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR DE LA CLASE A II-a Y ESTABLECER UN RÉGIMEN EXCEPCIONAL PARA PROMOVER LA PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES

I. OBJETO

- El presente proyecto de decreto supremo (en adelante, el Proyecto Normativo), tiene por objeto modificar el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC (en adelante, el Reglamento de Licencias), estableciendo disposiciones conducentes a: i) modificar el procedimiento de obtención de las licencias de la clase A categoría II-a, simplificando el mismo; y, ii) establecer un Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores, a través de medidas que permitan la obtención de las licencias de conducir profesionales de la clase A categorías III-a, III-b y III-c, sin el requisito previo de antigüedad con determinada categoría de licencia de conducir, basado en el entrenamiento en la conducción.

II. FINALIDAD

- El Proyecto Normativo, tiene como finalidad mejorar el procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, reduciendo sus costos, tiempo y trámite, en el marco de la simplificación de los procedimientos administrativos; así como, fomentar la profesionalización de conductores alcanzando la cantidad adecuada de los mismos para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas y mercancías.

III. ANTECEDENTES

- La Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, declara al Estado peruano en proceso de modernización en sus diferentes instancias, dependencias, entidades, organizaciones y procedimientos, con la finalidad de mejorar la gestión pública y construir un Estado democrático, descentralizado y al servicio del ciudadano; y, la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, aprobada mediante Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, dispone como cuarto objetivo específico, implementar la gestión por procesos y promover la simplificación administrativa en todas las entidades públicas a fin de generar resultados positivos en la mejora de los procedimientos y servicios orientados a los ciudadanos y empresas.
- Igualmente, por Decreto Supremo N° 123-2018-PCM, se aprueba el Reglamento del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, el cual tiene como objetivo desarrollar el Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, estableciendo los principios, normas y procedimientos que aplican al proceso de modernización de la gestión pública, en concordancia con la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado. De esta manera, la citada Ley dispone en su artículo 7 como uno de los medios bajo el ámbito del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública, a la simplificación administrativa, la cual tiene como propósito identificar y eliminar

requisitos, exigencias y formalidades innecesarias en los procedimientos administrativos y reducir los tiempos de espera.

- En ese sentido, se considera necesario modificar el Reglamento de Licencias en aras de la mejora del procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, estableciendo disposiciones orientadas a la simplificación administrativa de dicho procedimiento.
- Por otro lado, se ha identificado un problema relacionado al déficit de conductores profesionales. Así, por ejemplo, en el año 2023 se contaba con 32,329 conductores inscritos en la nómina de conductores de ámbito nacional, y 23,874 habilitaciones vehiculares otorgadas a nivel nacional. De esta información se desprende que existe un déficit de conductores profesionales, en la medida que, si bien se observa un pequeño porcentaje de excedente de conductores respecto de las habilitaciones vehiculares, es preciso tener en cuenta que en el ámbito nacional resulta necesario contar con dos (2) conductores con el fin de no realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.
- Además, se precisa que, de acuerdo con el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, se establece la promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad indicando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) promueve, en forma gradual y de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores.
- En tal sentido, corresponde incorporar medidas en el Reglamento de Licencias, orientadas a la inserción de conductores para la prestación del servicio de transporte terrestre que permitan el normal desarrollo de dicho servicio, preponderado en la eficacia del mismo.
- Aunado a lo señalado en los párrafos precedentes, a través de diversas reuniones, los gremios de transportes de personas y de carga manifestaron la necesidad de simplificar el procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, así como, de establecer medidas que aborden el actual déficit de conductores profesionales, de manera tal, de coadyuvar a un servicio de transporte seguro y de calidad para los ciudadanos. Las reuniones sostenidas fueron las siguientes:

Cuadro N° 1
Reuniones agendadas

Participantes	Medio de convocatoria
- Confederación de carga. - ANATEC - TUC Perú Reunión (20.08.24)	Se agendó reunión por correo

	Invitación actualizada: observatorio y licencias reunión con transportistas mar 20 de ago de 2024 3pm - 5pm (PET) (Karol Huamán Cáceres) Recibidos x Ofelia Doris Soriano Ramos <osoria...> lun, 19 ago, 17:12 ☆ ↶ ⋮ para mí, Javier, Víctor, Max, Patricia, María, Jesús, Nathali ▼ observatorio y licencias reunión con ... Míralo en Google Calendar Cuándo mar 20 de ago de 2024 3pm - 5pm (PET) Ubicación sala de dgatr Participantes Javier Jorge Enrique Molina Villanueva, Víctor Adrián Arroyo Testa, Max Bessa Morales
- Cámara de Transporte Urbano Reunión (21.08.24)	Se agendó reunión por correo Invitación: conductores profesionales Ricardo Pareja mié 21 de ago de 2024 3pm - 4pm (PET) (Karol Huamán Cáceres) Recibidos x Ofelia Doris Soriano Ramos <osoria...> vie, 16 ago, 10:32 ☆ ↶ ⋮ para mí, Patricia, Fiorella, Stefania ▼ conductores profesionales Ricardo Pareja Míralo en Google Calendar Cuándo mié 21 de ago de 2024 3pm - 4pm (PET) Participantes Patricia Jessica Villanueva Rivera, Fiorella Karen Martel Guerrero, Stefania Seida Lopez Lozano...
- Gremio de Transportes Unión Nacional de Transportistas (UNT Perú) Reunión (06.09.24)	Se agendó reunión por correo Asistencia: Gremio de Transportes Unión Nacional de Transportistas (UNT - PERU) Recibidos x Shirley Yassira Mend... 30 sept 2024, 12:15 (hace 4 días) ☆ ↶ ⋮ para mí, Javier ▼ Buen día estimada, según lo solicitado se adjunta el registro de participantes a la reunión del día viernes 06/09/2024, en la que se informó sobre los temas de interés solicitados por el Gremio de Transportes Unión Nacional de Transportistas (UNT - PERÚ). <u>Agenda:</u> 1. Situación de la devolución de Peaje 60 2. Reglamentación de la LEy N°31886, Ley que establece medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre 3. Proyecto normativo para profesionalización de conductores. 4. Modificaciones al RNV y RNAT.

- ASOTRAN, Asociación de Transportistas de la Región Junín Reunión (02.10.24)	Se agendó reunión por correo  REUNION CON ASOTRAN Miércoles, 2 de octubre · 3:00 – 4:00pm  4 invitados 2 sí 2 en espera    Fiorella Karen Martel Guerrero Organizador  Ofelia Doris Soriano Ramos  Huamán Cáceres, Karol - PROV  Patricia Jessica Villanueva Rivera  Estimadas Buenas tardes Se agenda la siguiente reunion con la Asociacion de Transportistas de la Region Junin - ASOTRAN, sobre La Propuesta de Modificacion del alcance de la licencia de conducir de clase a categoria I.
--	---

IV. MARCO JURÍDICO

- El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que *“La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”*.
- El Tribunal Constitucional en relación a la dignidad de la persona humana señala que “la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento”¹.
- Asimismo, el artículo 44 de la Constitución Política del Perú prevé que son deberes primordiales del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos, proteger a la población de las amenazas contra su seguridad y promover el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.
- De conformidad con ello, es deber del Estado adoptar las acciones necesarias para la defensa y promoción de los derechos fundamentales de la persona en los diversos ámbitos en los que se desenvuelve, lo que incluye al servicio de transporte y al tránsito terrestre.
- En atención a ello, mediante la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, se establecen los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rige en todo el territorio de la República; y en su artículo 3 establece 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 la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
- Asimismo, la citada Ley dispone en su artículo 11, que la competencia normativa en materia de transporte y tránsito terrestre, que consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las

¹ Exp. N° 2273-2005-PHC/TC, fundamento 5.

autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, será de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

- En esa línea, acorde al literal a) del artículo 16 de la misma Ley, el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar los reglamentos nacionales establecidos en dicha Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito. En el mismo sentido, el literal b) del citado artículo establece la competencia expresa y exclusiva del MTC, de interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en dicha 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.
- Es en mérito a ello, que se aprobó el Reglamento de Licencias, el cual, tiene como objeto: (i) establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, (ii) regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, que comprende las siguientes 4 fases: evaluación médica y psicológica, formación, evaluación teórica y de manejo, y el procedimiento de otorgamiento de licencias de conducir, (iii) establecer las condiciones de acceso y operación o funcionamiento de las entidades encargadas de: la evaluación médica y psicológica, formación, y la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción; y, (iv) regular los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir.
- En nuestro caso, la norma rectora a partir de la cual se genera todo el conjunto de normas que regulan el transporte y tránsito terrestre, es la mencionada Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la misma que a su vez, establece los roles competenciales asignados a los distintos niveles de Gobierno, Central, Regional y Local. En este contexto, el MTC asume, como se ha señalado, el rol de órgano rector con competencias normativas, siendo en ese sentido, competente para emitir la normativa que regula el sistema de emisión de las licencias de conducir. En dicho contexto, se advierte que el Proyecto Normativo es conforme a las normas constitucionales y legales vigentes.

V. FUNDAMENTO TÉCNICO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

5.1 SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

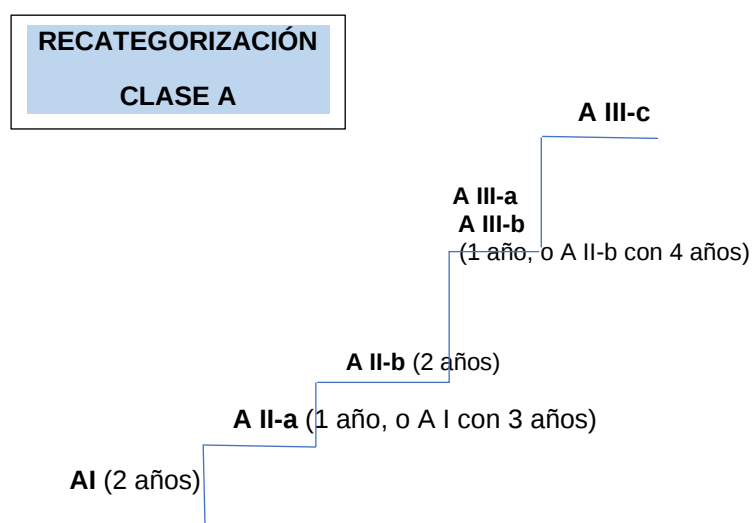
- El Proyecto Normativo, está orientado a atender la problemática referida a: i) los costos y tiempo prolongado para la obtención de la licencia de conducir de la clase A II-a, lo cual, perjudica a los postulantes a dicha clase de licencia para el ejercicio de sus actividades económicas y laborales, ya que la misma, no sólo es un medio para el ejercicio del derecho fundamental al libre tránsito, sino también una condición necesaria para el ejercicio de su derecho fundamental al trabajo, y, ii) la escasez de conductores para la prestación del servicio de transporte terrestre, lo cual, afecta la seguridad y eficacia de dicho servicio, así como, la economía que depende del mismo.
- Con el fin de precisar la mencionada problemática, es necesario hacer una breve consideración general respecto a las licencias de conducir. Así, conforme a lo señalado en el Reglamento de Licencias, estas se clasifican de la siguiente manera:

Cuadro N° 2
Clasificación de licencias de conducir

CLASE Y CATEGORÍA DE LICENCIA		PROFESIONALES (prestación del servicio de transporte)	NO PROFESIONALES (particulares)
Clase A (Para vehículos livianos y pesados)	Categoría I		X
	Categoría II-a	X	
	Categoría II-b	X	
	Categoría III-a	X	
	Categoría III-b	X	
	Categoría III-c	X	
Clase B (Para vehículos menores)	Categoría I		X
	Categoría II-a		X
	Categoría II-b		X
	Categoría III-c	X	

El Proyecto Normativo se encuentra referido a las licencias de la clase A, por lo cual, en adelante se hará mención sobre las mismas. De acuerdo con el Reglamento de Licencias, para acceder a una licencia de conducir de la clase A existen dos modalidades: i) otorgamiento directo y ii) recategorización. El primer caso, por el cual el postulante obtiene la licencia de conducir sin experiencia previa, aplica para la licencia de conducir A I; y en el segundo caso, por el cual el postulante obtiene la licencia de conducir con experiencia previa (manera escalonada), aplica para las licencias de conducir de la clase A categorías II-a, II-b, III-a, III-b y III-c. Se muestra el detalle:

Figura N° 1
Proceso de Recategorización de Licencias de Conducir de la Clase A



- **En relación a la problemática referida a los costos y tiempo prolongado para la obtención de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a.**

Corresponde hacer una breve consideración general para una mayor precisión del problema que se aborda.

De esta manera, señalamos que de acuerdo a la clasificación de las licencias de conducir que establece el Reglamento de Licencias, dichos documentos son de la clase A (autorizan la conducción de vehículos livianos y pesados) y de la clase B (autorizan la conducción de vehículos menores).

En relación a la licencia de conducir de la clase A, esta tiene diferentes categorías (que se van obteniendo de manera gradual en mérito a la experiencia) cada una de las cuales, está orientada a permitir la conducción en específico de determinada categoría vehicular, además de las categorías vehiculares cuya conducción es autorizada por las licencias de conducir de categorías inferiores, de corresponder. Así se muestra:

Cuadro N° 3
Tipos de licencia de conducir

Licencia de conducir	Categorías vehiculares que autoriza a conducir, en específico	Categorías vehiculares que autoriza a conducir, adicionalmente, en mérito a la licencia inferior
Clase A, categoría I (conducción de vehículos particulares)	M1 (ej. sedán, station wagon), M2 (ej. vans) y N1 (Ej. camioneta pick up)	No aplica, al ser la primera licencia que se obtiene
Clase A, categoría II-a (conducción de vehículos del servicio de transporte)	M1 (ej. sedán, station wagon)	Las categorías vehiculares que corresponden a la licencia A I
Clase A, categoría II-b (conducción de vehículos del servicio de transporte)	M2 (ej. combi), M3 de hasta 6 toneladas (ej. microbús) y N2 (camión pequeño)	Las categorías vehiculares que corresponden a la licencia A I y A II-a
Clase A categoría III-a	M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus)	Las categorías vehiculares que corresponden a la licencia A I, A II-a y A II-b
Clase A categoría III-b	N3 (camiones)	Las categorías vehiculares que corresponden a la licencia A I, A II-a y A II-b
Clase A categoría III-c	M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus) y N3 (camiones)	Las categorías vehiculares que corresponden a la licencia A I, A II-a y A II-b

Como se observa, la licencia de conducir A I y la licencia de conducir A II-a, se encuentran orientadas a permitir la conducción de la misma categoría de vehículos, en específico, es decir la categoría vehicular M1. En tal sentido, si bien la licencia A I es de uso particular y la A II-a para la prestación del servicio de transporte especial en las modalidades de taxi, o turístico, servicio de transporte internacional transfronterizo de pasajeros y vehículos de emergencia, entre otras que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, los postulantes a ambas licencias deben de tener la misma diestralidad y preparación en la conducción de un vehículo liviano de igual carrocería y dimensiones (sedán, station wagon) a fin de obtener dichas licencias, por lo que, en relación a la experiencia práctica las exigencias deben ser las

mismas. Sin embargo, se ha identificado que, de acuerdo al Reglamento de Licencias, existe una diferenciación en la obtención de las licencias A I con respecto a las licencias A II-a, siendo que, solo para el caso de esta últimas se exige el contar previamente con una licencia (la Licencia A I).

En dicho contexto, en el marco de la simplificación administrativa, resulta necesario eliminar el requisito referido a contar previamente con una licencia de conducir A I en el procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, como medida dirigida a eliminar costos, tiempo y trámites que estaría generando a los postulantes a dichas licencias el referido requisito. Igualmente, esta medida se condice con el principio de razonabilidad del procedimiento administrativo².

En este punto, cabe resaltar que la diferenciación para la obtención de las licencias de conducir A I y A II-a sí corresponde sustentarse en la aptitud médica; de esta manera, de acuerdo a la Directiva Administrativa N° 239-MINSA-2017-DGIESP “Directiva que 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 postulantes a licencias de conducir”, aprobada por Resolución Ministerial N° 718-2017-MINSA y modificatorias (en adelante, la Directiva MINSA), existe diferencia en las respectivas evaluaciones médicas de ambas licencias, así por ejemplo, la agudeza visual que se exige para la obtención de una licencia A II-a es mayor a la que se exige para la obtención de una licencia A I, considerando que el conductor que presta el servicio se encuentra mayor tiempo realizando la actividad de conducción.

- **En relación a la escasez de conductores profesionales para la prestación del servicio de transporte terrestre**

Se identificó que existe un problema respecto del déficit de conductores profesionales y una tendencia en los últimos años a un escaso incremento de nuevas licencias de conducir A-III requeridas para la prestación del servicio de transporte, lo cual contrasta con un fuerte incremento del número de habilitaciones vehiculares para la prestación de dicho servicio, que deviene en una escasez de conductores que permita cubrir dicha flota vehicular.

Asimismo, tomando en consideración que conforme a lo contemplado en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (en adelante, Reglamento de Transportes), los conductores habilitados para la prestación del servicio de transporte terrestre deben cumplir con la jornada máxima de conducción la cual considera que los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno. Además, se debe considerar que la duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10)

² Ley del Procedimiento Administrativo General - Ley N° 27444

(...)

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

(...)

1.4 Principio de razonabilidad.- Las decisiones de la autoridad administrativa, cuando creen obligaciones, califiquen infracciones, impongan sanciones, o establezcan restricciones a los administrados, deben adaptarse dentro de los límites de la facultad atribuida y manteniendo la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que deba tutelar, a fin que respondan a lo estrictamente necesario para la satisfacción de su cometido.

horas en un período de veinte y cuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio³.

En ese sentido, en tramos que se exceda la cantidad de horas señaladas, se exige que se cuente con un número mínimo dos conductores por vehículo, lo que, ante el déficit de conductores profesionales existente, trae como consecuencia que surja la contratación de conductores con licencias de conducir profesionales irregulares, los cuales no cumplen con los requisitos establecidos en el Reglamento de Licencias.

Lo señalado anteriormente se agrava tomando en consideración que desde el extranjero se fomenta la contratación de conductores profesionales peruanos, lo cual deja el mercado peruano de conductores con baja oferta de mano de obra⁴.

Considerando lo manifestado, con el objeto de atender el problema descrito, el Proyecto Normativo propone incorporar en el Reglamento de Licencias un régimen temporal que permita la obtención de las licencias de conducir profesionales (clase A categoría III) sin el requisito referido a los años de antigüedad con determinada categoría de licencia, a partir de Programas de Entrenamiento en la Conducción a los postulantes a dichas licencias.

5.2 SOBRE EL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

- En relación a la problemática referida a los costos y tiempo prolongado para la obtención de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a.

De acuerdo al Reglamento de Licencias de Conducir, ambas categorías permiten la conducción de vehículos de categoría M1 (como sedanes y station wagons). Sin embargo, la principal diferencia radica en lo siguiente:

- Licencia A-I: No requiere experiencia previa para su obtención.
- Licencia A-IIa: Exige al menos dos años de experiencia como titular de una licencia A-I.

Esto genera una duplicidad en la evaluación de habilidades y conocimientos básicos, ya que ambos tipos de licencia permiten operar el mismo tipo de

³ Reglamento Nacional de Administración de Transportes – Decreto Supremo N° 017-2009-MTC
Artículo 30.- Jornadas máximas de conducción.

30.1 La determinación de las jornadas máximas de conducción tiene por fin establecer estándares de seguridad, que se definen en el presente Reglamento.

30.2 Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.

La duración acumulada de jornadas de conducción no deberá exceder de diez (10) horas en un período de veinte y cuatro (24) horas, contadas desde la hora de inicio de la conducción en un servicio.

Para efectos de la determinación de la duración acumulada de jornadas de conducción, se considerará de manera conjunta la realizada por el conductor en el servicio de transporte de ámbito nacional y la realizada en el servicio de transporte de ámbito regional, cuando los servicios se presten de manera sucesiva.

El exceso en la jornada de conducción, será sancionable cuando supere los treinta minutos según corresponda al servicio diurno o nocturno, según lo previsto en el párrafo anterior. No obstante, apenas excedida la jornada de conducción, resultará aplicable de manera inmediata la medida preventiva de interrupción de viaje prevista en el presente reglamento. Salvo que dentro de esos treinta minutos, se llegue al destino final del viaje, en cuyo caso el mismo conductor podrá culminar el viaje y no será de aplicación la medida preventiva antes señalada. En ningún caso, se podrá aplicar esta excepción contabilizando el tiempo de retorno de un viaje.

30.3 Para efectos de lo dispuesto en el numeral anterior se entenderá como servicio diurno el que se realiza entre las 6:00 am y las 09:59 pm y como servicio nocturno el comprendido entre las 10:00 pm y las 5:59 a.m.

⁴ La Tercera. *El déficit que afecta a buses, micros y camioneros: faltan más de 20 mil choferes*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://www.latercera.com/pulso/noticia/el-deficit-que-afecta-a-buses-micros-y-camioneros-faltan-mas-de-20-mil-choferes/6NHP2DPP75F37IOPMD6VRJM4WM/>

vehículo en específico (M1). Por lo tanto, la exigencia referida a contar previamente con una licencia A I, para la obtención de una licencia A II-a no estaría alineada con el principio de razonabilidad del procedimiento administrativo.

En esa línea, conforme a lo señalado los postulantes deben esperar dos años tras obtener la licencia A I antes de acceder a la A II-a y ello conlleva a que se generen costos ante la duplicidad de procedimientos. Así, el postulante a una licencia A II-a, cuando obtuvo su licencia A I, realizó los siguientes procedimientos, con los respectivos costos:

Examen médico en un Centro de Salud autorizado (120 -150 soles aprox., de acuerdo al Centro de Salud); examen teórico y de manejo en un Centro de evaluación (70 soles aprox. de acuerdo al Centro de Evaluación); pago por el trámite de emisión de la licencia (7 soles electrónica, 15 soles física, aprox. de acuerdo a la autoridad que la emite).

Asimismo, el requisito de contar previamente con una licencia A I, para la obtención de una licencia A II-a, limita a la incorporación laboral a los nuevos conductores para que puedan acceder rápidamente a oportunidades laborales que requieran la licencia A II-a como lo es el servicio de taxi, lo que genera el crecimiento del transporte informal.

Conforme se advierte de las notas de prensa referidas a la informalidad en el servicio de transporte⁵, se observa que durante la fiscalización efectuada por la Autoridad para el Transporte Urbano de Lima y Callao - ATU se verificó que la infracción más cometida por los conductores fue la de prestación del servicio de transporte público sin autorización, del cual un total de 27 081 choferes cometieron dicha falta: 13 933 realizaban el servicio de taxi, mientras que 13 148 brindaban el servicio de transporte regular en buses.

Figura N° 2

Nota periodística relacionada a informalidad en el servicio de transporte Factor vinculado al déficit de conductores profesionales



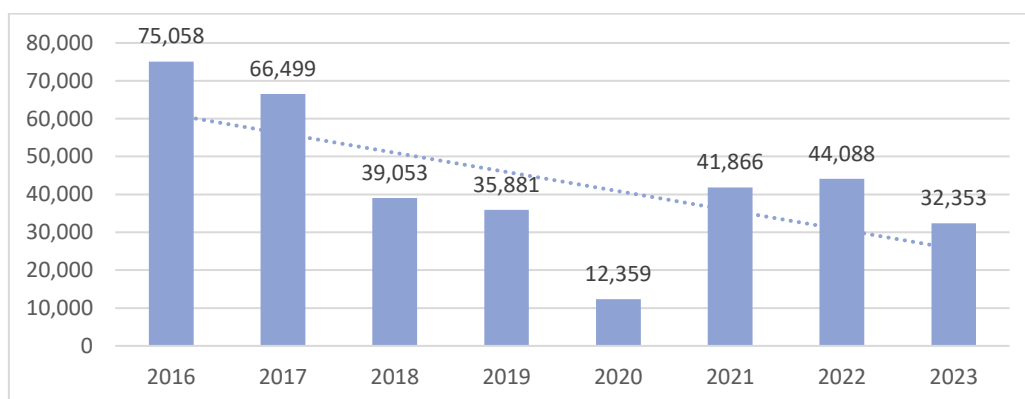
⁵ Noticias en Gob.pe. *Fiscalizadores de la ATU intervinieron a casi 1800 conductores de vehículos de transporte informal sin brevete en lo que va del 2024*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/953622-fiscalizadores-de-la-atu-intervinieron-a-casi-1800-conductores-de-vehiculos-de-transporte-informal-sin-brevete-en-lo-que-va-del-2024>

- **En relación a la escasez de conductores profesionales para la prestación del servicio de transporte terrestre.**

Conforme se ha desarrollado anteriormente, la problemática viene a ser el déficit de conductores profesionales. De esta manera, la tendencia en los últimos años a un escaso incremento de nuevas licencias de conducir A-III requeridas para la prestación del servicio de transporte, lo cual contrasta con un fuerte incremento del número de habilitaciones vehiculares para la prestación de dicho servicio, demuestra una escasez de conductores que permita cubrir dicha flota vehicular.

Asimismo, de acuerdo a lo manifestado en el presente documento, las licencias profesionales de la clase A categorías III-a (en específico, para veh. M3 mayor a 6 toneladas, ejm. ómnibus), III-b (en específico, para veh. N3, ejm. camiones) y III-c (en específico, M3 mayor a 6 toneladas y N3), permiten la prestación del servicio de transporte. Al respecto, la cantidad de dichas licencias de conducir han ido disminuyendo anualmente hasta la actualidad, conforme se aprecia del siguiente detalle:

Figura N° 3
Procedimientos Administrativos de Recategorización del año 2016 al 2023



Fuente: Oficina General de Tecnología de la Información - MTC

Asimismo, la situación actual de las licencias de conducir profesional, muestran un comportamiento con mayor demanda en las categorías más bajas, con excepción de la AIII-C, conforme se muestra a continuación:

Cuadro N° 4
Cantidad de licencias de conducir profesionales de la clase A

Licencias de clase A Profesional	
AII-A	204,054
AII-B	638,179
AIII-A	30,929
AIII-B	62,899
AIII-C	377,691
TOTAL	4,151,205

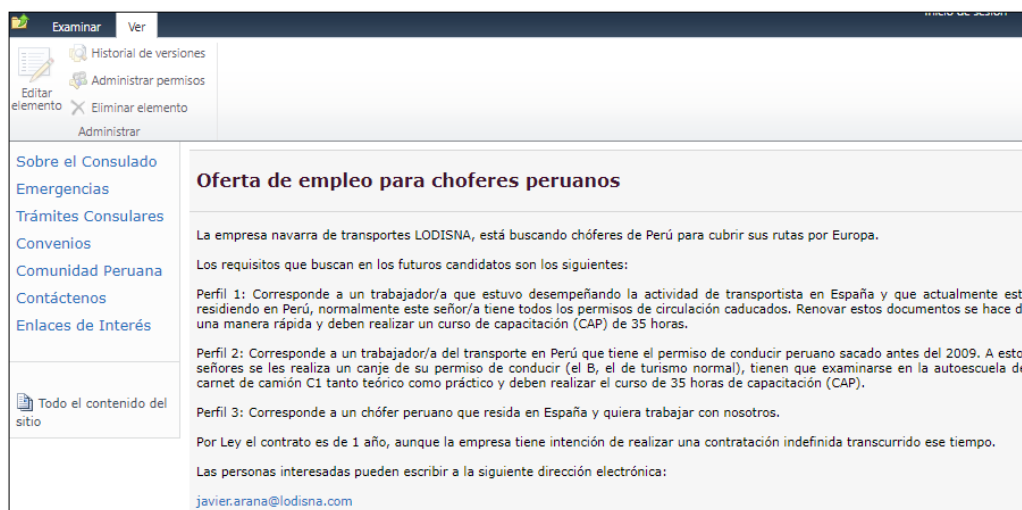
Fuente: DCV-DGAT, octubre del 2024.

Igualmente, cabe señalar que, la cantidad de licencias de conducir profesionales que se registran no necesariamente refleja la situación laboral actual de los conductores profesionales dentro del país, puesto que muchos de estos conductores viajan al extranjero por oportunidades laborales. En ese sentido, si

bien las licencias profesionales se encuentran vigentes, ello no refleja que los conductores profesionales titulares de las mismas actualmente residan en el país, respecto a ello se puede evidenciar la información que se muestra a continuación⁶:

Figura N° 4

Información de oferta de trabajo en el extranjero para conductores profesionales peruanos
Factor vinculado al déficit de conductores profesionales



Fuente: Consulado Español

Además, se indica que existe una tendencia en los últimos años a un escaso incremento de nuevas licencias de conducir A-III (del año 2013 que se emitieron 131,511 al año 2022 con una emisión de 193,334 que representa alrededor del 40% de incremento) requeridas para la prestación del servicio de transporte, lo cual contrasta con un fuerte incremento del número de habilitaciones vehiculares para la prestación de dicho servicio (de 2013 que se emitían 9190 a 2022 que se emitieron 22344, lo que representa un incremento de más de 200%). Ello, demuestra la existencia de un déficit de conductores que cubra toda la flota vehicular habilitada, tomando en cuenta que, de acuerdo con la normativa vigente y los tiempos de viaje, por cada vehículo habilitado para el servicio de transporte terrestre de personas se requiere por lo menos de dos (2) conductores⁷.

En esa línea, conforme a la información proporcionada por la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC, desde el año 2016 al 2023, se evidencia una tendencia decreciente en la solicitud de licencias de conducir profesionales, lo que viene generando un déficit de conductores profesionales.

⁶ Consulado General de Perú en Madrid. *Oferta de empleo para choferes peruanos*. Recuperado el 27 de diciembre de 2024 de <https://www.consulado.pe/es/Madrid/Lists/Ofertas%20Laborales/Mostrar.aspx?ID=20&ContentTypeId=0x01005E9F9A754FF57D4AB0AD6E3CA549EAA6>

⁷ Artículo 30 de D.S. 007-2009-MTC

Cuadro N° 5
Cantidad de licencias de conducir profesionales de la clase A obtenidas desde el año 2016 al 2023

Cantidad de licencias de la clase A recategorizadas, desde el 2016 hasta el 2023 por año y categoría									
CATEGORÍAS	AÑO								Total general
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
A II a	2,769	4,950	2,544	5,710	1,326	2,005	1,294	1,440	22,038
A II b	31,222	34,618	20,283	15,268	6,684	25,795	29,417	24,086	187,373
A III a	3,161	2,905	1,607	1,334	326	500	429	465	209,411
A III b	8,115	7,802	4,871	4,040	965	2,217	1,891	1,484	31,385
A III c	29,791	16,224	9,748	9,529	3,058	11,349	10,977	4,878	95,554
Total general	75,058	66,499	39,053	35,881	12,359	41,866	44,008	32,353	545,761

Fuente: DCV-DGAT, noviembre del 2023.

Sumado a la decreciente cantidad de conductores profesionales, se verifica que también existen licencias de conductores que se han cancelado como consecuencia del fallecimiento de los titulares, por lo que en cuanto a conductores profesionales tenemos un total de 34,446 conductores fallecidos (categorías AIIa, AIIb, AIIIa, AIIIb y AIIIc).

Cuadro N° 6
Cantidad de licencias de conducir profesionales canceladas por fallecimiento

Cantidad de licencias de la clase A canceladas por fallecimiento, por categoría y año						
CATEGORÍAS	AÑO					Total general
	2019	2020	2021	2022	2023	
AI	102,256	1	1	0	1	102,259
A II a	6,848	0	0	0	0	6,848
A II b	10,652	0	0	0	1	10,653
A III a	912	0	0	0	0	912
A III b	1,533	0	1	0	0	1,534
A III c	14,493	0	3	0	3	14,499
Total general	136,694	1	5	0	5	136,705

Fuente: DCV-DGAT, noviembre del 2023.

En ese contexto, se aprecia de la información remitida por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC que, la cantidad de vehículos habilitados para realizar servicio de transporte terrestre de mercancías público y privado es de 341, 237 y de 23,819 vehículos habilitados para el servicio de transporte terrestre de personas, lo cual contrasta con la cantidad de licencias de conducir habilitadas, debido a que conforme a la cantidad de horas en las que se desarrolla el servicio (jornada de conducción) este podría necesitar de dos conductores por vehículo como mínimo conforme a lo indicado en el Reglamento Nacional de Administración de Transportes. Además, se debe tener en cuenta que los gobiernos regionales y las municipalidades provinciales también emiten autorizaciones para la prestación del servicio de transporte terrestre de personas en el ámbito de su jurisdicción.

Cuadro N° 7
Cantidad de vehículos habilitados para el Transporte Terrestre de Mercancías

Año de Inscripción	Tipo de Servicio		Total
	Privado	Público	
2002	17		17
2003	58		58
2004	477		477
2005	494		494
2006	533		533
2007	1,103		1,103
2008	3,102		3,102
2009	1,243		1,243
2010	833		833
2011	828		828
2012	884		884
2013	1,741	929	2,670
2014	3,334	9,504	12,838
2015	3,250	12,676	15,926
2016	2,937	15,149	18,086
2017	2,802	29,664	32,466
2018	2,773	35,275	38,048
2019	3,767	27,971	31,738
2020	2,712	23,929	26,641
2021	4,314	41,336	45,650
2022	7,039	47,809	54,848
2023	5,600	47,154	52,754
Total	49,841	291,396	341,237

Fuente: DSTT-DGAT, noviembre del 2023.

Cuadro N° 8
Cantidad de vehículos habilitados para el Transporte Terrestre de Personas

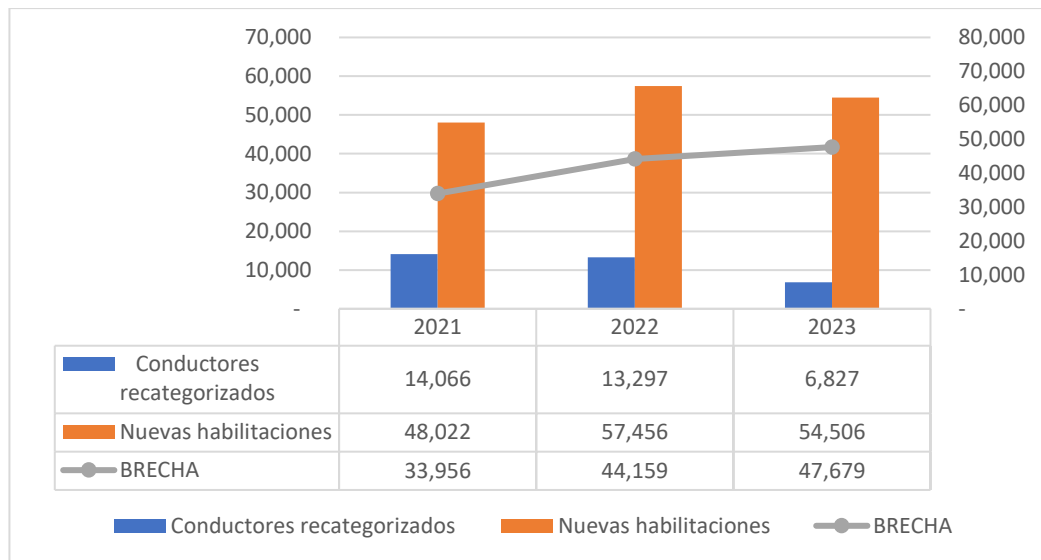
Año de Inscripción	Tipo de Servicio					Total
	PNP (Privado)	PNR (Regular)	PNS (Social)	PNW (Trabajadores)	PNT (Turístico)	
2013	88	95		211	86	480
2014	240	584		883	644	2,351
2015	200	665		823	486	2,174
2016	174	621	1	678	577	2,051
2017	270	758		762	692	2,482
2018	260	697	3	792	754	2,506
2019	320	749		764	859	2,692
2020	236	505		940	670	2,351
2021	412	329		844	787	2,372
2022	252	578		886	892	2,608
2023	216	317		683	536	1,752
Total	2,668	5,898	4	8,266	6,983	23,819

Fuente: DSTT-DGAT, noviembre del 2023.

De esta manera, conforme a lo indicado en los antecedentes del presente documento, se evidencia que existe un déficit de conductores profesionales que cubran la demanda de atención de los servicios de transporte terrestre (personas y mercancía), lo cual también ha sido advertido por los distintos gremios del sector que han expresado su preocupación.

Aunado a ello, el siguiente gráfico permiten observar la brecha que existe entre el número de licencias profesionales otorgadas y el número de vehículos habilitados.

Figura N° 5
Cantidad de conductores con licencias A III a, A III b y A III c respecto de la cantidad de vehículos habilitados entre los años 2021 al 2023



Así, la Figura N° 5 muestra la relación entre los conductores recategorizados, las nuevas habilitaciones de vehículos, y la brecha existente entre ambas variables durante los años 2021, 2022 y 2023. Del análisis de datos se debe indicar lo siguiente:

- Sobre los conductores recategorizados, la cantidad de conductores que obtienen licencias profesionales (clases A III a, A III b, y A III c) muestra una tendencia decreciente significativa. En 2021, hubo 14,066 conductores recategorizados, disminuyendo a 13,297 en el año 2022, y cayendo drásticamente a 6,827 en el año 2023.
- Respecto de las nuevas habilitaciones de vehículos se observa un contraste debido a que el número de vehículos habilitados para el transporte de personas y mercancías es considerablemente mayor y se mantiene en un rango alto durante estos años. En 2021, hubo 48,022 habilitaciones, incrementando a 57,456 en 2022 y disminuyendo levemente a 54,506 en el año 2023.
- Asimismo, se observa que existe una brecha creciente entre la diferencia de los conductores recategorizados y las nuevas habilitaciones de vehículos, los cuales aumentan de forma constante, pasando de 33,956 en 2021, a 44,159 en el año 2022, y alcanzando 47,679 en el año 2023. Esto evidencia un déficit creciente de conductores profesionales frente al parque vehicular habilitado.

Complementariamente a lo expuesto, es importante mencionar que el déficit de conductores profesionales ocasiona efectos negativos en el servicio de transporte, los cuales se detallan a continuación:

- **Conductores que prestan servicio más horas de las reglamentadas**

La prestación del servicio de transporte por conductores en un tiempo de conducción mayor al reglamentado afectaría a su rendimiento por la fatiga generada por dicha prestación, lo cual podría aumentar el riesgo de la generación de accidentes de tránsito, poniendo en peligro al conductor, a los pasajeros y a otros usuarios de la misma, por lo que, este sería uno de los mayores problemas que enfrentaría el transporte por carretera, debido al deterioro del rendimiento de la conducción que se manifiesta en reacciones más lentas, una percepción de peligro deteriorada y una disminución del rendimiento de dirección, de acuerdo en lo indicado en el artículo denominado “Cansancio del conductor en el transporte por carretera en Europa”, de Katrin Vitols y Eckhard Voss⁸.

Aunado a ello, conforme al estudio “Aspectos de la fatiga del conductor y estudio de las tecnologías para detectarla y prevenirla”, realizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte, realizado en el año 2004⁹, se señala que la fatiga representa una alteración en los niveles de conciencia y de percepción del conductor, la cual afecta procesos psicomotores que son cruciales para un manejo seguro. En este estudio se señala que entre los factores que pueden ocasionar la fatiga se encuentran **el número excesivo de horas de trabajo**, número inadecuado de horas de sueño, conducción nocturna y horarios irregulares de trabajo-descanso.

Así, como consecuencia de lo descrito, se reportaron accidentes, como el sucedido en la vía Libertadores¹⁰ (Ayacucho), con fecha 16 de julio del 2024, en el cual un bus que realizaba el servicio de transporte de personas se despistó porque el conductor se habría quedado dormido conforme a lo descrito por una de las pasajeras que sobrevivió; así como lo sucedido, en la misma vía, el 14 de mayo de 2024, en el que la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional emitió el Informe N° 027-2024-VIII en el que se determinó que el conductor se quedó dormido¹¹.

⁸ Federación Europea de Trabajadores del Transporte. *Cansancio del conductor en el transporte por carretera en Europa*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://carreteraylogistica.fsc.ccoo.es/448ea29cb86a1939c0f1bf9e25b185f9000050.pdf>

⁹ Instituto Mexicano del Transporte. *Aspectos de la fatiga del conductor y estudio de las tecnologías para detectarla y prevenirla*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt241.pdf>

¹⁰ INFOBAE. *Fallas mecánicas, un chofer que se quedó dormido, y otros detalles del trágico viaje del bus en “la carretera de la muerte”*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://www.infobae.com/peru/2024/07/17/fallas-mecanicas-un-chofer-que-se-queda-dormido-y-otros-detalles-del-tragico-viaje-del-bus-en-la-carretera-de-la-muerte/>

¹¹ La República. *Informe PNP: chofer de accidente en Ayacucho se quedó dormido*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de https://larepublica.pe/sociedad/2024/05/28/accidente-de-transito-informe-pnp-chofer-de-accidente-en-ayacucho-se-queda-dormido-bus-civa-transporte-577444#google_vignette

Figura N° 6
Notas periodísticas relacionadas a accidentes por fatiga del conductor
Factor vinculado al déficit de conductores profesionales

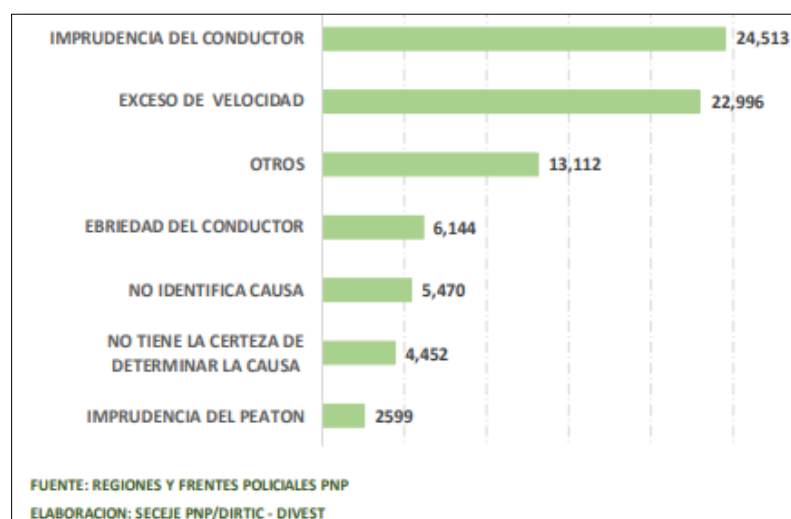


En ese escenario, se reafirma la condición necesaria de que estos servicios se presten con la cantidad suficiente de conductores en jornadas extensas para evitar accidentes de tránsito, situación que no se estaría dando en la actualidad, debido al déficit de conductores profesionales.

- **Riesgo de accidentes (inseguridad vial).**

La falta de conductores profesionales ocasiona que aquellos que no son aptos presten el servicio o que los conductores aptos trabajen horas en exceso para cubrir la demanda del servicio, lo que ocasiona accidentes debido a la imprudencia en su conducción, como prueba de ello se aprecia la estadística del anuario de la Policía Nacional del Perú en el que se señala que durante el año 2023, se registraron accidentes de tránsito debido a la imprudencia del conductor, el exceso de velocidad, entre otros.

Figura N° 7
Causas de accidentes de tránsito – año 2023



- **Informalidad en la prestación del servicio de transporte terrestre y de mercancías que conlleva a la prestación de servicios de baja calidad**

Ante la alta demanda de los servicios de transporte, este servicio se ha vuelto informal debido a la falta de conductores profesionales. En este contexto, la falta de autorización genera que el conductor no tenga las condiciones o habilidades necesarias para prestar el servicio de transporte, ello podría generar maniobras temerarias en la conducción por desconocimiento del manejo del vehículo que se conduce, imprudencia, entre otros.

En esa línea, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), también viene advirtiendo esta deficiencia, así, por ejemplo, entre diversas noticias, se señala la siguiente, en las que se aprecia que en las actividades de fiscalización se detectaron diversas infracciones como la de conducción sin licencia y velocidad.

Figura N° 8

Nota periodística relacionada a servicios de baja calidad con conductores sin las habilidades requeridas
Factor vinculado al déficit de conductores profesionales



En ese escenario, se advierte la necesidad de contar con más conductores profesionales, ello, mediante un régimen temporal que permita obtener las licencias de la clase A categorías III-a, III-b y III-c sin el requisito de antigüedad con determinada categoría de licencia, bajo las respectivas condiciones de seguridad.

- **Sobre los conductores involucrados en siniestros fatales con licencia de conducir A-I**

Según el ranking de conductores involucrados en siniestros fatales de acuerdo al tipo de licencia, en primer lugar, se encuentran los conductores involucrados que NO cuentan con licencia; en segundo lugar, se encuentran los conductores

con licencia A-III-C; y, en tercer lugar, se encuentran las licencias de conducir A-I.

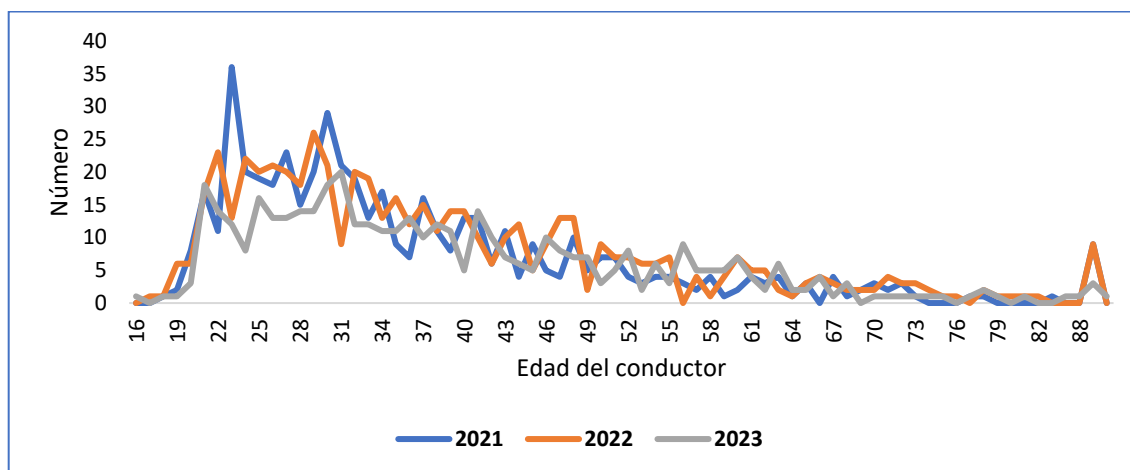
Tabla: Conductores involucrados en siniestros fatales según el tipo de licencia que contaba, años 2021-2023

Año	2021		2022		2023		Promedio anual 2021-2023	
Tipo de licencia	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%
SIN LICENCIA	755	23%	682	20%	458	18%	632	20%
A III C	586	18%	626	18%	474	19%	562	18%
A I	504	15%	554	16%	436	17%	498	16%
A II B	435	13%	374	11%	287	11%	365	12%
(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
Totales	3347	100%	3456	100%	2503	100%	3102	100%

Fuente: ONSV / Nota: (...) cada tipo de licencia tiene menos del 10% de representatividad.

Se observa que los conductores que no tienen licencia son los que están más involucrados en accidentes de tránsito, siendo que participan en un promedio de 20% de los siniestros de tránsito fatales, seguidos de los conductores con licencias A-III-C, con una participación de un promedio de 18% de los siniestros de tránsito fatales. Nótese que la conducción sin licencia se encuentra relacionada con la mayor proporción de siniestros fatales, en ese contexto, la promoción del entrenamiento del conductor podría incidir en la reducción de la siniestralidad vial.

Ilustración: Edad de los conductores involucrados en siniestros fatales con licencia de conducir A-I, años 2021-2023



Fuente: MTC

En relación con la edad de los conductores, se puede observar que, con respecto al número absoluto de siniestros, las tendencias de accidentabilidad se incrementan a partir de los 19 años de edad y presentan indicadores elevados entre los 22 y 31 años de edad, para luego presentar un descenso paulatino a partir de los 32 años de edad. Lo indicado es consistente con un periodo precautorio de las personas que se inician en la conducción, las que son extremadamente cuidadosas en un entorno de conducción nuevo, seguido de un

periodo de aprendizaje entre los 22 y 31 años de edad, que da lugar a una etapa de maduración en la conducción a partir de los 32 años de edad. En esa línea, el entrenamiento en la conducción en un esquema de aprendizaje supervisado podría acelerar el periodo de aprendizaje y tener como consecuencia una reducción de la accidentabilidad.

- **Costos significativos por la escasez de conductores profesionales**

Las empresas de transportes peruanas están enfrentando costos más altos debido a la falta de conductores lo que significa el aumento de salarios con el fin de retener a su personal existente debido a la demanda de conductores profesionales a nivel mundial conforme a lo indicado por el informe de The International Road Transport Union, en adelante IRU, en el que encontró que la escasez de conductores de camiones aumentó a nivel mundial en el año 2023 debido a que, más de tres millones de empleos de camioneros se encuentran sin cubrir en 36 países y ello empeorará en los próximos cinco años¹², ello también genera una interrupción en la cadena de suministros junto a un incremento en los costos operativos como lo es el combustible y el mantenimiento de los vehículos.

Figura N° 9

Nota periodística relacionada a la contratación de conductores peruanos en España

Factor vinculado a déficit de conductores profesionales



Aunado a ello, se evidencian incremento de costos operativos lo que conlleva a la pérdida de clientes y limitaciones para expandir los negocios en sectores

¹² The Logistics World. *Escasez global de operadores de transporte se duplicará para 2028*. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://thelogisticsworld.com/transporte/escasez-global-de-operadores-de-transporte-se-duplicara-para-2028-reporte-anual-iru/>

clave, debido a la escasez de conductores de camiones, así según la IRU más del 50% de las empresas en diversas regiones a nivel mundial enfrentan estas dificultades¹³.

La escasez de conductores profesionales afecta tanto al transporte público como al transporte de carga y la falta de atención de este pedido de los diversos gremios de transportistas genera paros con pérdidas económicas significativas como lo señaló la Asociación de Exportadores - ADEX que estimó pérdidas de hasta 25 millones de dólares diarios durante los paros de transportistas debido a la incapacidad de cumplir con exportaciones y entregas locales¹⁴.

Figura N° 10
Nota periodística relacionada a la pérdida de dinero por los paros de transportistas
Factor vinculado a déficit de conductores profesionales



En esa línea, la falta de conductores profesionales conlleva también a perjuicios a los usuarios del transporte público, relacionados con la afectación de la oferta de dicho servicio, alto costo de este, que no aporta seguridad, entre otros.

¹³ Diario de transporte. Según nuevo informe de IRU, la escasez mundial de camioneros se duplicará en 2028. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://www.diariodetransporte.com/articulo/mercancias/nuevo-informe-iru-escasez-mundial-camioneros-duplicara-2028/20231120212136088297.html>

¹⁴ Radio Programas del Perú. Perú pierde US\$ 25 millones diarios por paro de transportistas, según ADEX. Recuperado el 5 de diciembre de 2024 de <https://rpp.pe/economia/economia/peru-pierde-us-25-millones-dia-rios-por-paro-de-transportistas-segun-adex-noticia-1449287?ref=rpp>

Al respecto, se precisa que el incremento de los costos de transporte, como consecuencia de la reducción de la oferta de conductores calificados también fomenta el uso de transporte informal que muchas veces cobra tarifas más altas sin garantizar la seguridad de los pasajeros conforme a lo descrito de forma precedente.

Asimismo, en atención a lo señalado respecto del déficit de conductores, es prudente considerar una propuesta normativa alternativa que no desnaturalice los principios que rigen el Reglamento de Licencias, como es la protección del interés común; por lo que es pertinente considerar un régimen temporal que permita cubrir la insuficiencia de conductores profesionales bajo medidas orientadas a la eficiencia en la conducción y de simplificación administrativa.

5.3 SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS

- Tomando en cuenta los problemas identificados, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa se espera alcanzar los siguientes objetivos:

Cuadro N° 9
Objetivo relacionado al problema público

Problemática	Objetivo Principal
- Costos y tiempo prolongado para la obtención de la licencia de conducir de la clase A II-a. - Déficit de conductores profesionales	- Simplificar el procedimiento de obtención de licencias A II-a. - Alcanzar la cantidad adecuada de conductores profesionales.

5.4 SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

- **Necesidad**

- El análisis de la necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la finalidad constitucional perseguida.
- Dicho ello, y teniendo presente la problemática expuesta, en el siguiente cuadro se desarrollan las posibles alternativas que brindarían solución y tratamiento a la problemática planteada:

Cuadro N° 10
Alternativas no regulatorias y regulatorias

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
1	No Regular	Una alternativa podría ser no tomar medidas adicionales a las ya existentes, es decir, continuar con los requisitos establecidos en el procedimiento de otorgamiento de licencias conforme a lo establecido en el reglamento de licencias. No obstante, esta alternativa podría resultar inadecuada debido a que no habría mejoras en la oferta del transporte público en áreas de alta demanda, asimismo, el déficit de conductores profesionales se acrecentaría debido a	Alternativa descartada

		que el proceso de recategorización, si bien es efectivo en la medida que, valida la experiencia del conductor, pero es lento comparativamente con la demanda de conductores existente. En ese sentido, la falta de simplificación del procedimiento de obtención de licencias A II-a y la falta de conductores profesionales puede ocasionar efectos negativos vinculados a dicha problemática, como: servicios de transporte de baja calidad, incremento de costos para usuarios y empresas, mayor informalidad en la prestación de los servicios de transporte, siniestros viales, entre otros.	
2	Realizar campañas de sensibilización e información sobre el acceso a una licencia de conducir de mayor categoría.	Otra opción, de carácter no regulatorio, es realizar campañas de sensibilización e información para que los conductores conozcan los beneficios de escalar a una siguiente categoría profesional. Este podría ser una opción beneficiosa a largo plazo debido a que podría aumentar la formalización de conductores y podría aumentar la oferta de conductores profesionales, pero de forma lenta comparativamente con la demanda de conductores existentes.	Alternativa descartada
3	Establecer una regulación que permita simplificar el procedimiento de obtención de licencias de conducir de la clase A II-a con la reducción de tiempo y costos en el trámite del mismo, así como la obtención en un menor tiempo de la cantidad de conductores profesionales requeridos.	Habiendo analizado la problemática sobre los costos y tiempo prolongado para la obtención de la licencia de conducir de la clase A II-a se evidencia que una de sus causas está relacionada con el procedimiento de recategorización a dicha clase, la cual puede conllevar a una inversión de costos elevados y tiempos extensos debido al trámites administrativos repetitivos, en los que no se considera que tanto la licencia de clase A categoría I como la clase A categoría II-a autorizan el uso de vehículos de categoría M1. Asimismo, el lento crecimiento en el número de conductores profesionales está relacionado con el requisito de experiencia previa obligatoria, que prolonga el tiempo necesario para obtener licencias de nivel profesional, alcanzando hasta 7 años en algunos casos, además de generar costos elevados asociados a los trámites administrativos y pérdidas económicas para los prestadores del servicio de transporte de personas y mercancías. Por ello, se propone una medida regulatoria enfocada en la simplificación administrativa y la optimización del	Alternativa viable

		procedimiento para la obtención de licencias profesionales. La propuesta incluye: - Homologación de trámites como es la de unificar los procedimientos para la obtención de licencias clase A categorías I y II-a, eliminando la duplicidad de requisitos y simplificando los procesos relacionados con estas categorías. - Entrenamiento práctico intensivo al sustituir el requisito de experiencia previa por la realización y culminación satisfactoria de un programa de entrenamiento práctico. Este programa estará a cargo de empresas o instituciones con experiencia acreditada en el sector transporte, enfocándose en habilidades prácticas adaptadas a la categoría vehicular correspondiente. - Reducción de tiempos y costos al establecer mecanismos que permitan a los postulantes avanzar hacia una nueva categoría en períodos más cortos, asegurando al mismo tiempo que los conductores cumplan con estándares de seguridad vial y calidad profesional. En ese sentido, esta alternativa permitirá agilizar la incorporación de conductores al sector transporte, reducir costos y tiempos para los postulantes, y promover una mayor profesionalización del servicio, contribuyendo al fortalecimiento del sistema de transporte en el país.	
--	--	--	--

- **Viabilidad**

- El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.
- Por su parte, el Reglamento de Licencias viene a ser un reglamento de alcance nacional en el cual se establece las disposiciones que regula el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, así como los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir. En esa línea, para abordar los problemas públicos descritos, se plantean modificaciones e incorporaciones a dicho reglamento.

- **Oportunidad de la propuesta**

- Mediante el presente Proyecto Normativo se propone la homologación del procedimiento para la obtención de las licencias de conducir de clase A

categorías A-I y A-IIa, en línea con el marco de la simplificación administrativa. El objetivo principal es eliminar barreras relacionadas con trámites innecesarios, lo que permitirá facilitar el acceso a la licencia de conducir de clase A categoría II-a. Esta medida se enmarca dentro de la necesidad de optimizar los procedimientos administrativos del sector transporte.

- Igualmente, el Proyecto Normativo, propone un régimen temporal para promover la profesionalización de conductores, mediante programas de entrenamiento en la conducción que reemplazará el requisito actual de experiencia previa, promoviendo la realización y culminación satisfactoria de un programa de entrenamiento especializado. Dicho programa estará a cargo de empresas con experiencia en el sector de transportes, asegurando que los conductores obtengan un entrenamiento adecuado para operar vehículos conforme a la categoría de licencia a la que están postulando.
- En virtud de lo señalado, este Proyecto Normativo responde de manera efectiva a la problemática actual en cuanto a los costos elevados y los tiempos prolongados para la obtención de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a, y al déficit de conductores profesionales, por lo que, la propuesta resulta oportuna, ya que atiende una necesidad urgente del sector transporte, beneficiando tanto a conductores como a usuarios, y contribuyendo al desarrollo de un sistema de transporte más eficiente y seguro.

VI. DESCRIPCIÓN DEL CONTENIDO DE LA PROPUESTA NORMATIVA

- En atención a la problemática descrita, el presente Decreto Supremo modifica el sub numeral 9.1.2 del artículo 9, el numeral 12.1 del artículo 12, el artículo 13 y el numeral 14.1 del artículo 14, así como, el numeral 64.2 del artículo 64 del Reglamento de Licencias e incorpora la Décimo Primera y Décimo Segunda Disposiciones Complementarias Finales a dicho Reglamento, conforme se detallan a continuación:
- Modificación del sub numeral 9.1.2 del artículo 9, el numeral 12.1 del artículo 12, el artículo 13 y numeral 14.1 del artículo 14 del Reglamento de Licencias

“Artículo 9.- Clasificación de las Licencias de Conducir

Las licencias de conducir se clasifican en:

9.1. *CLASE A: Licencias para conducir vehículos motorizados, cuyas categorías son:*

(...)

9.1.2. *CATEGORÍA II-a: Autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de personas de la categoría M1 destinados al servicio de transporte especial de pasajeros en las modalidades de taxi, turístico, servicio de transporte internacional transfronterizo de pasajeros y vehículos de emergencia, entre otros que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.*

Cuando el formato de la licencia de conducir de esta categoría de licencia consigna “transporte público

especial de personas de ámbito provincial”, la misma autoriza conducir vehículos automotores de transporte de personas de la categoría M1 destinados al servicio de transporte especial de pasajeros de ámbito provincial en las modalidades de taxi, turístico, vehículos de emergencia, entre otros que establezca el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

La licencia de conducir de esta categoría permite además el ejercicio de la actividad de conducción autorizada en la categoría I.”

“Artículo 12.- Obtención de la Licencia de Conducir

La licencia de conducir se obtiene por otorgamiento directo o recategorización:

12.1. Por otorgamiento directo se obtienen las siguientes clases y categorías de licencias de conducir:

- a) Clase A - categoría I*
- b) **Clase A - categoría II-a, para el transporte público especial de personas de ámbito provincial***
- c) Clase B - categoría I*
- d) Clase B - categoría II-a*
- e) Clase B - categoría II-b*
- f) Clase B - categoría II-c”*

“Artículo 13.- Requisitos para la obtención de Licencias de Conducir por otorgamiento directo

Para la obtención de licencias de conducir por otorgamiento directo, es necesario que el postulante cumpla con los siguientes requisitos:

13.1. CLASE A - CATEGORÍA I

- a) Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la **Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal**, mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.*
- b) Edad mínima, 18 años.*
- c) Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.*

- d) *Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.*
- e) *Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- f) *Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- g) *Pago por derecho de tramitación.*

Las personas mayores de 16 años con plena capacidad de sus derechos civiles, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 46 del Código Civil, también podrán aspirar a la obtención de una licencia de conducir de esta categoría.

13.2. CLASE A - CATEGORÍA II-A, para el transporte público especial de personas de ámbito provincial

- a) ***Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.***
- b) ***Edad mínima, 18 años.***
- c) ***Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.***
- d) ***Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.***
- e) ***Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.***
- f) ***Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.***
- g) ***Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.***
- h) ***Pago por derecho de tramitación.***

13.3. CLASE B - CATEGORÍA I

Los requisitos para obtener licencia de conducir de esta categoría son establecidos por las municipalidades provinciales correspondientes.

13.4. CLASE B - CATEGORÍA II-A

- a) *Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la **Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal** mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.*
- b) *Edad mínima, 18 años.*
- c) *Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.*
- d) *Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.*
- e) *Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- f) *Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- g) *Pago por derecho de tramitación.*

13.5. CLASE B - CATEGORÍA II-B

- a) *Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la **Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal** mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.*
- b) *Edad mínima, 18 años.*
- c) *Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.*
- d) *Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.*
- e) *Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- f) *Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*

- g) *Pago por derecho de tramitación.*

13.6. CLASE B - CATEGORÍA II-C

- a) *Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la **Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal** mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.*
- b) *Edad mínima, 18 años.*
- c) *Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.*
- d) *Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.*
- e) *Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- f) *Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- g) *Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- h) *Pago por derecho de tramitación.*

*En todos los casos la autoridad a cargo del procedimiento **debe** verificar en el Registro Nacional de Sanciones que el postulante no se encuentra inhabilitado o suspendido.”*

“Artículo 14.- Requisitos para la obtención de licencias de conducir por recategorización

Para la obtención de licencias de conducir por recategorización, es necesario que el postulante cumpla con los siguientes requisitos:

14.1. CLASE A - CATEGORÍA II-A

- a) *Presentar el formulario con carácter de declaración jurada, aprobado por la **Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal** mediante Resolución Directoral, en el que se consignen los datos personales del solicitante, debidamente llenado y suscrito.*
- b) *Contar con licencia de conducir de la clase A categoría I, con una antigüedad no menor de dos años.*

- c) *No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones tipificadas en el Anexo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, impuestas mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, según la información del Registro Nacional de Sanciones. En caso el solicitante haya impugnado en la vía contencioso administrativa, se dará por cumplido este requisito con la presentación de la copia certificada de la sentencia judicial o de la resolución judicial que dicta medida cautelar favorables a los intereses del solicitante.*
- d) *Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.*
- e) *Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.*
- f) *Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- g) *Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- h) *Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.*
- i) *Pago por derecho de tramitación.*

Para el caso de la recategorización de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a, para el transporte público especial de personas de ámbito provincial, no es exigible lo dispuesto en el literal b) en relación a la antigüedad de la licencia, así como lo dispuesto en los literales g) y h) del presente numeral.”

- Ahora bien, la modificación del subnumeral 9.1.2 del artículo 9, el numeral 12.1 del artículo 12 y del artículo 13 del Reglamento de Licencias, que propone el Proyecto Normativo, tiene por objeto simplificar el procedimiento de obtención de la licencia de conducir A II-a, permitiendo que esta última sea otorgada de manera directa¹⁵, de la misma manera que lo dispone el Reglamento de Licencia vigente para el caso de las licencias A I, ello, en atención a lo señalado anteriormente en el presente documento, es decir que, ambas licencias permiten la conducción de la misma categoría vehicular en específico (M1: ej. sedán, station wagon), siendo en ese sentido, que para la obtención de dichas licencias se requiere la misma destreza y preparación en la conducción, que es la de un vehículo liviano de igual carrocería y dimensiones (sedán, station wagon).
- En tal sentido, no se considera que exista una diferencia significativa entre la conducción realizada de manera particular (individual o transportando familiares o amigos) con la realizada como parte del servicio (transportando pasajeros); al

¹⁵ De acuerdo al Reglamento de Licencias vigente, para obtener una licencia A II-a, el postulante, entre otros, debe de contar previamente con una licencia A I con una antigüedad no menor de 2 años.

desplazarse en idénticos vehículos y en condiciones similares; habiendo sido ya evaluadas las habilidades para ello al obtener la licencia A I.

- Por lo tanto, en relación a la experiencia práctica, las exigencias deben ser las mismas; de esta manera, si al postulante para la obtención de la licencia A I no se le exige experiencia previa, lo mismo corresponde al postulante a una licencia A II-a. Adicional a ello, es preciso señalar que, si bien el Reglamento de Licencias dispuso la necesidad de contar con un sistema gradual de obtención de las licencias de conducir, basado en la experiencia con un enfoque a la seguridad vial, este esquema responde al hecho que de una clase y categoría de licencia inferior a otra superior se permite la conducción de una(s) nueva(s) categoría(s) vehicular(es) de mayores dimensiones, sin embargo, conforme se ha indicado, el mencionado hecho no comprende el caso particular de la licencia A I “inferior” respecto a la licencia A II-a “superior”, ya que ambas permiten la conducción de la misma categoría vehicular. Es decir, no amerita exigirse requisitos adicionales siendo que se va a conducir vehículos con las mismas características.
- Ahora bien, es de tener en cuenta que al ser la licencia de conducir A II-a una de categoría profesional, es decir, que permite prestar el servicio de transporte, y la licencia de conducir A I una de categoría particular, el Proyecto Normativo mantiene la diferenciación en la obtención de ambas licencias, en lo que se refiere a:
 - Evaluación médica y psicológica, dado que, el postulante a una licencia que permite conducir un vehículo destinado a la prestación del servicio debe de reunir determinadas aptitudes físicas, en consideración a diferentes factores, por ejemplo, el mayor tiempo de conducción. De esta manera, la Directiva MINSA, comprende diferencias en las evaluaciones médicas de un postulante a una licencia particular y de un postulante a una licencia profesional; así por ejemplo, en lo que respecta a la evaluación visual, para el primer caso, se requiere una agudez visual ojo por ojo mínimo de 20/30, y visión de profundidad de 60%; siendo que para el segundo caso, se requiere agudeza visual ojo por ojo mínimo de 20/20 y visión de profundidad de 80%; entre otras diferencias de evaluación médica.
 - Formación, debido a que en el marco de la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, es condición obligatoria para la obtención de licencias de conducir en las clases y categorías profesionales (como es la A II-a), el realizar y finalizar un Programa de Formación de Conductores en una Escuela de Conductores, lo cual, no es exigible para las licencias particulares (como es la A I).
- Por lo expuesto, en el marco de la perfectibilidad de la norma, el Proyecto Normativo, propone eliminar el requisito referido a contar previamente con una licencia de conducir A I con antigüedad no menor de 2 años en el procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, de manera tal que esta última sea otorgada de manera directa, como medida dirigida a eliminar costos, tiempo y trámites que estaría generando a los postulantes a dichas licencias el referido requisito. Igualmente, esta medida se condice con el principio de razonabilidad del procedimiento administrativo y permitirá oportunidades laborales a quienes mediante la obtención de la licencia A II-a deseen brindar el servicio de taxi. Además, de acuerdo a lo señalado anteriormente, la propuesta de obtención de la licencia A II-a por otorgamiento

directo, mantiene la evaluación médica y psicológica y la formación que corresponde a esta licencia profesional.

- Debe señalarse que la eliminación de este requisito aplica únicamente para el transporte público especial de personas de ámbito provincial; es decir, principalmente para la conducción de taxis en las ciudades del país; y en menor medida, de otras modalidades (turístico, por ejemplo). Ello debido a que el desplazamiento como servicio de transporte en los vehículos que dicha categoría de licencia habilita (por ejemplo, el transporte en automóvil colectivo en vehículos de categoría M1 en el marco de la Ley N° 31096) requiere habilidades de conducción mayor que el desplazamiento en el ámbito provincial, típicamente circunscrito a una ciudad. El desplazamiento entre ciudades involucra una interacción con vehículos pesados y el uso de una mayor velocidad, para lo que si se considera necesario contar con los requisitos exigidos para la señalada categoría de licencia de conducir.
- Asimismo, corresponde señalar que la modificación del artículo 13, a efectos de incorporar la obtención directa de la licencia de conducir AII-a **transporte público especial de personas de ámbito provincial**, no constituiría la creación de un nuevo procedimiento administrativo, en la medida que ya existe y corresponde al procedimiento de la licencia de conducir de clase A categoría II-a, el cual se encuentra debidamente regulado.
- Con relación a ello, es necesario precisar que no existe un procedimiento nuevo y únicamente es necesario modificar la Directiva N° 001-2017-MTC/15, “Características, Especificaciones Técnicas y de Seguridad que deben contener las licencias de conducir de las clases A y B”, aprobada mediante Resolución Directoral N° 305-2017-MTC/15, estableciendo las denominación que permita identificar el formato de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a consignado: “transporte público especial de personas de ámbito provincial”.
- En esa línea, en el marco del Régimen Temporal que se establece, el conductor que cuente con licencia A I y solicite una licencia A II-a, **para el transporte público especial de personas de ámbito provincial**, podrá obtener esta última cumpliendo todos los requisitos que establece el Reglamento de Licencias vigente, exceptuándole el requisito de antigüedad no menor de dos años de su licencia de conducir A I y los requisitos relacionados a la evaluación teórica y de manejo, considerando que dicho conductor - conforme a la fundamentación de la propuesta de modificación del numeral 12.1 del artículo 12 y del artículo 13 del Reglamento de Licencias, señalada precedentemente - ya fue evaluado de forma previa cuando obtuvo su licencia de categoría A I.
- Además, se observó que conforme al Reglamento de Licencias vigente el contar con la licencia de conducir de clase A categoría I es un requisito previo para la obtención de la licencia de conducir de la clase A categoría II-A; y, ambas habilitan la conducción de un vehículo M1 (conforme a lo señalado en el artículo 9 del Reglamento de Licencias). En ese contexto, precisamos la diferenciación que establece el Reglamento de Licencias vigente, en los trámites de obtención de las mencionadas licencias de conducir:

Cuadro N° 11
Comparativo sobre la obtención de la licencia de conducir clase A
categorías I y II-a

Requisitos para la obtención de las licencias	
Clase A categoría I (particular)	Clase A categoría II-a (profesional)
Formulario con carácter de declaración jurada	Formulario con carácter de declaración jurada
Edad mínima de 18 años	NO ¹⁶
NO	Contar con licencia de clase A - Categoría I, con una antigüedad no menor de dos años.
NO	No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones tipificadas en el Anexo I del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, impuestas mediante actos administrativos firmes o que hayan agotado la vía administrativa, según la información del Registro Nacional de Sanciones. En caso el solicitante haya impugnado en la vía contencioso administrativa, se dará por cumplido este requisito con la presentación de la copia certificada de la sentencia judicial o de la resolución judicial que dicta medida cautelar favorables a los intereses del solicitante.
Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.	Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.	Certificado de salud para licencias de conducir, expedido y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
NO	Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, expedida y registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.	Aprobación del examen de conocimientos, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.	Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría, previamente registrada en el Sistema Nacional de Conductores.
Pago por derecho de tramitación.	Pago por derecho de tramitación.

- De la comparación efectuada, se aprecia que un conductor con una licencia de conducir de clase A categoría I tiene requisitos similares de cumplimiento para la obtención de una licencia de conducir de clase A II-a, diferenciándose básicamente en lo siguiente:

¹⁶ Cabe señalar que, conforme a lo indicado en el Reglamento de Licencias si bien no se establece una edad mínima para poder postular a la obtención de una licencia A II-a, al disponerse como requisito previo la obtención de una licencia A I (la cual puede ser obtenida por personas mayores de 16 años con plena capacidad de sus derechos civiles, o por personas que tengan como mínimo 18 años) con una antigüedad no menor de 2 años, la licencia A II-a puede ser obtenida a los 19 o 20 años como edades mínimas.

- En contar con determinados años de antigüedad con una licencia de conducir, exigible para las licencias A II-a.
- En la evaluación médica y psicológica, debido a que la evaluación del conductor dependerá del tipo de categoría al que se está postulando, de esta manera, el postulante a una licencia A II-a tendrá que reunir determinadas aptitudes físicas ya que conducirá un vehículo destinado al servicio de transporte especial de pasajeros en las modalidades de taxi, o turístico, conforme a lo indicado en el Reglamento de Licencias, que considera a dicha categoría como profesional (se tiene en cuenta el mayor tiempo de conducción, por ejemplo).

En esa línea, de acuerdo a lo señalado anteriormente, la Directiva MINSA establece el contenido de las evaluaciones médicas y psicológicas para postulantes a licencias de conducir profesionales y no profesionales. El numeral 6.2.3 de la Directiva MINSA contempla que, por ejemplo, para una evaluación visual de una categoría profesional, se requiere de una adecuada agudeza visual y de profundidad, así como un adecuado balance muscular¹⁷.

¹⁷ Directiva que 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 postulantes a licencias de conducir, Directiva Administrativa N° 239-MINSA/2017/DGIESP, aprobada por la Resolución Ministerial N° 718-2017/MINSA, modificada por la Resolución Ministerial N° 249-2022-MINSA

6.2. EL CONTENIDO DE LAS EVALUACIONES MÉDICAS Y PSICOLÓGICAS PARA POSTULANTES A LICENCIA DE CONDUCIR.

(...)

6.2.3. EVALUACIÓN VISUAL

En el desarrollo de la evaluación visual se considerará evaluar: agudeza visual, visión de profundidad, visión de colores, balance muscular, visión nocturna, encandilamiento y campo visual, y se contará con un tiempo mínimo de 15 minutos.

AGUDEZA VISUAL

a) Resultados (categorías no profesionales)

Se requiere una agudeza visual ojo por ojo mínimo de 20/30 con o sin lentes correctores.

Si un ojo ve entre 20/40 y 20/200 pero con los dos ojos tiene la visión mencionada (20/30) puede considerarse apto utilizando dos espejos retrovisores laterales y espejo con ángulo de 180 grados. No se considera ojo único anatómico.

b) Resultados (categorías profesionales)

Se requiere una agudeza visual ojo por ojo mínimo de 20/20 con o sin lentes correctores.

CAMPO VISUAL

a) Resultados (categoría no profesional)

Campo visual igual o mayor a 70° (temporal - nasal y superior - inferior) en posición de mirada frontal o directa a un punto de fijación. No deben existir defectos en el campo visual en un radio de 20° centrales.

b) Resultados (categoría profesional)

Campo visual horizontal igual o mayor a 70° (temporal - nasal y superior - inferior) en posición de mirada frontal o directa a un punto de fijación. No deben existir defectos en el campo visual en un radio de 20° centrales.

Patologías a considerar por el responsable durante la evaluación:

* Glaucoma bilateral severo

* Retinopatía bilateral severa

* Retinitis pigmentosa

* Desórdenes oculares que ocasionan defectos significativos del campo visual que incluyen:

- Hemianopsia/cuadrantanopsia homónima parcial o completa, obtemporal completa.

VISIÓN DE PROFUNDIDAD

a) Resultados (categoría no profesional)

60% de aciertos como mínimo en las figuras de lámina de estereopsis, con balance muscular normal o 60 segundos de arco o mejor.

b) Resultados (Categoría Profesionales)

80% de aciertos como mínimo en las figuras con lámina de estereopsis o 40 segundos de arco.

VISIÓN NOCTURNA

a) Resultados (categoría no profesional y profesional)

Capacidad para distinguir figuras con valores de 35 o menos candelas (cd) de iluminación, en escala de 0 a 100 cd.

ENCANDILAMIENTO Y RECUPERACIÓN DE ENCANDILAMIENTO

a) Resultados (categoría no profesional y profesional)

Capacidad para distinguir figuras con una intensidad de luz con valores de 45 candelas (cd) o más de iluminación, en escala de 0 a 100 cd. Máximo 5 segundos en recuperación de encandilamiento.

VISIÓN DE COLORES

a) Resultados (categoría profesional y no profesional)

Capacidad para reconocer y diferenciar colores rojo amarillo y verde (No se considera ningún tipo de discromatopsias).

BALANCE MUSCULAR:

a) Resultados (categorías no profesionales)

Desbalance ocular (forias descompensadas o tropias) presente corregida o ausente.

En ese sentido, los certificados de salud otorgados a las personas que postulan a una licencia de conducir A II-a, en base a lo contemplado en la Directiva MINSA, tienen un carácter más riguroso respecto a los certificados para los postulantes a una licencia A I, debido a que permiten determinar si el conductor que postula a una licencia de categoría profesional está en condiciones óptimas para ello.

- En la Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores - COFIPRO, otorgada a los postulantes a las licencias A II-a, en el marco de la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, la cual dispone en el artículo 1 como condición obligatoria para la obtención de licencias de conducir en las clases y categorías profesionales, la aprobación de los cursos correspondientes, impartidos en las Escuelas de Conductores¹⁸.
- En no contar con multas ni sanciones pendientes de cumplimiento, exigible para los postulantes a licencias A II-a, ello, debido a que al ser exigible para la obtención de estas licencias el contar previamente con una licencia A I, se prevé que como titulares de estas últimas no tengan multas ni sanciones pendientes de cumplimiento para poder acceder a la licencia A II-a.
- Al respecto, considerando que la licencia A I y la licencia A II-a permiten la conducción de la misma categoría de vehículo (M1), en virtud de lo dispuesto en el marco de Ley de Modernización de la Gestión del Estado, aprobada por la Ley N° 27658, con el objeto de propiciar la simplificación administrativa, corresponde proponer lo siguiente:
 - La obtención directa de la licencia de conducir de clase A categoría II-a, es decir, sin que se requiera contar de forma previa con una licencia de conducir de clase A categoría I, debido a que, de acuerdo a lo señalado anteriormente en el presente documento, ambas licencias permiten la conducción de la misma categoría vehicular, en particular, como es el vehículo de la categoría M1 (sedán, station wagon). Cabe precisar que, la obtención de esta clase de licencia de forma directa no excluye al postulante de la evaluación médica para la categoría profesional ni del requisito referido a la COFIPRO (modificación del numeral 12.1 del artículo 12 y modificación del artículo 13 del Reglamento de Licencias).

b) Resultados (categorías profesionales)

Desbalance ocular (forias descompensadas o tropias) ausente.

Previo a la evaluación, el responsable de la misma preguntará al postulante si tiene algún problema de la visión o de los ojos. De ser el caso, debe describirlos, especificando el tiempo, la intensidad, la frecuencia y cualquier factor que los haya hecho mejorar o empeorar. Se consignará el uso de lentes correctores o lentes de contacto. Los lentes intraoculares (LIOs) no se consideran lentes correctores.

Se le considera como no apto al postulante con observaciones, es decir, cuando se encuentra alguna deficiencia considerada como temporal o que puede modificarse por uso de lentes correctores, en este caso, el responsable de la evaluación comunicará al mismo la necesidad de contar con una opinión de un médico especialista en oftalmología. También se le considera no apto al postulante cuando ante la evaluación desarrollada por el especialista no presenta posibilidades de recuperar la visión en los resultados exigidos en esta directiva.

En relación a las adaptaciones, restricciones de circulación y otras limitaciones:

* Si para alcanzar la agudeza visual requerida se necesita de lentes correctores, deberá ser consignado en el certificado de salud la obligatoriedad de su uso durante la conducción.

* Se debe comprobar la tolerancia al uso de los correctores.

¹⁸ Conforme al artículo 1 de la Ley 29005, se establece como condición obligatoria para la obtención de licencias de conducir en las clases y categorías profesionales, la aprobación de los cursos correspondientes, impartidos por las Escuelas de Conductores, conforme al currículo establecido en las normas reglamentarias respectivas.

- En el caso que se solicite la recategorización de una licencia de conducir de clase A categoría I a una licencia de conducir de la clase A categoría II-a, esta podrá ser obtenida cumpliendo todos los requisitos que establece el Reglamento de Licencias vigente, excepto los referidos a la evaluación teórica y de manejo, debido a que el postulante por recategorización, conforme a la fundamentación señalada en el párrafo anterior, ya fue evaluado de forma previa a la obtención de su licencia de categoría A I (modificación del numeral 14.1 del artículo 14 del Reglamento de Licencias)
- En ese sentido, esta alternativa regulatoria busca proveer una estructura administrativa unificada que elimine trámites repetitivos, optimizando tiempos y costos para los ciudadanos enfocada en la homologación de los procedimientos de obtención de licencias de conducir A I y A II-a.
- Creación del régimen temporal para promover la profesionalización de conductores en la Décimo Primera y Décimo Segunda Disposiciones Complementarias Finales del Reglamento de Licencias

“Décimo Primera. - Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores

11.1 Sobre el Régimen Temporal

- a) *Crear un Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores, con una vigencia de cuatro (04) años, contados a partir de la entrada en vigencia del Decreto Supremo que lo aprueba.*
- b) *El presente Régimen Temporal, tiene como finalidad promover la profesionalización de conductores, a partir de Programas de Entrenamiento en la Conducción a postulantes a las licencias de conducir profesionales de las clases y categorías A III-a, III-b y III-c, brindados por empresas de transporte terrestre interesadas en complementar la experiencia en la conducción de dichos postulantes en vehículos de su flota autorizada, a efectos que previo cumplimiento de los respectivos requisitos, obtengan las mencionadas licencias de conducir y de esta manera puedan desempeñarse como conductores profesionales del servicio de transporte en sus empresas.*
- c) *A través del presente Régimen Temporal, en los procedimientos de obtención de las licencias de conducir de la clase A categorías III-a, III-b y III-c, establecidos en los numerales 14.3, 14.4 y 14.5, respectivamente, del artículo 14, del presente Reglamento; se aplica de manera potestativa y alternativa:*
 - 1) *El requisito referido a la clase y categoría de licencia de conducir y antigüedad de la misma comprendido en el literal b) de los citados numerales, o*
 - 2) *La exigencia de contar con licencia de conducir de la clase A, con la Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción, emitida y registrada en la plataforma implementada por el MTC para estos efectos, por una Empresa*

de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción

- d) *La fase de evaluación del postulante dentro del presente Régimen Temporal, es realizada considerando las preguntas y las habilidades y destrezas, en la evaluación teórica y en la evaluación de habilidades en la conducción, respectivamente, de acuerdo a lo dispuesto en la Resolución Directoral aprobada por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.*
- e) *El presente Régimen Temporal, se realiza de acuerdo a la capacidad operativa de la Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, lo cual, es establecido mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.*
- f) *Asimismo, mediante el presente Régimen Temporal, el Programa de Formación de Conductores que establece el subnumeral 64.5.1 del artículo 64 del presente Reglamento, considera al alumno que cuenta con licencia de clase A categoría I, II-a o II-b.*

11.2 Sobre la Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción

- a) *Las empresas de transporte que brindan el servicio de transporte terrestre regular de personas o el servicio de transporte terrestre de mercancías en general, pueden constituirse como Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción mediante su inscripción en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*
- b) *Para tales efectos, las citadas empresas de transporte deben de contar con autorización vigente con una antigüedad de veinte (20) años como mínimo. Asimismo, sus conductores y vehículos habilitados no deben haber participado en siniestros de tránsito con daños personales en un periodo de 4 años anteriores a su inscripción en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción y durante la operación del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*
- c) *La Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, es responsable del Programa que brinde, así como por la emisión y registro de la respectiva Constancia que acredita que el postulante ha realizado y culminado satisfactoriamente dicho Programa, en la plataforma implementada por el MTC para estos efectos. El formato de la referida Constancia, así como el plazo para su registro, es establecido mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.*

11.3 Sobre el Programa de Entrenamiento en la Conducción

- a) *El Programa de Entrenamiento en la Conducción es realizado por el postulante posteriormente a la fase de formación en la Escuela de*

Conductores y antes de la fase de evaluación de conocimientos de habilidades en la conducción en el Centro de Evaluación.

- b) *El Programa de Entrenamiento en la Conducción comprende las siguientes horas de prácticas de manejo:*

Categoría a la que postula	Horas de práctica de manejo
<i>A III-a o A III-b</i>	<i>100 horas</i>
<i>A III-c</i>	<i>120 horas</i>

- c) *Las horas de prácticas de manejo que establece el literal precedente, incluyen 10 horas de recorrido en la vía pública por el vehículo del servicio de transporte público con el postulante en calidad pasajero - observador, quien debe ubicarse en el asiento del copiloto, en caso el vehículo cuente con este, o en el asiento con mayor proximidad al asiento del conductor, para estos efectos.*

- d) *El Programa de Entrenamiento en la Conducción, es desarrollado bajo las siguientes consideraciones:*

- 1) *Se realiza en una infraestructura para el entrenamiento o equivalente, no abierto a la circulación vial, que puede ser propio o de terceros; salvo, las horas de práctica que establece el literal c) del presente numeral 11.3.*

- 2) *Se realiza en vehículos habilitados de la Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, que cuenten con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito vigente, con Certificado de haber aprobado la Inspección Técnica Vehicular vigente, y que correspondan a las categorías vehiculares siguientes:*

- Para la obtención de la licencia A III-a: vehículos de la categoría M3.*
- Para la obtención de la licencia de conducir A III-b: vehículos de la categoría N3.*
- Para la obtención de la licencia de conducir A III-c: vehículos de la categoría M3 o N3, alternativamente.*

- 3) *Se encuentra a cargo de un monitor designado por la Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*

- 4) *Durante las horas de conducción por parte del postulante, este debe estar acompañado en todo momento y únicamente por el monitor designado, no debiendo el vehículo transportar mercancías. Durante las horas de práctica que establece el literal c) del presente numeral 11.3, el vehículo es conducido únicamente por el monitor.*

5) *El monitor asignado debe de contar con licencia de conducir para la categoría correspondiente al vehículo que se conduce o superior, contar con experiencia mínima de tres (3) años en la conducción del servicio de transporte terrestre, no haber sido sancionado mediante acto firme por infracción grave o muy grave al Reglamento Nacional de Tránsito en los dos (2) últimos años, y no haber participado en siniestros de tránsito con daños personales en un periodo de 4 años antes de la inscripción de la empresa de transporte en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción y durante la operación del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*

6) *Una vez que el postulante haya finalizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción, la Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción expide y registra la respectiva Constancia en la plataforma implementada por el MTC para estos efectos, la cual se encuentra enlazada con el SNC.*

- Al respecto, corresponde señalar que la incorporación de este régimen temporal, tiene en cuenta que las licencias de conducir profesionales (es decir de prestación del servicio de transporte terrestre) de la clase A categorías III-a; III-b; y III-c; permiten la conducción de los vehículos M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus); N3 (camiones); y M3 mayor a 6 toneladas (ómnibus) y N3 (camiones); respectivamente.
- Sobre ello, se identificó que existe un problema respecto del déficit de conductores profesionales y una tendencia en los últimos años a un escaso incremento de nuevas licencias de conducir A-III requeridas para la prestación del servicio de transporte.
- Con el objeto de buscar una solución inmediata que cubra el déficit de conductores, pero sin menoscabar las condiciones de seguridad que debe tener la entrega de una licencia de conducir y sin generar un impacto negativo en la seguridad vial, el Proyecto Normativo propone un régimen temporal que promueva la profesionalización de los conductores a partir de Programas de Entrenamiento en la Conducción a postulantes a las licencias de conducir profesionales (A III-a, III-b y III-c), brindados por empresas de transporte terrestre interesadas en complementar las prácticas de manejo de dichos postulantes, en vehículos de su flota autorizada, de manera tal, que al adquirir las habilidades y conocimientos en la conducción necesarios y cumplir los respectivos requisitos para la obtención de las mencionadas licencias, estos puedan desempeñarse como conductores profesionales del servicio de transporte en sus empresas.
- En esa línea, por el periodo de cuatro años en los procedimientos de obtención de licencias de conducir de clase A categorías III-a, III-b y III-c, establecidos en los numerales 14.3, 14.4 y 14.5, respectivamente, del artículo 14 del presente Reglamento de Licencias, se aplicará de manera alternativa:

- El requisito referido a la clase y categoría de licencia de conducir y antigüedad de la misma comprendido en el literal b) de los citados numerales¹⁹, o
- La exigencia de contar con licencia de conducir de la clase A, con la Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción, emitida y registrada en la plataforma implementada por el MTC para estos efectos, por una Empresa de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción
- Al respecto, de acuerdo al Reglamento de Licencias vigente, para obtener una licencia de la clase A categorías III-a, III-b y III-c, se exige, entre otros, que el postulante cuente con una licencia de la clase A de determinada categoría y con determinados años de antigüedad. Así, por ejemplo, para obtener una licencia de la clase A III-a, el postulante debe de contar con una licencia A II-b con una antigüedad no menor de 2 años; precisando en este punto, que para haber obtenido una licencia A II-b, se debe haber contado con una licencia A II-a con una antigüedad no menor de 2 años, y para haber obtenido esta última, se debe haber contado con una licencia A I no menor de 2 años.
- Ahora bien, el Régimen Temporal permitirá que se pueda obtener la licencia de la clase A en sus categorías III-a, III-b, y III-c, sin el requisito previo de antigüedad con determinada categoría de licencia de conducir, el cual, será compensado con un Programa de Entrenamiento en la Conducción brindado por una empresa de transporte; es decir, bastará que el postulante cuente con una licencia de clase A, en cualquiera de sus categorías, no siendo exigible años de antigüedad en las mismas.
- Asimismo, este Programa de Entrenamiento en la Conducción es realizado por el postulante posteriormente a la fase de formación en la Escuela de Conductores y antes de la fase de evaluación de conocimientos de habilidades en la conducción en el Centro de Evaluación, el cual consiste en las prácticas de manejo de un vehículo de la categoría a la que postula, en un circuito, infraestructura o equivalente, no abierto a la circulación vial, que puede ser propio o de terceros, donde el alumno pueda practicar el manejo y dominio del vehículo, con el objeto de perfeccionar su experiencia de conducción necesaria en la prestación del servicio de transporte terrestre al que pretende brindar, el cual estará a cargo de un monitor designado por la empresa de transportes que deberá contar con una licencia de conducir para la categoría correspondiente al vehículo que se conduce o superior y una experiencia mínima de tres (3) años en la conducción del servicio de transporte terrestre acompañando al postulante en todo el período del entrenamiento.

¹⁹ El literal b) de los numerales 14.3, 14.4 y 14.5. del artículo 14 del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC establece lo siguientes:

" Artículo 14.- Requisitos para la obtención de licencias de conducir por recategorización

Para la obtención de licencias de conducir por recategorización, es necesario que el postulante cumpla con los siguientes requisitos:

14.3. CLASE A - CATEGORÍA III-A

(...)

b) Contar con licencia de clase A - Categoría IIB, con una antigüedad no menor de dos años.

14.4. CLASE A - CATEGORÍA III-B

(...)

b) Contar con licencia de clase A - Categoría IIB, con una antigüedad no menor de dos años.

(...)

14.5. CLASE A - CATEGORÍA III-C

b) Contar con licencia de clase A - Categoría IIIA o IIB con una antigüedad no menor de un año, o con licencia de clase A - Categoría IIB con una antigüedad no menor de cuatro años."

- Este programa de entrenamiento se complementará con las prácticas de manejo en la vía pública por el vehículo del servicio de transporte público con el postulante en calidad de pasajero - observador, quien deberá ubicarse en el asiento del copiloto, en caso el vehículo cuente con este, o en el asiento con mayor proximidad al asiento del conductor durante 10 horas, por lo que el postulante no conducirá dicho vehículo ya que la intención de esta etapa de prácticas es que el postulante pueda observar minuciosamente la forma de conducción del monitor en la categoría vehicular correspondiente al tipo de licencia a la que está postulando.
- Esta propuesta pretende dotar de condiciones de práctica al conductor, tomando en cuenta lo siguiente: el Programa de Entrenamiento en la Conducción comprende prácticas de manejo de (100) horas para las categorías A III-a o A III-b y de (120) horas prácticas para la categoría A III-c de forma posterior a la fase de formación en la Escuela de Conductores
- Así, las horas de prácticas de manejo se darán de la siguiente manera:

Cuadro N° 12
Total de horas de práctica de manejo a cargo de la empresa de transportes

Horas de práctica de manejo				
Categoría a la que postula	Horas de prácticas de manejo a cargo de la empresa de transportes			Categoría de vehículo
A III-a o A III-b	100 horas	90 horas en vehículos de la empresa de transporte en un patio de maniobras, circuito, infraestructura o equivalente, no abierto a la circulación vial, que puede ser propio o de terceros.	10 horas de recorrido en la vía pública a cargo de la conducción del vehículo por parte del monitor y con el acompañamiento del postulante en calidad de pasajero – observador	A III-a: categoría M3 A III-b: categoría N3
A III-c	120 horas	110 horas en vehículos de la empresa de transporte en un patio de maniobras, circuito, infraestructura o equivalente, no abierto a la circulación vial, que puede ser propio o de terceros.	10 horas de recorrido en la vía pública a cargo de la conducción del vehículo por parte del monitor y con el acompañamiento del postulante en calidad de pasajero – observador	M3 o N3

- En ese sentido, se observa que con el régimen temporal se trata de mejorar la experiencia formativa del conductor por medio de las horas de prácticas de manejo a cargo de la empresa de transportes con trayectoria, de forma voluntaria, lo cual permitirá complementar las horas de formación dadas por la Escuela de Conductores.
- Asimismo, es de tener presente que, en la obtención de la licencia de conducir a través del Régimen Temporal, además de las prácticas de manejo en el Programa de Entrenamiento en la Conducción, el postulante realiza previamente prácticas de manejo en una Escuela de Conductores (esto último, como

exigencia actual en el Reglamento de Licencias, en el marco de la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores). Se muestra las horas totales de prácticas de manejo que reuniría el postulante para la obtención de la licencia de conducir (A III-a, III-b y III-c) en el marco del Régimen Temporal:

Cuadro N° 13
Total de horas de práctica de manejo del postulante

Recategorización		COFIPRO ²⁰ (Escuela de Conductores)	Norma Temporal	Horas totales de práctica de manejo
Si cuenta con licencia:	Quiere obtener una licencia:			
Clase A categorías I, II-a II-b	Clase A categorías III-a o III-b	25 horas	100 horas	155 horas
Clase A categorías I, II-a, II-b	Clase A categoría III-c	50 horas	120 horas	170 horas
Clase A Categorías III-a o III-b	Categoría III-c	25 horas	120 horas	155 horas

- Así, en el Régimen Temporal el postulante a una licencia profesional de forma previa a su evaluación de conocimientos de habilidades en la conducción en el Centro de Evaluación, contará con más de 100 horas de práctica de manejo acreditadas por las Escuelas de Conductores y las Empresas de Transporte Terrestres registradas de forma voluntaria, por lo que la capacidad en la conducción será evaluada en el examen de habilidades a cargo de los Centros de Evaluación, con el fin de evidenciar si el postulante tiene las aptitudes para obtener el siguiente nivel de categoría de licencia.
- En este sentido, en el Régimen Temporal, el Programa de Entrenamiento en la Conducción permitirá que los conductores postulantes adquieran las capacidades prácticas necesarias en un marco accesible y estructurado, optimizando los procesos administrativos y contribuyendo a la profesionalización y formalización del transporte terrestre, lo cual propiciará una reducción de tiempo y costo en los postulantes y al ser un régimen voluntario las empresas de transportes que opten por el registro mejorarán su oferta laboral de conductores profesionales lo que conllevará a una reducción en sus costos operativos.
- Es importante destacar que el Programa de Entrenamiento en la Conducción tiene un enfoque formativo bajo la responsabilidad de las Empresas de Transporte. Este programa se presenta como una alternativa a la experiencia

²⁰ Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC

Artículo 64.- Duración mínima de los Programas de Formación de Conductores

En las Escuelas de Conductores para postulantes a Licencias de Conducir de categoría profesional, los Programas tendrán la siguiente duración mínima:

64.3 Para alumnos que postulan a la recategorización para obtención de licencia de clase A y categoría II-B: Un mínimo de veinticinco (25) horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y treinta (30) horas de sesiones de enseñanza de conocimientos teóricos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica.

64.4 Para alumnos que postulan a la recategorización para obtención de licencia de clase A y categoría III-A o III-B: Un mínimo de veinticinco (25) horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y treinta (30) horas de sesiones de enseñanza de conocimientos teóricos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica.

64.5 Para alumnos que postulan a la recategorización para obtención de licencia de clase A Categoría III-C:

64.5.1. Si el alumno cuenta con licencia de clase A categoría II-B: Un mínimo de cincuenta (50) horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y cincuenta (50) horas de sesiones de enseñanza de conocimientos teóricos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica.

64.5.2. Si el alumno cuenta con licencia de clase A categoría III-A o III-B: Un mínimo de veinticinco (25) horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y treinta (30) horas de sesiones de enseñanza de conocimientos teóricos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica”.

requerida en el Reglamento de Licencias, permitiendo que los postulantes desarrollen habilidades específicas en la práctica de manejo, complementando así la formación impartida previamente en la Escuela de Conductores. Las empresas de transporte no evaluarán a los postulantes, ya que su objetivo es únicamente capacitarlos y emitir la constancia que acredite la finalización del curso. La evaluación de dichas habilidades será realizada posteriormente por el Centro de Evaluación, mediante una prueba de competencias de habilidades, conforme a lo estipulado en el Reglamento de Licencias.

- Sobre el particular, debe precisarse que la fase de evaluación del postulante dentro del presente Régimen Temporal, se realizará de acuerdo a las preguntas y las habilidades y destrezas, en la evaluación teórica y en la evaluación de habilidades en la conducción, que elaborará y aprobará, mediante Resolución Directoral, la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
- Es importante precisar que la finalidad de aprobar preguntas y habilidades específicas para este Régimen es asegurar que los procesos de evaluación para conductores profesionales se enfoquen en la seguridad vial y la capacidad técnica. Así, con el objetivo principal de garantizar que los conductores de este régimen cuenten con las competencias necesarias para operar de manera segura y eficiente, respetando las normativas nacionales y las mejores prácticas, se establece que se aprobarán evaluaciones más rigurosas, centradas en las destrezas y habilidades del conductor, con un enfoque prioritario en la seguridad vial.
- Por consiguiente, al tratarse de un régimen temporal que busca fomentar la profesionalización de conductores de manera opcional, el procedimiento de recategorización establecido en el Reglamento de Licencias seguirá vigente. Esto garantiza la preservación del criterio de gradualidad asociado a la experiencia contemplada en dicha normativa. De este modo, los postulantes a licencias de la clase A, categorías III-a, III-b y III-c, podrán elegir entre seguir el procedimiento de recategorización o acogerse al régimen temporal, que se centra en la preparación práctica en las categorías vehiculares correspondientes al tipo de licencia al que aspiran.
- Por último, es necesario considerar que para el desarrollo el presente Régimen Temporal, se tendrá en cuenta la capacidad operativa particular de cada empresa de transporte, la cual está sujeta al tamaño de la empresa, los fundamentos de su la estructura, recursos y necesidades operativas específicas de cada tipo de organización.
- Siendo así que, las empresas más pequeñas suelen contar con recursos limitados, tanto humanos como financieros. Esto implica que pueden tener un número reducido de vehículos y, por lo tanto, un número menor de conductores. En este contexto, las empresas pueden ofrecer formación a un grupo reducido de conductores clave. Las grandes empresas, por otro lado, suelen tener flotas de vehículos más amplias y una mayor cantidad de conductores. Por lo tanto, deben capacitar a un mayor número de empleados para asegurar que todas las operaciones se realicen de manera coherente y eficiente. Esto incluye la capacitación de conductores en una variedad más amplia de habilidades y conocimientos operativos.

- Asimismo, las empresas más pequeñas no tienen la misma necesidad de especialización de funciones. Por lo tanto, los conductores pueden tener roles más multifuncionales y ser menos numerosos, lo que permite que la capacitación sea más personalizada o incluso directa y más enfocada en las necesidades inmediatas. De otra parte, en grandes empresas, la capacitación debe estar más estructurada y abarcar diferentes niveles de especialización. Estas empresas también tienen la capacidad de ofrecer una variedad de roles de conducción, desde la conducción de vehículos pesados hasta la conducción de vehículos con cargas específicas. La diversidad de tareas requiere entrenar a un mayor número de conductores.
- En resumen, las empresas más grandes deben capacitar a más conductores debido a su mayor número de vehículos y su capacidad para gestionar mayores costos. Por el contrario, las empresas más pequeñas deben concentrar su capacitación en un número menor de conductores, de acuerdo con los recursos disponibles y la naturaleza más directa de su operación, pero igualmente deben asegurar que la formación sea efectiva. En esa línea, los aspectos específicos que determinará la capacidad operativa de las empresas de transporte se establecerán mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
- Ahora bien, en el marco del Régimen Temporal, se establece la creación del Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción a cargo de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del MTC. Este registro tiene como objeto regular la participación de empresas de transporte terrestre en la formación práctica de conductores, asegurando estándares que promuevan a la seguridad vial y la profesionalización del sector, de acuerdo al siguiente detalle:

Décimo Segunda.- Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción

12.1 Para efectos del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores que establece la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento, Créase el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes.

12.2 Las empresas de transporte autorizadas para el servicio de transporte terrestre regular de personas o para el servicio de transporte terrestre de mercancías en general que opten por brindar el Programa de Entrenamiento en la Conducción, deben inscribirse en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción que establece el numeral precedente.

12.3 Para la mencionada inscripción, la empresa de transporte terrestre registra la siguiente información en la plataforma implementada para dichos efectos:

- a) Razón o denominación social, consignando el número de Registro Único de Contribuyente y su domicilio.*

- b) *Nombre y número de documento de identidad del representante legal.*
 - c) *Nombre del(los) monitor(es) asignado(s) para realizar las prácticas de manejo del Programa de Entrenamiento en la Conducción, y una declaración jurada debidamente suscrita indicando que cumple(n) con las condiciones establecidas para ello.*
 - d) *Número de placa del(los) vehículo(s) en el cual(les) se realizará las prácticas de manejo del Programa de Entrenamiento en la Conducción, y una declaración jurada debidamente suscrita indicando que cumple(n) con las condiciones establecidas en el acápite 2) del literal d) del numeral 11.3 de la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.*
 - e) *Dirección de la infraestructura para el entrenamiento o equivalente, donde brindará las prácticas de manejo del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*
- 12.4 *Una vez que la empresa de transporte terrestre se encuentre inscrita en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, está facultada para realizar dicho Programa en el marco del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores.*
- 12.5 *La desactivación de la empresa de transporte en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción se produce de manera automática, al cambiar las condiciones para su registro y operación en el citado Programa, de acuerdo a lo establecido en la Décimo Primera y en la presente Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.*
- 12.6 *La inscripción en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, se realiza de forma gradual, por parte de las empresas que deseen brindar el Programa de Entrenamiento en la Conducción, considerando lo siguiente:*
- a) *Empresas de transporte autorizadas para el servicio de transporte terrestre regular de personas o para el servicio de transporte terrestre de mercancías en general, de ámbito nacional: pueden inscribirse desde la implementación del Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, de acuerdo a lo establecido en la Quinta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo que crea el presente Programa.*
 - b) *Empresas de transporte autorizadas para el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbitos provincial o regional: pueden inscribirse desde la implementación del acceso a los registros administrativos de transporte de las Municipalidades Provinciales y de los Gobiernos Regionales, respectivamente, de acuerdo a los Lineamientos establecidos en la Sexta Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo que crea el presente Programa.*

- De acuerdo a lo establecido, para inscribirse en el registro, las empresas de transporte que opten por brindar este programa de Entrenamiento en la Conducción, deberán proporcionar información clave de manera voluntaria a través de una plataforma oficial. Esta información incluye la razón social, los datos del representante legal, los monitores responsables de las prácticas, los vehículos asignados y la ubicación del circuito o infraestructura o equivalente donde se realizarán los entrenamientos. Todo ello deberá ser presentado mediante declaraciones juradas debidamente suscritas. En este sentido, las empresas interesadas en ofrecer el Programa de Entrenamiento en la Conducción deben inscribirse obligatoriamente en dicho registro.
- Una vez inscritas, las empresas estarán habilitadas para implementar el Programa de Entrenamiento en la Conducción. Este programa complementa la formación práctica de los postulantes a licencias profesionales de la clase A, categorías III-a, III-b y III-c, brindando una alternativa a quienes opten por esta modalidad.
- Además, el programa estará respaldado por una constancia que acredite su realización y culminación satisfactoria, aprobada por el MTC. La empresa de transporte será responsable de remitir esta constancia, a través de casilla electrónica, a la autoridad correspondiente donde el postulante llevará a cabo el trámite para obtener su licencia de conducir. Esto permitirá que, tras la emisión de la constancia y el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento de Licencias, se proceda con el otorgamiento de la licencia de conducir.
- De otro lado, es necesario señalar que se establecen distintos momentos para la inscripción en el Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, para lo cual se ha tenido en cuenta el ámbito de operación de las empresas de transporte. Sobre ello, es necesario distinguir que las empresas de transporte autorizadas para el servicio de transporte terrestre regular de personas o para el servicio de transporte terrestre de mercancías en general, de ámbito nacional, podrán inscribirse desde el inicio de la implementación del Registro, teniendo en cuenta que estas autorizaciones han sido otorgadas por el MTC y, por lo tanto, se cuenta con información previa de las empresas de transporte de ámbito nacional.
- No obstante, respecto a las empresas de transporte autorizadas para el servicio de transporte terrestre regular de personas de ámbitos provincial o regional, es necesario que previo a su inscripción, se coordinen e implementen los accesos a los registros administrativos de transporte de las Municipalidades Provinciales, considerando que las autorizaciones a las empresas de ámbito provincial y regional son otorgadas por dichas entidades.
- Por último, se agregaron seis disposiciones complementarias finales, con el objetivo de establecer la vigencia y los plazos de adecuación e implementación correspondientes. Asimismo, se establece el plazo para emitir la normativa complementaria que permita que las Municipalidades Provinciales y de los Gobiernos Regionales accedan a los registros e información de las empresas y vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte regular de personas de ámbitos provincial y regional.

- Además, con el fin de evaluar los resultados obtenidos durante la vigencia del Régimen Temporal, se establece la obligación de elaborar un informe que permita analizar su desarrollo y adoptar futuras acciones complementarias.
- A continuación, se presenta el detalle de las disposiciones incorporadas:

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera. Plazo de adecuación del Sistema Nacional de Conductores

En un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Oficina General de Tecnología de la Información en coordinación con la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, implementa las modificaciones necesarias al Sistema Nacional de Conductores para la aplicación de las disposiciones que se establecen en los artículos 1 y 2 de esta norma.

Segunda. Formato de la licencia de la clase A, categoría II-a que consigna “transporte público especial de personas de ámbito provincial”,

En un plazo no mayor de treinta (30) días calendario computados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, modifica la Directiva N° 001-2017-MTC/15, “Características, Especificaciones Técnicas y de Seguridad que deben contener las licencias de conducir de las clases A y B”, aprobada mediante Resolución Directoral N° 305-2017-MTC/15, estableciendo las consideraciones necesarias para identificar el formato de la licencia de conducir de la clase A categoría II-a consignado “transporte público especial de personas de ámbito provincial”.

Tercera. Formato de la Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción; así como preguntas y habilidades y destrezas evaluadas en el marco del Programa de Entrenamiento en la Conducción

En un plazo no mayor de treinta (60) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal en coordinación con la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, emite las Resoluciones Directorales que aprueban:

1. *El formato de Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción, así como establece el plazo para su registro.*
2. *Las preguntas y las habilidades y destrezas, en la evaluación teórica y en la evaluación de habilidades en la conducción, respectivamente, del postulante, en el marco del Programa de Entrenamiento en la Conducción.*

Cuarta. Capacidad operativa de las Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción

En un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario computados a partir de la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, aprueba la Resolución Directoral que establece la capacidad operativa de las Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, de acuerdo a lo dispuesto en la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Quinta. Plazo de implementación del Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción

En un plazo no mayor a ciento ochenta (180) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes en coordinación con la Oficina General de Tecnología de la Información, implementa:

- 1. La plataforma para el registro de la Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción, enlazada con el Sistema Nacional de Conductores, que establece la Décimo Primera Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.*
- 2. El Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción, que regula la Décimo Segunda Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.*

Sexta. Acceso a los registros administrativos de transporte de las Municipalidades Provinciales y de los Gobiernos Regionales

En un plazo no mayor de ciento veinte (120) días hábiles desde la publicación del presente Decreto Supremo, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal en coordinación con la Dirección General de Autorizaciones en Transportes y la Oficina General de Tecnología de la Información, establece los “Lineamientos para el acceso a los registros administrativos de transporte de las Municipalidades Provinciales y de los Gobiernos Regionales”. Los mencionados registros administrativos contienen información sobre las empresas y vehículos autorizados para prestar el servicio de transporte regular de personas de ámbitos provincial y regional.

Sétima. Informe de resultados del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores

Al término del plazo de vigencia del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores, establecido en la Décimo Primera

Disposición Complementaria Final del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC; el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, con opinión de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, de la Dirección de Seguridad Vial y de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, aprueba un Informe Técnico de los resultados obtenidos del citado Régimen Temporal.

Octava. Vigencia

Las disposiciones establecidas en los artículos 1 y 2 del presente Decreto Supremo, entran en vigencia al día siguiente de la culminación del plazo que regula la Primera Disposición Complementaria Final de esta norma.

VII. SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA NORMA

- i) El conductor que desee obtener una licencia de conducir de la clase A categoría II-a (taxi), podrá obtener la misma de manera simplificada, ya sea de manera directa o través de recategorización en caso cuente con licencia de conducir clase A categoría I, lo que permitirá superar la problemática referida a los costos y tiempo prolongado para la obtención de dicha licencia. Esto contribuye a contar con un procedimiento administrativo más rápido y menos costoso que permita mitigar los efectos negativos, como son la informalidad, el deterioro de la seguridad vial y de la prestación de servicio del transporte terrestre.
- ii) En relación a categorías profesionales de la clase A, obtenidas por recategorización (III-a, III-b y III-c), se establece un régimen temporal que permite a los postulantes a estas categorías reforzar su experiencia práctica (Programas de Entrenamiento en la Conducción) a cargo de las empresas de transporte de forma voluntaria, conduciendo vehículos habilitados de esta empresas en un circuito o infraestructura o equivalente, así como, en calidad de pasajero-observado en la conducción en la vía pública por parte del monitor; a fin de obtener las mencionadas licencias sin el requisito previo de antigüedad con determinada categoría de licencia de conducir.

En tal sentido, el Proyecto ofrece beneficios a los postulantes que desean obtener una licencia de conducir profesional, los cuales a través de un régimen temporal de simplificación administrativa, podrán contribuir a superar el déficit de conductores profesionales generando el aumento de la oferta de conductores profesionales, por lo que con ello de forma complementaria se obtendrá un servicio de transporte de calidad, con conductores que cumplen adecuadamente las jornadas de conducción recomendadas, y que cuentan con las habilidades necesarias que contribuyen con la mejora de la seguridad vial, en los que se reduzcan los costos para los postulantes y la empresa de transportes al ser un régimen voluntario.

VIII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DEL PROYECTO

- El Proyecto busca mejorar el procedimiento de obtención de las licencias de conducir de la clase A categoría II-a, reduciendo sus costos, tiempo y trámite, en el marco de la simplificación de los procedimientos administrativos; así como, fomentar la oferta de conductores que presten el servicio de transporte terrestre, a través de un marco normativo temporal que permita la obtención de las

licencias de conducir profesionales de la clase A categorías III-a, III-b y III-c, sin el requisito previo de antigüedad con determinada categoría de licencia de conducir, basado en el entrenamiento en la conducción.

A) Simplificación administrativa respecto de la homologación de licencia de clase A categoría I y clase A categoría II-A:

- El Proyecto establece la reducción de las horas de capacitación de habilidades prácticas de conducción de los Programas de Formación de Conductores provistas por las Escuelas de Conductores para los postulantes a la recategorización para obtención de licencia de clase A y categoría II-A. La reducción de las horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas se reduce a un tercio y las horas de enseñanza de conocimientos a la mitad.
- En el siguiente escenario se identifican los actores involucrados, los costos y beneficios asociados a ello:

Postulantes a la recategorización para obtención de licencia de clase A y categoría II-A: Actualmente los postulantes deben cumplir un mínimo de 25 horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y 30 horas de sesiones de enseñanza de conocimientos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 14

Postulantes a la recategorización para obtención de licencia de clase A y categoría II-A	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Reducción del 51%²¹ del tiempo para la obtención de sus licencias que se traduce en reducción de costos de traslado. • Mejora salarial en términos de la realización de la actividad económica de servicio de transporte de personas. 

Escuela de Conductores: Actualmente las Escuelas dictan clases de 25 horas de sesiones de capacitación de habilidades prácticas en la conducción y 30 horas de sesiones de enseñanza de conocimientos, incluidos los correspondientes a mecánica automotriz básica.

²¹ Antes: 25+30=55
 Ahora: 12+15=27
 (27-55)/55) x100%=-51%

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 15

Escuela de Conductores	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	• Incremento del número de postulantes que se traduce en incremento de ingresos. • Reducción del 51%²² de los costos del servicio prestado.

B) Promoción de la profesionalización de conductores en virtud de la simplificación administrativa.

- A través del Proyecto se busca fomentar y mejorar la percepción de trabajo de quienes se dedican a conducir vehículos, ya sea como taxistas, conductores de buses, camiones, ambulancias con la finalidad de que puedan ser capaces y se sientan motivados a conducir todo tipo de servicios. Para ello, se propone el entrenamiento para que los conductores puedan mejorar sus habilidades y conocimientos, asegurando una conducción más segura y eficiente. Así también oportunidades de carrera que permitan crear vías para el desarrollo profesional, donde los conductores puedan avanzar y especializarse, por ejemplo, en transporte de mercancías peligrosas, transporte interprovincial, maquinarias.
- En tal sentido, se identifican los principales actores involucrados:

Postulantes con licencia de categoría A-IIb a la recategorización de otras licencias de conducir profesional: Actualmente los conductores para solicitar la recategorización de sus licencias de conducir deben esperar a cumplir con la experiencia exigida en el Reglamento de Licencias.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 16

²² Antes: 25+30=55
 Ahora: 12+15=27
 $(27-55)/55 \times 100\% = -51\%$

Postulantes con licencia de categoría A-IIb a la recategorización de otras licencias de conducir profesional	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	- Mayor aprendizaje en la conducción de vehículos utilizados para el servicio de transporte masivo de personas, mercancías, todo tipo de servicios. - Reducción de tiempo en obtención la recategorización, puesto que las horas de prácticas de conducción se pueden culminar en menos de 1 año en comparación a los 2 años de experiencia actualmente solicitados por la norma. - Mejora salarial, lo que implica mayores incentivos para continuar la profesión de conductor  El diagrama muestra tres categorías de licencia: A-IIIa (Transporte masivo de personas) con iconos de autobuses; A-IIIb (Transporte de mercancías) con iconos de camiones de carga; y A-IIIC (Todo tipo de servicios) con el texto 'TODOS LOS ANTERIORES'.

Empresas de transporte que prestan el servicio de personas o mercancías: Se acogen voluntariamente al régimen de transición y se encargan del aprendizaje del postulante a la recategorización.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 17

Empresas de transporte que prestan el servicio de personas o mercancías	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	- Mayor oferta de conductores profesionales. - Mayores ingresos al cubrir la demanda del servicio de mercancías o de pasajeros no antes cubierta. - Reducción de la competencia por informalidad

Escuelas de Conductores: Para la obtención de las licencias de conducir profesionales es condición obligatoria que el postulante desarrolle el Programa de Formación de Conductores en una Escuela de Conductores y que, al momento de egresar, esta le expida la COFIPRO²³.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios.

Cuadro N° 18

²³ Numeral 51.2 del Artículo 51.- Escuelas de Conductores del TÍTULO IV: DE LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES, del Reglamento de licencias.

Escuela de Conductores	
Costos	Beneficios
(no se identifican costos)	Incremento del número de postulantes con licencia de categoría A-IIb a la recategorización de otras licencias de conducir profesional que se traduce en incremento de ingresos.

Usuarios de las vías: Comprende a conductores de los distintos tipos de vehículos, pasajeros y personas que se desplazan por las vías o sus inmediaciones.

A continuación, se presenta una valoración cualitativa de los principales costos y beneficios:

Cuadro N° 19
Usuarios de las vías

Usuarios de las vías	
Costos	Beneficios
(no se identifica costos adicionales)	- Reducción de la probabilidad de accidentes al contar con mayor oferta de conductores profesionales. - Los conductores profesionales pueden ayudar a mantener el flujo de tráfico a través de una mejor comprensión de las reglas de tránsito y la capacidad para tomar decisiones rápidas y adecuadas. - Reducción del estrés en los pasajeros, ya que pueden sentirse más seguros y relajados sabiendo que están siendo transportados por un conductor profesional.

A través de la medida se busca que en los cuatro (4) años de vigencia del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores se duplique el número anual de recategorizaciones que al 2023 fueron únicamente 32 mil.

La presente medida no conlleva costos para los actores involucrados; por el contrario, contribuye al mejor cumplimiento de la normativa de tránsito y así a la seguridad vial.

Por lo expuesto, se concluye que los beneficios son superiores al costo que podría conllevar el Proyecto.

IX. SOBRE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO

- El Reglamento que establece disposiciones sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, prevé en su artículo 21, que las entidades públicas aprueban la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia mediante Resolución Ministerial, la cual se publica en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, el proyecto normativo y la exposición de motivos se publican en la sede digital de la entidad de la Administración, en un plazo no menor de quince (15) días calendarios.

- Al respecto, conforme a lo señalado en el numeral 20.2 del artículo 20 del citado dispositivo legal, las entidades de la Administración Pública deben propiciar tanto canales virtuales como físicos para la recepción de comentarios, aportes u opiniones y propiciar la adopción de mecanismos inclusivos para tal fin, en formatos accesibles, de conformidad con la normativa aplicable.

X. SOBRE LA EXCEPCIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE

- Es necesario señalar que el numeral 10.1 del artículo 10 del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, establece en su numeral 10.1 del artículo 10 que, *“la entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que **genere o implique variación de costos** en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil **que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.**”(énfasis agregado).*
- Al respecto, en el marco de la simplificación administrativa, el Proyecto Normativo elimina del procedimiento de obtención de una licencia A II-a, el requisito referido a contar previamente con una licencia A I; ello, considerando que si bien la licencia A I es de uso particular y la A II-a para la prestación del servicio (taxi), los postulantes a ambas licencias deben de tener la misma diestralidad y preparación en la conducción de un vehículo liviano de igual carrocería y dimensiones (M1) a fin de obtener dichas licencias, por lo que, en relación a la experiencia práctica las exigencias deben ser las mismas, sin embargo, de acuerdo al Reglamento de Licencias vigente existe una diferenciación en la obtención de las licencias A I con respecto a las licencias A II-a, siendo que, para el caso de esta últimas se exige el contar previamente con una licencia (A I); lo cual, estaría generando un trato diferenciado injustificado entre los postulantes a ambas licencias.
- Asimismo, resulta oportuno precisar que en la propuesta normativa además de considerar la simplificación administrativa se ha tenido en cuenta que la misma se enmarque en la seguridad vial, de esta manera, precisamos que de acuerdo al Reglamento de Licencias vigente, dentro del proceso de obtención de la licencia A II-a, es exigible el realizar un Programa de Formación de Conductores (capacitación teórica y práctica) en una Escuela de Conductores autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ello, en el marco de lo establecido en la Ley N° 29005, Ley que Establece los Lineamientos Generales para el Funcionamiento de las Escuelas de Conductores; asimismo, el postulante a dicha licencia debe aprobar una evaluación médica y psicológica en un Centro Médico autorizado, la cual, comprende mayores rangos de exigencia sobre determinados puntos, como es, entre otros, la evaluación visual (dado el mayor desgaste visual de un conductor que presta el servicio de transporte al estar constantemente realizando la actividad de conducción), respecto a la evaluación

a un postulante a una licencia A I; igualmente, el postulante a una licencia A II-a debe aprobar un examen teórico y de manejo que demuestren la aptitud en la conducción. Todas las mencionadas exigencias, se mantienen con la propuesta normativa para la obtención de una licencia A II-a.

- En la misma línea de simplificación administrativa, el Proyecto Normativo elimina del procedimiento de recategorización de una licencia A I hacia una licencia A II-a, el requisito de evaluación teórica y de manejo, dado que este último resulta innecesario en la medida que el postulante por recategorización a una licencia A II-a, al contar con una licencia A I, ya fue evaluado cuando obtuvo esta última en conocimientos y manejo para la categoría M1, por lo cual, no correspondería una nueva evaluación para dicha categoría vehicular.
- Por último, en el marco de lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que establece la promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad indicando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones promueve, en forma gradual y de manera progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores; el Proyecto Normativo establece un Régimen Temporal, a través del cual, se podrá opcionalmente, obtener las licencias de conducir profesionales de la clase A categorías III-a, III-b y III-c (ómnibus y camiones), exceptuándose del requisito referido a contar con determinada categoría de licencia de la clase A y antigüedad de la misma - si se debe de contar con licencia de la clase A en cualquiera de sus categorías, no siendo exigible la antigüedad como titular de esta - siempre que el postulante realice un Programa de Entrenamiento en la Conducción a cargo de una empresa de transporte, de manera gratuita y en la flota vehicular de dicha empresa. Esta medida, fomenta la profesionalización de conductores, dado que se podrá obtener las mencionadas licencias, sin la necesidad de pasar por varios años en licencias inferiores, bajo medidas que permitan que el postulante a dichas licencias se encuentre apto para su obtención, basado en el entrenamiento en la conducción por parte de empresas de transporte interesadas en que dicho postulante una vez obtenida la licencia profesional se desempeñe como conductor del servicio de transporte en las mismas.
- Teniendo en cuenta lo manifestado, se advierte que el Proyecto Normativo no establece cargas, obligaciones, perjuicios o limita el otorgamiento o reconocimiento de derechos de los administrados, sino que, por el contrario, beneficia a los mismos, en la medida que mejora, reduce costos, tiempos y trámites en los procedimientos de obtención de las licencias de conducir, en marcándose en la simplificación administrativa dentro del proceso de modernización del Estado; asimismo, genera beneficios a los usuarios, conductores y empresas de transporte, en la medida que fomenta la profesionalización de los conductores, lo cual, guarda sustento en el artículo 5 del Decreto Legislativo N° 1678, Decreto Legislativo que garantiza la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas que se presta en los Corredores Complementarios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, se establece la promoción de la profesionalización de nuevos conductores y lucha contra la informalidad indicando que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones promueve, en forma gradual y de manera

progresiva la profesionalización de nuevos conductores para la prestación del servicio público de transporte de personas; como parte de dichos mecanismos se aprueban regímenes temporales para la promoción de la profesionalización de conductores.

- Por lo tanto, el Proyecto se encontraría dentro del supuesto de excepción previsto en el numeral 18 del artículo 28 del Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante.
- Por otro lado, corresponde precisar que de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 18.1 del artículo 18 del Decreto Supremo N° 061-2019-PCM, que aprueba el Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria de Procedimientos Administrativos; no se encuentran comprendidos en el Análisis de Calidad Regulatoria, la eliminación de procedimientos administrativos o requisitos o la simplificación de los mismos, así como aquellas modificaciones que no impliquen la creación de nuevos procedimientos o requisitos, que sean dispuestas en Resolución Ministerial, Resolución de Consejo Directivo de los Organismos Reguladores, Resolución del órgano de dirección o del titular de los organismos técnicos especializados, según corresponda, dentro de un proceso de simplificación administrativa por parte de las Entidades del Poder Ejecutivo, según lo dispuesto por el numeral 40.5 del artículo 40 y el numeral 44.5 del artículo 44 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. En ese sentido, el Proyecto Normativo se encuentra fuera del alcance del Análisis de Calidad Regulatoria, toda vez que no crea nuevos procedimientos o requisitos.

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

- El Proyecto no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. De esta manera: **i) mediante el artículo 1** del Proyecto Normativo se modifica el subnumeral 9.1.2 del artículo 9, numeral 12.1 del artículo 12, el artículo 13 y el numeral 14.1 del artículo 14 del Reglamento de Licencias; **ii) mediante el artículo 2** del Proyecto Normativo, se incorpora la Décimo Primera y Décimo Segunda Disposiciones Complementarias Finales al Reglamento de Licencias; **iii) mediante la Primera Disposición Complementaria Final** del Proyecto Normativo, se establece un plazo de adecuación al Sistema Nacional de Conductores; **iv) mediante la Segunda Disposición Complementaria Final** del Proyecto Normativo, se establece un plazo para la implementación del Formato de la licencia de la clase A, categoría II-a que consigna “transporte público especial de personas de ámbito provincial”; **v) mediante la Tercera Disposición Complementaria Final** del Proyecto Normativo, se establece el plazo para emitir el Formato de la Constancia de haber realizado y culminado satisfactoriamente el Programa de Entrenamiento en la Conducción; así como preguntas y habilidades y destrezas evaluadas en el marco del Programa de Entrenamiento en la Conducción; **vi) mediante la Cuarta Disposición Complementaria Final**, se establece un plazo para la establecer la Capacidad operativa de las Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción; **vii) mediante la Quinta Disposición Complementaria Final**, se establece el Plazo de implementación del Registro de Empresas de Transporte del Programa de Entrenamiento en la Conducción; **viii) mediante la Sexta Disposición Complementaria Final**, se establece el

plazo para el acceso a los registros administrativos de transporte de las Municipalidades Provinciales y de los Gobiernos Regionales; ix) **mediante la Séptima Disposición Complementaria Final**, se establece que al término de la vigencia del Régimen Temporal, se elaborará un Informe de resultados del Régimen Temporal para promover la profesionalización de conductores; y, x) **mediante la Octava Disposición Complementaria Final**, se establecen las vigencias correspondiente.