

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SANCHEZ CARRIÓN

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



TESIS

IMPORTANCIA DE LOS CENTROS DE EVALUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN Y
EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE HUAURA DE
CONFORMIDAD AL NUEVO REGLAMENTO 2016-2018

Presentado por:

Bachiller NILVA HAYDEE PRIETO FLORES

Para optar el título de:

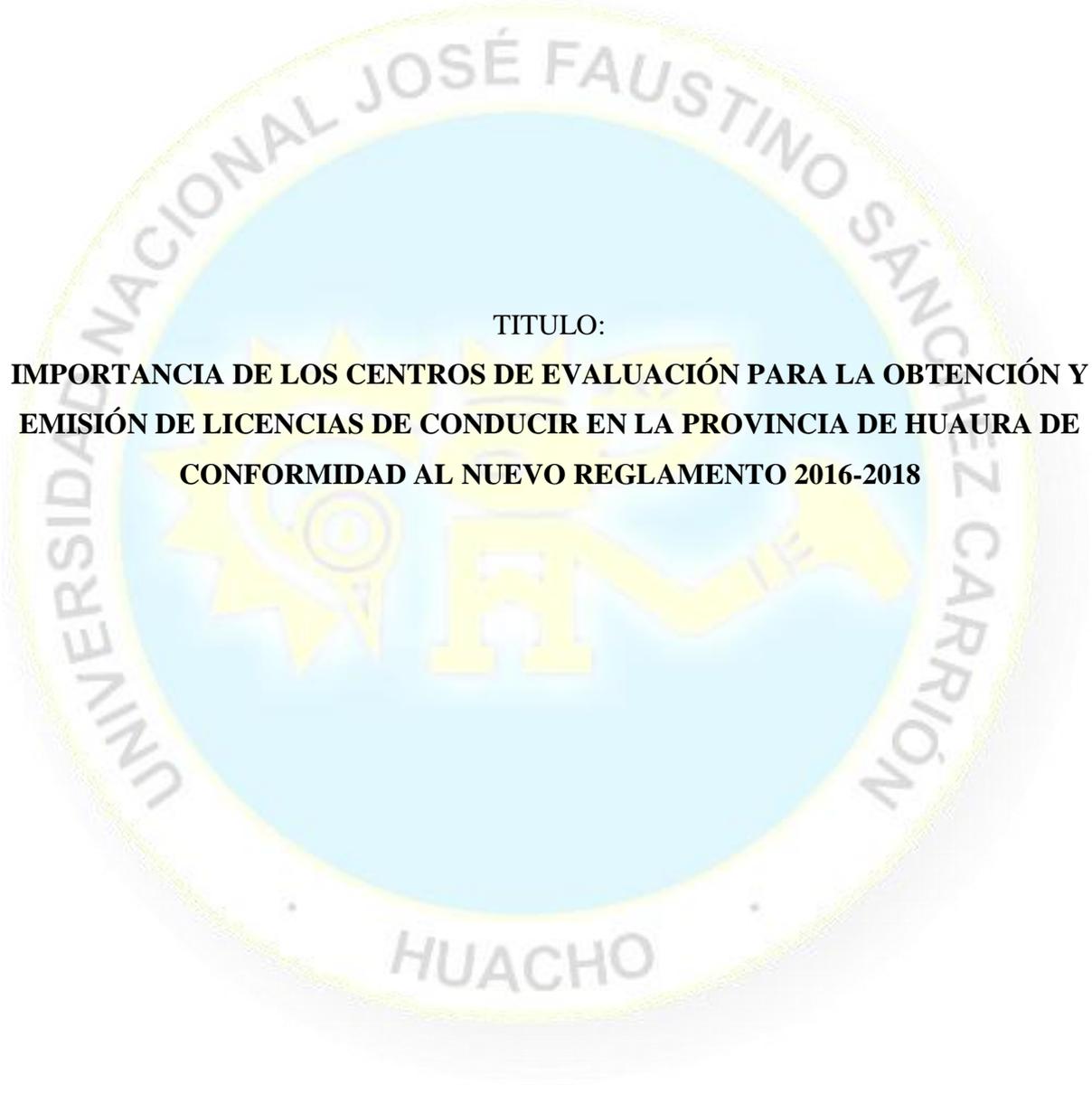
ABOGADO

Asesor:

Mtro. NICANOR DARIO ARANDA BAZALAR

HUACHO – PERÚ

2019

The logo of the Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrion Huacho is a circular emblem. It features a light blue background with a yellow sunburst at the top left and a yellow stylized figure in the center. The text "UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN" is written in a circular path around the top, and "HUACHO" is written at the bottom. The entire logo is semi-transparent and serves as a background for the title text.

TITULO:
IMPORTANCIA DE LOS CENTROS DE EVALUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN Y EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE HUAURA DE CONFORMIDAD AL NUEVO REGLAMENTO 2016-2018



ASESOR:

Mtro. NICANOR DARIO ARANDA BAZALAR

MIEMBROS DEL JURADO:

PRESIDENTE: Mtro. JAIME ANDRES RODRIGUEZ CARRANZA

SECRETARIO: Mtro. FELIX ANTONIO DOMINGUEZ RUIZ

VOCAL: Abog. ALDO REMIGIO LA ROSA REGALADO



DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a mi Dios... y a mi esposo Javier que junto con mi familia siempre están brindándome su apoyo, compañía y su amor continuo, en todo momento.

AGRADECIMIENTOS

Gracias a la PLANA DOCENTE de la Facultad de Derecho, y profesores colaboradores, que demuestran ser ejemplos de maestros para los alumnos.

Respecto a la culminación del presente trabajo, y su apoyo en la sustentación de la tesis agradezco sinceramente a mi ESPOSO Javier Blas quien siempre me dio su apoyo continuo.

A mis HERMANOS, quienes también con sus consejos y su apoyo incondicional en todo momento, me han fortalecido...

Y a mis verdaderos AMIGOS que con sus palabras, abrazos y momentos compartidos me han dado fortaleza para seguir adelante ante las caídas...

Asimismo, al PERSONAL ADMINISTRATIVO, quienes me permitieron el avance de los trámites para la sustentación de la forma correcta y en el momento oportuno...

Pero, sobre todo a DIOS por darme esta hermosa vida y las ganas de vivir cada día...

RESUMEN

OBJETIVO: Identificar cómo se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018. **POBLACION** estuvo constituida por todos alumnos de las escuelas de conductores de la provincia de Huaura. **MUESTRA:** 80 alumnos egresados de la escuela de conductores de la Provincia de Huaura. **METODOLOGIA** aplicada porque se ha desarrollado en las Escuelas de Conductores de la Provincia de Huaura. Es aplicada, interesa la aplicación de conocimientos alcanzados a la solución de un problema práctico inmediato. Relacionado con la eventualidad del funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones de parte de los Conductores al reglamento de tránsito. El tema de investigación tiene un enfoque cualitativo-cuantitativo, la razón es que permite analizar la eficiencia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir en las escuelas de conductores. **CONCLUSIONES:** En Perú, el 70% de los accidentes de tránsito han sido causado por fallas humanas, poniendo de relieve la importancia de la regulación del factor humano. El funcionamiento de un centro de evaluación es de vital importancia porque influye en la reducción de las infracciones de tránsito. Dichos centros brindarán ventajas que afectan directamente a la población como la reducción de los accidentes de tránsito.

Palabras claves: Licencias de conducir. Conductores. Infracciones al reglamento de tránsito.

ABSTRAC

OBJECTIVE: To identify how the operation of an evaluation center for the obtaining and issuance of driver's licenses would be related to the infractions of the Traffic Regulations. Huaura 2016-2018. **POPULATION** was constituted by all students of the drivers' schools of the province of Huaura. **SAMPLE:** 80 students graduated from the drivers school of the Province of Huaura. **METHODOLOGY** applied because it has been developed in the Drivers Schools of the Province of Huaura. It is applied, it interests the application of knowledge reached to the solution of an immediate practical problem. Related to the eventuality of the operation of an evaluation center for the obtaining and issuance of driver's licenses with the infractions of the Drivers to the traffic regulations. The research topic has a qualitative-quantitative approach, the reason is that it allows analyzing the efficiency of the new regulations for the issuance of driver's licenses in driver's schools. **CONCLUSIONS:** In Peru, 70% of traffic accidents have been caused by human failures, highlighting the importance of human factor regulation. The operation of an assessment center is of vital importance because it influences the reduction of traffic infractions. These centers will offer advantages that directly affect the population, such as the reduction of traffic accidents.

Keywords: Driver's licenses. Drivers Infractions to the traffic regulations.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación titulada “IMPORTANCIA DE LOS CENTROS DE EVALUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN Y EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE HUAURA DE CONFORMIDAD AL NUEVO REGLAMENTO 2016-2018” busca conocer la importancia de estos centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir, y de forma particular determinar la importancia de que tendría el funcionamiento de estos centros en la Sede de Lima Provincia, Huaura, y su relación en la incidencia de las infracciones al reglamento de tránsito.

Estimamos que la importancia de la presente investigación reside en su relación los accidentes de tránsito que constituyen un importante problema público. En el Perú, se estima que “cada 7 minutos se produce un accidente de tránsito, 9 personas han fallecido diariamente como consecuencia de los accidentes de tránsito en la última década, ocurren más de 100,000 accidentes de tránsito al año, y hay alrededor de 80,000 heridos por accidentes de tránsito al año”. Asimismo, las proyecciones indican que, sin un renovado compromiso con la prevención, estas cifras aumentarán significativamente en la siguiente década.

Los principales problemas de la sociedad peruana se relacionan con la transgresión de todo tipo de normas. El transporte público es identificado como el segundo peor problema, solo después de la inseguridad ciudadana. Esto se manifiesta de manera cotidiana en el caótico tránsito vehicular: los accidentes de tránsito, infracciones, papeletas y coimas son cosas de todos los días, y esto refuerza la percepción generalizada y negativa del transporte en la capital de la República como caótico, desordenado, inseguro e insatisfactorio (IPSOS-APOYO, 2010; DP, 2008). Adicionalmente, la alta frecuencia de conductas transgresoras de las normas de

tránsito en cualquier momento del día, hace que éstas lleguen a ser percibidas como naturales. Por ello, con el afán de plantear soluciones al gran problema del tránsito metropolitano, se hace imprescindible la búsqueda de una explicación acerca del origen de la transgresión de las normas de tránsito. Si el ser humano busca continuamente comprender el mundo que le rodea porque necesita respuestas, entonces, es pertinente preguntarnos si las actitudes y las atribuciones acerca de la transgresión de las normas en general, y en el tránsito en particular, nos permitirán o no explorar el origen y la posible lógica de la transgresión de las normas de tránsito.

La pregunta de investigación es la siguiente: “¿De qué manera los el reforzamiento, la capacitación a los aspirantes a Licencias de conducir puede contribuir a la reducción a las transgresión de las normas de tránsito?”. La pregunta extraña en síntesis el presente trabajo de investigación.

De otro lado, el presente informe contiene los siguientes capítulos: El CAPÍTULO I, trata referente a EL PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA, considerando la descripción de la realidad problemática la formulación del problema de investigación, así como al planteamiento de objetivos. En el CAPÍTULO II, trata referente a EL MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN, considerando los Antecedentes de la Investigación, las Bases Teóricas, en el cual se incluye el desarrollo de la Ley en cuestión, y finalmente las hipótesis correspondientes. En el CAPÍTULO III, se considera la METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN, y se subdivide en aspectos tales como el tipo y el enfoque, la población y muestra de la investigación; la Operacionalización de las variables y finalmente las técnicas con la descripción de los instrumentos y las técnicas para el procesamiento de la información.

En el CAPÍTULO IV, se refiere a los RESULTADOS mediante la presentación, análisis e interpretación de los datos. En el CAPITULO V se incluye la discusión de los resultados tanto estadísticos y se incluyen las Conclusiones y Recomendaciones. Finalmente, en el CAPITULO VI se incluyen las Fuentes de Información, tanto Bibliográficas, Hemerográficas, Documentales y Electrónicas. Según el estudio se logra la reducción a las infracciones del reglamento de tránsito, mayor cumplimiento al reglamento de tránsito, la reducción en los accidentes de tránsito y mayor respeto al peatón.

Tesista



ÍNDICE

PORTADA.....	i
TITULO:	ii
ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO.....	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTOS	v
ABSTRAC	vii
INTRODUCCIÓN	viii
ÍNDICE.....	xi
ÍNDICE DE TABLAS	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiv
CAPITULO I.....	1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1 Descripción de la Realidad Problemática	1
1.2 Formulación del Problema.....	5
1.2.1 Problema General.....	5
1.2.2 Problemas Específicos.	5
1.3 Objetivos de la Investigación.....	6
1.3.1 Objetivo General.....	6
1.3.2 Objetivos Específicos.	6
1.4 Justificación de la investigación.....	6
CAPITULO II	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1 Antecedentes de la Investigación.....	8
2.1.1 Tesis.....	8
2.1.2 Artículo.....	10
2.2 Bases teóricas.....	11
2.2.1 La Seguridad Vial como problema.....	11
Las Políticas Públicas y la Seguridad Vial.	13
La Seguridad Vial en Perú.	14
2.2.2 Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.....	19
2.2.3 Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.	28
2.2.4 Ámbito de Acción del Nuevo Reglamento.	29
2.2.5 Clasificación de las Licencias de conducir.	30
2.2.6 La Evaluación Médica y Psicológica.	35
2.2.7 La Formación de conductores.....	35
2.2.8 Funcionamiento de las Escuelas de Conductores.	41
2.2.9 De la evaluación de los postulantes.....	44
2.2.10 De los Requisitos y las Condiciones de operación de Centros de Evaluación.....	45
2.2.11 Infracciones de tránsito	52
2.2.12 Infracciones de tránsito de mayor incidencia	53
2.3 Definiciones Conceptuales.....	56
2.4 Formulación De Hipótesis.....	61

2.4.1. Hipótesis General.....	61
2.4.2. Hipótesis Específicas.....	61
CAPÍTULO III:.....	62
METODOLOGÍA.....	62
3.1 Diseño Metodológico.....	62
3.1.1 Tipo.....	62
3.1.2 Enfoque de la Investigación.....	63
3.2 Población y Muestra de la Investigación.....	64
3.2.1 Población.....	64
3.2.2 Muestra.....	65
3.3 Operacionalización de variables e indicadores.....	66
3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	68
3.4.1 Técnicas a emplear.....	68
3.4.2 Descripción de los Instrumentos.....	68
3.4.3 Técnicas para el procesamiento de la información.....	69
CAPÍTULO IV:.....	70
RESULTADOS.....	70
4.1. Presentación de Tablas, gráficos e interpretaciones.....	70
CAPITULO V.....	86
DISCUSIÓN DE LA HIPÓTESIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	86
5.1. Discusión.....	86
5.1.1. Discusión de Variables.....	86
5.1.1.1. Variable independiente.....	86
5.1.1.2. Variable dependiente.....	87
5.1.2. Discusión de la hipótesis.....	88
5.1.2.1. Hipótesis general.....	88
5.1.2.2. Hipótesis específicas.....	88
5.2. Conclusiones.....	90
CAPÍTULO VI.....	93
FUENTES DE INFORMACIÓN.....	93
6.1. Fuentes documentales.....	93
6.2. Fuentes bibliográficas.....	94
6.3. Fuentes hemerográficas.....	95
6.4. Fuentes electrónicas.....	95
ANEXOS.....	97
ANEXO 01: Matriz De Consistencia.....	98
ANEXO 02: Cuestionario.....	99

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: Cuadro de tipificación.....	24
Tabla N° 2: Número de licencias emitidas el 2016 (revalidaciones, recategorizaciones y nuevas licencias.....	73
Tabla N° 3: Objetivos, variables y dimensiones	75
Tabla N° 4: ¿dónde obtuvo su última licencia?	79
Tabla N° 5: Año de obtención de la última licencia de conducir	80
Tabla N° 6: Conocimiento sobre el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de julio del 2016	81
Tabla N° 7: Conocimiento sobre la existencia de los centros de evaluación	82
Tabla N° 8: Importancia de que exista un centro de evaluación en la provincia de Lima ..	83
Tabla N° 9: Factibilidad de los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir	84
Tabla N° 10: Conformidad con los centros de evaluación de Lima	85
Tabla N° 11: Opinión de ir a otra provincia a obtener licencia	86
Tabla N° 12: Beneficio de la existencia de un centro de evaluación	87
Tabla N° 13: Beneficio de la población de un centro de evaluación	88
Tabla N° 14: Conocimiento de las infracciones del reglamento de tránsito	90
Tabla N° 15: Opinión del examen de reglas para disminuir las infracciones de tránsito .	91
Tabla N° 16: Opinión de infracciones de mayor incidencia	92

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Accidentes de Tránsito 2006-2017	19
Gráfico N°2: Tasa de accidentes de tránsito cada 100,000 habitantes (2006 -2017)	20
Gráfico N°3: Lugar donde obtuvo su licencia de conducir	79
Gráfico N° 4: Año de obtención de la última licencia de conducir	80
Gráfico N° 5: Conocimiento sobre el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de julio del 2016	81
Gráfico N° 6: Conocimiento sobre la existencia de los centros de evaluación	82
Gráfico N° 7: Importancia de que exista un centro de evaluación en Huaura	83
Gráfico N° 8: Factibilidad de los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir	84
Gráfico N° 9: ¿Está usted de acuerdo con los centros de evaluación de Lima?	85
Gráfico N° 10: Opinión de ir a otra provincia a obtener licencia	86
Gráfico N°11: Beneficios de la existencia de un centro de evaluación en la Provincia de Huaura	87
Gráfico N°12: Beneficios de la población con la existencia de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir	89
Gráfico N°13: Conocimiento de las infracciones del reglamento de tránsito	90
Gráfico N°14: Opinión del examen de reglas para disminuir infracciones de tránsito	91
Gráfico N°15: Opinión en infracciones de mayor incidencia	93

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la Realidad Problemática.

En los últimos años hubo varios cambios y modificatorias a la ley 29005, ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las escuelas de conductores, donde se establecía los siguientes principios:

- Capacitación universal: divulgación de los conocimientos básicos y esenciales para la conducción de vehículos motorizados, terrestres, no solo para el manejo sino también de mecánica básica según el tipo de licencia a la que postula.
- Capacitación integral: reconocimiento de los conocimientos teóricos – prácticos de manejo, de mecánica, de protocolos de emergencia, y de legislación vigente sobre tránsito y seguridad vial.
- Especialización por categoría: distinción de la mayor exigencia según el tipo de licencia al que se postula y de acuerdo a la responsabilidad en el transporte público de pasajeros y de carga
- Reconocimiento a la experiencia: tomar en cuenta la experiencia y el récord en la conducción de vehículos motorizados terrestres a efectos de facilitar el acceso de los postulantes a las clases y categorías de licencias de rango mayor, entre otros incentivos.

Como se puede apreciar, las escuelas de conductores se encargaban de las capacitaciones, formación y emitían un certificado de conocimientos a los conductores, pero ahora solo cumplirán un rol formador conforme al nuevo reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir que se publicó en el diario el Peruano del 23 de junio del 2016:

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Decreto Legislativo 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud;

DECRETA:

Artículo 1.- Aprobación del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Apruébese el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, que consta de noventa y siete (97) artículos, tres (3) disposiciones complementarias finales, siete (7) disposiciones complementarias transitorias, una (1) disposición complementaria derogatoria y dos (2) anexos, el cual forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

En dicho reglamento en su artículo 76 menciona lo siguiente:

Artículo 76.- Centros de Evaluación de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en

obtener una Licencia de Conducir. Las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción serán realizadas únicamente por los Centros de Evaluación a cargo de las dependencias regionales con competencias en transporte.

Las medidas de este nuevo reglamento buscan reducir los accidentes de tránsito, donde casi el 70% de estos se produce por imprudencia de los conductores.

El viceministro en aquel entonces Henry Zaira detalló que eran 5 los cambios más importantes al nuevo reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir que publicó el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Explicó que la aplicación de este nuevo reglamento ayudará al objetivo de reducir los accidentes de tránsito que hay en las carreteras y ciudades del Perú, a continuación, se detallan estos cambios.

- Emisión de certificados de salud. Antes el MTC autorizaba a los establecimientos de salud o entidades que podían emitir estos certificados, pero ahora el Ministerio de Salud (MINSA) será la entidad competente para acreditar y autorice el funcionamiento de estas entidades. “Este es un paso importantísimo porque ellos (MINSA) son los expertos en esta materia y ellos pueden diseñar los exámenes y controles que se requieren para calificar a las personas que van a tener la licencia de conducir”, comentó Zaira.
- Rol de escuelas de conductores. A la fecha, las escuelas de conductores entregaban directamente los certificados de conocimiento, pero con el reglamento tendrán solo un rol: formador. “Pero será la entidad competente la que haga los exámenes correspondientes para verificar que se haya cumplido

todas las horas de estudio y que tienen los conocimientos suficientes de las reglas de tránsito”, anotó.

- Evaluación de manejo. En este punto el nuevo reglamento incluye una prueba de la situación real de tráfico, que deberá pasar el solicitante de la licencia, y que se sumará a la prueba de manejo en los circuitos aprobados por el MTC. “Adicionalmente va a tener una prueba de situación real en la ciudad para ver si efectivamente está preparado para poder asumir la conducción de un vehículo”, indicó.
- Licencia profesional. Con el nuevo reglamento se busca revalorizar la capacidad de los choferes, dándole mayor valor a la experiencia. “Lo que ha venido pasando es que personas muy jóvenes, con poca experiencia, están conduciendo vehículos de transporte interprovincial o transporte de carga, y por esta falta de experiencia se originaban los accidentes. De esta manera, los conductores de mayor nivel podrán estar en las pistas y así reducir los accidentes”
- Instructores certificados. Los instructores de la parte de enseñanza del manejo como de la conducción del vehículo tendrán que estar certificados y deben tener experiencia. “No cualquier persona podrá dar la instrucción, entonces aquí también hay una exigencia de acreditación de características para que pueda asumir estas responsabilidades”, dijo.

El MTC viene implementando acciones inmediatas que han permitido introducir procedimientos de simplificación administrativa en beneficio de los usuarios, como el pago electrónico, trámites virtuales para obtención, revalidación y recategorización de licencias de conducir, el récord del conductor gratuito, entre otros. Entre estos cambios resalta los nuevos centros de evaluación donde actualmente solo existe

en la ciudad de Lima, por lo que los conductores de la provincia de Huaura tienen que desplazarse hasta dicha ciudad, lo que implica una pérdida de factor tiempo y económico para la respectiva tramitación.

Por ello se buscará conocer la importancia de estos centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir, y de forma particular determinar la importancia que tendría el funcionamiento de estos centros de evaluación en la Sede de Lima Provincia Huaura, y su relación con la incidencia como factor en la incidencia de las infracciones al reglamento de tránsito.

1.2 Formulación del Problema.

1.2.1 Problema General.

PG: ¿De qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018.

1.2.2 Problemas Específicos.

PE1: ¿De qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia? Huaura 2016-2018.

PE2: ¿Cómo beneficiaría a la población el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018.

1.3 Objetivos de la Investigación.

1.3.1 Objetivo General.

OG: ¿Identificar cómo se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018.

1.3.2 Objetivos Específicos.

OE1: ¿Determinar de qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia? Huaura 2016-2018.

OE2: Conocer cómo la población se beneficiaría con el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018.

1.4 Justificación de la investigación.

En conformidad al nuevo reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir se ha dispuesto lo siguiente en su artículo 76: Los Gobiernos Regionales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una Licencia de Conducir. *Las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción serán realizadas únicamente por los Centros de Evaluación a cargo de las dependencias regionales con competencias en transporte.* En tal sentido se desea realizar esta investigación a fin de poder determinar la importancia de los centros de evaluación en el proceso para la obtención y emisión de licencias de conducir y su relación con las infracciones al reglamento de tránsito, esto

proporcionará información nueva que pueda contribuir a la toma de mejores decisiones, También busca saber que beneficios obtendría la población con el funcionamiento de estos centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018.

Así mismo es importante porque busca el bienestar en conjunto tanto del conductor, el peatón y el ente regulador (MTC).



CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación.

2.1.1 Tesis.

Para determinar los antecedentes de la presente investigación se ha consultado algunas tesis que han estudiado al nuevo reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir, así mismo sobre los centros integrales de formación de conductores vehiculares como también el estudio de la abogacía de la competencia en el mercado del servicio de examen práctico de manejo en la Región Lima. Estas investigaciones guardan una relación directa e indirecta con nuestro estudio que a la vez sirve de base o sustento, por ello a continuación presentamos los aportes más trascendentales de las tesis mencionadas.

Luis Ángel Rodomiro Pajuelo Flores (2016) en su tesis titulada “El impacto del nuevo reglamento de licencias de conducir en la competencia, ¿beneficiará la competencia?”. Lima – Perú.

En su resumen dice lo siguiente: Con fecha 23 de junio de 2016 se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, mediante el cual se dispuso aprobar el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el cual implementa un sistema más riguroso que el Antiguo

Reglamento de Licencias de Conducir e incorpora diversos requisitos que impactan en dos sectores relevantes que caracterizan un Estado Social de Mercado como es el caso peruano: Libre Competencia y Protección al Consumidor. Sobre el primer sector aludido, es preciso tomar en cuenta lo señalado en el documento denominado Abogacía de la Competencia de la Competencia en el mercado del servicio de examen práctico de manejo en la Región Lima (2014), emitido por la Comisión de Libre Competencia del INDECOPI, respecto a una presunta existencia de una barrera legal a la entrada de nuevos competidores al mercado del servicio de examen práctico de manejo.

Sobre el segundo sector aludido, es pertinente tomar en cuenta el impacto que se generará con la implementación de nuevos requisitos para la obtención de una licencia de conducir de vehículos automotores en la Región Lima. Al respecto, el Touring y Automóvil Club del Perú (en adelante TACP) es una Institución sin Fines de Lucro que cuenta actualmente con una autorización vigente, emita por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) para prestar el servicio de toma del examen práctico para la emisión de licencias de conducir vehículos automotores, constituyéndose en el único Centro de Evaluaciones en la Región Lima que brinda dicho servicio. Sobre el particular, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías (en adelante SUTRAN), así como el MTC deben definir sus roles, a fin de evitar fallas en el mercado del servicio de toma de exámenes para obtener una licencia de conducir. Para tal efecto, el presente artículo brindará las herramientas para llegar a dicho fin.

Ybeth Melissa Yactayo Zagarra (2015) en su tesis titulada “Centro integral de capacitación y formación de Conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna”. Perú.

El presente trabajo tiene como marco el transporte terrestre en el Perú y en específico describe la forma en que cualquier ciudadano puede acceder a este sistema en sus distintas categorías, para ello, centraremos como objeto de estudio al proceso de evaluación para obtener una licencia de conducir.

En la actualidad, la entidad competente para la emisión de una licencia de conducir es el Gobierno Regional quien a su vez puede tomar la evaluación teórica y práctica o encargar a un tercero para que lo ejecute a su nombre, en el caso del Gobierno Regional de Lima lo realiza de forma exclusiva el Touring y Automóvil Club del Perú en sus sedes de Lince y Conchan. El Touring y Automóvil Club del Perú tiene identificado cuatro grandes procesos que permiten comprobar aptitudes y conocimientos que todo ciudadano necesita para conducir un vehículo de transporte terrestre: inscripciones, examen de reglamento, examen de manejo y entrega de resultados.

2.1.2 Artículo.

Comisión de Defensa de la Libre Competencia (2014) en su artículo “Abogacía de la competencia en el mercado del servicio de examen práctico de manejo en la Región Lima”. Perú.

Menciona lo siguiente: En ejercicio de las atribuciones otorgadas por el Decreto Legislativo 1034 – Ley de Represión de Conductas Anticompetitivas – la Comisión de Defensa de la Libre Competencia ha aprobado el Informe N° 042-2014/ST-CLCINDECOPI de su Secretaría Técnica que contiene una abogacía de la competencia para el mercado de servicio de examen práctico de manejo en la Región Lima. El examen práctico de manejo forma parte de los requisitos exigidos por el marco regulatorio para que los usuarios o postulantes puedan obtener una

licencia de conducir. Este servicio fue, hasta la década de los noventa, una actividad desempeñada principalmente por el Estado, permitiéndose posteriormente ser ejercida por particulares.

Actualmente, en la Región Lima, el Touring Automóvil Club del Perú (en adelante, el Touring) es el único Centro de Evaluación privado autorizado para prestar dicho servicio. Considerando que han transcurrido más de 20 años desde que se permitió la participación privada en el sector y solo existe un agente encargado de dicha evaluación, la Secretaría Técnica decidió elaborar el Informe N° 042-2014/ST-CLC-INDECOPI a fin de identificar aquellas restricciones o impedimentos que limitarían el desarrollo de la competencia en el mismo y, de ser el caso, señalar las medidas que podrían adoptarse para promover una mayor competencia.

El informe consta de las siguientes partes: la descripción del mercado de servicio de examen práctico de manejo en la Región Lima; un análisis de las barreras legales, económicas y estratégicas a la entrada de la competencia al mercado señalado; y las recomendaciones planteadas para la promoción de la competencia.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 La Seguridad Vial como problema.

Para que un problema sea considerado como público deben existir tres condiciones: “(i) una demanda que surge de grupos sociales, (ii) el desarrollo de un debate público y (iii) la existencia de un conflicto entre los grupos sociales

organizados y las autoridades políticas”. Por lo expuesto podríamos afirmar que no necesariamente un problema social es un problema público, coincidiendo con lo expresado por (Subirats: 2008; 10), quien refiere que un problema es público “sólo cuando una situación se juzga políticamente como problemática y es objeto de un debate político” (ibid:10). Es decir, se convierte en problema público cuando es puesto en agenda.

De otro lado, existen diversas acepciones que definen la seguridad, dependiendo del ámbito de acción de la actividad humana que se desea comprender. Por ejemplo, una definición más general es aquella que dice que, “la seguridad es un estado en el cual los peligros y las condiciones que pueden provocar daños de tipo físico, psicológico o material son controlados para preservar la salud y el bienestar de los individuos y de la comunidad” (Maurice: 1998:9).

Por su parte, el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en su Informe sobre Desarrollo Humano (PNUD: 2013: 38) ofrece un nuevo enfoque al concepto de la seguridad al incluir la “seguridad humana”, subrayando la necesidad de contar con una nueva estructura que combine los programas de paz y seguridad, desarrollo y derechos humanos de manera más eficaz, eficiente y orientada a la prevención. Y más específicamente, se entiende a la seguridad vial –motivo del presente trabajo– como el “proceso de preservación de la vida, la salud y los bienes de las personas, a través de la armonización de la convivencia de las actividades de transporte” (Nazif: 2006: 9).

La seguridad, de no ser atendida adecuadamente, va a afectar directamente al desarrollo nacional, generando problemas de gobernabilidad y credibilidad gubernamental, convirtiéndola en un problema público. Por esa razón, la mejora constante de los niveles de seguridad es una de las prioridades del Estado, que

fundamenta su razón de ser en la provisión de orden y seguridad, tanto a las personas como al territorio que comprende, toda vez que “solo en un clima de paz se generan las condiciones sociales, económicas y políticas necesarias para alcanzar el desarrollo y la prosperidad del país”, por lo que desde ésta perspectiva, “la seguridad tiene un carácter multisectorial, intergubernamental e interinstitucional”, en el que el Estado es el principal actor para proveer este recurso.

Las Políticas Públicas y la Seguridad Vial.

La política pública es “un programa de acción propio de una o varias autoridades públicas o gubernamentales en un ámbito sectorial de la sociedad o en un espacio territorial dado” (Thoenig: 1985:6; Mény y Thoenig; 1989:130). Además, “está conformada por actividades orientadas hacia la solución de problemas públicos, en la que intervienen actores políticos con interacciones estructuradas y que evolucionan a lo largo del tiempo” (Lemieux: 1995:7). Desde esta perspectiva, existen diversos elementos constitutivos que la caracterizan, desde el objetivo que persigue, así como de los actores que tienen a cargo la toma de decisiones.

Según Subirats (2008) “toda política pública apunta a la resolución de un problema público, reconocido como tal en la agenda gubernamental”. Por su parte, Hintze (2006) señala que “las sociedades producen más valor cuando más garantizan la mayor y mejor vida de sus miembros”. Este autor añade que “si el poder del Estado va a ser utilizado, algo de valor público debe necesariamente emerger”. Esto significa que la autoridad del Estado no solamente incluye el aspecto legal-coercitivo; la autoridad estatal también debe ofrecer un valor público a los ciudadanos.

Ahora bien, como se ha dicho, un problema se convierte en público cuando se incorpora a la agenda pública, es decir cuando “ha alcanzado proporciones de crisis o ha sido adecuadamente individualizado, si tiene una dimensión sensible para la opinión pública o podría generar un amplio impacto social” (Portocarrero: 2000: 163).

En ese sentido, la seguridad vial es claramente un problema público. Por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud (OMS), en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013, señala: “Las lesiones causadas por el tránsito son la novena causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte (OMS: 2013: 2).

El Perú no escapa a esta realidad. De acuerdo al análisis de las estadísticas proporcionadas por la Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú (DIREST-PNP: 2013), cada 7 minutos se produce un accidente de tránsito y como consecuencia de ello nueve personas fallecen al día y hay alrededor de 80,000 heridos al año. Claramente, los accidentes de tránsito a nivel mundial y en el Perú se han convertido en un problema público que afectan la seguridad y la salud pública.

La Seguridad Vial en Perú.

La Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó en el año 2010 un “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, habiendo formulado el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, en el que establece que la finalidad general es estabilizar y posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes del 2020.

Añade que esta meta se logrará mediante la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles, y, sobre todo, mediante el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.

En ese sentido, la ONU ha recomendado que a nivel de la gestión de la seguridad vial, las actividades a desarrollar a nivel nacional deberán estar orientadas a alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar su aplicación y eficacia.

Para ello, añade la ONU, deberán elaborarse estrategias nacionales para el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por los accidentes de tránsito.

A nivel regional también se han efectuado diversos esfuerzos, como el encuentro de autoridades de tránsito de quince países de Iberoamérica, así como la realización del III Seminario Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI (Cartagena de Indias - Colombia, junio 2011), en donde se acordó:

- a) Definir un glosario de definiciones para una base de datos común de siniestros de tránsito, poniéndose de manifiesto que para poder comparar

datos es imprescindible que los conceptos sean semejantes.

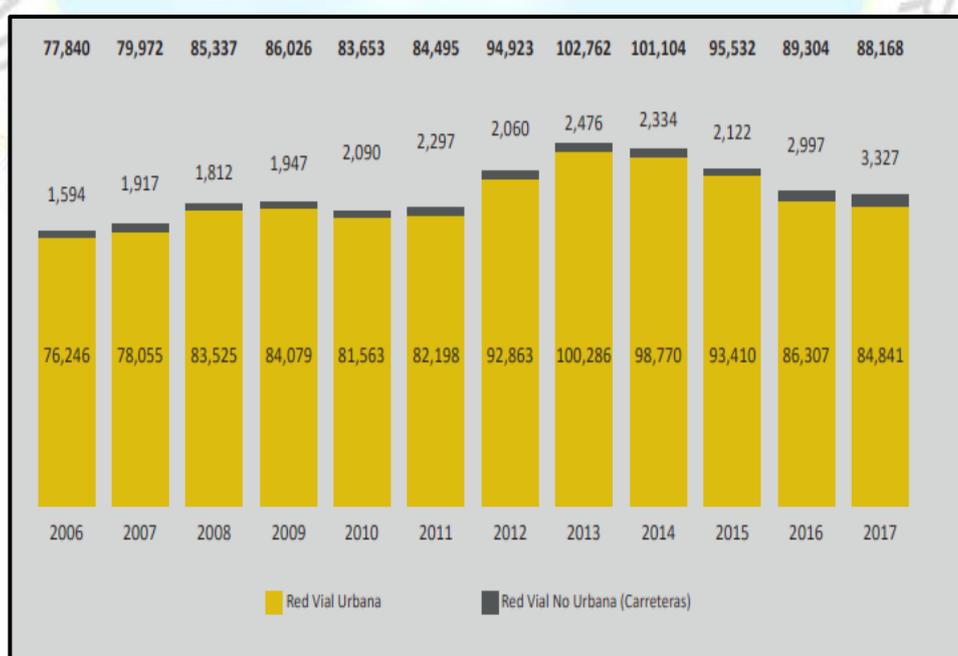
- b) Recopilar, en una base de datos común de Iberoamérica, las cifras correspondientes a los indicadores básicos sobre siniestros utilizados en los informes estadísticos internacionales más relevantes, con el objeto de elaborar análisis comparativos de datos de siniestralidad vial y preparar a los países participantes para su incorporación a foros internacionales de estudio y análisis;
- c) Asimismo, se estableció que la información se basará en las fuentes policiales ya que son las que pueden informar con detalle sobre las circunstancias de los accidentes, lo que es imprescindible para la gestión de políticas de seguridad vial.

Ahora bien, en el Perú se han diseñado e implementado diversas organizaciones con el objeto de optimizar los niveles de seguridad vial. En ese sentido, se han creado el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Dirección Ejecutiva de Tránsito y Seguridad Vial – DIRETSEVI-PNP y se ha aprobado el Reglamento Nacional de Tránsito que establece en su artículo cuarto, sobre las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que este debe: a) Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito; b) Diseñar y poner a disposición el Registro Nacional de Sanciones a las autoridades competentes en fiscalización en materia de tránsito terrestre; c) Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación del presente Reglamento.

Sin embargo, estas medidas no han conseguido solucionar el problema público que suponen los accidentes de tránsito. De acuerdo al Informe de la OMS (2013: 3), los países de ingresos medios, como es el caso de Perú, son los que mayores tasas de mortalidad presentan.

“Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20,1% por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito en comparación con su nivel de motorización” (OMS: 2013:5). Lo anterior se corrobora con los gráficos estadísticos siguientes:

Gráfico N° 1: Accidentes de Tránsito 2006-2017



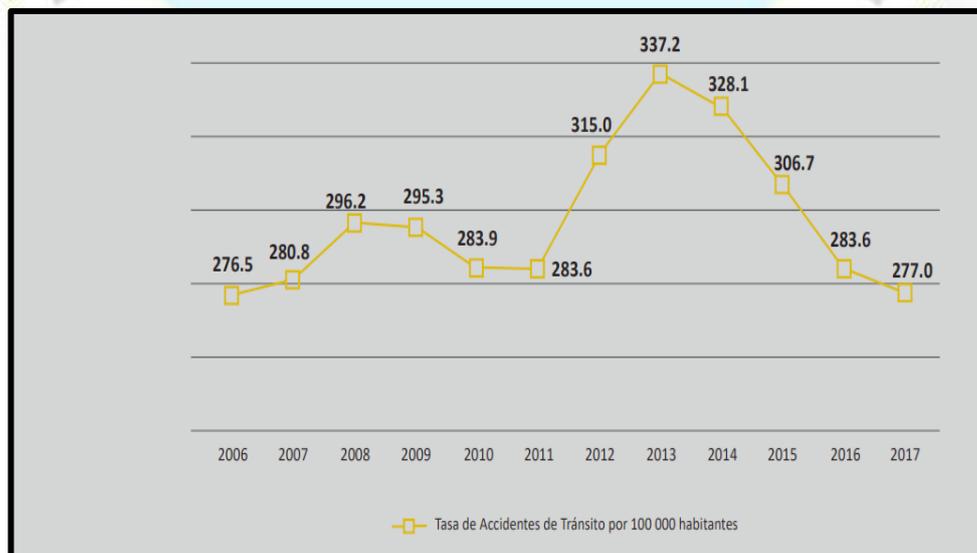
Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística
 Elaboración: MTC - Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

En el periodo 2006 - 2017, en el Perú se han registrado aproximadamente 1,069,116 accidentes de tránsito, con un promedio anual de 89,093 accidentes. En el país, se producen 244 accidentes de tránsito por día, 10 por hora y aproximadamente 1 cada 6 minutos.

Se observa en las mismas estadísticas de la Policía Nacional de Perú que las víctimas heridas por accidentes de tránsito muestran una tendencia creciente y que la sumatoria en el periodo del 2006 al 2017 son de 631,480 personas y con un promedio de 52,623 personas anualmente. Asimismo, las víctimas mortales registradas en el mismo periodo superan las 37,714 personas, y con un promedio de 3,143 personas que mueren al año por accidentes de tránsito.

Por su parte, la información correspondiente a la tasa de accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes (2006 - 2017) registra un preocupante índice que va desde el 276,5% y llegando en el 2013, llegando incluso a 337,2% accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes.

Gráfico N°2: Tasa de accidentes de tránsito cada 100,000 habitantes (2006-2017)



Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística
Elaboración: MTC - Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

2.2.2 Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República; Que, el literal g) del artículo 16 de la acotada Ley señala como una de las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente;

Que, en ese sentido, el artículo 23 de la Ley en mención, refiere que los reglamentos necesarios para su implementación se aprueban mediante Decreto Supremo; Que, alrededor del 70% de los accidentes de tránsito ocurridos en los últimos años en el Perú han sido causados por distintas fallas humanas del conductor asociadas al exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, ejecución de maniobras peligrosas, entre otros; hecho que pone de relieve la importancia de la regulación del factor humano en la conducción.

Que, el sistema de emisión de Licencias de Conducir juega un rol importante en la Seguridad Vial debido a que regula los requisitos, el proceso y la participación de las entidades involucradas en la obtención de una licencia de conducir.

Que, el marco normativo vigente adolece de un conjunto de deficiencias que han limitado la adecuada formación, evaluación médica y psicológica así como la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción para la obtención de la licencia de conducir a nivel nacional.

Que, la evidencia empírica y la literatura generada en materia de seguridad vial y causal de accidentes de tránsito destaca la importancia de considerar la experiencia

en la conducción como factor relevante en el diseño del sistema de licencias de conducir, siendo así que la obtención de licencias de categorías profesionales debe ser secuencial y progresiva, considerando como factor esencial para la progresividad la experiencia en el manejo de vehículos de menor categoría.

Que, la estadística nos señala que el 25% de accidentes ocurridos a nivel nacional en el 2014 estuvieron asociados a conductores novatos (19-25 años), quienes, de acuerdo a la literatura revisada, suelen subestimar sus capacidades en la conducción y tienen menos habilidades para identificar todas las situaciones de riesgo;

Que, el Ministerio de Salud a través de la Dirección de Salud Mental de la Dirección General de Intervenciones Estratégicas en Salud Pública, señala que numerosos estudios realizados han demostrado que en el Perú, particularmente los conductores de transporte público sufren de trastornos psicológicos (valores elevados de ansiedad, fobia, compulsión, hostilidad, paranoia).

Que, tal situación revela una deficiencia en las pruebas médicas y psicológicas que se vienen realizando en los diferentes establecimientos de salud autorizados a los postulantes a una licencia de conducir.

Que, en tal sentido, es necesario elaborar un nuevo marco regulatorio que asegure que la persona que obtenga su licencia de conducir cuente con aptitudes físicas y psicológicas idóneas, así como los conocimientos y habilidades en la conducción mínimas requeridas para que la conducción de vehículos se realice en condiciones de seguridad.

Que, considerando ello, se elaboró una propuesta de Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el cual fue pre publicado, mediante Resolución Ministerial N°765-2015-MTC/01.02, en el Diario Oficial El Peruano con

fecha 2 de enero de 2016, por un periodo de treinta (30) días hábiles, con la finalidad de recibirse las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Decreto Legislativo 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud;

DECRETA:

Artículo 1.- Aprobación del Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Apruébese el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, que consta de noventa y siete (97) artículos, tres (3) disposiciones complementarias finales, siete (7) disposiciones complementarias transitorias, una (1) disposición complementaria derogatoria y dos (2) anexos, el cual forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Vigencia

El presente Decreto Supremo entrará en vigencia a los treinta (30) días calendario de su publicación en el Diario Oficial El Peruano, con excepción de lo dispuesto en su Cuarta Disposición Complementaria Derogatoria, la cual entrará en vigencia el día siguiente de su publicación.

Artículo 3.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y el Ministro de Salud.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

Primera. - Incorpórese el código M.40 al Anexo I Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables al Tránsito Terrestre del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N°016-2009-MTC, en los siguientes términos:

Tabla N° 1: cuadro de tipificación

CÓDIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN	PUNTOS QUE ACUMULA	MEDIDA PREVENTIVA	RESP. SOLIDARIA DEL PROP.
M.40	Conducir un vehículo con la Licencia de Conducir vencida.	Muy grave	a) La primera vez: MULTA de 5 % UIT añadiendo el monto de S/. 50.00 nuevos soles por cada mes que haya transcurrido sin revalidar hasta la fecha de comisión de la infracción.			SI
			b) La segunda vez: MULTA de 30% UIT añadiendo el monto de S/. 50.00 nuevos soles por cada mes que haya transcurrido sin revalidar hasta la fecha de comisión de la infracción.		Internamiento del vehículo	SI
			c) La tercera vez: MULTA de 60 % UIT añadiendo el monto de S/. 50.00 nuevos soles por cada mes que haya transcurrido sin revalidar hasta la fecha de comisión de la infracción + inhabilitación por un (1) año para obtener una Licencia de Conducir		Internamiento del vehículo	SI

Fuente: Nuevo reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Segunda. - Modifíquese los Códigos M. 24, M.26 y M.28 del “Anexo I: Cuadro de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre” del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, estableciendo la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo.

Tercera. - Modifíquese el artículo 312, el numeral 1.12 del artículo 313, el artículo 315, el numeral 6 del artículo 322 y el artículo 343 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. El texto de las disposiciones será el siguiente:

“Artículo 312.- Reincidencia. Se considera reincidencia, al hecho de cometer nuevamente la misma infracción dentro del lapso de doce (12) meses y será sancionada con el doble de la multa establecida. Excepcionalmente, se considera reincidencia al hecho de cometer nuevamente la misma infracción dentro de un lapso distinto al dispuesto en el presente artículo, estableciéndose una sanción diferente, según se indique en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores que, como Anexo I, forma parte integrante del presente Reglamento. Para la configuración de la reincidencia, la(s) resolución(es) de sanción anterior(es) deben haber quedado firmes”.

“Artículo 313.- Sanciones no pecuniarias. En todos los casos y adicionalmente al cumplimiento del período de suspensión, para el levantamiento de la medida, el conductor tendrá que participar en el taller “Cambiemos de actitud” a cargo del Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos regionales de seguridad vial, establecido en el artículo 315, además de obtener un certificado de aprobación de evaluación de conocimientos expedido por un Centro de Evaluación de postulantes a la obtención de Licencias de Conducir.

“Artículo 315.- Taller “Cambiemos de Actitud” Durante o después del período de suspensión de la Licencia de Conducir, la habilitación del conductor estará condicionada a su participación en el taller “Cambiemos de actitud”. La acreditación de la participación en el taller se realizará mediante constancia de finalización expedida por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o los Consejos regionales de seguridad vial, la cual deberá ser registrada en el Sistema Nacional de Conductores y tendrá una vigencia de seis (06) meses.

El Taller “Cambiemos de Actitud” incluirá como mínimo las materias determinadas por la DGTT mediante Resolución Directoral. Sin perjuicio de la participación del conductor en el Taller “Cambiemos de actitud” aquel deberá someterse a una evaluación psicológica en una Entidad Habilitada para expedir Certificados de Salud a postulantes a la obtención de una Licencia de Conducir, así como a una evaluación de conocimientos en cualquier Centro de Evaluación de postulantes a la obtención de Licencias de Conducir”.

“Artículo 322.- Registro de las infracciones y sanciones por infracciones al tránsito terrestre (...) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones publicará en su portal institucional la relación de las autoridades competentes que no cumplan con aplicar las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación de la Licencia de Conducir, dentro de los ciento veinte (120) días calendarios de impuesta la papeleta de infracción por tránsito. Dicha relación contendrá la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que se encuentran sin concluir y la cantidad de procedimientos administrativos sancionadores que han prescrito. Asimismo, se publicará la relación de autoridades competentes que no cumplan con registrar mensualmente en las Centrales Privadas de Información de Riesgos las sanciones pecuniarias firmes impuestas por comisión de infracciones al tránsito terrestre que se encuentren impagas”.

“Artículo 343.- Inscripción de deudas en centrales de riesgo Sin perjuicio de las acciones legales que correspondan, la SUTRAN y las municipalidades provinciales están obligadas a registrar mensualmente, en las Centrales Privadas de Información de Riesgos, según la Ley N° 27489, Ley que regula las centrales privadas de información de riesgos y de protección al titular de la información, las sanciones pecuniarias impuestas por la comisión de infracciones al tránsito terrestre

que se encuentren impagas tras un período no menor a sesenta (60) ni mayor a noventa (90) días calendario contados desde que la sanción adquirió firmeza, agotó la vía administrativa o fue confirmada con sentencia judicial con calidad de juzgada. Se registrará en las centrales privadas de información de riesgos, a los propietarios de los vehículos únicamente cuando éstos sean responsables solidarios por las infracciones al tránsito terrestre previstas en los códigos M.9, M.11, M.13, M.24, M.26, M.27 y M.28 del Anexo I: Cuadro de Infracciones y Sanciones del presente Reglamento. Para efectos del registro en las Centrales Privadas de Riesgo, SUTRAN y las municipalidades provinciales suscribirán convenios con aquellas instituciones, para determinar el modo, la oportunidad, la frecuencia y la formalidad del registro, y otros que establezca la normativa correspondiente. La DGTT podrá requerir información periódica a las Centrales Privadas de Información de Riesgos, a efectos de determinar el nivel de cumplimiento de la obligación de las municipalidades provinciales de registrar las sanciones en las Centrales Privadas de Información de Riesgos”.

Cuarta. - Modifíquense el artículo 31; el numeral 71.4 del artículo 71; el numeral 114.1.7, el último párrafo del numeral 114.2.5 y el numeral 114.2.6 del artículo 114 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. El texto de las disposiciones será el siguiente:

“Artículo 31.- Obligaciones del conductor Son obligaciones del conductor del servicio de transporte terrestre:

31.1 Ser titular de una Licencia de Conducir de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce, y conducirlo solo si la Licencia de Conducir se encuentra vigente.

31.2 Cumplir lo que dispone el RTRAN, el RNV y el presente Reglamento, en aquello que sea de su responsabilidad.

31.3 Conducir sólo vehículos habilitados por la autoridad competente.

31.4 Portar su Licencia de Conducir y que ésta se encuentre vigente, así como la documentación del vehículo y la relacionada al servicio o actividad de transporte que realiza. El incumplimiento de esta obligación no será sancionable de acuerdo a este Reglamento, si la autoridad competente, por otros medios, puede verificar la existencia y vigencia de la Licencia de Conducir, la documentación del vehículo y la relacionada con el servicio o actividad de transporte que se realiza. Lo previsto en el párrafo anterior no modifica lo dispuesto en la normatividad de tránsito respecto de la obligación de portar Licencia de Conducir.

31.5 Someterse, cuando lo disponga la autoridad, a una evaluación médica y psicológica que determine su aptitud para conducir vehículos de transporte y/o señale los condicionantes o restricciones que deba tener en cuenta en su labor. La autoridad competente dispondrá aleatoriamente que anualmente un porcentaje de los conductores habilitados se sometan a esta evaluación médica y psicológica. Los contenidos y procedimientos de las evaluaciones médicas y psicológicas son aprobados por el Ministerio de Salud.

31.6 Cumplir con las sanciones pecuniarias y no pecuniarias que imponga la autoridad competente que tengan la calidad de firmes y exigibles.

31.7 Cumplir con las disposiciones que regulan el tipo de servicio de transporte que realiza.

31.8 Facilitar la labor de supervisión y fiscalización de la autoridad competente.

31.9 No tener su Licencia de Conducir suspendida, retenida o cancelada, o no llegar o excederse del tope máximo de cien (100) puntos firmes o no tener impuestas dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves que se encuentren tipificadas en los códigos M.1, M.2, M.3, M.4, M.5, M.8, M.9, M.13, M.16, M.17, M.18, M.19, M.20, M.24, M.27, M.28, M.32, M.35, M.37, M.38, M.39, M40; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves que se encuentren tipificadas en los códigos G.2, G.4, G.8, G.10, G.12, G.13, G.15, G.16, G.18, G.21, G.23, G.27, G.29, G.30, G.47, G.58, o una infracción muy grave tipificada en los códigos antes referidos y tres o más infracciones cuya calificación sea grave que se encuentre tipificada en los códigos citados”.

“Artículo 71.- Habilitación de Conductores (...)

71.4 La vigencia de la habilitación del conductor será anual y de renovación automática una vez acreditada la vigencia de la Licencia de Conducir de la categoría correspondiente al vehículo habilitado y servicio prestado por el transportista. Asimismo, en el caso de los conductores que hayan sido aleatoriamente seleccionados para someterse a una evaluación médica y psicológica, cuando cumplan, además, con tal obligación”.

“Artículo 114.- Suspensión precautoria de la habilitación del vehículo o del conductor (...)

114.1.7 El conductor no haya cumplido con efectuar la evaluación médica y psicológica a la que se encuentre obligado. (...)

114.2.5 (...) Tratándose del conductor, cuando éste acredite haber aprobado una nueva evaluación médica y psicológica conforme lo dispone el numeral 41.2.6 del presente Reglamento.

114.2.6 En el caso de la causa contenida en el numeral 114.1.7, la autoridad verifique a través de los registros administrativos, que el conductor ha cumplido con someterse a una evaluación médica y psicológica a la que esté obligado, conforme a lo previsto en el presente Reglamento. (...)”

Quinta. - Modifíquese la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N°009-2015-MTC; en los términos siguientes:

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS DEROGATORIAS

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintidós días del mes de junio del año dos mil dieciséis.

2.2.3 Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

Artículo 1.- Objeto del Reglamento.

El presente Reglamento tiene por objeto:

- 1.1. Establecer las disposiciones que regulan la gestión integrada, estandarizada y homogénea del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir vehículos de transporte terrestre, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 1.2. Regular el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, que comprende las siguientes fases: evaluación médica y psicológica del postulante; formación del alumno; evaluación de los conocimientos y habilidades en la conducción del postulante y el procedimiento de otorgamiento de Licencias de Conducir.

- 1.3. Establecer las condiciones de acceso y operación o funcionamiento de las entidades encargadas de: la evaluación médica y psicológica del postulante; la formación del alumno y la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción del postulante.
- 1.4. Regular los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir.

2.2.4 Ámbito de Acción del Nuevo Reglamento.

El presente Reglamento se aplica en todo el territorio de la República y alcanza a:

- a) Las personas naturales que solicitan obtener, revalidar, recategorizar, duplicar o canjear una licencia de conducir.
- b) Las personas naturales que cuentan con licencia de conducir.
- c) Las IPRESS que solicitan su inscripción en el RECSAL, a efectos de expedir certificados de salud para licencias de conducir.
- d) Las ECSAL registradas en el RECSAL.
- e) Las personas jurídicas interesadas en operar como Escuelas de Conductores.
- f) Las Escuelas de Conductores.
- g) Los Gobiernos Regionales, a través de las DRT que emiten Licencias de Conducir y operan Centros de Evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción de los postulantes a la obtención de licencias de conducir.
- h) Las municipalidades provinciales
- i) Las municipalidades distritales
- j) Otras personas jurídicas de derecho privado que participan en el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

2.2.5 Clasificación de las Licencias de conducir.

Artículo 6.- Licencias válidas para conducir en el territorio nacional para conducir vehículos dentro del territorio nacional, tienen validez las siguientes licencias de conducir y permisos internacionales:

- a) Las licencias otorgadas de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- b) Las licencias otorgadas al personal de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú en situación de actividad, expedidas por dichas instituciones, se rigen por la normativa específica.
- c) Las licencias expedidas en otros países que se encuentren vigentes y que hayan sido expedidas de conformidad con los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Perú, podrán ser utilizadas por un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ingreso al país.
- d) Los permisos internacionales expedidos en el extranjero de acuerdo con los Convenios Internacionales suscritos y ratificados por el Perú.

Artículo 7.-Permisos provisionales de conducir

7.1. El postulante para obtener una licencia de conducir o aprendiz de conductor que no cuenta con licencia de conducir podrá obtener, por única vez, un permiso provisional que lo habilita para conducir un vehículo de transporte terrestre en la vía pública, por un período no mayor de sesenta (60) días calendarios y sólo para el tipo de vehículo cuya conducción se autoriza mediante la licencia de Clase A Categoría I.

7.2. El postulante para obtener una licencia de conducir o aprendiz de conductor, además de tener el permiso provisional de conducir, debe estar acompañado, todas las veces que se encuentren conduciendo en la vía pública, por un

conductor que posea licencia de conducir de Clase A, con una experiencia mínima en la conducción de tres (03) años

7.3. Para la realización de sesiones prácticas de habilidades en la conducción en la vía pública, desarrolladas por una Escuela de Conductores, no se requiere el otorgamiento de un permiso provisional a favor del alumno.

7.4. El titular del permiso provisional de conducir y su acompañante responden solidariamente por los accidentes de tránsito que se produjeran en la conducción del vehículo. El propietario del vehículo es responsable solidariamente en los casos en que así lo determine la Tabla de Infracciones y Sanciones del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.

Artículo 8.- Licencia de Conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo

8.1. El extranjero solicitante de refugio o asilo, podrá obtener la licencia de conducir provisional de la clase A, categorías I, II-a, II-b y III-a, III-b o III-c, siempre que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 13 y 14 del presente Reglamento.

8.2. La licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo caducará de pleno derecho en el plazo de un (01) año de emitida, o cuando el titular pierda la condición de solicitante del refugio o asilo, lo que ocurra primero. Los titulares de la licencia de conducir provisional, están obligados a cumplir con la normatividad vigente.

8.3. El órgano correspondiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, actualizará en línea a través del Sistema Nacional de Conductores del Ministerio de

Transportes y Comunicaciones, la relación de los solicitantes de refugio o asilo, inmediatamente después de obtenida la información.

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:

9.1.1. CATEGORÍA I: Autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de personas de las categorías M1 y M2 de uso particular, así como vehículos automotores de transporte de mercancías de la categoría N1. Estos vehículos pueden llevar acoplado o enganchar otro vehículo de la categoría O1.

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, o turístico, servicio de transporte internacional transfronterizo de pasajeros y vehículos de emergencia, entre otras 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.

9.1.3. CATEGORÍA II-b: Autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de personas de las categorías M2 y M3 de hasta 6 toneladas de peso bruto vehicular, destinados al servicio de transporte de personas bajo cualquier modalidad, así como vehículos de transporte de mercancías de la categoría N2. Estos vehículos pueden llevar acoplado o enganchar otro vehículo de la categoría O1 u O2. La licencia de

conducir de esta categoría autoriza a conducir vehículos señalados en la categoría I y II-A.

9.1.4. CATEGORÍA III-a: Autoriza a conducir vehículo automotor de la categoría M3 mayor a 6 toneladas de peso bruto vehicular, destinados al transporte terrestre de personas. La licencia de conducir de esta categoría autoriza a conducir los vehículos señalados en la categoría I, II-a y II-b.

9.1.5. CATEGORÍA III-b: Autoriza a conducir vehículos automotores de transporte de mercancías de la categoría N3. Estos vehículos pueden llevar acoplado o enganchar otro u otros vehículos de la categoría O. La licencia de conducir de esta categoría autoriza a conducir los vehículos señalados en la categoría I, II-a y II-b.

9.1.6. CATEGORÍA III-c: Autoriza a conducir vehículos de la categoría III-a y III-b, de manera indiferente. La licencia de conducir de esta categoría autoriza a conducir vehículos señalados en las categorías I, II-a y II-b.

9.2. CLASE B: Licencias para conducir vehículos automotores y no motorizados, cuyas categorías son:

9.2.1. CATEGORÍA I: Autoriza a conducir vehículos no motorizados de tres (3) ruedas, destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, conforme lo establece la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, y demás disposiciones aplicables.

9.2.2. CATEGORÍA II-A: Autoriza a conducir vehículos de las categorías L1 y L2 que se encuentren destinados al transporte particular de pasajeros o al transporte de mercancías.

9.2.3. CATEGORÍA II-B: Autoriza a conducir vehículos de las categorías L3 y L4 que se encuentren destinados al transporte particular de pasajeros o al transporte de mercancías. Esta licencia permite conducir los vehículos indicados para la licencia de la categoría anterior.

9.2.4. CATEGORÍA II-C: Autoriza a conducir vehículos de la categoría L5 destinados a la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores y transporte de mercancías. Esta licencia permite conducir los vehículos indicados para la licencia de las dos (2) categorías anteriores.

Artículo 10.- Licencias de conducir para conductores profesionales y no profesionales

10.1. Las licencias de conducir para conductores no profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:

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

10.2. Las licencias de conducir para conductores profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:

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

2.2.6 La Evaluación Médica y Psicológica.

Artículo 39.- Evaluación médica y psicológica

Las evaluaciones médicas y psicológicas, cuyos resultados son vinculantes para el SELIC son realizadas en una ECSAL. La aprobación de la evaluación conlleva a la expedición del certificado de salud para Licencias de Conducir, vinculante para el SELIC.

Artículo 40.- Validez del certificado de salud para Licencias de Conducir

El certificado de salud para licencias de conducir es válido a nivel nacional y su vigencia es de seis (6) meses para que el postulante concluya satisfactoriamente la obtención de todos los demás requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 41.- Entidades Habilitadas para la Expedición de Certificados de Salud para Licencias de Conducir

41.1. Las IPRESS, una vez que sean autorizadas como ECSAL, mediante su inscripción en el RECSAL, pueden expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, vinculantes para el SELIC.

41.2. El RECSAL es administrado por la DGTT.

2.2.7 La Formación de conductores.

Artículo 51.- Escuelas de Conductores

- i) Las Escuelas de Conductores son centros de formación, preparación y capacitación en materia de conocimientos y habilidades para la conducción de vehículos automotores de transporte terrestre a postulantes a la obtención de licencias de conducir.
- ii) Para la obtención de las licencias de conducir de las clases y categorías previstas en numeral 10.2 del artículo 10, 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 COFIPRO.

iii) Las Escuelas de Conductores pueden ofrecer al público el dictado de cualquier tipo de curso teórico o práctico, distinto al Programa de Formación de Conductores, siempre que esté orientado a la preparación, actualización, capacitación y especialización de los conductores. Para tal efecto, deberán dar cuenta a la DGTT.

Artículo 52.- Autorizaciones para el funcionamiento de Escuelas de Conductores
Para operar como Escuela de Conductores se requiere de autorización expedida por la DGTT, previo cumplimiento total de los requisitos establecidos en este Título para el acceso, los cuales serán previstos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del MTC.

Artículo 53.- Requisitos mínimos de acceso

Son requisitos mínimos de acceso exigidos a todas las personas jurídicas interesadas en operar como Escuelas de Conductores:

53.1 De Naturaleza Jurídica:

- a) Contar con personería jurídica; y
- b) Tener entre sus fines u objeto social la enseñanza, capacitación o formación académica.

53.2 En materia de recursos humanos:

- a) Un Director, que cuente con grado académico o título otorgado por escuela técnica o profesional, con experiencia en pedagogía o enseñanza, y cargos gerenciales, directivos o afines en instituciones públicas o privadas, de preferencia en instituciones educativas.

- b) Un instructor de conocimientos, con educación superior técnica o universitaria, con Licencia de Conducir vigente y experiencia en la enseñanza en la conducción de vehículos automotores no menor de dos (2) años.
- c) Un instructor de habilidades en la conducción, con educación secundaria completa y Licencia de Conducir vigente de la misma categoría a la que se postula o superior con una vigencia no menor de dos (2) años.
- d) Un ingeniero mecánico, automotriz o electricista o técnico en mecánica automotriz, con experiencia en la enseñanza o dictado de cursos vinculados a la materia no menor de dos (2) años.
- e) Un profesional o técnico en salud, con una experiencia no menor de dos (2) años en el ejercicio de su actividad y que acredite haber recibido capacitación en primeros auxilios. No será necesario contar con cuatro (4) instructores para el cumplimiento de los literales b), c), d) y e), si uno o más de ellos cumplen con los requerimientos previstos en más de un literal.

53.3 De infraestructura:

- a) Contar con un local que cumpla con las características previstas en la normativa técnica de infraestructura para locales de educación superior, aprobados por el Ministerio de Educación.
- b) Habilitar una zona de recepción e información, independiente del área de enseñanza.
- c) Mantener un ambiente destinado al despacho del director y personal administrativo.

- d) Contar con servicios higiénicos para varones y damas, de acuerdo a lo exigido por la normativa sectorial correspondiente.
- e) Contar con licencia de funcionamiento expedida por la Municipalidad correspondiente, para el local en el que se efectuará la actividad de enseñanza de los conocimientos necesarios para la conducción de vehículos.
- f) Contar con un circuito o infraestructura cerrada a la circulación vial, propios o de terceros, donde el alumno realizará las prácticas de manejo para el dominio y control del vehículo. Las características de la infraestructura permiten la realización de las maniobras requeridas en la evaluación de habilidades en la conducción, las cuales se determinarán por Resolución Directoral de la DGTT.
- g) Un taller para realizar la instrucción teórico-práctica de mecánica.

53.4 De flota vehicular:

- a) Cantidad: Un vehículo de doble comando, propio o de terceros, por cada clase y categoría de Licencia de Conducir que corresponda a la autorización que solicita. La exigencia de doble comando no será aplicable para vehículos de la categoría L del Reglamento Nacional de Vehículos.
- b) Antigüedad máxima: La antigüedad máxima de permanencia de los vehículos, expresada en años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de fabricación, será de quince (15) años para los vehículos dedicados al transporte de personas y veinte (20) años para el transporte de mercancías.
- c) Disponibilidad: Los vehículos deberán estar a disposición de la Escuela de Conductores en forma permanente durante la realización de las sesiones

prácticas de manejo, correspondientes a todas las clases y categorías a las que postularán sus alumnos.

- d) Operatividad: Los vehículos deberán estar operativos, en buen estado de funcionamiento y cumplir con los requisitos y características técnicas que establece el Reglamento Nacional de Vehículos y el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, así como con los requisitos adicionales que se establezcan mediante Resolución Directoral emitida por la DGTT.
- e) Seguros. - Cada vehículo deberá contar con certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual a favor de terceros emitida por una compañía de seguros autorizada por la Superintendencia de Banca de Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones. La vigencia de la póliza debe ser anual, renovable automáticamente por períodos similares y deberá cubrir las ocurrencias que pudiesen generar los vehículos de instrucción dentro del local, en el circuito de manejo o en la infraestructura cerrada a la circulación vial y en la vía pública.
- f) Identificación: Los vehículos deberán estar plenamente identificados como vehículos de instrucción, debiendo indicarse la razón o denominación social de la persona jurídica que opera la Escuela de Conductores y el texto “vehículo de instrucción”.

53.5 En equipamiento

- a) Por lo menos un identificador biométrico de huella dactilar que cuente con las características técnicas determinadas por el Registro de Identificación y Estado Civil - RENIEC, en cada local en que se impartan las sesiones

colectivas de aprendizaje, y otro en el circuito de manejo o en la infraestructura cerrada a la circulación vial.

b) Contar con equipos informáticos equipados con una plataforma tecnológica constituida por hardware y software, que: Permitan la identificación biométrica del alumno a través de su huella dactilar, en línea a través del Sistema Nacional de Conductores, al inicio y al término de cada sesión de enseñanza práctica de habilidades en la conducción.

ii. Garanticen la interconexión permanente con el Sistema Nacional de Conductores.

iii. Utilicen una dirección "Internet Protocol" (IP) pública.

c) Equipo de video, con las características establecidas por la DGTT mediante Resolución Directoral presentes en el local en el que se desarrollan las sesiones colectivas de aprendizaje, así como en el circuito de manejo o en la infraestructura cerrada a la circulación vial.

d) Módulos de enseñanza o materiales audiovisuales que sobre los siguientes sistemas para vehículos pesados: sistema de transmisión incluyendo el embrague de fricción monodisco y la caja de velocidades con cambio manual y automática, el eje cardan y diferencial, sistema de freno hidráulico y de aire, sistema de suspensión de los tipos de muelles de hojas y neumática, sistema eléctrico, sistema de refrigeración, sistema de alimentación de combustible incluyendo un equipo de inyección de carburante (bomba inyectora, tuberías e inyectores).

e) Una colección de láminas murales o medios audiovisuales en los que se pueda apreciar claramente

i. El sistema de suspensión.

- ii. El sistema de dirección.
 - iii. El sistema de dirección asistida.
 - iv. La nomenclatura de todas las características de vehículos.
 - v. Los símbolos convencionales que aparecen en el tablero de instrumentos de los vehículos pesados.
- f) Un dispositivo, láminas u otros medios audiovisuales que reproduzcan los circuitos eléctricos del vehículo, puesta en marcha, desconector de batería, luces principales y fusibles con sus elementos esenciales.
- g) Simulador de manejo, con las características establecidas por la DGTT mediante Resolución Directoral, para la formación de habilidades en la conducción. Este requisito es opcional para obtener la autorización para operar como Escuelas de Conductores.

53.6 Sobre el régimen académico:

Los cursos de capacitación del Programa de Formación de Conductores incorporan los temas que son materia de las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción, según la categoría de licencia a la que postula el alumno.

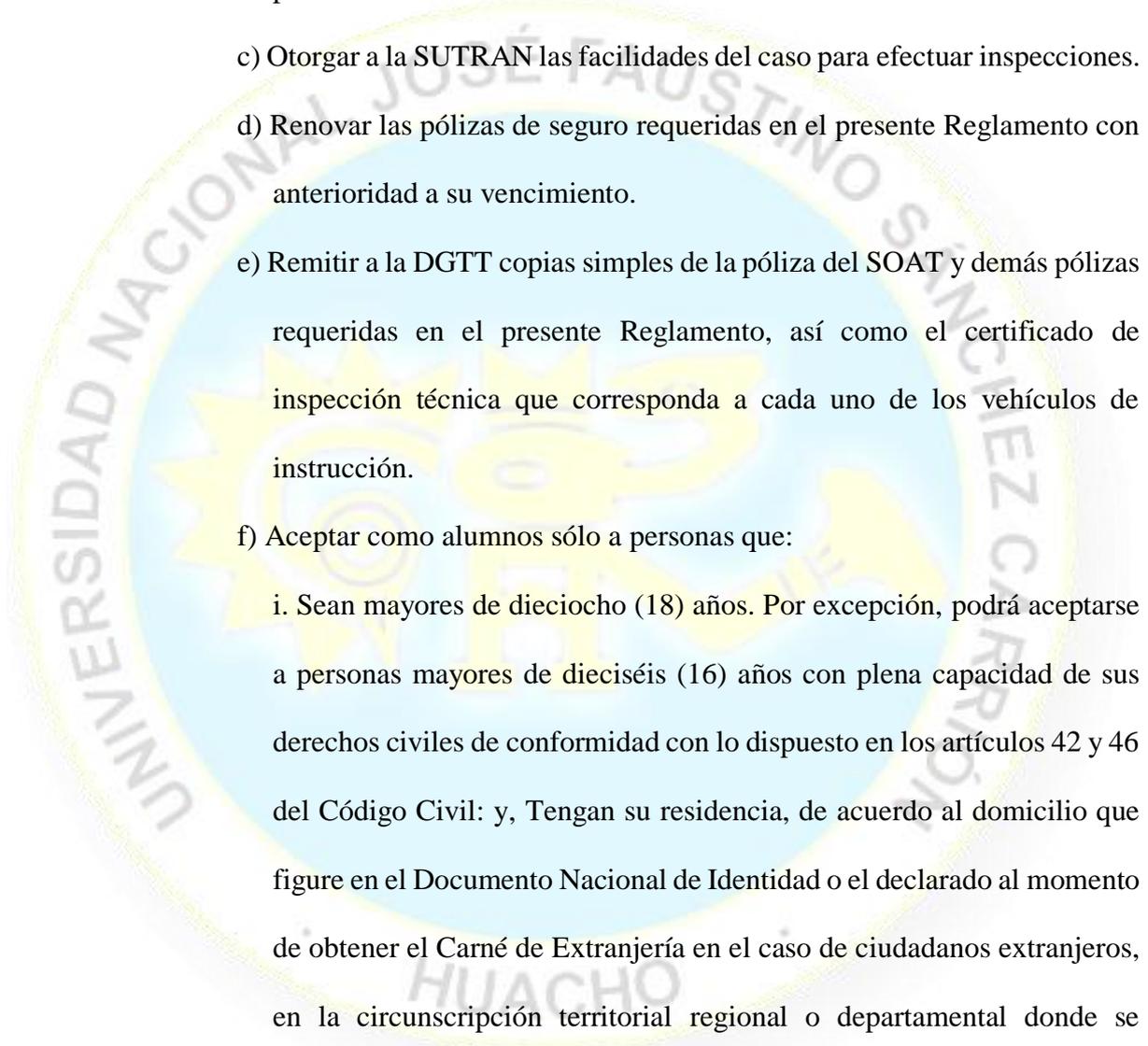
2.2.8 Funcionamiento de las Escuelas de Conductores.

Artículo 62.- Cumplimiento permanente de los requisitos de acceso

Para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores, estas deberán acreditar, cuando lo requiera la Administración, que los requisitos para el acceso se mantienen durante toda la vigencia de la autorización.

Artículo 63.- Obligaciones de las Escuelas de Conductores

63.1. Las Escuelas de Conductores deben cumplir con las siguientes obligaciones:

- 
- a) Mantener las condiciones mínimas que permitieron su acceso a la autorización.
- b) Cumplir con la ejecución de los Programas de Formación de Conductores, presentados a la DGTT, según la categoría a la que postulan sus alumnos.
- c) Otorgar a la SUTRAN las facilidades del caso para efectuar inspecciones.
- d) Renovar las pólizas de seguro requeridas en el presente Reglamento con anterioridad a su vencimiento.
- e) Remitir a la DGTT copias simples de la póliza del SOAT y demás pólizas requeridas en el presente Reglamento, así como el certificado de inspección técnica que corresponda a cada uno de los vehículos de instrucción.
- f) Aceptar como alumnos sólo a personas que:
- i. Sean mayores de dieciocho (18) años. Por excepción, podrá aceptarse a personas mayores de dieciséis (16) años con plena capacidad de sus derechos civiles de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 46 del Código Civil: y, Tengan su residencia, de acuerdo al domicilio que figure en el Documento Nacional de Identidad o el declarado al momento de obtener el Carné de Extranjería en el caso de ciudadanos extranjeros, en la circunscripción territorial regional o departamental donde se encuentre ubicada la Escuela de Conductores, salvo que en dicho ámbito geográfico no exista ninguna Escuela de Conductores debidamente autorizada por la DGTT.
- g) Registrar en línea, al momento de la matrícula, a cada alumno, en el Sistema Nacional de Conductores, a través del identificador biométrico

de huella dactilar.

- h) Registrar en línea, en el Sistema Nacional de Conductores, la huella dactilar de cada postulante y cada instructor, al inicio y término de cada sesión de enseñanza teórica y de habilidades en la conducción.
- i) Dictar únicamente los cursos del Programa de Formación de Conductores en los locales para los que se ha expedido la autorización.
- j) Expedir la COFIPRO solo cuando el alumno haya culminado el Programa de Formación de Conductores, completando la carga horaria de conocimientos y habilidades en la conducción exigida en el presente Reglamento.
- k) Realizar la formación práctica en la vía pública únicamente en vehículos implementados con doble comando.
- l) Registrar en línea la expedición de cada COFIPRO.
- m) Llevar en los vehículos de instrucción las características distintivas, según lo establecido mediante Resolución Directoral emitida por la DGTT.
- n) Informar a la DGTT en un plazo no mayor de cuarenta y ocho (48) horas de transcurrido un accidente dentro o fuera del local de la Escuela de Conductores.
- o) Cumplir con los requerimientos de información que le formule SUTRAN o la DGTT.
- p) Expedir constancias de cursos de actualización de conocimientos en legislación en transporte y tránsito terrestre para los interesados en revalidar Licencias de Conducir, previo dictado de sesiones.
- q) Conservar las grabaciones en vídeo de las sesiones colectivas de

aprendizaje y las sesiones prácticas en el circuito de manejo o la infraestructura cerrada a la circulación vial, por un período de seis (6) meses

63.2. Las Escuelas de Conductores podrán dictar el curso de formación profesional a las personas naturales residentes en circunscripciones territoriales departamentales o regionales en las que no existen Escuelas de Conductores autorizadas.

2.2.9 De la evaluación de los postulantes.

Artículo 76.- Centros de Evaluación de los Gobiernos Regionales

Los Gobiernos Regionales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una Licencia de Conducir. Las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción serán realizadas únicamente por los Centros de Evaluación a cargo de las dependencias regionales con competencias en transporte.

Artículo 77.- Rectoría del MTC

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la DGTT, como ente rector del SELIC, conduce, supervisa y evalúa permanente que los Centros de Evaluación cumplan con los requisitos mínimos previstos en el presente Reglamento, en el marco del SELIC.

Artículo 78.- Responsabilidad funcional en caso de incumplimiento de requisitos

La DGTT da cuenta a la Contraloría General de la República de los Centros de Evaluación, operados directamente por las DRT que no cumplan los requisitos y las condiciones de operación previstos en el presente Reglamento.

Artículo 79.- Fiscalización de SUTRAN

A fin de garantizar que las evaluaciones se realicen en condiciones idóneas, SUTRAN podrá fiscalizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales asumidas por los adjudicatarios de las actividades comprendidas en la fase de evaluación. En caso de que los incumplimientos incidan negativamente en la evaluación de postulantes a licencias de conducir, SUTRAN dará cuenta a la autoridad competente para que, de ser el caso, proceda con la ejecución de las penalidades que correspondan.

Artículo 80.- Participación del sector privado

Las actividades comprendidas en la fase de evaluación de postulantes a una licencia de conducir podrán ser realizadas por el sector privado bajo cualquiera de las modalidades de promoción de la inversión privada o de contratación pública, previstos en el marco normativo vigente.

2.2.10 De los Requisitos y las Condiciones de operación de Centros de Evaluación.

Artículo 82.- Requisitos mínimos

Los requisitos mínimos que deben cumplir los Centros de Evaluación para su operación son los siguientes:

82.1 En materia de recursos humanos

- a) Un director del Centro de Evaluación, que cuente con título profesional, y experiencia en cargos gerenciales, directivos o afines en instituciones públicas o privadas.
- b) Tres evaluadores, que cuenten con acreditación como instructor, y con Licencia de Conducir de categoría igual o superior a la que postulan los usuarios del Centro de Evaluación.
- c) Uno o más recepcionistas, con capacitación o experiencia en atención al

usuario.

82.2 En materia de equipamiento

- a) Un identificador biométrico de huella dactilar que cuente con las características técnicas determinadas por el Registro de Identificación y Estado Civil - RENIEC, en cada ambiente.
- b) Equipos informáticos equipados con una plataforma tecnológica constituida por hardware y software, que:
 - Permitan la identificación biométrica del postulante a través de su huella dactilar, en línea a través del Sistema Nacional de Conductores, al inicio y al término de cada examen.
 - Contribuyan a efectuar la evaluación de los exámenes de conocimientos. Las preguntas serán predeterminadas por la DGTT y serán seleccionadas aleatoriamente para cada examen.
 - Garanticen la interconexión permanente con el Sistema Nacional de Conductores.
 - Utilicen una dirección "Internet Protocol" (IP) pública.
- c) Equipos de video con las características establecidas por la DGTT mediante Resolución Directoral para el registro de la evaluación de los exámenes de conocimientos y de habilidades en la conducción al interior de la infraestructura cerrada a la circulación vial, que capturen un ángulo mínimo de 180 en cada ambiente y transmitan en línea, a través del Sistema Nacional de Conductores, el ingreso y salida de los postulantes y las evaluaciones. La información registrada en video deberá ser almacenada por el Centro de Evaluación durante 6 meses, plazo durante el

cual podrá ser requerida por la autoridad competente.

82.3 En materia de flota vehicular:

- a) Características generales: Vehículos de doble comando, propio o de terceros, para cada clase y categoría de Licencia de Conducir que corresponda a la autorización que solicita. La exigencia de doble comando no será aplicable para vehículos de la categoría L del Reglamento Nacional de Vehículos y en general para aquellos en los cuales su implementación no resulte técnicamente posible, de acuerdo a lo determinado por la DGTT.
- b) Antigüedad máxima: La antigüedad máxima de los vehículos, expresada en años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente de fabricación, será de cinco (5) años para vehículos M1 y M2 o N2, quince (15) años para los vehículos M3 dedicados al transporte de personas y veinte (20) años para los vehículos N3 dedicados al transporte de mercancías.
- c) Localización: Los vehículos deberán encontrarse permanentemente en las instalaciones del Centro de Evaluación.
- d) Operatividad: Los vehículos deberán estar operativos, en buen estado de funcionamiento y cumplir con los requisitos y características técnicas que establece el Reglamento Nacional de Vehículos y el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, así como con los requisitos adicionales que se establezcan mediante resolución emitida por la DGTT.
- e) Seguros.- Cada vehículo deberá contar con certificado vigente del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y con una póliza de seguro de responsabilidad civil extracontractual a favor de terceros para la

conducción en la infraestructura cerrada a la circulación vial y en la vía pública, emitida por una compañía de seguros autorizada por la Superintendencia de Banca de Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones, con coberturas similares o mayores al SOAT, sin perjuicio de contar con esta última y cualquier otra que pudiera tener. La vigencia de la póliza debe ser anual, renovable automáticamente por períodos similares y deberá cubrir las ocurrencias que pudiesen generar los vehículos de evaluación dentro del local, en el circuito de manejo o en la infraestructura cerrada a la circulación vial y en la vía pública.

- f) Identificación: Los vehículos deberán estar plenamente identificados como vehículos de evaluación, debiendo indicarse la razón o denominación social de la persona jurídica que opera el Centro de Evaluación y el texto “vehículo de evaluación”.
- g) Equipos de video: En el interior de los vehículos de categoría M o N de la clasificación vehicular se deberá contar con equipos de video de acuerdo a las características establecidas por la DGTT mediante Resolución Directoral, a efectos de registrar en tiempo real las evaluaciones de habilidades en la conducción en la vía pública. La información registrada será de uso del propio Centro de Evaluación, el cual deberá conservarla por un plazo mínimo de seis (6) meses y ponerla a disposición de la autoridad competente en caso se la soliciten.

82.4 En materia de infraestructura

- a) Oficinas administrativas.
- b) Aula(s) de evaluación del examen de conocimientos, que cumpla con las características previstas en la normativa técnica de infraestructura para

locales de educación superior, aprobados por el Ministerio de Educación.

- c) Contar con una infraestructura cerrada a la circulación vial propia o de terceros, donde el postulante realiza la evaluación de habilidades en la conducción, cuyas características cumplen con lo establecido por la DGT

Artículo 83.- Servicios prestados en la operación del centro de evaluación

83.1 La operación del Centro de Evaluación implica la prestación obligatoria de los siguientes servicios:

- a) Recepción del postulante-usuario y orientación en el proceso de otorgamiento de Licencias de Conducir.
- b) Evaluación de conocimientos, mediante el empleo de equipos informáticos interconectados al Sistema Nacional de Conductores.
- c) Puesta a disposición de los vehículos de la categoría de Licencia de Conducir a la que postula el usuario.
- d) Acceso a la infraestructura cerrada a la circulación vial de uso exclusivo a los postulantes que acuden al Centro de Evaluación con vehículo.
- e) Evaluación de habilidades en la conducción en la infraestructura cerrada a la circulación vial y las vías públicas.
- f) Registro de los resultados de las evaluaciones en el Sistema Nacional de Conductores.
- g) Impresión de certificados con los resultados a los postulantes que lo soliciten.
- h) Puesta a disposición de servicios higiénicos para varones y mujeres, conforme lo dispone la regulación sectorial en materia de construcción.
- i) Primeros auxilios en caso de accidentes o emergencias producidas en el interior del Centro de Evaluación o durante la evaluación en la vía pública.

Artículo 84.- Obligaciones de los Centros de Evaluación

Son obligaciones exigibles a los Centros de Evaluación para su operación, las siguientes:

- a) Evaluar solo a los postulantes a categorías no profesionales que cuenten con certificado de salud vigente y a los postulantes a categorías profesionales que cuenten con certificado de salud vigente y COFIPRO correspondiente a la categoría a la que postula, según la información registrada en el Sistema Nacional de Conductores
- b) Prestar todos los servicios obligatorios establecidos en el artículo 83.
- c) Efectuar las evaluaciones en la vía pública, únicamente haciendo uso de vehículos implementados con doble comando.
- d) Registrar en línea, a través del Sistema Nacional de Conductores, a los postulantes y a los evaluadores, en forma previa a cada evaluación, mediante el empleo del identificador biométrico de huella dactilar
- e) Registrar en el Sistema Nacional de Conductores la aprobación o desaprobación del examen de conocimientos, de forma automática al procesamiento de resultados en los equipos informáticos.
- f) Registrar en el Sistema Nacional de Conductores la aprobación o desaprobación del examen de habilidades en la conducción, de forma inmediata a la finalización de la evaluación.
- g) Registrar ante la DGTT la firma del director del Centro de Evaluación.
- h) Contar con todos los requisitos previstos en el artículo 82.
- i) Efectuar las evaluaciones según los estándares de evaluación y protocolos aprobados por resolución directoral de la DGTT.
- j) Conservar los videos que registran las evaluaciones, durante un plazo mínimo de

seis (06) meses

Artículo 85.- Evaluación de conocimientos

85.1 La DGTT aprueba y actualiza los contenidos que serán objeto de la evaluación de conocimientos, considerando tanto los conocimientos generales para los postulantes a todas las categorías de Licencias de Conducir como los conocimientos específicos para cada categoría.

85.2 Cada postulante rendirá una evaluación que constará de cuarenta (40) preguntas, las cuales serán seleccionadas aleatoriamente de un balotario de preguntas, que será permanentemente actualizado por la DGTT. Para la aprobación de la evaluación, el postulante deberá acertar por lo menos treinta y cinco (35) preguntas.

85.3 Para efectos de la evaluación, la DGTT pondrá a disposición del Centro de Evaluación el software que seleccionará las referidas preguntas aleatorizadas.

85.4 Los postulantes rendirán la evaluación de conocimientos necesariamente mediante el empleo de los equipos informáticos implementados con el software indicado e interconectados con el Sistema Nacional de Conductores.

Artículo 86.- Evaluación de habilidades en la conducción

86.1 El MTC aprueba y actualiza los protocolos de evaluación práctica de habilidades en la conducción. Mediante Resolución Directoral de la DGTT se aprueban los criterios de evaluación, aprobación y desaprobación para cada categoría de Licencia de Conducir.

86.2 Las etapas de la evaluación de habilidades en la conducción son las siguientes:

- a) La primera etapa consiste en la evaluación de habilidades en la conducción en la infraestructura cerrada a la circulación vial de uso exclusivo en el interior del Centro de Evaluación.

b) La segunda y última etapa de la evaluación se efectúa en la vía pública.

86.3 La desaprobación de la primera etapa acarrea la imposibilidad de continuar con la siguiente. Los resultados de aprobación o desaprobación de cada etapa se registran en el Sistema Nacional de Conductores.

86.4 La categoría de vehículos, según la clasificación vehicular, a ser utilizados en la evaluación de habilidades en la conducción, será la siguiente:

- a) Para la categoría A-I y A-II-A: Vehículos M1.
- b) Para la categoría A-II-B: Vehículos M2 o N2, alternativamente.
- c) Para la categoría A-III-A: Vehículos M3.
- d) Para la categoría A-III-B: Vehículos N3.
- e) Para la categoría A-III C:
 - e.1.) Si el postulante cuenta con la categoría A-II-B, la evaluación se efectuará con vehículos M3 y N3.
 - e.2) Si el postulante cuenta con la categoría A-III-B, la evaluación se efectuará con vehículos M3.
 - e.3.) Si el postulante cuenta con la categoría A-III-A, la evaluación se efectuará con vehículos N3.
- f) Para la categoría B-II-A: Vehículos L1 o L2, alternativamente.
- g) Para la categoría B-II-B: Vehículos L3 o L4, alternativamente.
- h) Para la categoría B-II-C: Vehículos L5.

2.2.11 Infracciones de tránsito

Conforme al reglamento nacional de tránsito se entiende por infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, debidamente tipificada en los Cuadros de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre,

que como Anexos forman parte del presente Reglamento.

Las infracciones de tránsito se clasifican de la siguiente forma:

- Del conductor
- Del peatón

Las infracciones de tránsito para los efectos de las sanciones se califican como Leves (L), Graves (G), y Muy Graves (MG)

Artículo 296.- Tipificación y calificación de infracciones del conductor.

Las infracciones al tránsito del conductor son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento. (más información entrar a la siguiente página:

https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult_Papeletas_ti_rntv2.aspx)

2.2.12 Infracciones de tránsito de mayor incidencia

El último 20 de junio del 2017 se publicó un artículo en amélicas noticias sobre las 10 multas de tránsito más graves por infracciones en el Perú, dando la siguiente información:

Si quieres evitar dolores de cabeza y pasar malos ratos, te recordamos esta lista con las 10 multas de tránsito más severas en el Perú:

1. Conducir un vehículo con cualquiera de sus sistemas en mal estado

Si, luego de pasar por la revisión técnica, se te notificó que tu auto tiene el sistema de dirección, de frenos, de suspensión o luces en mal estado y pese a ello manejas sin repararlos, la sanción será una multa del 24% de 1 IUT* (948

soles), remoción del vehículo (cambio de ubicación dispuesto por la PNP) y 60 puntos en tu récord.

2. Manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas

Si el policía de tránsito te realiza un examen para verificar la presencia de alcohol o drogas en tu organismo y este da positivo, o te niegas a pasar por él, serás multado con 1975 soles, suspensión por tres años del breveté, internamiento del vehículo y retención del permiso de manejo.

[Lunas polarizadas: conoce los requisitos para obtener el permiso]

3. Ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte de alguien

Según el código M.39 del cuadro de sanciones del reglamento, esta falta recibe la cancelación e inhabilitación definitiva del conductor para obtener una licencia de conducir, además del internamiento del vehículo en el depósito y la retención del breveté.

4. Ocasionar un accidente de tránsito que deje heridos

El responsable será castigado con la suspensión de la licencia de conducir por un año, además del internamiento del vehículo, retención del breveté y 50 puntos en su récord de conductor.

5. Manejar a pesar de estar inhabilitado para obtener breveté

Si tu licencia fue retenida, suspendida o simplemente estás inhabilitado y se te encuentra manejando, el vehículo será llevado al depósito, se te impondrá una multa de 4 050 soles y cualquiera de las siguientes medidas:

- Suspensión del permiso por tres años, en caso esté retenido.
- Cancelación definitiva del permiso, en caso esté suspendido.

6. Manejar un vehículo cuya licencia no corresponda a su categoría

Si se te ocurre manejar un camión y solo cuentas con el brevete de la categoría A-1, la sanción será el pago de 2025 soles, suspensión y retención del permiso por un año, además de la incautación del vehículo.

7. Ocasionar un accidente en estado de ebriedad o bajo el efecto de alucinógenos

Si la persona infractora supera los niveles de alcohol permitidos, presenta signos de haber consumido drogas o se niega a pasar por el examen respectivo, tendrá que pagar la multa de 4050 soles (1 UIT completa), la cancelación del permiso y la inhabilitación definitiva para obtenerlo, además del internamiento del vehículo y retención del brevete como medidas preventivas.

8. Manejar sin licencia o permiso provisional

Los que suelen olvidar sus documentos o los que quieren manejar sin al menos tener un permiso provisional, tampoco se salvan. Su sanción es pagar 1 975 soles, la inhabilitación para obtener el brevete por tres años y el internamiento del vehículo.

9. Permitir que un menor de edad maneje sin autorización o permiso provisional

No olvides que si deseas enseñarle a manejar a tu hijo, sobrino o primo menor, es mejor que tramiten un permiso provisional, de lo contrario la multa será de 972 soles, 60 puntos en tu récord y la retención del vehículo.

[¿Qué debes hacer cuando un policía detiene tu vehículo?]

10. Tramitar un duplicado del brevet si ha sido suspendido

¿Si me quitan mi licencia, saco otra? Parece sencillo, pero si al infractor se le ocurre hacer esto, obtendrá una multa de 474 soles, 50 puntos en su récord, retención de la licencia y cualquiera de las siguientes acciones:

- Suspensión del permiso por el doble del tiempo.
- Inhabilitación definitiva del conductor, si el permiso estaba cancelado o el conductor estaba inhabilitado.

El Reglamento Nacional de Tránsito es bastante severo con quienes olvidan que hay reglas o no desean acatarlas. Es deber de todos los conductores cumplirlas. *El valor actual de **1 UIT (Unidad Impositiva Tributaria)** es de **3950 soles**.

2.3 Definiciones Conceptuales.

a) Alumno

Persona natural que recibe formación integral para el desarrollo de sus conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos automotores de transporte terrestre en una Escuela de Conductores.

b) Autorización

Título habilitante expedido por la Dirección General de Transporte Terrestre a favor de una Entidad Habilitada para la Expedición de Certificados de Salud para postulantes a licencias de conducir o una persona jurídica que opera como Escuela de Conductores.

c) Centros de Evaluación

Entidad complementaria al transporte y tránsito terrestre encargada de la fase de evaluación de conocimientos y habilidades de la conducción.

d) Certificado de Salud para Postulantes a Licencias de Conducir

Es el documento expedido por una Entidad Habilitada para Expedir Certificados de Salud para Licencias de Conducir, vinculante para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, que acredita la aptitud médica y psicológica del postulante para conducir vehículos automotores, y, en su caso, establece las deficiencias advertidas y las restricciones recomendadas.

e) Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir

Es el conjunto ordenado de reglas o preceptos dictados por la autoridad competente para la ejecución de una ley, para el funcionamiento de una corporación, de un servicio o de cualquier actividad.

El nuevo reglamento tiene por objeto entre otros, regular los requisitos y procedimientos para la obtención, duplicado, canje, recategorización, revalidación y cancelación de licencias de conducir.

f) Conductor

Persona natural titular de la licencia de conducir de la clase y categoría que corresponda al vehículo que conduce.

g) Constancia de finalización del Programa de Formación de Conductores

Documento emitido por una Escuela de Conductores autorizada, mediante el cual se acredita que el alumno ha culminado la carga horaria del Programa de Formación de Conductores correspondiente a la licencia a la que postula. Su emisión es imprescindible para la obtención de licencias

h) Dependencia Regional con Competencia en Transporte

Dirección, gerencia u órgano que forma parte de un Gobierno Regional, con competencias funcionales y sectoriales en transporte y tránsito terrestre. Se incluye en esta definición al órgano con dichas competencias de la Municipalidad Metropolitana

de Lima.

i) Entidad habilitada para expedir Certificados de Salud para postulantes a Licencias de Conducir

Institución Prestadora de Servicios de Salud debidamente inscrita en el Registro Nacional de IPRESS, que cumple los requisitos previstos en el presente Reglamento, a efectos de acceder al Sistema Nacional de Conductores y expedir certificados de salud para postulantes a licencias de conducir, vinculantes para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

j) Escuela de Conductores

Persona jurídica autorizada por la Dirección General de Transporte Terrestre para llevar a cabo Programas de Formación de Conductores, a través de los cuales se desarrollan las capacidades para conducir vehículos automotores de transporte terrestre. También puede dictar otros cursos de capacitación de conductores, según lo disponga la normativa vigente sobre la materia.

k) Identificación Biométrica

Es la verificación de la identidad de la persona basada en características de su cuerpo. Para ello se puede utilizar, por ejemplo, la retina, el iris, la voz e incluso el rostro. Pero la forma más sencilla, rápida y segura es con las huellas dactilares.

“En notarías, en bancos, en morgues, hospitales, en el Poder Judicial, también para la emisión de los pasaportes biométricos. A partir del 2 de enero toda la venta de celulares es con huella, con lo que se sabrá plenamente que un número de celular pertenece a una persona determinada”, explica Danilo Chávez, gerente de tecnología de la información del Reniec, sobre el uso de este método.

Además de expedir el DNI, el Reniec centraliza los registros de nacimientos, matrimonios y defunciones. Desde el 2006, también administra el sistema automático

de identificación de impresiones dactilares.

La biométrica aplicada a la sociedad surge en 1893, cuando el ministerio del Interior del Reino Unido aceptó oficialmente que dos personas no podían las mismas huellas dactilares. Antes de eso, el uso de la identificación biométrica era solo para casos forenses.

l) Institución Prestadora de Servicios de Salud

Establecimiento de salud y servicios médicos de apoyo, públicos, privados o mixtos, creados o por crearse, que realizan atención de salud con fines de prevención, promoción, diagnóstico, tratamiento y/o rehabilitación; así como aquellos servicios complementarios o auxiliares de la atención médica, que tienen por finalidad coadyuvar en la prevención, promoción, diagnóstico, tratamiento y/o rehabilitación de la salud.

m) Instructor

Persona natural que cuenta con acreditación expedida por una universidad, instituto superior o el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, para impartir los conocimientos y desarrollar habilidades en la conducción de los alumnos en una Escuela de Conductores.

n) Licencia de Conducir

Documento oficial otorgado por la autoridad competente, que autoriza a su titular a conducir un vehículo de transporte terrestre a nivel nacional.

o) Postulante

Persona natural que postula a una licencia para conducir vehículos de transporte terrestre

p) Programa de Formación de Conductores

Estructura curricular que contiene los cursos de capacitación, que son dictados en una Escuela de Conductores, con el propósito de desarrollar las capacidades de los

postulantes en la conducción de vehículos de transporte terrestre.

q) Registro de Entidades habilitadas para Expedir Certificados de Salud para Licencias de Conducir

Registro administrado por la Dirección General de Transporte Terrestre, en el cual se consignan las inscripciones, suspensiones y cancelaciones de las entidades habilitadas para expedir certificados de salud para licencias de conducir, vinculantes para el Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. Las inscripciones en el Registro tienen la naturaleza jurídica de autorizaciones.

r) Registro Nacional de Sanciones

Catastro global de información sobre las sanciones e infracciones al tránsito terrestre, tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Este registro se encuentra a cargo del Viceministerio de Transportes.

s) Sistema de Emisión de Licencias de Conducir

Sistema de alcance nacional, mediante el cual se asegura la homogeneidad del proceso de otorgamiento de licencias de conducir. Son parte del Sistema: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones como ente rector, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre; los gobiernos regionales a través de sus dependencias regionales con competencia en transporte; las municipalidades provinciales; las municipalidades distritales; la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías; la Policía Nacional del Perú, las Fuerzas Armadas del Perú, el Consejo Nacional o Regional de Seguridad Vial; las Entidades Habilitadas para otorgar Certificados de Salud a Postulantes de Licencias de Conducir; las Escuelas de Conductores; los Centros de Evaluación y los postulantes.

t) Sistema Nacional de Conductores

Sistema informático a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre, que

contiene la información sobre: la identidad de los postulantes; los resultados de las evaluaciones médicas y psicológicas; los alumnos matriculados y egresados de las Escuelas de Conductores; las horas de capacitación; los resultados de sus evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción; así como la información correspondiente de los conductores que han obtenido licencia para conducir vehículos de transporte terrestre; de las modificaciones, revalidaciones, recategorizaciones, restricciones, duplicados, canjes y conclusión de la licencia de conducir. El Sistema permite el acceso y enlace al Registro Nacional de Sanciones.

2.4 Formulación De Hipótesis.

2.4.1. Hipótesis General.

HG: El funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir, **reduciría** las infracciones al Reglamento de Tránsito de forma muy significativa. Huaura 2016-2018.

2.4.2. Hipótesis Específicas.

HE1: El funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir **reduciría determinante** las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia. Huaura 2016-2018.

HE2: **La población se beneficiaría con el funcionamiento** de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir al reducir las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1 Diseño Metodológico.

Para ingresar al presente capítulo, necesitamos saber la definición de Investigación, para ello recurrimos a la Enciclopedia Wikipedia donde se nos menciona lo siguiente: “La investigación es considerada una actividad orientada a la obtención de nuevos conocimientos y su aplicación para la solución a problemas o interrogantes de carácter científico; la investigación científica es el nombre general que obtiene el complejo proceso en el cual los avances científicos son el resultado de la aplicación del método científico para resolver problemas o tratar de explicar determinadas observaciones.” (GEORGES CHAPOUTHIER, 1991, Pág. 3-9)

3.1.1 Tipo.

El presente trabajo es una investigación aplicada que se va a desarrollar en las Escuelas de Conductores de la Provincia de Huaura. El tipo de investigación aplicada, es la que se interesa en la aplicación de los conocimientos a la solución de un problema práctico inmediato. En el caso concreto se relaciona la eventualidad del funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones de parte de los Conductores al reglamento de tránsito.

De acuerdo a (GOMERO, 1997, Pág. s/n) Dice: “La investigación aplicada tiene por objetivo búsqueda de información útil relacionado al funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir. Esta utiliza conocimientos obtenidos en las investigaciones básicas, pero no se limita a utilizar estos conocimientos, sino busca nuevos conocimientos especiales de posibles aplicaciones prácticas. Estudia problemas de interés social”.

Asimismo la Investigación tendrá un nivel Descriptivo ya que se propone describir las ventajas del funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir respecto de la incidencia a las infracciones al Reglamento de Tránsito.

3.1.2 Enfoque de la Investigación.

El tema de investigación tiene un enfoque cualitativo-cuantitativo, la razón es que permite analizar la IMPORTANCIA de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir en la provincia de Lima Provincias y conforme al nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir en las escuelas de conductores a fin de que se entienda, cual ha sido el resultado de la aplicación de la presente norma, la cual se fundamenta en su reciente aprobación que trajo consigo resultados negativos, por eso haciendo uso de la recopilación de datos, la observación directa y la aplicación de cuestionarios y encuestas probaremos nuestras hipótesis establecidas.

Espacial: La investigación se desarrollará en la provincia de Huaura.

Temporal: El periodo de tiempo a investigar se delimita en los años 2016-2018.

Cuantitativa: Se recogerá información de los alumnos de las escuelas de

conductores del distrito de Huaura, en relaciona a los indicadores de las variables.

Cualitativa: La investigación de desarrollará en torno a las valoraciones dadas por los responsables de las escuelas de conductores en la provincia de Huaura.

También aplicaremos los procedimientos Inductivo - Deductivo, Exegético, Análisis y Sintéticos, Descriptivo – Explicativo y Dogmático.

3.2 Población y Muestra de la Investigación.

3.2.1 Población.

La población de estudio está constituida por todos alumnos de las escuelas de conductores de la provincia de Huaura cuya cantidad ha sido deducida del número de licencias de conducir otorgadas durante el periodo estudiado, del siguiente modo:

Tomando en cuenta los datos del Diario Gestión de fecha 04.08.2017 en la que se informa que Dirección de Circulación y Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en 2016 se emitieron 1 026 973 licencias de conducir a nivel nacional entre nuevas, recategorizaciones, duplicados y revalidaciones. De esta cifra, en Lima y Callao se emitieron 233 033 revalidaciones de licencias de conducir. Esto implica que se tomó la misma cantidad de exámenes de conocimiento. Según cifras al cierre de 2016, al mes existen 19 400 solicitudes en ambos departamentos por revalidaciones. De lo cual, tomando en cuenta estas cifras, y asumiendo que se ha emitido la misma cantidad recategorizaciones y nuevas licencias, calculamos lo siguiente

Tabla N°2:

Número de licencias emitidas el 2016 (revalidaciones, recategorizaciones y nuevas licencias)

Tipo de licencia emitida en 2016	Emitidas	Solicitudes	Cantidad
Revalidaciones	233033	19400	252433
Recategorizaciones	233033	19400	252433
Nuevas licencias emitidas	233033	19400	252433
Total	699099	58200	757299

Fuente: Diario Gestión de fecha 04.08.2017, Dirección de Circulación y Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Los datos representan un solo año, en dos años, son 1,514, 598 licencias. Ahora tomaremos en cuenta la cantidad poblacional en la Provincia de Huaura, que según Datos del Censo de Población y Vivienda del INEI es de 2.34% del total poblacional de Lima.

Aplicando el 2.34% a 757,299 obtenemos 35400. Es decir que nuestra población es de 35400 alumnos de Escuelas de Escuela de Conductores para la obtención de Licencias de Conducir.

3.2.2 Muestra.

La muestra la constituye un subgrupo de alumnos de las escuelas de conductores de la provincia de Huaura. Si a ello aplicamos la presente formula:

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

En donde,

N = tamaño de la población=35,400

Z = nivel de confianza=1.96

P = probabilidad de éxito, o proporción esperada=5.5%

Q = probabilidad de fracaso= 94.5%

D = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción)=0.5%

De eses modo, obtenemos una muestra de 80 alumnos egresados de la escuela de conductores de la Provincia de Huaura a encuestar.

3.3 Operacionalización de variables e indicadores.

Para poder operacionalizar las variables expresaremos la expresión matemática:

$$Y=f(X)$$

Donde:

X = Obtención y emisión de licencias de conducir en la Provincia de Huaura de conformidad al reglamento.

Y= Infracciones al reglamento de tránsito.

Tabla N° 3: Objetivos, variables y dimensiones

OBJETIVO GENERAL: ¿Identificar cómo se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	VARIABLES	DIMENSIONES	ITEMS
<p>OE1: ¿Determinar de qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia? Huaura 2016-2018.</p> <p>OE2: Conocer cómo la población se beneficiaría con el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018.</p>	<p>X = Obtención y emisión de licencias de conducir en la Provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018</p>	<p>X1 = Número de licencias de conducir emitidas en las provincias de la Región Lima que cuentan con centros de evaluación de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018.</p>	<p>¿Obtuvo su licencia de conducir en la Provincia de Huaura?</p>
		<p>X2 = Número de licencias emitidas en la provincia de Huaura</p>	<p>¿Considera factible los pasos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir?</p>
			<p>¿Dónde obtuvo su licencia de conducir?</p>
	<p>Y=Infracciones al Reglamento de Tránsito</p>	<p>Y1 = Infracción al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia.</p>	<p>¿Considera correcto ir a otra provincia por la obtención y la emisión de su licencia de conducir?</p>
			<p>¿Considera Ud. importante un centro de evaluación en la localidad?</p>
		<p>Y2 = Beneficio a la población en general</p>	<p>Sabe Ud. ¿está usted conforme con los centros de evaluación?</p>

Fuente: Propia Nilva Prieto

3.4 Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.

3.4.1 Técnicas a emplear.

Es necesario precisar que existe una estrecha relación entre los métodos y las técnicas de investigación social o jurídica, ya que los primeros constituyen los procedimientos a seguir en la búsqueda de nuevos conocimientos; y las segundas, son los instrumentos que se utilizan en la planificación de la investigación, la recopilación, la selección, análisis e interpretación de los datos. El primero les da el carácter científico a las segundas.

En nuestra investigación las principales técnicas que utilizare son: Entrevistas, Encuestas (cuestionario), Análisis documental y Observación.

3.4.2 Descripción de los Instrumentos.

Los principales instrumentos que utilizare en la investigación son:

- a) Guía de entrevista
 - Entrevista estructurada.
 - Preguntas libres.
- b) Encuestas
 - Preguntas cerradas
 - Preguntas abiertas
- c) Guía de análisis Documental
 - Libros contables
 - Proyectos
- d) Guía de Observación.
 - Observación directa
- e) Programas Computarizados

- Excel.
- Programa estadístico

3.4.3 Técnicas para el procesamiento de la información.

Son las técnicas que utilizaremos para procesar los datos obtenidos, ya sea que estos se hayan recabado de forma estructurada o no, y que se desarrolló en trabajos de campo, y que tiene como objetivo final brindar información estructurada (datos ordenados y agrupados), a partir de los cuales se estudiará la información, para establecer los objetivos e hipótesis planteados.

Como menciona Hernández (2003) debemos decidir qué tipo de análisis de los datos se llevará a cabo: cuantitativo, cualitativo o mixto.

En caso de que el análisis sea cuantitativo, seleccionar las pruebas estadísticas apropiadas para analizar los datos, dependiendo de las hipótesis formuladas y de los niveles de medición de las variables.

En caso de que el análisis elegido sea cualitativo, prediseñar o coreografiar el esquema de análisis de los datos.

En el caso de que hayamos obtenido datos cuantitativos y cualitativos a cada tipo de datos le aplicamos el análisis correspondiente.

Para el presente caso mencionado, tenemos un tipo de análisis mixto, pues obtendremos información estadística con encuestas, entrevistas y por observación directa.

Para nuestro procesamiento de datos utilizaremos herramientas como:

- Microsoft Excel.
- Microsoft Word
- Programa estadístico

CAPÍTULO IV:

RESULTADOS

4.1. Presentación de Tablas, gráficos e interpretaciones

A continuación, presentamos los resultados obtenidos de la encuesta aplicada.

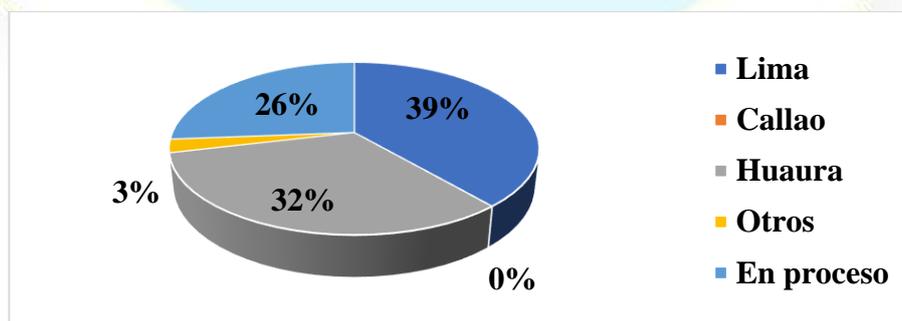
1. ¿Dónde obtuvo su última licencia?

Tabla N° 4: ¿dónde obtuvo su última licencia?

Lima	Callao	Huaura	Otros	En proceso
31	0	26	2	21
39%	0%	32%	3%	26%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N°3: Lugar donde obtuvo su licencia de conducir



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 1 se observa que del total de encuestados existe un 39 % de la población que obtuvo su licencia de conducir en la provincia de Lima, el 32% en la Provincia de Huaura, un 26 % aún está en proceso de obtener su licencia y el 3% lo obtuvo en otro lugar, por tanto, dado que los encuestados son los alumnos de las escuelas de conductores de la provincia de Huaura se aprecia que la mayoría de la población encuestada aún va a la ciudad de Lima para realizar los trámites para la obtención de su licencia de conducir debido a que el centro de evaluación se encuentra en un proceso de implementación.

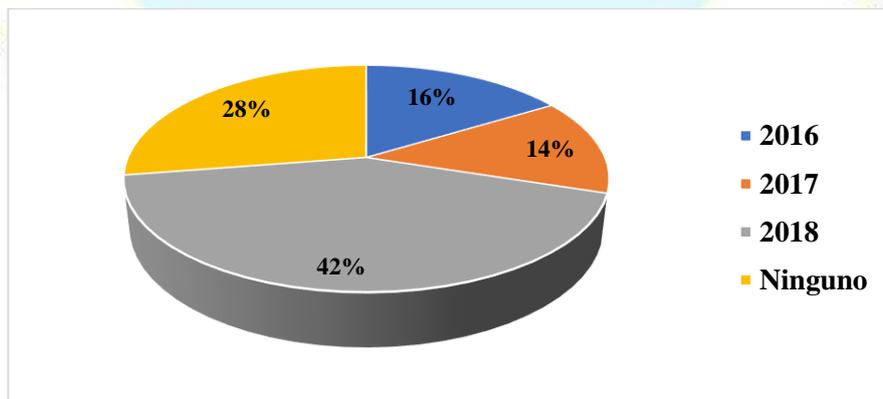
¿En qué año obtuvo usted su última licencia de conducir?

Tabla N° 5: Año de obtención de la última licencia de conducir

2016	2017	2018	Ninguno
13	11	34	22
16%	14%	42%	28%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 4: Año de obtención de la última licencia de conducir



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 2 se puede apreciar que existe un 16% de encuestados que obtuvo su última licencia en el año 2016, un 14% el 2017, el 42 % el 2018 y un 28% aún no obtuvo, lo que indica que aún está en proceso o trámite, por tanto, se denota que este año 2018 se vienen realizando muchos trámites para la obtención y/o revalidación de licencias de conducir. Lo que a la vez indica que cada año la demanda de este servicio es cada vez mayor de ahí la importancia de contar con un centro de evaluación en la provincia de Huaura.



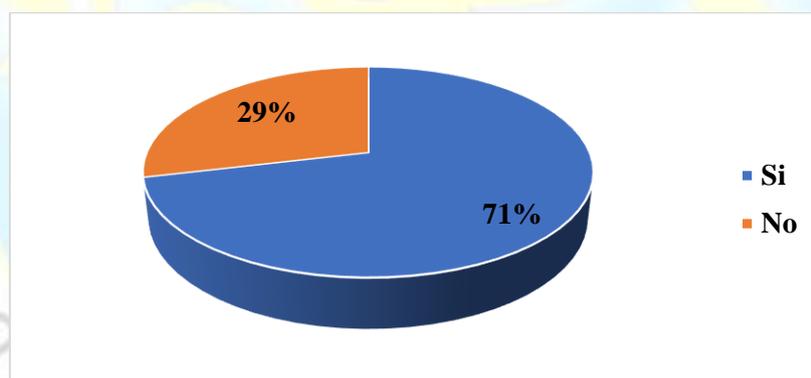
2. ¿Conoce usted el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de Julio del 2016?

Tabla N° 6: Conocimiento sobre el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de julio del 2016

Si	No
57	23
71%	29%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 5: Conocimiento sobre el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de julio del 2016



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 3 notamos que existe un 71% que contestó afirmativamente a la pregunta si conoce el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de Julio del 2016, y un 29% aún no conoce este nuevo reglamento. Esto nos muestra que la población encuestada se encuentra muy bien

informado sobre el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir.

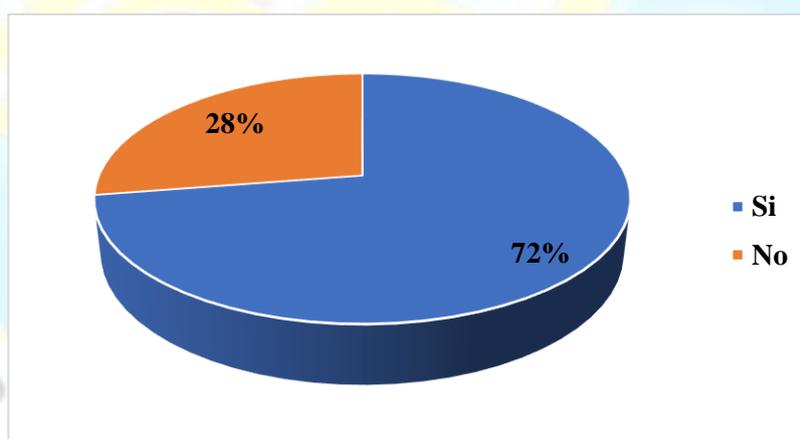
¿Conoce usted sobre lo centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir?

Tabla N° 7: Conocimiento sobre la existencia de los centros de evaluación

Si	No
58	22
72%	28%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 6: Conocimiento sobre la existencia de los centros de evaluación



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 4 notamos que del total de encuestados el 72% si conoce los centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir frente a un 28% que aún desconoce. Al conversar con ellos nos indican que esto se debe a que cuando van a la ciudad de Lima para realizar sus trámites, los trabajadores de las oficinas correspondientes les mencionan el proceso a seguir y lo entes que intervienen, en este caso los centros de evaluación.

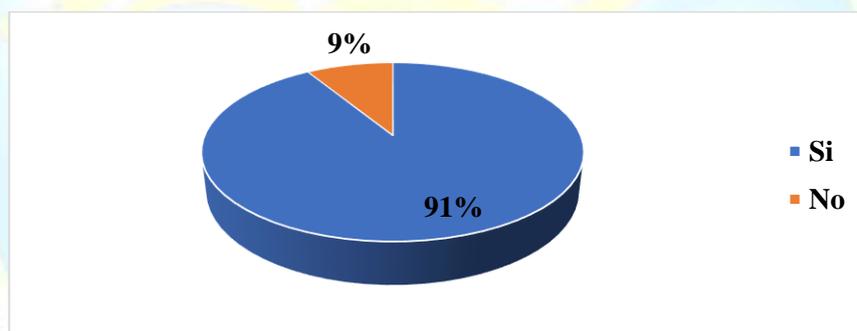
3. ¿Considera usted importante que exista un centro de evaluación en la provincia de Huaura?

Tabla N° 8: Importancia de que exista un centro de evaluación en la provincia de Huaura.

Si	No
73	7
91%	9%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 7: Importancia de que exista un centro de evaluación en la provincia de Huaura



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 5, el 91% de encuestados considera que si es importante que exista un centro de evaluación en la provincia de Huaura frente a un 9% que considera que no es importante, esto debido a que consideran innecesario tener que estar viajando a la ciudad de Lima por unos trámites que pudieran hacerlo en Huaura. A su vez que esto les consume tiempo y dinero.

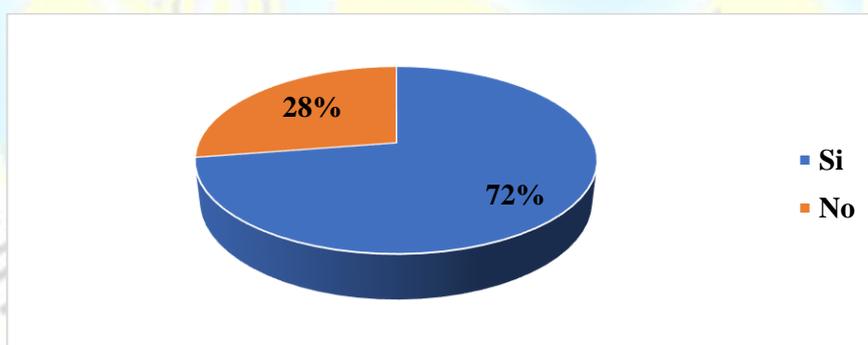
4. ¿Considera factible los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir?

Tabla N° 9: Factibilidad de los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir

Si	No
58	22
72%	28%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 8: Factibilidad de los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 6 se puede apreciar que un 28% de los encuestados considera que no es factible los requisitos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir, es decir no están de acuerdo porque consideran que es muy engorroso, pero un 72% considera que si es factible o accesible los requisitos actuales para la obtención de licencias de conducir.

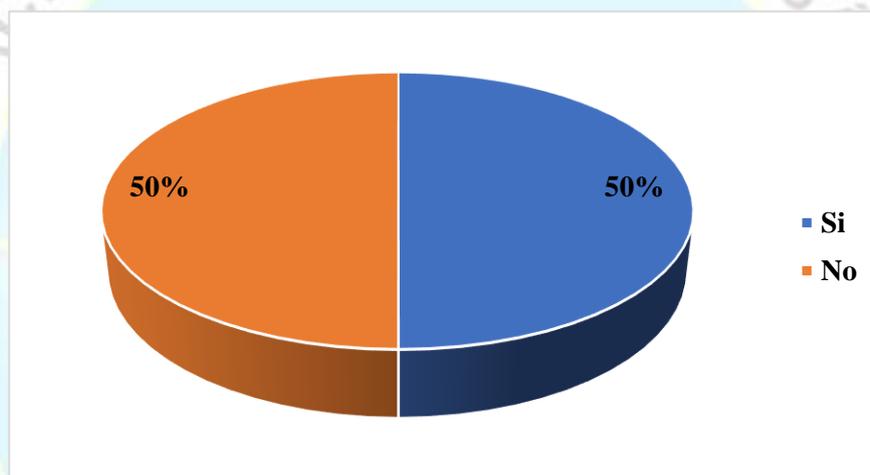
5. ¿Está usted de acuerdo con los centros de evaluación en Lima?

Tabla N° 10: Conformidad con los centros de evaluación de Lima

Si	No
40	40
50%	50%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 9: Conformidad con los centros de evaluación de Lima



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del Gráfico N° 7 observamos que existe un 50 % que está de acuerdo con los centros de evaluación en Lima y otro 50% que no está de acuerdo esto debido a que algunos ya están acostumbrados al sistema tradicional que se venía realizando a su vez que consideran que el proceso es más eficiente debido a que en Huaura el centro de evaluación aún está en proceso de implementación y otros prefieren que ya no sea en Lima debido a la distancia, tiempo y factor económico.

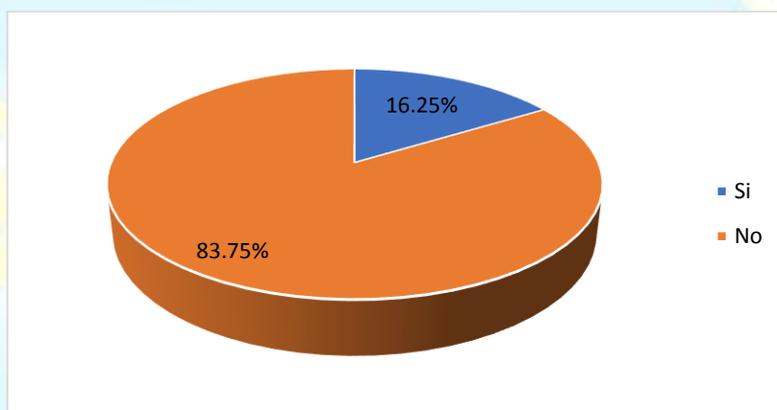
6. ¿Estás de acuerdo con ir a otra provincia para la obtención y la emisión de su licencia de conducir?

Tabla N° 11: Opinión de ir a otra provincia a obtener licencia

Si	No	Total
13	67	80
16.25%	83.75%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 10: Opinión de ir a otra provincia a obtener licencia



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

De la presente pregunta podemos desprender que 13 personas que representan el 16,25% está de acuerdo con ir a otra provincia para la obtención y la emisión de su licencia de conducir y que 67 personas que representa el 83.75% no están de acuerdo de ello podemos reconocer que la mayoría de personas no desean ir a otra provincia por lo que contar con un centro de evaluación en la provincia de Huaura es realmente ventajoso.

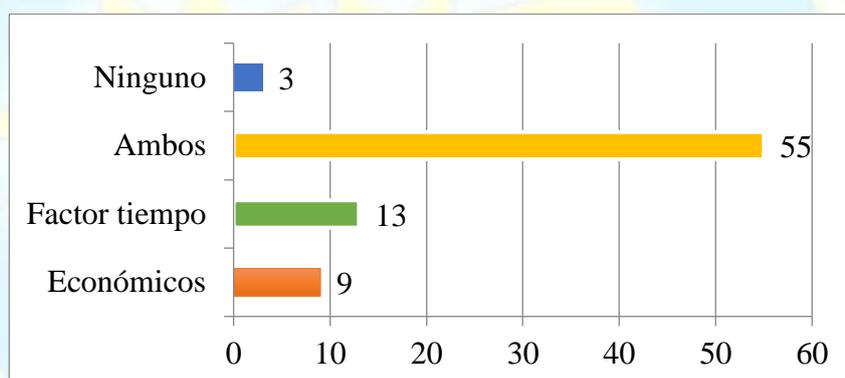
7. ¿Qué beneficios obtendrían con la existencia de un centro de evaluación en la Provincia de Huaura?

Tabla N° 12: Beneficio de la existencia de un centro de evaluación

Económicos	Factor			Total
	tiempo	Ambos	Ninguno	
9	13	55	3	80
11.25%	16.25%	68.75%	3.75%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N°11: Beneficios de la existencia de un centro de evaluación en la Provincia de Huaura



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del presente gráfico podemos desprender los beneficios que los alumnos de la provincia de Huaura obtendrían, en el presente caso 9 de los encuestados respondió que obtendría beneficios económicos representando un 11.25%, y 13 de ellos respondió que obtendría beneficios en el tiempo representado un 16.25%, y 55 personas que representan 68.75% dicen que obtienen beneficios en el tiempo y en la economía, y solo 3 de los encuestados respondió que no obtendría ningún beneficio. De la presente pregunta podemos deducir que es ventajosa la existencia de un centro de evaluación para el beneficio de los alumnos en su economía y en el tiempo.

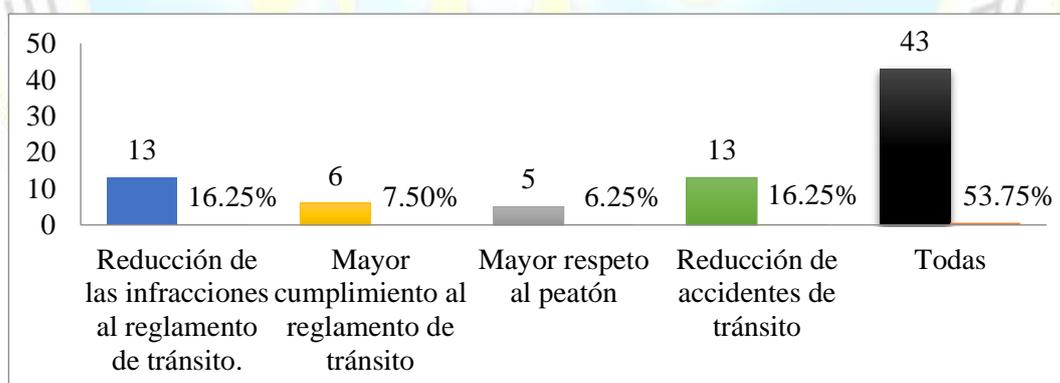
8. ¿Cómo cree usted que se beneficiaría la población con la existencia de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir?

Tabla N° 13: Beneficio de la población de un centro de evaluación

Reducción de las infracciones al reglamento de tránsito.	Mayor cumplimiento al reglamento de tránsito	Mayor respeto al peatón	Reducción de accidentes de tránsito	Todas	Total
13	6	5	13	43	80
16.25%	7.50%	6.25%	16.25%	53.75%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N°12: Beneficios de la población con la existencia de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

En el presente gráfico podemos ver que 13 alumnos de la escuela de conductores opinan que el beneficio de un centro de evaluación en la Provincia de Huaura es en

reducción de las infracciones al reglamento de tránsito ellos representan el 16.25%, 6 opinan que sería en el mayor cumplimiento al reglamento de tránsito representado 7.50%, 5 opinan que sería con mayor respeto al peatón, representando el 6.25%, 13 opinan que sería con la reducción de tránsito representando un 16.25%, y 43 opinan que se lograría todos estos beneficios representando el 53.75%. Del presente gráfico podemos deducir que el beneficio de la población con un centro de evaluación es en reducción en las infracciones al reglamento de tránsito, mayor cumplimiento al reglamento de tránsito, mayor respeto al peatón y reducción de accidentes de tránsito.



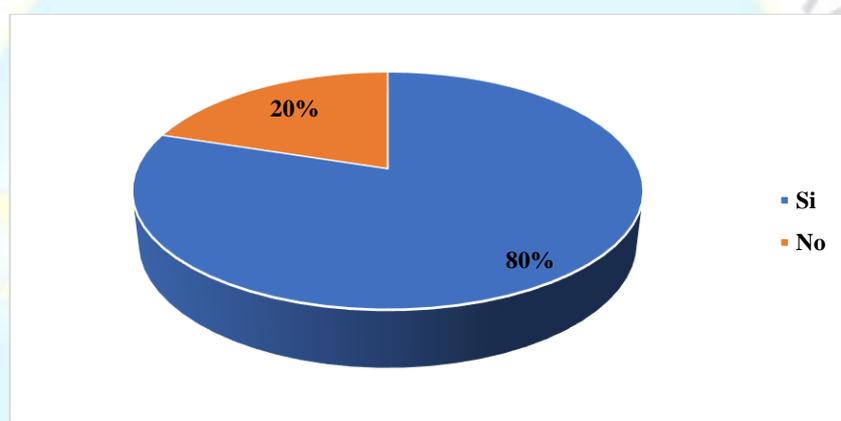
9. ¿Conoce usted cuales son las infracciones del reglamento de tránsito?

Tabla N° 14: Conocimiento de las infracciones del reglamento de tránsito

Si	No	Total
64	16	80
80.00%	20.00%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N° 13: Conocimiento de las infracciones del reglamento de tránsito



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

En la pregunta si conoce cuales son las infracciones del reglamento de tránsito, se pudo notar que 64 alumnos egresados de las escuelas de conductores respondieron que Sí, representando el 80%, y que 16 dijeron que no, representando el 20%. Por lo tanto, la mayoría si conoce cuales son las infracciones del reglamento de tránsito.

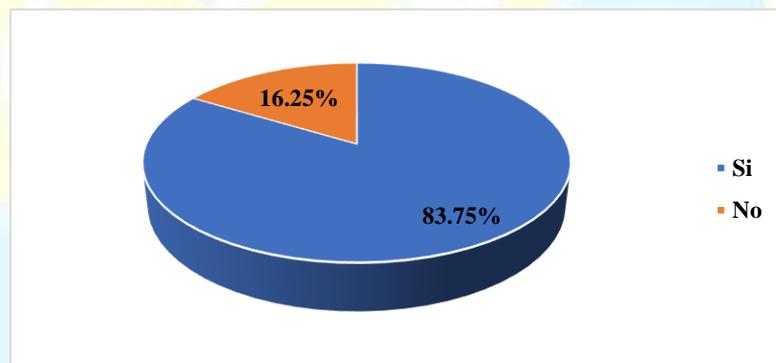
10. ¿Cree usted que, al dar un examen de reglas de tránsito, disminuirían las infracciones que se estipulan en el reglamento de tránsito?

Tabla N° 15: Opinión del examen de reglas para disminuir las infracciones de tránsito

Si	No	Total
67	13	80
83.75%	16.25%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Gráfico N°14: Opinión del examen de reglas para disminuir infracciones de tránsito



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

Del presente cuadro podemos desprender que en la opinión si al dar un examen de reglas de tránsito disminuirían las infracciones al reglamento de tránsito, se pudo notar que 83.75% personas opinan que sí, y 16.25% opinan que no, en opinión de alguno de ellos eso es un tema de cultura vial.

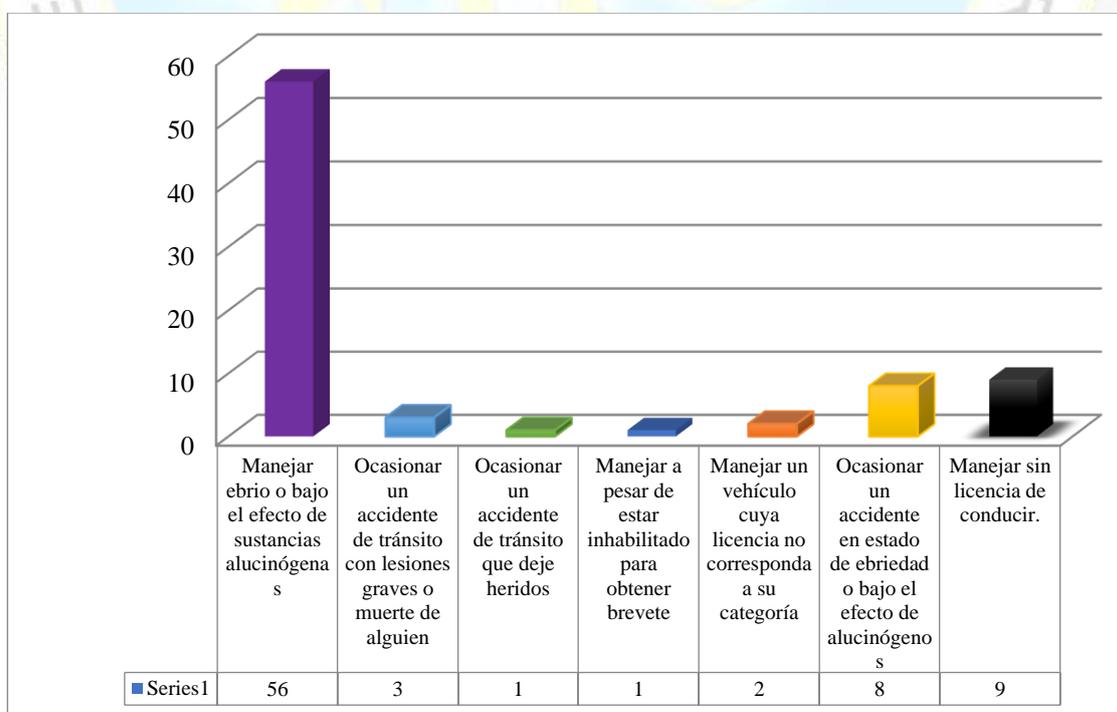
11. ¿Según su opinión cuál de estas alternativas serían las infracciones de tránsito de mayor incidencia? Marque solo una opción.

Tabla N° 16: Opinión de infracciones de mayor incidencia

Manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas	Ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte de alguien	Ocasionar un accidente de tránsito que deje heridos	Manejar a pesar de estar inhabilitado para obtener brevete	Manejar un vehículo cuya licencia no corresponda a su categoría	Ocasionar un accidente en estado de ebriedad o bajo el efecto de alucinógenos	Manejar sin licencia de conducir.	Total
56	3	1	1	2	8	9	80
70.00%	3.75%	1.25%	1.25%	2.50%	10.00%	11.25%	100.00%

Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

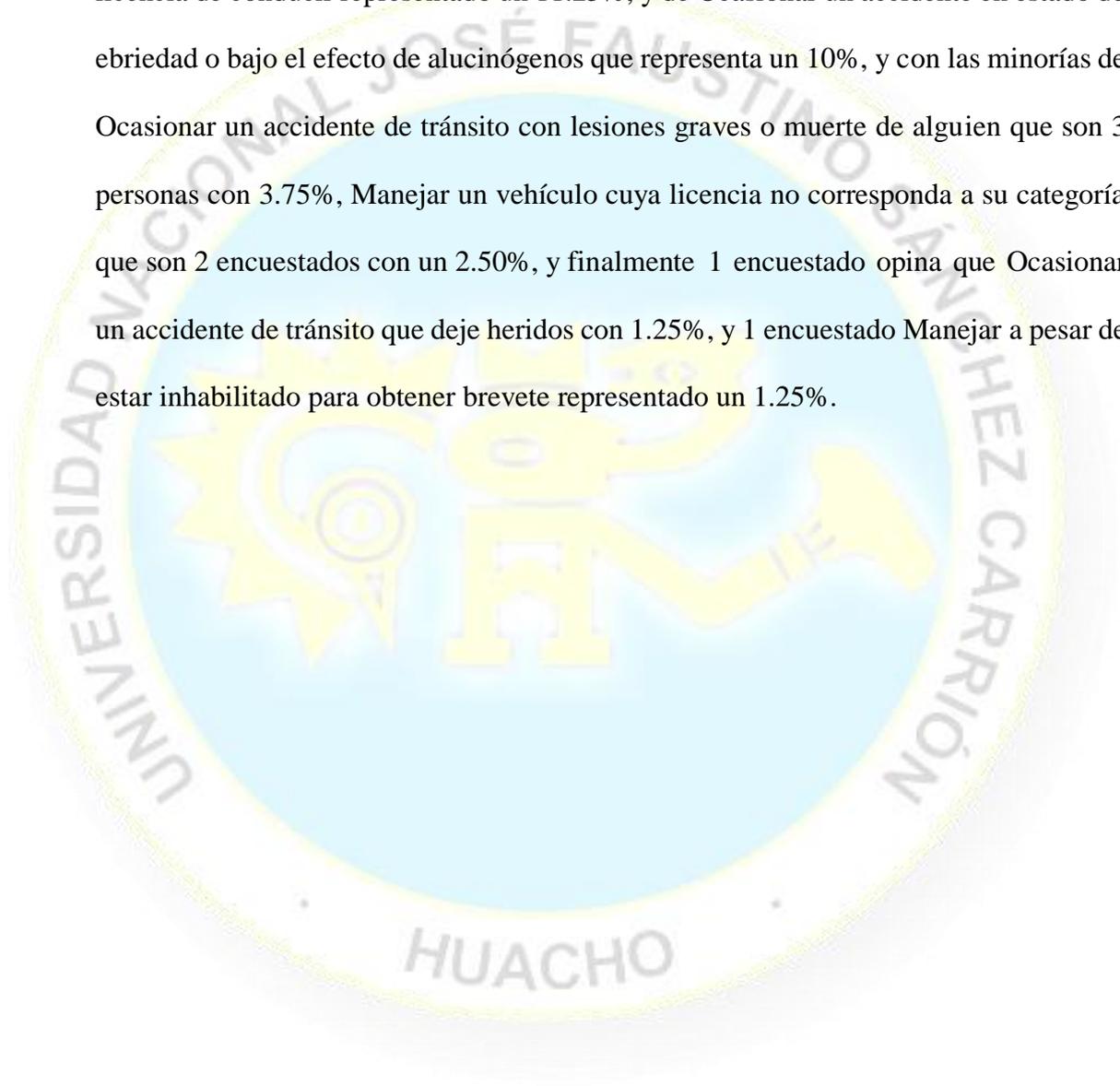
Gráfico N°15: Opinión en infracciones de mayor incidencia



Fuente: Aplicación de encuestas
Elaboración: Nilva Prieto Flores

Interpretación:

En el presente gráfico podemos notar que la gran mayoría, que son 56 encuestados opinan que Manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas es la infracción de mayor incidencia representando un 70%, seguido de 9 que opinan que manejar sin licencia de conducir representado un 11.25%, y de Ocasionar un accidente en estado de ebriedad o bajo el efecto de alucinógenos que representa un 10%, y con las minorías de Ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte de alguien que son 3 personas con 3.75%, Manejar un vehículo cuya licencia no corresponda a su categoría que son 2 encuestados con un 2.50%, y finalmente 1 encuestado opina que Ocasionar un accidente de tránsito que deje heridos con 1.25%, y 1 encuestado Manejar a pesar de estar inhabilitado para obtener brevete representado un 1.25%.



CAPITULO V

DISCUSIÓN DE LA HIPÓTESIS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Discusión

5.1.1. Discusión de Variables

5.1.1.1. Variable independiente

X= “Obtención y Emisión de licencias de conducir en la provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018”

De los resultados obtenidos se muestra que el 39% de los encuestados obtuvo su licencia para conducir en la provincia de Lima siendo estos la mayoría, de los cuales el 42% lo obtuvo el 2018, así mismo el 72% considera que los pasos actuales para la obtención y emisión de su licencia de conducir son factibles, de ello deducimos que es importante un centro de evaluación en la provincia de Huaura, siendo más que el mismo permitirá según la Exposición de Motivos del Decreto Supremo 040 – 2008 – MTC: “La profesionalización del conductor en la prestación de los servicios de transporte terrestre, con la participación de instituciones u organismos especializados en la instrucción de conductores; así como el control psicosomático del conductor mediante los exámenes pertinentes, garantizando de esta forma la seguridad de las personas, de la propiedad y la legitimidad de las licencias de conducir”.

5.1.1.2. Variable dependiente

Y=Infracciones al Reglamento de Tránsito

Y1 = Infracción al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia.

Y2 = Beneficio a la población en general

De acuerdo a los resultados obtenidos se encontró que la infracción de mayor incidencia es el Manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas representado por un 70% de los encuestados y que los beneficios a la población general serían: la reducción de las infracciones al reglamento de tránsito un mayor cumplimiento al reglamento de tránsito, mayor respeto al peatón y la reducción de accidentes de tránsito. Dicho objetivo, se logra según normativa con las evaluaciones y las revalidaciones, además de con el Régimen de Rehabilitación de Conductores Infractores al Reglamento Nacional de Tránsito, que según la Exposición de Motivos del Decreto Supremo 040 – 2008 – MTC en su artículo 84 menciona lo siguiente: “Los conductores que hayan sido sancionados por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito con suspensión de la licencia de conducir o inhabilitación temporal para obtener nueva licencia, podrán solicitar la conversión de los períodos de suspensión o inhabilitación temporal en jornadas de reforzamiento en valores ciudadanos y seguridad vial y/o jornadas de trabajo comunitario en seguridad y educación vial”. Garantizando de esa forma el beneficio a la población al reducir las infracciones de tránsito de mayor incidencia.

5.1.2. Discusión de la hipótesis

5.1.2.1. Hipótesis general

En el presente estudio nuestra hipótesis general hacía mención que el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir reduciría las infracciones al Reglamento de Tránsito de forma muy significativa. Sin embargo de acuerdo a los resultados obtenidos se observó que solo el 16.25% opina que se lograría este resultado, otro 16.25% menciona que se lograría la reducción de accidentes de tránsito, pero son un 53.75% de encuestados que opinan que el funcionamiento de un centro de evaluación si se relacionaría con la reducción de las infracciones al reglamento de tránsito pero a la vez también con la reducción de accidentes de tránsito, con el mayor cumplimiento al reglamento y mayor respeto al peatón. Al aplicarse la normativa, se lograría dichos fines, como se mencionó anteriormente mediante la profesionalización del conductor en la prestación de los servicios de transporte terrestre, con la participación de instituciones u organismos especializados en la instrucción de conductores; así como el control psicosomático del conductor mediante los exámenes pertinentes, garantizando de esta forma la seguridad de las personas, de la propiedad y la legitimidad de las licencias de conducir.

5.1.2.2. Hipótesis específicas

Conforme al planteamiento de las hipótesis específicas donde se hacía mención que el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir reduciría determinante las

infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia Huaura 2016-2018 se tiene que las infracciones de tránsito de mayor incidencia son manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas representado por un 70% seguido de la infracción de manejar sin licencia de conducir representado por un 11.25% y de acuerdo a la pregunta ¿Cree usted que, al dar un examen de reglas de tránsito, disminuirían las infracciones que se estipulan en el reglamento de tránsito? Un 83.75% contestó que sí, es decir la gran mayoría considera que al dar un examen de reglas de tránsito por el centro de evaluación reduciría en gran manera las infracciones al reglamento de tránsito esto debido a que al dar aquel examen los conductores se prepararían y estarían mejor informados. Esto está en concordancia con la Exposición de Motivos de la ley, donde se menciona que existen tres exámenes, donde: a) Habilidad para conducir que tendrá un puntaje equivalente al 40% del total de la evaluación. b) Habilidad para estacionar que tendrá un puntaje equivalente al 20% del total de la evaluación y c) Aplicación del Reglamento Nacional de Tránsito mientras conduce que tendrá un puntaje equivalente al 40% del total de la evaluación. Dichas evaluaciones garantizan la profesionalización del Conductor y de esa manera el cumplimiento de la hipótesis.

Así mismo respecto a la segunda hipótesis específicas la población si se beneficiaría con el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir al reducir las infracciones al Reglamento de Tránsito representado por un 16.25%. y un 53.75% indica que otros beneficios serían la reducción de accidentes de tránsito, mayor respeto al peatón y un cumplimiento al reglamento de tránsito. Todo esto

muestra que si sería muy beneficioso la existencia de un centro de evaluación en la provincia de Huaura, y que esto estaría en concordancia con uno de los objetivos de la Ley de emisión de licencias de conducir, que es garantizar la seguridad vial mediante valores ciudadanos y seguridad vial y/o jornadas de trabajo comunitario en seguridad y educación vial conforme a la Exposición de Motivos del Decreto Supremo 040 – 2008 – MTC en su artículo 84.

5.2. Conclusiones

Primero .- En los últimos años en el Perú, el 70% de los accidentes de tránsito han sido causado por fallas humanas, hecho que pone de relieve la importancia de la regulación del factor humano en la conducción y que es el sistema de emisión de licencias de conducir regulado por Ley, quien juega un rol importante en la seguridad vial debido a que regula los requisitos, el proceso y la participación de las entidades involucradas en la obtención de una licencia de conducir tal como son los centros de evaluación quienes conforme al nuevo reglamento deben tener una adecuada formación, evaluación médica y psicológica así como la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción, de esa manera la aplicación de la normativa logra reducir la informalidad que existe en la emisión y obtención de licencias de conducir lo cual incide en las infracciones de tránsito.

Segundo Las funciones y actividades de un centro de evaluación normado por Ley en la Provincia de Huaura es de vital importancia dado que influye de forma directa en la reducción de las infracciones de tránsito, como el manejar ebrio o bajo sustancias alucinógenas, manejar sin licencia de conducir, ocasionar un accidente en estado de ebriedad o bajo el efecto de un alucinógeno.

Tercero Las personas entrevistadas declaran que al existir un ente como los centros de evaluación se reduciría las infracciones de tránsito de mayor incidencia que según la encuesta vendría a ser: manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas. Esto debido a que en los centros de evaluación logran según Ley un mayor control y regulación al momento de la emisión de licencias de conducir. Al mismo tiempo que estos centros realizan talleres como “cambiamos de actitud” que se dan por norma donde se imparten las charlas de conocimientos referidos a la conducción responsable y técnicas de manejo defensivo, enfatizando en estrategias básicas para evitar choques entre vehículos, este taller es un requisito indispensable para la revalidación y recategorización de una licencia de otra conducir en todas sus categorías, asimismo está dirigido a conductores infractores que tendrán como condición asistir a este curso para el levantamiento de la suspensión.

Cuarto Estos centros de evaluación para la emisión de licencias de conducir brindarán ventajas que afectan directamente a la población como la reducción de los accidentes de tránsito, cumplimiento de las reglas de tránsito, mayor respeto al peatón, ahorro del factor tiempo y económico a los conductores de la provincia de Huaura. Llegando a la conclusión, que la norma es del todo beneficiosa para la población, y que es de vital importancia en su aplicación en nuestra provincia.

5.3. Recomendaciones

Articular los esfuerzos interinstitucionales que están orientados a promover una cultura de respeto hacia las normas de tránsito, como la concientización a los conductores y peatones sobre la importancia de la seguridad vial, mediante los centros de evaluación en cumplimiento de la normativa que regula.

Se recomienda el funcionamiento al 100% de un centro de evaluación en la provincia de Huaura, en razón del cumplimiento de la Ley y del beneficio en la población

al estar directamente relacionado con las infracciones de tránsito, y con la eficiencia en el trámite.

Dado que los índices de accidentes de tránsito cada día son más altos se sugiere que estos centros de evaluación realicen los talleres cambiemos de actitud regulado por Ley y con más continuidad y no solo dirigido a los conductores que se encuentran tramitando su licencia o a los conductores infractores, sino también a toda la población en general pues la cultura vial debe ser practicada por todos los ciudadanos con el mismo grado de responsabilidad.

Dado que la mejora constante de los niveles de seguridad es una de las prioridades del Estado, que fundamenta su razón de ser en la provisión de orden y seguridad, tanto a las personas como al territorio que comprende, se debe incentivar el proceso de emisión de licencias de conducir de forma directa en la Provincia de Huaura, y que permita la amplia aplicación de la Ley en nuestra jurisdicción.

CAPÍTULO VI

FUENTES DE INFORMACIÓN

6.1. Fuentes documentales.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL PERÚ (1993). Lima. Perú.

DECRETO LEGISLATIVO 1161, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Salud. Lima. Perú.

DECRETO SUPREMO N° 007-2016-MTC - Aprueba el reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir y modifica el texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito - código de tránsito, aprobado por decreto supremo N° 016-2009-MTC y el reglamento nacional de administración de transporte, aprobado por decreto supremo N° 017-2009-MTC. 23 de junio del 2016 – Lima. Perú.

LEY N° 27181, Ley general de transporte y tránsito terrestre. Lima. Perú.

LEY N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores. Lima. Perú.

LEY N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Lima. Perú.

MANUAL DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES – MOF 2014 de la DIRETSEVI.

6.2. Fuentes bibliográficas.

- CABALLERO, A. R. (2011). *Metodología integral innovadora para planes y tesis*. Lima Perú.
- DAMMERT, L. (2010). *Crimen e Inseguridad: Indicadores para las Américas*. Santiago: FLACSO-Chile/Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
- GARLAND, E. H. (2014). *Abogacía de la competencia en el mercado de servicio de examen práctico de manejo en la Región*. Lima. Perú.
- GOMERO, G. (1997). *Métodos de investigación científica: enfoque moderno*. Fakvi Ed. Lima.
- HERNANDEZ, R. (2003) *Metodología de la investigación*. McGraw Hill. México.
- MANDUJANO, L. L. (2010). *Formulación de tesis*. Huancayo.
- MAURICE, P. (1998). *Seguridad y promoción de la seguridad: Aspectos conceptuales y operacionales*. Centre collaborateur OMS du Québec pour la promotion de la sécurité et la prévention des traumatismes. Québec, Canadá.
- NAZIF, J.y otros (2006). *Instrumento para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina. El índice de seguridad del tránsito*. Serie N° 115 Recursos naturales e infraestructura. Santiago de Chile: CONASET – CEPAL.
- OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE LA SEGURIDAD VIAL – OISEVI (2012). *Estatuto del Observatorio de la Seguridad Vial*. Bogotá, Colombia.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra, Suiza.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2010). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Ginebra, Suiza.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD – OMS (2013). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*. Ginebra, Suiza.

PORTOCARRERO, F. (2003). *Políticas sociales en el Perú: nuevos aportes*. Lima: Editorial Universidad del Pacífico.

PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO - PNUD (2013). *Informe sobre Desarrollo Humano*. Canadá, PNUD.

ZORRILLA, S. A. & TORRES M.X. (2013). *Guía Para Elaborar la Tesis*. N.S.E.

6.3. Fuentes hemerográficas.

PAJUELO, L. R. (2016) *El impacto del nuevo reglamento de licencias de conducir en la competencia, ¿beneficiará la competencia?*. Tesis para optar el título de Abogado. Lima, Perú.

YACTAYO, Y. Z. (2015) *Centro integral de capacitación y formación de Conductores vehiculares, para impulsar una cultura de tránsito en la ciudad de Tacna*. Tesis para optar el título de Abogado. Tacna, Perú.

COMISIÓN DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA (2014) *Abogacía de la competencia en el mercado de servicio de examen práctico de manejo en la región Lima*. Perú.

6.4. Fuentes electrónicas.

ACERO, H.V. & CONCHA-EASTMAN, A. (2004). *La seguridad vial como un problema de política pública*. Organización Panamericana de la Salud. Consultado en internet, en la página <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd63/acerovelasquez.pdf>, el día 23 de agosto 2014.

LEMIEUX (1995). *Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis.*

Consultado en internet, en la página http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext, el día 13 de setiembre 2014.

HINTZE, J. (2006). *¿Es posible medir el valor público?*, en *Biblioteca Virtual TOP sobre Gestión Pública*. Consultado en internet, en la página www.top.org.ar/publicac.htm, el día 09 de octubre 2014.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES. Consultado En: http://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/marco_normativo/reglamentos.html

SUBIRATS, J. & otros (2008). *Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis. Centro de Investigación y Docencia Económicas, División de Administración Pública. México Distrito Federal.* Consultado en internet, en la pág. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext, el día 10 agosto 2014.

THOENIG Y MÉNY & LEMIEUX (2008). *En Análisis y gestión de políticas públicas: Las claves para el análisis.* Consultado en internet, en la página http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S1405-10792009000200007&script=sci_arttext, el día 25 de agosto 2014.

SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA – SAT - https://www.sat.gob.pe/WebSiteV8/Modulos/contenidos/mult_Papeletas_ti_rntv2.aspx

AMÉRICA NOTICIAS – (2017) - <https://www.americatv.com.pe/noticias/util-e-interesante/10-multas-transito-mas-graves-infracciones-peru-n281131>



ANEXO 01: Matriz De Consistencia

“IMPORTANCIA DE LOS CENTROS DE EVALUACION PARA LA OBTENCION Y EMISION DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN LA PROVINCIA DE HUAURA DE CONFORMIDAD AL NUEVO REGLAMENTO 2016-2018”				
PROBLEMA	OBJETIVOS	JUSTIFICACIÓN	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES
<p>PROBLEMA GENERAL ¿De qué forma se relaciona el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018</p>	<p>OBJETIVO GENERAL Identificar cómo se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018</p>	<p>En conformidad al nuevo reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir se ha dispuesto lo siguiente en su artículo 76: Los Gobiernos Regionales son los únicos responsables de la evaluación de conocimientos y habilidades en la conducción a los postulantes interesados en obtener una Licencia de Conducir. <i>Las evaluaciones de conocimientos y habilidades en la conducción serán realizadas únicamente por los Centros de Evaluación a cargo de las dependencias regionales con competencias en transporte.</i></p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL El funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir reduciría las infracciones al Reglamento de Tránsito de forma muy significativa. Huaura 2016-2018</p>	<p>X= Obtención y Emisión de licencias de conducir en la provincia de Huaura de conformidad al nuevo reglamento 2016-2018 Y= Infracciones al reglamento de tránsito</p>
<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS ¿De qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia? Huaura 2016-2018?</p> <p>¿Cómo beneficiaría a la población el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito? Huaura 2016-2018</p>	<p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS Determinar de qué forma se relacionaría el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia Huaura 2016-2018</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conocer cómo la población se beneficiaría con el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir con las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018 	<p>En tal sentido se desea realizar esta investigación a fin de poder determinar cuán importe son los centros de evaluación en el proceso para la obtención y emisión de licencias de conducir y su relación con las infracciones al reglamento de tránsito. También busca concientizar a los conductores sobre la importancia de los centros de evaluación y su impacto en la ciudadanía.</p>	<p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS El funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir reduciría determinante las infracciones al Reglamento de Tránsito de mayor incidencia Huaura 2016-2018 La población se beneficiaría con el funcionamiento de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir al reducir las infracciones al Reglamento de Tránsito. Huaura 2016-2018</p>	<p>METODOLOGIA Aplicada. Descriptivo. Correlacional TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS: Entrevistas. Encuestas. Observación directa. Análisis de información</p>

ANEXO 02: Cuestionario



UNIVERSIDAD NACIONAL “JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN”

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

La información que nos proporcione será de mucha importancia en la Tesis a mi cargo para la obtención del título de abogado en esta casa de estudios.

1. ¿Dónde obtuvo su licencia de conducir? marque con un (x)

Lima	Callao	Huaura	Otros

2. ¿En qué año obtuvo usted su última licencia de conducir?

2016	2017	2018	Ninguno

3. ¿Conoce usted el nuevo reglamento para la obtención y emisión de licencias de conducir que entró en vigencia el 23 de julio del 2016?

- a) Si
- b) No

4. ¿Conoce Ud. sobre los centros de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir?

- a) Si
- b) No

5. ¿Considera Ud. importante que exista un centro de evaluación en la provincia de Huaura, califique su importancia de 1 al 5?

- a) Si

b) No

6. ¿Considera factible los pasos actuales para la obtención y emisión de licencias de conducir?

a) Si

b) No

7. ¿Está usted de acuerdo con los centros de evaluación en Lima?

a) Si

b) No

8. ¿Estás de acuerdo con ir a otra provincia para la obtención y la emisión de su licencia de conducir?

a) Si

b) No

9. ¿Qué beneficios obtendrían con la existencia de un centro de evaluación en la Provincia de Huaura?

a) Económicos

b) Factor tiempo

c) Ambos

d) Ninguno

10. ¿Como cree usted que se beneficiaría la población con la existencia de un centro de evaluación para la obtención y emisión de licencias de conducir?

a) Reducción de las infracciones al reglamento de tránsito.

b) Mayor cumplimiento al reglamento de tránsito

c) Mayor respeto al peatón

d) Reducción de accidentes de tránsito

e) todas

11. ¿Conoce usted cuales son las infracciones del reglamento de tránsito?

- a) Si
- b) No

12. ¿Cree usted que, al dar un examen de reglas de tránsito, disminuirían las infracciones que se estipulan en el reglamento de tránsito?

- a) Si
- b) No

13. ¿Según su opinión cuál de estas alternativas serían las infracciones de tránsito de mayor incidencia? Marque solo una opción.

- a) Manejar ebrio o bajo el efecto de sustancias alucinógenas
- b) Ocasionar un accidente de tránsito con lesiones graves o muerte de alguien
- c) Ocasionar un accidente de tránsito que deje heridos
- d) Manejar a pesar de estar inhabilitado para obtener brevete
- e) Manejar un vehículo cuya licencia no corresponda a su categoría
- f) Ocasionar un accidente en estado de ebriedad o bajo el efecto de alucinógenos
- g) Manejar sin licencia de conducir.

Gracias.