



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO DE:

Doctor en Derecho

AUTOR:

Mgtr Javier Martin Mendo Mechan

ASESOR:

Dr. Rodolfo Fernando Talledo Reyes

SECCIÓN

Derecho

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Derecho constitucional

PERÚ – 2018



DICTAMEN DE LA SUSTENTACIÓN DE TESIS

EL / LA MAESTRO (A): **MENDO MECHAN JAVIER MARTIN**

Para obtener el Grado Académico de *Doctor en Derecho*, ha sustentado la tesis titulada:

EL REGLAMENTO NACIONAL DEL SISTEMA DE EMISIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR EN EL CONTROL DE LAS EVALUACIONES A LOS CONDUCTORES, Y SU CONTRIBUCIÓN CONTRA LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA, 2017

Fecha: 9 de agosto de 2018

Hora: 2:00 p.m.

JURADOS:

PRESIDENTE: Dra. Yda Rosa Cabrera Cueto

Firma:

SECRETARIO: Dra. Yolanda Soria Pérez

Firma:

VOCAL: Dr. Rodolfo Fernando Talledo Reyes

Firma:

El Jurado evaluador emitió el dictamen de:

..... *Aprobar por mayoría*

Habiendo encontrado las siguientes observaciones en la defensa de la tesis:

.....
.....
.....
.....

Recomendaciones sobre el documento de la tesis:

- *Redacción con normas APA*
- *Definir las dimensiones del reglamento con fundamento técnico*

Nota: El tesista tiene un plazo máximo de seis meses, contabilizados desde el día siguiente a la sustentación, para presentar la tesis habiendo incorporado las recomendaciones formuladas por el jurado evaluador.

Dedicatoria

A mis padres, por haberme dado la vida y los valores que tengo en mi ser, a mi esposa por ser mi compañera de toda mi vida y por darme su constante e invaluable apoyo para ser un profesional con altos valores en nuestra sociedad y en mi trabajo como docente y abogado, a mis queridas hijas que son mi aliciente y motor para seguir adelante.

Agradecimiento

A la Universidad Privada César Vallejos por haberme albergado en su aulas durante los años de estudio, a las diferentes autoridades, por haberme guiado de una u otra manera en los trámites, a los catedráticos, quienes con sus enseñanzas me permitieron lograr mis objetivos y de una manera especial a mi asesor personal, por ser fuente de inspiración el mismo que con sus enseñanzas me condujo con éxito en el presente estudio

Resolución de Vicerrectorado Académico N° 00011- 2017-UCV-VA

Lima, 21 de Abril de 2017

Declaración de autenticidad

Yo, Javier Martin Mendo Mechan, estudiante de la Escuela de Posgrado, de la Universidad César Vallejos, sede/filial Lima Norte; declaro que el trabajo académico titulado *El reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de la evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017*, presentando en 144 folios para la obtención del grado académico de Doctor en Derecho es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda la cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo estipulado por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completo ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Lima, junio 2017

Presentación

Señores miembros del jurado:

El estudio ofrece un análisis comparativo de la eficacia del nuevo reglamento de tránsito con el reglamento anterior en la investigación titulada “*El reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017*”; su objetivo fue establecer su eficacia en el control de la evaluaciones para obtener una licencia de conducir y su propósito fue contribuir con la disminución de los accidentes de tránsito.

En el primer capítulo, se analizó la realidad problemática, lo que permitió una visión panorámica de las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito, asimismo se presentó teorías abordando el tema, en el segundo capítulo se detallan los aspectos metodológicos tales como diseño de investigación, variables, operacionalización, población y muestra, técnicas e instrumentos así como en el tercer capítulo se presentó el análisis de los resultados y la validación de las hipótesis. En capítulos posteriores se presentó las conclusiones, recomendaciones empleadas la propuesta y la bibliografía consultada.

Señores miembros del jurado, espero que esta investigación sea evaluada en cumplimiento del Reglamento de la Universidad César Vallejos y que el presente esfuerzo sirva de base para futuras investigaciones que contribuyan al desarrollo de nuestra ciudad, mejorando y dando alternativas de solución a este problema tan álgido de cada día que son los accidentes de tránsito.

Índice

	pag
Carátula	i
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
Índice de tablas	ix
Índice de figuras	xi
Resumen	xiii
Abstract	xiv
Resumo	xv
I. Introducción	16
1.1 Realidad problemática	17
1.2 Trabajos previos	19
1.3 Teorías relacionadas al tema	26
1.4 Formulación del problema	96
1.5 Justificación del estudio	97
1.6 Hipótesis	98
1.7 Objetivos	99
II. Método	101
2.1 Diseño de investigación	102
2.2 Variables operacionalización	104
2.3 Población y muestra	107
2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	108 108
2.5 Métodos de análisis de datos	109
2.6 Aspectos éticos	111
III. Resultados	112
IV. Discusión	130
V. Conclusiones	144
VI. Recomendaciones	147
VII. Propuesta	
VIII. Referencias	

Anexos

Anexo 1. Matriz de consistencia

Anexo 2. Instrumentos

Anexo 3. Certificado de los instrumentos

Anexo 5. Artículo empastado

Índice de tablas

Tabla 1	Accidentes de tránsito	17
Tabla 2	Víctimas de accidentes de tránsito con heridos en Lima 2011-2016.	71
Tabla 3	Víctimas de accidentes de tránsito con muertos en Lima	72
Tabla 4	Operacionalización del reglamento nacional de emisión de licencias de conducir	97
Tabla 5	Operacionalización del control sobre el proceso de evaluación a los postulantes.	98
Tabla 6	Muestra de frecuencia de conductores de la escuela conduce seguro, Lima 2017	100
Tabla 7	Prueba de kolgomorov-sminov de evaluaciones de los postulantes/conductores de la escuela conduce seguro, Lima, 2016	102
Tabla 8	Análisis comparativo de estadístico obtenido entre el reglamento D.S. N° 040-2008-MTC y el reglamento D.S. N°007-2016-MTC	105
Tabla 9	Análisis comparativo de estadístico obtenido entre las evaluaciones de reglas de tránsito con el D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC	106
Tabla 10	Análisis comparativo de estadístico obtenido entre las evaluaciones de mecánica con el D.S. N° 040-2008-MTC y el D.S. N° 007-2016-MTC	107
Tabla 11	Análisis comparativo de estadístico obtenido entre las evaluaciones de manejo con el D.S. N° 040-2008-MTC y el D.S. N° 007-2016-MTC	108
Tabla 12	Análisis comparativo de estadístico obtenido entre los accidentes de tránsito con el D.S. N° 040-2008-MTC y el D.S. N° 007-2016-MTC	114

Tabla 13	Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestres y el reglamento de emisión de licencias de conducir	112
Tabla 14	Cuadros estadísticos de prueba de wilcoxon entre el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestres y el reglamento de emisión de licencias de conducir	112
Tabla 15	Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre las evaluaciones de reglas de tránsito D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	114
Tabla 16	Cuadros estadísticos de prueba de wilcoxon entre las evaluaciones de reglas de tránsito D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	114
Tabla 17	Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre la evaluación de mecánica D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	116
Tabla 18	Cuadros estadísticos de prueba de wilcoxon entre la evaluación de mecánica D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	116
Tabla 19	Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre la evaluación de manejo D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	118
Tabla 20	Cuadros estadísticos de prueba de wilcoxon entre la evaluación de manejo D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	118
Tabla 21	Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre los accidentes cometidos con el D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC	120
Tabla 22	Cuadros estadísticos de prueba de wilcoxon entre los accidentes cometidos con el D.S. N° 007-2016-MTC y D.S.	120

Índice de figuras

Figura 1	Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	27
Figura 2	Autoridades competentes en materia de transporte urbano	27
Figura 3	Reglamentos nacionales de licencias de conducir	34
Figura 4	Anverso de licencia de conducir	35
Figura 5	Reverso de licencia de conducir	36
Figura 6	Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría I, Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	37
Figura 7	Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría II-a, Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	38
Figura 8	Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría II-b, Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	39
Figura 9	Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría III-a según Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	40
Figura 10	Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría III-b según Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	41
Figura 11	Requisitos para obtención de licencia de conducir de la categoría III-c, Decreto Supremo N° 040-2008-MTC	41
Figura 12	Modelo de certificados médicos de evaluación psicossomática	43
Figura 13	Modelo de certificado de profesionalización del conductor	44
Figura 14	Resultado de los exámenes de reglas de tránsito, mecánica básica y manejo	46
Figura 15	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría I, Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	47
Figura 16	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría II-a con Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	48
Figura 17	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría II-b, Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	50
Figura 18	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-a, Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	51
Figura 19	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-b, Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	53
Figura 20	Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-c con Decreto Supremo N° 007-2016-MTC	54
Figura 21	Modelo de certificado médico de profesionalización del conductor, D.S. N° 007-2016-MTC	58
Figura 22	Modelo de certificado de capacitación del conductor, D.S. N° 007-2016-MTC	59
Figura 23	Resultados de los exámenes de capacitación	60
Figura 24	Principios de seguridad vial	65
Figura 25	Normas de la seguridad vial	65
Figura 26	Actividades de la seguridad vial	66
Figura 27	Educación vial	68
Figura 28	Fases de los accidentes de tránsito	70

Figura 29	Fases de la teoría evolutiva	74
Figura 30	Accidentes de tránsito 2005-2016	74
Figura 31	Accidentes de tránsito por exceso de velocidad	75
Figura 32	Accidente de tránsito por imprudencia	76
Figura 33	Accidente de tránsito por ebriedad	76
Figura 34	Accidente de tránsito por falla mecánica	77
Figura 35	Accidente de tránsito por imprudencia del pasajero	77
Figura 36	Accidente de tránsito por estado de las pistas	78
Figura 37	Accidente de tránsito por malas señales	78
Figura 38	Accidente de tránsito por exceso de carga	79
Figura 39	Accidente de tránsito por falla de luces	79
Figura 40	Accidente de tránsito por somnolencia	80
Figura 41	Accidente de tránsito por alcance	80
Figura 42	Accidente de tránsito por invasión de carril contrario	81
Figura 43	Accidente de tránsito por mal estacionamiento	81
Figura 44	Accidente de tránsito por despiste	82
Figura 45	Accidente de tránsito por falta de control policial	82
Figura 46	Accidente de tránsito por el clima	83
Figura 47	Accidente de tránsito por cruzar por zonas inadecuadas	83
Figura 48	Accidente de tránsito por adelantamiento	84
Figura 49	Accidente de tránsito por desobedecer las señales de tránsito	84
Figura 50	Análisis comparativo entre reglamento D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC	106
Figura 51	Análisis grafico de los resultado de la evaluación de reglas de tránsito mediante el D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC	107
Figura 52	Análisis grafico de las evaluaciones de mecánica básica mediante el D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC	108
Figura 53	Análisis grafico de las evaluaciones de manejo mediante el D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC	109
Figura 54	Análisis grafico de los accidente de tránsito mediante el D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.	110
Figura 55	Accidentes de tránsito	110

Resumen

El objetivo de la investigación fue determinar la eficacia o el grado de control que se ejerce en las evaluaciones para obtener licencias de conducir al amparo del nuevo reglamento nacional es mayor al ejercido por el reglamento anterior; asimismo, el estudio permitirá conocer su contribución en la reducción de los accidentes de tránsito.

Se desarrolló como un estudio de tipo básico sustantivo y ex post-facto, bajo un diseño no experimental y mediante un método deductivo, en una población indefinida, de la que se tomó una muestra intencionada de 200 conductores que, obtuvieron, revalidaron o recategorizaron sus licencias de conducir con el reglamento anterior aprobado mediante D.S. N° 040-2008-MTC y aquellos que realizaron los citados trámites con el nuevo reglamento aprobado mediante D.S.N°007-2016-MTC, en la escuela de conducir *Conduce Seguro*, recogándose de ella datos de las evaluaciones tomadas con ambos reglamentos, del récord de conductores y del número de accidentes de tránsito de los que fueron responsables.

Se halló que el nivel de conocimientos de las reglas de tránsito, mecánica y manejo fue significativo con el nuevo reglamento; asimismo, su responsabilidad en los accidentes de tránsito disminuyó en 29% con respecto al período anterior a la última revalidación o recategorización de sus licencias.

Palabras claves: *Reglamento, accidentes de tránsito, metodología*

Abstract

The objective of the investigation was to determine if the degree of control exercised in the evaluations to obtain driver's licenses under the new national regulation is greater than that exercised by the previous regulation; Likewise, the study will allow to know its contribution in the reduction of traffic accidents.

It was developed as a substantive and ex post-facto basic study, under a non-experimental design and through a deductive method, in an indefinite population, from which an intentional sample of 200 drivers who obtained or revalidated their licenses was taken. drive with the previous regulation DS N ° 040-2008-MTC and that they were revalidated with the new approved regulation DSN ° 007-2016-MTC, in the driving school conduce, collecting from it data of the evaluations taken with both regulations, the record of drivers and the number of traffic accidents for which they were responsible.

It was found that the level of knowledge of the rules of traffic, mechanics and management was significant with the new regulation; likewise, their responsibility in traffic accidents decreased by 29% with respect to the period prior to the last revalidation or recategorization of their licens

Keywords: Regulation, Traffic accidents, Methodology

Resumo

O objetivo da investigação foi determinar se o grau de controle exercido nas avaliações para obter licenças de condução ao abrigo do novo regulamento nacional é maior do que o exercido pelo regulamento anterior; Da mesma forma, o estudo permitirá conhecer sua contribuição na redução de acidentes de trânsito.

Se desenvolveu como um estudo de tipo básico e substantivo e ex pós-fato, sob um projeto sem experimentação e através de um método dedutivo, em uma população indefinida, de uma série de pesquisas diretas de 200 diretrizes, obtuve o revalidaron sus licencias de conducir com o reglamento anterior DS N ° 040-2008-MTC e que revalidar com o novo reglamento aprovado DSN ° 007-2016-MTC, na escola de condução drive safe, reconhecido em sua análise das tomadas de decisão, ambos Recorde de comandos e del número de accidentes de tránsito de que são responsáveis.

Verificou-se que o nível de conhecimento das regras de tráfego, mecânica e gestão era significativo com o novo regulamento; Da mesma forma, sua responsabilidade em acidentes de trânsito diminuiu 29% em relação ao período anterior à última revalidação ou descategorização de suas licenças.

Palavras-chave: Regulação, acidentes de trânsito, metodologia

I. Introducción

1.1 Realidad problemática

Los accidentes de tránsito en el país se producen por diferentes causas entre las cuales figuran: los despistes por el exceso de velocidad, el no uso de los puentes peatonales, la imprudencia del peatón, el vaciado de frenos, el estado étílico de los conductores, el mal tiempo que se produce en algunas estaciones, la poca o escasa señalización en las vías públicas, el deficiente mantenimiento de vías; muchas de éstas circunstancias son como consecuencia del otorgamiento de licencias de conducir a personas que no poseen las aptitudes psicosomáticas requeridas y algunas a las que se les otorga licencias de mayor categoría sin que tengan la experiencia necesaria.

La Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones elaboró un reporte de las estadísticas de accidentes producidos entre el 2005 y el 2014, a partir de la fuente de la Dirección de Estadísticas de la Policía Nacional del Perú, que permite apreciar la magnitud del problema:

Tabla 1

Número de accidentes de tránsito, 2005-2014

Red	Número de accidentes de tránsito/año									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Red vial urbana	73867	76246	78055	83525	84079	81563	82198	92863	100286	98770
Red vial no urbana	1145	1594	1917	1812	1947	2090	2297	2060	2476	2334

Policía Nacional del Perú –Dirección de Estadísticas y elaborada por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2016

Ante este incremento de accidentes, se hacía necesario tomar medidas para contrarrestarlos; una de ellas consistió en ejercer mayor control en la emisión de licencias de conducir mediante los reglamentos respectivos; de allí que el 18 de noviembre del año 2008, se aprobó mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y no Motorizados de Transporte Terrestre con el objetivo de regular las condiciones, requisitos y procedimientos para acceder a una licencia para conducir por las vías públicas terrestres a nivel nacional y su clasificación.

Este reglamento fue derogado como consecuencia del incremento de accidentes de tránsito, lo que llevó implícitamente a responsabilizar al accionar de los conductores por la ocurrencia de los accidentes; se sostiene que el reglamento del DS N° 040 -2008-MTC, presentaba serias deficiencias en las evaluaciones médicas, psicológicas, de los conocimientos de las reglas de tránsito y de las habilidades en la conducción de vehículos, de allí que en los considerandos del reglamento reemplazante se afirmaba que:

“El 23 de junio de 2016, se promulgó un nuevo reglamento de licencias, el mismo que señalaba que existen varias causas de los accidentes de tránsito siendo una de las principales el manejar en estado de ebriedad, junto con otros factores como el mal estado de las pistas, el clima, el uso indebido de celulares, imprudencia de los conductores, siendo 70% de las causas. Sin embargo, se deja entrever que no solo las causas señaladas podrían ser, lo que hace necesario que se emita un nuevo reglamento procurando disminuir los accidentes de tránsito. El citado reglamento señala que para obtener una adecuada licencia de conducir deben intervenir tres factores adecuadamente establecidos siendo regulados y supervisados por el propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dentro de los que se encuentran las Escuelas de enseñanza y manejo, los centros de evaluación psicosomática y los requisitos para obtener una licencia de conducir.” (Diario Oficial el Peruano, 2017, p. 590413)

Este nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir ha sufrido algunas variantes en cuanto a los requisitos para obtener licencias de conducir, en los requisitos para la autorización de la toma de exámenes psicosomáticos, para la toma de exámenes de manejos y para la toma de exámenes de conocimiento, se busca con este nuevo marco normativo que los conductores sean los de mejores aptitudes en el convencimiento que con ello se reducirán los accidentes de tránsito.

De no ser así, en el Perú los accidentes seguirán en aumento, nuevas familias se verán afectadas por ello creciendo incontrolablemente este problema social; se hace necesario unir esfuerzos y tomar decisiones en diferentes frentes, por un lado, insistir en educar en seguridad vial, por otro generar normas y reglamentos que se

encuentren a la altura de las circunstancias; el propósito es reducir los accidentes de tránsito en todo el territorio nacional y en especial en Lima Metropolitana.

El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir se encuentra elaborado de tal forma que las personas que obtengan, revaliden o recategorizen sus licencias de conducir deben cumplir escrupulosamente los requisitos para ello y de igual manera que las personas que evalúan en los exámenes respectivos cumplan la normatividad o el reglamentos vigente. Se asume que este último reglamento está mejor dotado para ejercer un mayor control que anteriores reglamentos, pero, esto aún se ha mantenido en un limbo teórico, que determina la necesidad de evaluar su eficacia en el control de la emisión de las licencias de conducir.

De allí, que en esta investigación se pretende realizar un análisis comparativo de la idoneidad de los conductores antes y después de la revalidación de sus licencias con el nuevo reglamento, así como también de los accidentes de tránsito en los que se hallan visto involucrados. En definitiva, se buscó comparar el control ejercido por el reglamento promulgado en el DS N° 040 -2008-MTC con el “nuevo control” que ejerce el reglamento promulgado en el DS N° 007-2016-MTC.

Se espera que el incremento del conocimiento de las reglas de tránsito se evidencie en la disminución de faltas al reglamento de tránsito, así como la idoneidad para la conducción de vehículos, se exprese en una menor responsabilidad en los accidentes de tránsito.

1.2 Trabajos previos

Nacionales:

Artica (2015) realizó un estudio denominado *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012-2013*, para obtener el grado en ciencias políticas y gobierno con mención en gestión pública y políticas públicas, realizado en la pontifice universidad católica del Perú, cuyo objetivo fue las establecer políticas públicas en materia de seguridad vial que generaron la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito en lima metropolitana en el

año 2012-2013, la investigación utilizó un diseño sistemático con técnicas apropiadas, con un enfoque cualitativo descriptivo explicativo, utilizó la entrevista semiestructurada, su muestra estuvo formada por funcionarios del estado, poder judicial, oficiales de la policía nacional, transportistas y víctimas de accidentes de tránsito, llegando a las siguientes conclusiones: uno de los problemas a enfrentar es el crecimiento de las tasas de accidentes de tránsito, el estado peruano se enfrenta a serios problemas en materia de prestación de atención integral a las víctimas de accidente de tránsito, con acciones estatales de carácter paliativos; no existen dispositivos legales en materia de seguridad vial en el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito, inexactitud de la información recogida para fines estadísticos.

Castillo (2013) realizó un estudio denominado *Análisis de seguridad vial en la nueva carretera costanera en el tramo Pueblo Nuevo de la ciudad de Ilo – fundición Southern Perú Copper Corporation*, para obtener el grado de ingeniero de higiene y seguridad industrial en la Universidad Nacional de Ingeniería, cuyo objetivo fue identificar los peligros y determinar los niveles de riesgo de Seguridad Vial en la nueva carretera Costanera en el tramo Pueblo nuevo Fundición, la investigación se realizó con un enfoque cuantitativo de nivel descriptivo, cuya población estaba formada por los vehículos que se desplazaban frecuentemente en la carretera costanera en el tramo pueblo nuevo –punta del Bombon, teniendo las siguientes conclusiones: Los riesgos en la evaluación inicial indican que el 64% representan riesgos bajos, el 32% riesgos moderados y solo el 4% riesgo altos, de los cuales la mayor parte de riesgos bajos están relacionados con el factor vías, mientras que los moderados con el factor ambiental y vehicular mientras que dos moderados y un alto relacionados con el factor humano; de la re-evaluación del riesgo encontramos que los riesgos finales son bajos y no representan pérdidas manifestadas en los accidentes de tránsito y situaciones de crisis; el factor vial: La carretera es el elemento de interacción con el conductor que está presente en todo momento y que predomina con riesgo bajo; los peligros por factor ambiental nieblas y precipitaciones representan riesgo moderado pero su presencia no es constante durante el año con lo cual los conductores se enfrentarían en pocas veces a estos tipos de peligros; para el análisis de riesgos por factor humano

se considera al conductor de otro vehículo que interactúa con el vehículo que manejamos y puede representar riesgo, pero esos mismos riesgos también deben ser identificados así.

Delgado (2013) realizó un estudio *denominado Mecanismo, atribuciones hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana*, realizado para obtener el grado en la pontificie universidad católica del Perú, cuyo objetivo fue explorar el vasto tema de la transgresión de las normas de tránsito en lima metropolitana desde los constructos de la atribución y actitudes, este estudio se realizó en la ciudad de Lima en el año 2013, teniendo una población constituida por 100 choferes matriculados en la escuelas de capacitación en el año 2013, además su muestra estaba constituida por 40 entrevistados, se utilizó una metodología cualitativa con una entrevistas semi-estructuradas a taxistas limeños en su propio escenario de trabajo, teniendo como resultados que los conductores de taxi son los más jóvenes, que trabajan más horas, que alquilan los carros, que tienen menos estudios son más propensos a reconocer comportamientos transgresores de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de auto beneficio y actitudes justificadoras, mientras que suelen elaborar atribuciones negativas y actitudes descalificadoras frente al comportamiento transgresor de otros infractores. Estos resultados nos sugieren hipótesis de trabajo para investigaciones futuras cuantitativas y mixtas en este tema.

Robles (2015) realizó el presente estudio denominado *Características de los accidentes de tránsito con mototaxi atendidos en el hospital San Juan de Lurigancho, Lima –Perú, durante el año 2015*, para obtener el grado en medicina humana, en la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, cuyo objetivo principal fue describir las características circunscritas a los accidentes de tránsito con mototaxi, atendidos en el Hospital San Juan de Lurigancho de enero a diciembre del 2015, la presente investigación utilizó un diseño cuantitativo, descriptivo, retrospectivo, señalando que la muestra y población de estudio son todos los accidentes de tránsito con mototaxi que hayan sido registrado en las historias clínicas del Hospital de San Juan de Lurigancho durante el periodo comprendido entre enero y diciembre del 2015, llegándose a la conclusión que existe una necesidad imperante de implementar medios más eficaces

para corregir los factores de riesgo asociado a accidentes de tránsito con mototaxi, ya sea a nivel legislativo, ambiental o social, la falta de accesorios de seguridad no constituye un delito en la actual normativa para el tránsito de vehículos menores y además el uso del cinturón de seguridad en los asientos de los pasajeros o el uso del casco por parte del chofer no es prioritario en la legislación actual, existe un amplio margen de infradiagnóstico en lo que respecta a los accidentes de tránsito en general, ya que en muchas ocasiones los implicados prefieren no acudir a un centro de salud; esto ocurre cuando las lesiones son leves o cuando la causalidad constituye un hecho punible.

Villacorta (2015) realizó el presente estudio denominado *Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la policía nacional del Perú*, con el objetivo de obtener el grado académico en la Pontificia Universidad Católica del Perú, cuyo principal objetivo fue desarrollar medidas coherentes para la reducción de los índices de accidentes de tránsito en el Perú, el presente estudio se realizó en la ciudad de Lima en el año 2015, teniendo como muestra a 10 informantes claves y las estadísticas tomadas de las diferentes instituciones como la Policía Nacional, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Consejo de Seguridad Vial, se utilizó la técnica de la entrevista semi-estructurada, teniendo como resultado que no existe una unidad policial que centralice la totalidad de la información de los accidentes de tránsito a nivel nacional para su posterior estudio y análisis, las comisarias no envían la información sobre los accidentes de tránsito, carencia de un instrumento técnico adecuado y software especializado para la recopilación y sistematización de la información de los accidentes de tránsito, carencia de especialización del personal policial a cargo de las investigaciones de accidentes de tránsito.

Internacionales

Andino (2017) realizó un estudio denominado *El estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito*, estudio llevado a cabo para la obtención del

título de abogado de los juzgados y tribunales de la república del Ecuador, teniendo como objetivo principal establecer de qué manera incide el estado de necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de tránsito, en el cantón Ambato, utilizó una metodología cuantitativa y a la vez cualitativa, utilizando un paradigma crítico propositivo, sometiéndose a la vez a un análisis estadístico; el trabajo de investigación propuesto se desarrolló a través encuestas a los conductores tanto profesionales como no profesionales y a los profesionales del derecho del Cantón Ambato, para luego utilizando la deducción inductiva y deductiva analizar e interpretar los resultados obtenidos, teniendo una muestra representativa de 196, teniendo como conclusiones que los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca del estado de necesidad y de las infracciones de tránsito causadas por el exceso de velocidad al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.

Bustos (2015) realizó un estudio denominado *Los controles operativos ejecutados por el Gobierno Autónomo Municipal de Loja y su impacto en la disminución de accidentes de tránsito*, realizado para obtener el grado de ingeniero en administración pública, cuyo objetivo fue determinar el impacto de los controles operativos ejecutados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja implementados para la disminución de accidentes de tránsito durante el año 2015, teniendo una población de 39468 y una muestra de 380 conductores; teniendo una metodología cuantitativa, de la misma manera el método analítico, su encuesta fue dirigida y aleatoria, teniendo como resultado que para la disminución de accidentes, la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial ejecuta controles inesperados o sorpresivos en lugares estratégicos en toda la ciudad, pero para la presente investigación serán considerados solo los que se realizan de manera constante en las vías de acceso en sectores como: El Plateado vía a la costa, Carigán vía a Cuenca, el Capulí vía a Malacatos y el Calvario vía a Zamora, llegando a la conclusión que los organismos del control de tránsito socializaron la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en la ciudad de Loja a la mayoría de peatones y conductores mediante las charlas de capacitación y campañas de difusión, obteniendo aprendizajes como prudencia al conducir y respeto a las leyes de tránsito.

Cesan (2012) realizó un estudio llamado *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de la Pampa en el periodo 2000-2004*, para obtener el grado en epidemiología, gestión y políticas de salud, en la Universidad Nacional de Lanus, cuyo objetivo general fue conocer el perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el periodo enero de 2000 a diciembre de 2004, teniendo las siguiente conclusiones: Puedo decir que esta experiencia de trabajo y sus resultados me llevan a concluir: El sesgo de información en las variables utilizadas puede comprometer el análisis, pero ante la ausencia de alguna fuente más confiable, se intentó hacer una aproximación a la problemática de los accidentes de tránsito en la provincia de la Pampa a riesgo de que cuando se presentan los métodos y los resultados a otros, y surjan preguntas, de un poco de frustración tener que describir y explicar los métodos utilizados, se cree que el trabajo adolece del análisis de algunas variables que hubieran sido interesantes poder estudiar, esto se debió a la ausencia del registro de las variables en las fuentes de datos; los accidentes de tránsito presentaron un descenso en el período 2000-2002 para ascender hasta el 2004; los lesionados por accidentes de tránsito tuvieron un descenso en 2001 para aumentar lentamente hacia el 2004; las lesiones leves presentaron crecimiento paulatino hacia el 2004, las lesiones graves descendieron durante todo el periodo y las lesiones fatales mostraron un comportamiento variado; para el año 2000 la razón lesionado/accidente era de 1/5, para el año 2004 esta relación fue de 1/3; los hombres protagonizan el 74,7 % de los accidentes que terminan en defunción de estos los más comprometidos son los grupos etarios de 15 a 24 años y los de 35 a 44 años; el promedio mensual de defunciones por tránsito es de 23 personas; la tasa de mortalidad por tránsito para el período estudiado fue del 0,18 por cada 1000 habitantes; los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año, pero las personas fallecen con mayor frecuencia en la zona rural.

Cisneros (2010) realizó un estudio denominado *Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana, para obtener el grado en la Universidad Las Américas*, su principal objetivo fue encontrar aspectos muy positivos y para que se aplican normas y sistemas para el control del tránsito vehicular, lo que es importante porque realmente

en nuestro país los conductores manejan los automotores de manera inapropiada, pues en la mayoría de veces utilizan las vías y carreteras como pistas de carrera cometiendo graves infracciones incrementando a diario las estadísticas trágicas; también busca descifrar los datos ocultos que desde siempre han rodeado la expedición de leyes que regulen el tránsito y la movilidad de los ciudadanos al interior del país. Cabe señalar que su población estuvo conformada por 180 conductores, teniendo una muestra de 60 de los mismos, realizando una investigación cualitativa, realizando entrevistas semi-estructuradas a los mismos, concluyendo que en la Ley de Tránsito se aplican nuevas formas de sanción y establece procedimientos sumarios, abreviados y distintos al proceso penal ordinario, indicando además la pérdida de puntos, los trabajos comunitarios, el retiro del permiso de conducción y la creación de un centro especializado para recuperar los puntos perdidos a causa de las contravenciones, son los aportes y novedades que se han establecido, dando como recomendaciones que tanto los conductores como peatones, se organicen convenientemente para que puedan disminuir los accidentes de tránsito que no solo tienen secuelas en las vidas perdidas, sino también en el entorno familiar de las víctimas y victimarios, asimismo indica que la educación vial debe ser un componente transversal en los programas curriculares de los centros de educación a todo nivel, incluido el superior y que la concientización de las responsabilidades de las personas que se ponen al frente de la conducción de un automotor, debe estar cifrada en las esferas consciente e inconsciente de los ciudadanos.

Xuya (2013) realizó un estudio *denominado La afectividad en la aplicación del reglamento de tránsito por la policía municipal de tránsito en la ciudad antigua de Guatemala y el Municipio de San Lucas Sacatepequez*, para obtener el título en la Universidad San Carlos de Guatemala, teniendo como objetivos los elementos que lo conforman, sus componentes, la prestación de servicios públicos directamente o a través de figuras jurídicas que permiten delegar su prestación en particulares individuales y colectivamente organizados. La presente investigación tuvo una población de 60 personas teniendo una muestra de 18 personas que conocen el tema de los servicios públicos que presta el municipio a sus habitantes y que se encuentra el servicio de policía, entendido éste como aquellas actividades que buscan la

vigilancia y protección de la integridad, la vida de los ciudadanos y sus bienes, para el logro del bienestar común. La presente investigación es de corte cualitativo, teniendo como instrumento la entrevista, se concluye que la policía municipal de tránsito para cumplir con sus funciones tal y como se anotó, necesita de leyes, reglamentos, ordenanzas, acuerdos y cualquier otra disposición emanadas de órganos administrativos competentes que estén dirigidos a regular la circulación de vehículos automotores terrestres en las calles y avenidas de una circunscripción determinada.

1.3 Teorías relacionadas al tema

Ley general de transporte y tránsito terrestre - Ley 27181

Como es de conocimiento de todos con el único objetivo de la intervención del estado representado por el ministerio de transportes y comunicaciones en regular el transporte terrestre, nace la presente ley, la misma que se encuentra orientada a la satisfacción de las necesidades de la población y de los usuarios, teniendo como uno de sus principales objetivos lograr la protección de la población y de los actores que interviene en el transporte terrestre, cuidando su salud y por consiguiente lograr un bienestar general. De esta manera también el estado en materia de transporte promueve la inversión privada dirigida a la infraestructura y a los servicios de transportes, interviniendo en las acciones de fiscalización para que ella sea eficiente, autónoma y tecnificada de conformidad con el artículo 9° de la presente ley.



Figura 1. Competencias del ministerio de transportes y comunicaciones

Como se puede apreciar en la gráfica, la ley señala tres competencias:

Normativa, Que es exclusivamente llevada por el ministerio de transportes y comunicaciones el cual se encarga de elaborar los reglamentos que deben ser cumplidos por todos los niveles y es a nivel nacional, por otro lado también los gobiernos locales podrán en su respectiva jurisdicción emitir normas complementarias sin desnaturalizar ni transgredir los reglamentos dados por el MTC.

Gestión: Están a cargo de las autoridades competentes para ello, las misma que pueden ser los servicios de administración tributarias- SAT, gerencia de transporte urbano-GTU, la dirección general de transportes terrestre-DGTT, la dirección de circulación y seguridad vial, pro –vías, entre otros. Estas entidades podrán administrar la infraestructura pública, registrar los servicios de transporte terrestre y mercancías, dar concesiones, permisos, autorizaciones en lo que les corresponda.

Fiscalización: Está destinada a que los organismo competentes del estado supervisen la aplicación correctamente de las normas dadas por él, asimismo a falta de su incumplimiento detectar las infracciones cometidas por ellas.

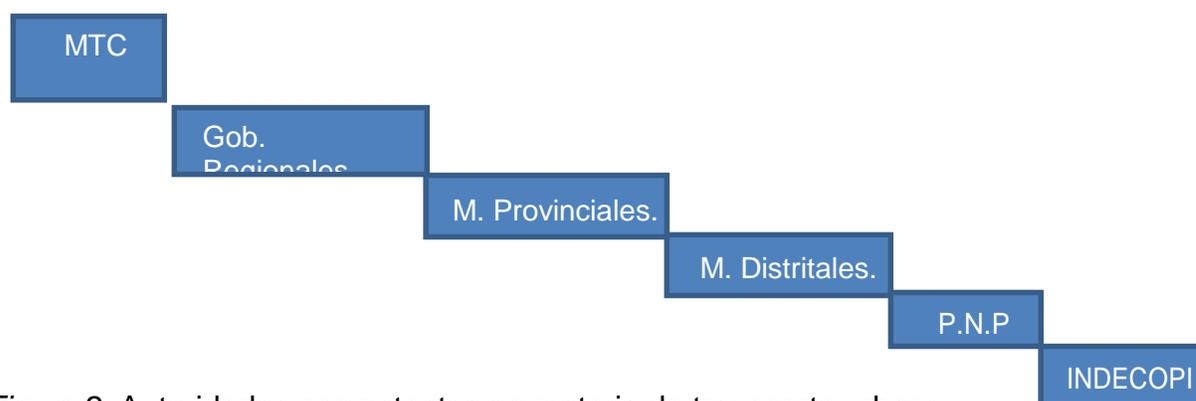


Figura 2. Autoridades competentes en materia de transporte urbano

Reglamento.- Según de los Santos Morales Adriana, en su obra derecho administrativo tercer milenio (2009) indicaba a cerca de los reglamentos:

Señalaba, que el reglamento era un documento escrito y por ende debía ser considerado como una fuente principal del derecho administrativo y, además indicaba que el reglamento no se podía ni debía ser contrastado con el derecho consuetudinario; por otro lado el autor indicaba que los reglamentos eran elaborados de una manera unilateral, esto debido a que antes de ser reglamentada una Ley

primero tendría que pasar por el Congreso de la República, institución que después de aprobar la Ley, tenía la obligación de enviar la Ley para que sea el Poder ejecutivo quien de manera unilateral elabore el Reglamento de la Ley. Cabe precisar que los reglamentos también podían ser elaborados por otros poderes del estado, toda vez que como bien se conoce el Congreso de la Republica por ser autónomo son ellos mismos que elaboran y aprueban sus propios reglamentos y tiene carácter de fuentes de Derecho Administrativo, esto debido a que están destinados a velar por el régimen interno (p.34).

Los Reglamentos son obligatorios: Cuando los reglamentos son aprobados por el poder ejecutivo, estos deben ser publicados en el diario oficial El Peruano, con el objetivo de que todos los ciudadanos de forma general y también los empleados públicos cumplan la Ley y hagan cumplir, siendo este de manera general el mismo que no debe sobrepasar la Ley ni alterarla.

Se debe dejar en claro que las persona encargadas de elaborar en reglamento debe, conocer que todo reglamento no puede sobre pasar el poder de la Ley y mucho menos desnaturalizarla, es decir todo reglamento está subordinado al poder de la Ley. (p.37)

Debemos resaltar lo señalado por el Dr. Lares Martínez respecto a los reglamentos, el cual indica que hay reglamentos que no son elaborados propiamente por el poder ejecutivo, como los son los reglamentos que son elaborados por el propio congreso de la república, señalando que estos en realidad son considerados no de ámbito general sino interno del propio poder del estado.

Por otra parte, es preciso señalar que existen reglamentos que se elaboran en los diferentes niveles del estado, es decir tenemos reglamentos que son elaborados por el propio poder ejecutivo, también tenemos reglamentos que son elaborados por los gobiernos regionales, de la misma manera tenemos reglamentos que son elaborados por los alcaldes provinciales.

Pero si queremos profundizar a un más respecto a los reglamentos que tiene el estado, podemos referirnos a ciertos reglamentos que no son de índole general sino exclusivamente para una entidad del estado, nos estamos refiriendo a los reglamentos de índole interno que tienen los ministerios del estado.

El Poder ejecutivo reglamenta la ley, ya que así lo señala la constitución en el numeral 8 del artículo 118°, donde le atribuye a él la potestad de reglamentar las leyes sin alterar su espíritu, propósito y razón. Lo que nos lleva a entender que el reglamento es un acto administrativo que busca regular una actividad determina pero que no se encuentra por encima de las normas legales que siempre está supeditado a lo que determina la ley.

Características del reglamento: todos sabemos que los reglamentos ocupan un lugar en la famosa Pirámide de Hessel, es decir, ellos forman parte de nuestro ordenamiento jurídico, los que no se puede afirmar respecto de los reglamentos internos de cada ministerio. Mientras que los reglamentos de índole general rigen para toda la administración pública los reglamentos particulares rigen solo para una institución determinada. Es preciso señalar que los reglamentos internos de cada institución cumplen un rol muy importante en el desarrollo de la misma, pues todos los que trabajan en dicha institución le debe obediencia pública y se deben someter a su mandato, son meramente aplicativos, que es lo que caracteriza a todo ordenamiento jurídico que rige el destino de una determinada institución del estado, cuyo incumplimiento generan sanciones de índole administrativa

Ámbito material del reglamento: En lo que se refiere a su ámbito tenemos que señalar, que los reglamentos se encuentran enmarcados dentro de un grupo de normas o preceptos que cumplen una función general dentro del Estado y por ende todo este grupo de preceptos deben cumplir con todas la formalidades que la Ley manda sin cambiar el espíritu de la norma, de tal manera que dicho documento no pueda ser objeto de cuestionamiento y mucho menos que se genere ilegalidad en la aplicación del reglamento, lo que ocasionaría que sea declarado por los

representantes de toda la comunicada que forma la nación y cuyos intereses se vean dañados por una mala interpretación de la Ley.

Es preciso señalar, por lo que en varias jurisprudencia nuestro máximo representante de la norma como lo es el Tribunal Constitucional, en lo que se refiere a la reserva de la Ley, indica que son la propias leyes las que deben pronunciarse sobre la materia y no los reglamentos, por ejemplo en lo que se refiere al presente estudio tenemos a la Ley 27181, que regula todo el transporte terrestre a nivel nacional y los reglamentos de licencias de conducir no pueden superar o sobrepasar el mandato de la Ley de transporte, por eso, el Reglamento Nacional de Emisión de licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2016-MTC, está por debajo de la norma que lo genera.

En efecto, es imposible que el poder legislativo pueda prever todas las contingencias que surjan en la ejecución de las leyes. Por ello, la potestad reglamentaria no se limita a la mera reproducción de los preceptos de la ley, sino que cumple una tarea de desarrollo y complemento.

Semejanzas entre el reglamento y la ley

Toda Ley es escrita, a la que le corresponde un reglamento escrito, ambos contiene características que son aplicables para este caso al transporte, además, tanto la ley como el reglamento requieren de publicación en el diario oficial el Peruano.

En lo que se refiere a su validez de aplicación ambas se debe cumplir un día después de su publicación o cuando así lo indiquen. Cabe señalar, nuestro ordenamiento jurídico destierra que la ley se retroactiva salvo que beneficie al reo , por ende para este caso solo sería cuando favorezca al ciudadano.

Diferencias entre el reglamento y la ley

Ambos son elaborados por dos poderes distintos, en el caso de la Ley la elabora el congreso de la república y los reglamentos lo hacen el poder ejecutivo.

La ley, como norma que se gesta de uno de los poderes del estado tiene fuerza de ley, lo que no tiene los reglamentos.

La ley si la observamos tomando en cuenta la pirámide de Hessel se encuentra en un nivel superior a los de los reglamentos.

En cuanto a su elaboración las leyes se discuten, se debaten, el reglamento no.

El reglamentaria y sus límites

La constitución de 1993. Los reglamentos no pueden vulnerar lo establecido en la constitución de la república. De tal manera que el límite de mayor jerarquía a la potestad reglamentaria lo constituye la Constitución del Perú.

Desde el ámbito legal los límites a la potestad reglamentaria se encuentran vinculados al carácter sub-legal de la función administrativa. Los reglamentos no pueden alterar el espíritu, propósito y razón de la Ley.

Requisitos para otorgamiento de licencias

De conformidad con los artículos 13° y 14° del Decreto Supremo que aprobó el Reglamento Nacional de Emisión de licencias de Conducir, tenemos dos tipos de requisitos para licencia de conducir, por un lado tenemos los requisitos para la obtención de licencias de conducir por otorgamiento directo es decir para obtener una licencia de conducir de la clase A categoría I y los requisitos para la obtención de licencias de conducir por recategorización requisitos que conllevan obtener las licencias de conducir de la clase A categorías II-a, II-b, III-a, III-b y III-c.

Criterios de evaluación psicosomática

Se refiere tanto a las aptitudes físicas como a las psicológicas que debe poseer un aspirante a licencias de conducir en sus diferentes categorías. Cabe señalar que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con los centros de salud

han dispuesto a través del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC que un conductor tiene que contar con un excelente estado de salud, por otro lado el aspirante debe tener sus órganos de los sentidos especialmente los ojos y sus oídos en perfecto estado con el objetivo de no causar algún accidente de tránsito.

Respecto a las aptitudes psicológicas debemos indicar que el conductor o postulante a una licencia de conducir debe contar con una rapidez de reacción conocida como el intervalo de tiempo que existe entre el llamado estímulo sensorial y la llamada reacción voluntaria los mismos que son o deben ser automáticos, estos deben ser muy veloces, los postulantes deben poseer un reflejo muy ágil el mismo que conllevara a que el conductor pueda evitar futuros accidentes de tránsito.

En este orden de idea, el postulante a una licencia de conducir debe tener una coordinación moto sensorial, la misma que permitirá que el conductor armonice todos sus movimientos a través del mandato que realiza el cerebro con la acción de los músculos, y esto se va a reflejar a través de sus destrezas, en su habilidad en la conducción de vehículos automotores.

Así mismo el conductor de un vehículo automotor, debe prestar mucha atención a la hora de conducir un vehículo, la misma que se realiza de dos formas, la llamada atención concentrada donde dirigimos nuestra mente directamente a un objeto, hecho o acción, sin embargo la presente atención tiene algunas desventajas ya que al estar dirigida a los elementos señalados tiende a descuidar otros elementos. Por otro lado se conoce también la llamada atención distribuida que es la más aconsejable a la hora de conducir un vehículo automotor toda vez que dicha atención le va permitir dirigirme y prestar mayor atención en todos los elementos que lo rodea a la hora de conducir.

Tópicos para la formación teórica y práctica de los postulantes

Los postulantes a la obtención de una licencia de conducir deben conocer de manera práctica y teórica una serie de tópicos los mismos que le permitirán obtener una gran habilidad y capacidad para conducir vehículos automotores y así poder evitar los

accidentes de tránsito los cuales se pasa a detallar: ingresar al tráfico desde una calle lateral, cómo girar en una intersección, cómo salir de un tráfico, cómo cambiar de carril, cómo usar los carriles con diversos giros, cómo conducir en vías rápidas, cómo pasar a otro vehículo, qué hacer cuando lo pasan, qué es el hidroplaneo, cómo ingresarlo salir a un espacio de estacionamiento paralelo, cómo ingresar y salir de un estacionamiento en ángulo, participación en un accidente de tránsito, conducción bajo los efectos de alcohol o droga, postura del conductor, el cinturón de seguridad, utilización de los espejos retrovisores, puntos ciegos, los mandos, principales mandos manuales, luces indicadores de direcciones, el arranque y puesta en marcha, aceleración y cambios de marcha, la conducción económica, las luces altas, la conducción nocturna, luces de emergencia, dispositivos catadióptricos reflectroreflectivo,

Competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

La Ley 27181 en materia de transportes terrestre para el presente estudio, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se encarga entre otros de diseñar un sistema de prevención de accidentes de tránsito y también mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir de conformidad con los incisos f) y g) del artículo 16° de la Ley.

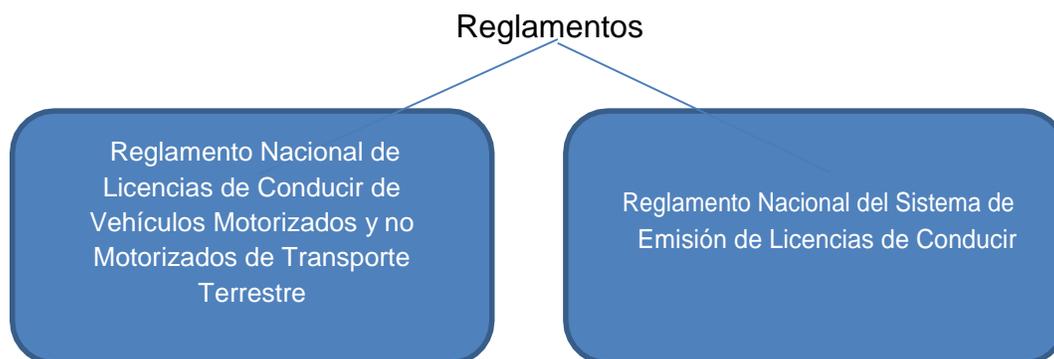


Figura 3. Reglamentos nacionales de licencias de conducir

Reglamento nacional de licencia de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre

De conformidad con la ley 27181, la misma que señala que el ministerio de transportes y comunicaciones en la entidad encargada de elaborar los reglamentos que concierne a transportes y en usos de sus facultades y con el objetivo de garantizar la conducción segura y responsables de los vehículos destinados al servicio de transportes terrestre y con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito es que mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC se aprueba el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, derogando el Decreto Supremo N° 015-94-MTC, que aprobaba el reglamento de licencias de conducir para vehículos motorizados de transporte terrestre; este nuevo reglamento contendría normas reglamentarias correspondientes a las autorizaciones a establecimiento de salud, encargados de la toma de exámenes médicos a los postulantes de una licencia de conducir y normas reglamentarias correspondientes a las escuelas de conductores destinadas a los exámenes de aptitud, las misma que debe poseer los conductores para tramitar una licencias de conducir en sus diferentes categorías.

El presente reglamento, tenía tres principales objetivos, destinados el primero a la emisión de las licencias de conducir, el segundo a los establecimientos de salud destinados también a la obtención del certificado de aptitud psicosomática, y el tercero dirigido a las escuelas de conductores destinadas para que los conductores obtengan el certificado de profesionalización del conductor, requisitos indispensables para poder presentarse al examen de manejo para sus diferentes categorías.

Licencia de conducir en sus diferentes categorías

Es el documento oficial entregado por la dirección de circulación y seguridad vial de la dirección general de transporte terrestre, la misma que le autoriza a la persona portadora de dicho documento conducir vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre por todas la vía del Perú. Siendo dicho documento un acto administrativo unilateral, de plazo determinado, es decir tiene una vigencia, asimismo está sujeta condiciones y/o restricciones.



Figura 4. Anverso de licencia de conducir

En la presente figura, se da a conocer los elementos o características esenciales que posee una licencia de conducir clase A en sus diferentes categorías, como lo son la categoría I, II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, como se puede observar en la figura, todas las licencias de conducir clase A en sus diversas categorías deben poseer el logo distintivo de la república del Perú, los datos generales del que obtiene la licencias de conducir, la clase A, que le permite conducir vehículos de 4 ruedas a más y la diferencia de los vehículos menores como lo son las mototaxis, motos, la categoría que la diferencia entre licencias particulares y profesionales, siendo la categoría I, la única para conducir vehículos particulares. También se puede apreciar la fecha de expedición, dato que indica cuando obtiene por primera vez un conductor su licencia de conducir, además de la fecha de vencimiento más conocida como fecha de revalidación de una licencia de conducir, terminando con el número de la licencia de conducir la misma que se encuentra relacionada con el número del documento nacional de identidad que uno posee.



Figura 5. Reverso de licencia de conducir

En la parte posterior de la licencia de conducir se puede apreciar la fecha de nacimientos del futuro conductor, de la misma manera el grupo sanguíneo que posee cada conductor y si es donador de órgano, también se puede apreciar una característica muy importante que son las restricciones que puede o no tener un conductor las misma que son identificadas por el médico tratante adscrito al ministerio de transportes y comunicaciones, finalmente en la parte inferior de la licencia de conducir se encuentran la dirección del conductor, indicando que algunos datos son otorgados directamente por el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil-Reniec, finalmente, la firma de la autoridad competente en otorgar la licencia de conducir, para el caso de Lima, la autoridad firmante es el director general de transporte terrestre, y para el caso de regiones lo firma la autoridad competente del gobierno regional respectivo.

Requisitos para la obtención de licencias de conducir de la clase a en sus diferentes categorías.

Los siguientes requisitos que se presentan fueron aprobados mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, que aprobaba el reglamento nacional de licencias de

conducir de vehículos motorizado y no motorizados de transporte terrestre y modificadorio:

Si un conductor nunca había tenido licencia de conducir podía acceder directamente a cualquiera de los niveles o categorías señaladas anteriormente con el sólo hecho de cumplir los requisitos que para cada categoría se solicitaba; es decir:

Si quería obtener la categoría I, debería cumplir con los siguientes requisitos:



- Edad mínima, 18 años.
- Secundaria completa.
- Certificado médico de aptitud psicosomática.
- Certificado de aprobación del examen de normas de tránsito o Certificado expedido por una Escuela de Conductores, que acredite haber aprobado un programa de estudios para esta categoría.
- Aprobar el examen de manejo para la categoría.
- Pago por derecho de tramitación.

Figura 6. Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría I, D.S. N° 040-2008-MTC.

En el presente cuadro se dan a conocer los diferentes requisitos que el centro de emisión de licencias de conducir solicitaba a los postulantes a una licencia de conducir de la clase A categoría I, categoría que antes de la modificatoria del reglamento nacional de licencias de conducir, les permitía conducir indistintamente vehículo para conducir vehículos particular como vehículos de pasajeros (taxi) los mismos que con una serie de modificaciones al reglamento de nacional de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, han permitido desdoblar la citada categoría. Cabe señalar que está modificación se realizó con el único objetivo de que aquellos conductores que tuvieron una licencia de conducir clase A categoría I, ya no pudieran manejar otro vehículo que no fuera de uso propio o particular, es preciso señalar que el reglamento también indicaba que la categoría descrita también podían obtenerla aquellas personas que presentaba alguna discapacidad física siempre y cuando dicha discapacidad le permita conducir el vehículo y este autorizada por el médico competente, debiendo constar en la licencia de conducir las respectivas

restricciones. Por otro lado a los menores de edad también se les permitía obtener la presente categoría cuya edad fluctuó entre 16 y menores de 18, de conformidad con el Código Civil.

Si se pretendía obtener la categoría II-a, debió cumplir los siguientes requisitos:

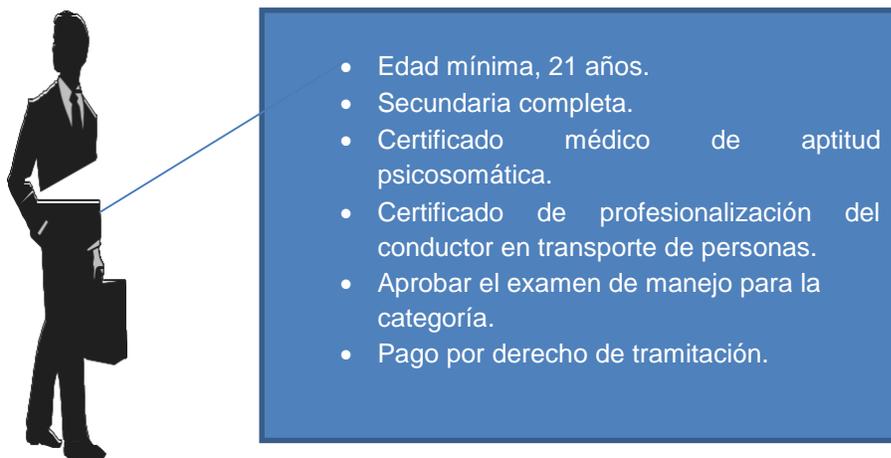


Figura 7. Requisitos para obtención de licencia de conducir de la categoría II-a, D.S. N° 040-2008-MTC.

En el presente cuadro se dan a conocer los diferentes requisitos que el centro de emisión de licencias de conducir solicitaba a los postulantes a una licencia de conducir de la clase A categoría II-a, los mismos que con una serie de modificaciones al reglamento de nacional de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, permitió hacer una diferenciación entre la categoría I y la categoría II-a, que era que la primera era para conducir vehículos particulares y la otra además de conducir vehículo particular, les permitía trabajar como taxistas. Cabe señalar que esta modificación se realizó con el único objetivo de que aquellos conductores que tuvieron una licencia de conducir clase A categoría I, pudieran obtener la ansiada categoría acogiéndose a un canje que les permitía pasar automáticamente de la clase A, categoría I, a la clase A categoría II-a, con la finalidad de que los conductores pudieran trabajar como taxistas, que era la categoría mínima para el ansiado trabajo por parte de los conductores.

Si quería obtener la categoría II-b, debería cumplir los siguientes requisitos:

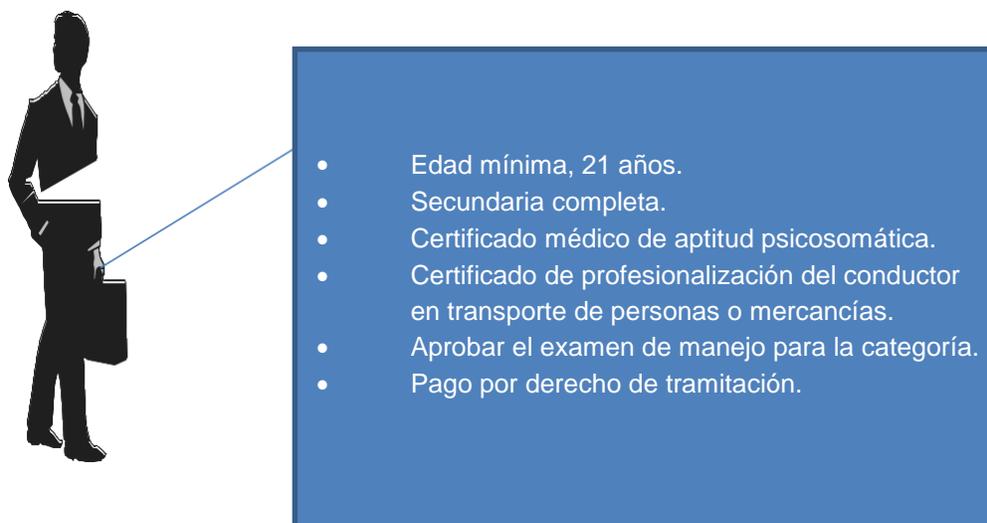


Figura 8. Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría II-b, D.S. N° 040-2008-MTC.

Los requisitos señalados en la figura N° 8 tenía mucha similitud con los requisitos que se solicitaban para obtener una licencia de conducir de la categoría III-c, pero lo que marcaba la diferencia radicaba en el peso de los vehículo, en el número de asientos, mayormente esta categoría era solicitada por todos aquellos conductores que realizaba servicio de transporte escolar, algunas combis de transporte público con capacidad de 8 asientos.

Si querían obtener la categoría III-a, deberían haber cumplido con los siguientes requisitos:

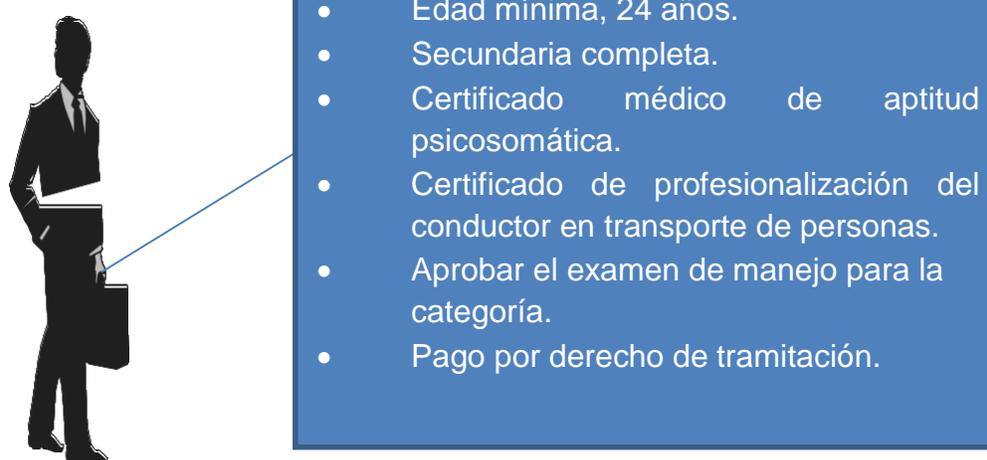


Figura 9. Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría III-a, N° 040-2008-MTC.

Por lo general, los requisitos que se esbozan en la figura N°9, eran cumplidos por todos aquellos conductores postulantes o que trabajan en empresas públicas de transporte terrestre, es decir con la citada categoría, les permitía conducir vehículos interprovinciales o vehículo de gran dimensión en el transporte público como lo es actualmente los buses del metropolitano. Es preciso indicar que las licencias de conducir en general deberían ser tramitadas en el lugar de domicilio que figure en su documento nacional de identidad, no siendo permitido otorgar una licencia de conducir a postulantes que residan en otro lugar geográfico que indique el D.N.I., sin embargo el reglamento tenía algunas excepciones con respecto a los duplicados de las licencias de conducir, el mismo que señalaba que el duplicado si podía ser tramitado en cualquier lugar distinto al que figure en su documento nacional de identidad.

Si quería obtener la categoría III-b, debería cumplir los siguientes requisitos:

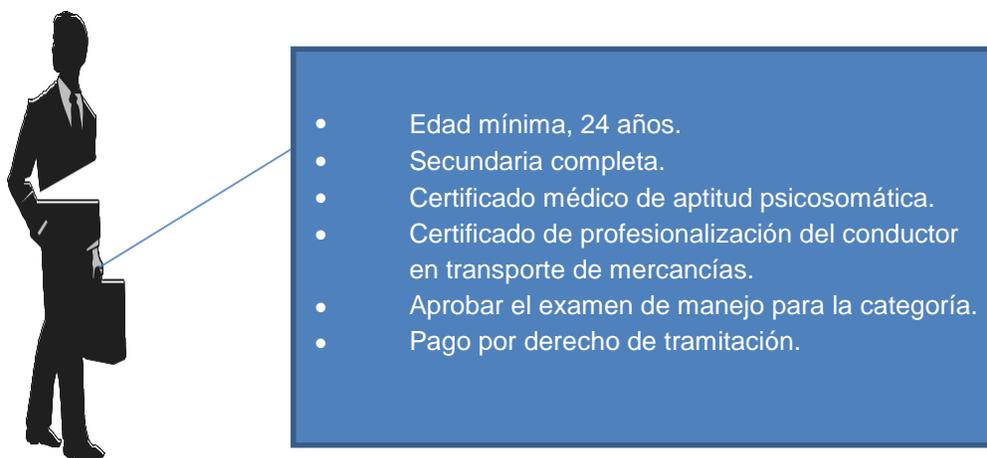


Figura 10. Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría III-b, D.S. N° 040-2008-MTC.

Los requisitos indicados en la figura, les permitían obtener una licencia de conducir que les autorizaba a conducir todo tipo de vehículo pesado dedicado al transporte de mercancías no peligrosas como son los volquetes que trasladan materiales de construcción. Es preciso señalar que cuando el postulante a esta

categoría deseaba trasladar material o residuos peligrosos lo norma señalaba que tenía que tramitar un permiso llamado categoría A IV, categoría especial que se regía por su propio reglamento aprobado mediante decreto supremo N° 021-2008-MTC.

Si quería obtener la categoría III-c, deberían cumplir con los siguientes requisitos:

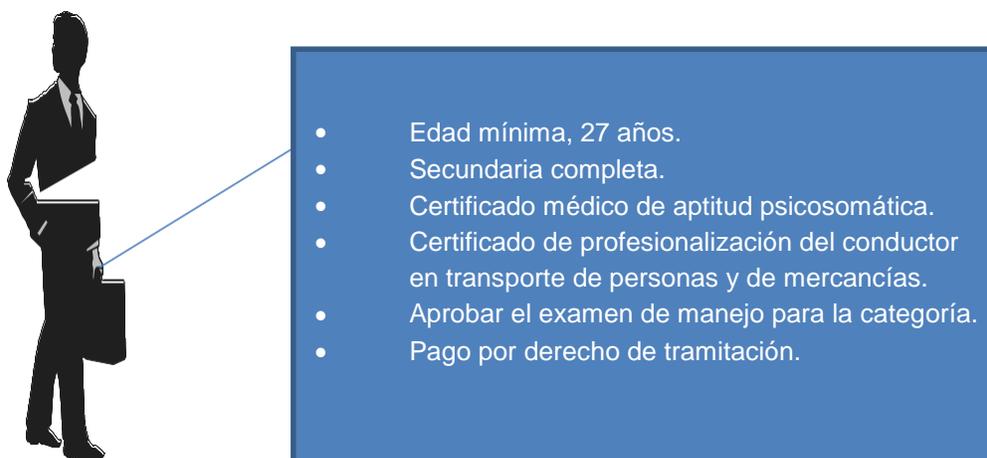


Figura 11. Requisitos para la obtención de licencia de conducir de la categoría III-c, D.S. N° 040-2008-MTC.

Los requisitos señalados en la figura, permitían al postulante a este categoría a conducir vehículos de la categoría III-a y categoría III-b, es decir el postulante a este categoría podía conducir vehículos para transportar pasajeros o conducir vehículos de carga y mercancía de residuos no peligrosos, encontrándose impedido a transportar materiales o residuos peligrosos.

Certificados médicos de evaluación psicosomática

Es un documento expedido por los centros médicos adscritos al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y que servía como requisito para tramitar las diferentes categorías de licencias de conducir. Cabe precisar que para obtener el citado documento los conductores debían someterse a diferentes exámenes como el clínico toxicológico, el oftalmológico, el otorrinolaringológico y el psicológico, el citado documento está formado por las siguientes características:

- Nombre del centro médico y su ubicación geográfica
- Número de informe.
- Fecha de inicio y termino de la evaluación médica.

- Fecha de inicio y termino de la reevaluación médica de darse el caso.
- Datos generales del conductor.
- Grupo sanguíneo y factor RH.
- Clase, categoría y condición del postulante.
- Firma y sello de los profesionales que intervienen en la evaluación.
- Firma y sello de los profesionales que intervienen en la reevaluación
- Dictamen
- Restricciones

NOMBRE DEL CENTRO MÉDICO: DR. BREVETE S.A.C.
LOCAL: SANTA MARÍA

CERTIFICADO MÉDICO DE EVALUACIÓN PSICOSOMÁTICA

N° de Informe: 2016-0496-0009141 **Fecha del Informe:** 07/06/2016

EVALUACIÓN MÉDICA **REEVALUACIÓN JUNTA MÉDICA**
Fecha de Inicio: 07/06/2016 **Fecha de Inicio:**
Fecha de Término: 07/06/2016 **Fecha de Término:**

INFORMACIÓN DEL EVALUADO

Apellido Paterno: FAJARDO **Tipo Documento:** DNI
Apellido Materno: CUELLO **Número Documento:** 10698801
Nombre: EDGAR ALBERTO **Fecha Nacimiento:** 19/11/1973

Grupo sanguíneo y factor RH: O+

CLASE, CATEGORÍA Y CONDICIÓN DEL POSTULANTE
Clase y Categoría: A IIIc
(X) RECATEGORIZACIÓN:

PROFESIONALES MÉDICOS QUE PARTICIPARON EN LA EVALUACIÓN MÉDICA: (FIRMA Y SELLO)

 Clinico y Toxicológico David Ismael Apaza Ylasaca Responsable Evaluación Psicosomática	 Oftalmológico David Ismael Apaza Ylasaca Responsable Evaluación Sensorimétrica	 Otorrinolaringológico David Ismael Apaza Ylasaca Responsable Evaluación Sensorimétrica
 Neurólogo CALDAS BARRONET RONALD YSMAEL RESPONSABLE	 Neurólogo CALDAS BARRONET RONALD YSMAEL RESPONSABLE	 Neurólogo CALDAS BARRONET RONALD YSMAEL RESPONSABLE

PROFESIONALES MÉDICOS QUE PARTICIPARON EN LA REEVALUACIÓN MÉDICA: (FIRMA Y SELLO)

Clinico y Toxicológico Nombres y Apellidos:	Oftalmológico Nombres y Apellidos:	Otorrinolaringológico Nombres y Apellidos:
Psicológico Nombres y Apellidos:	Director Médico APAZA YLASACA, DAVID ISMAEL	

DICTAMEN: APTO SIN RESTRICCIONES

RESTRICCIONES:

OBSERVACIONES DEL DIRECTOR:

Huella Digital del Evaluado

Evaluado: FAJARDO CUELLO EDGAR ALBERTO

Director Médico: David Ismael Apaza Ylasaca
 APAZA YLASACA, DAVID ISMAEL
 Responsable
 Director

Figura 12. Modelo de certificado médico de evaluación psicosomática

Certificado de profesionalización del conductor

Es un documento expedido por las escuelas de conductores adscritas al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y que servía como requisito para tramitar las recategorizaciones de las diferentes categorías de licencias de conducir. Cabe precisar que para obtener el citado documento los conductores debían someterse a diferentes exámenes como el reglamento de tránsito, mecánica y manejo, dando como resultado

una nota vigesimal por cada examen; el citado documento está formado por las siguientes características:

- Nombre de la escuela que expide el certificado de profesionalización.
- Número del certificado de profesionalización.
- Datos generales del conductor.
- Clase y categoría a recategorizar.
- Norma con la que se emite el certificado de profesionalización.
- Huella digital del conductor.
- Número de resolución que lo autoriza como escuela de profesionalización.
- Fecha de expedición del certificado de profesionalización.


PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones


 Escuela Nacional de Tránsito y Transporte

N° 000253

Foto

CERTIFICADO DE PROFESIONALIZACIÓN DEL CONDUCTOR

Se expide el presente certificado a **FAJARDO CUELLO EDGAR ALBERTO** identificado con DNI. N° **10698801**, tras haber aprobado el Curso de Profesionalización para la obtención de la Licencia de Conducir de la Clase A Categoría **IIIc**, de conformidad con lo establecido por el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transportes terrestres, aprobado por Decreto Supremo **040-2008-MTC**.

Huella Digital

FAJARDO CUELLO EDGAR ALBERTO


 DIRECTOR

EDGARD OBERGUEN CEBAR ALBERTO

Escuelas de Conductores autorizadas para funcionar por Resolución Directoral N° RD N° 2608-2013-MTC/15

Dirección de la Escuela de Conductores:
 LI 01 Mir Y (5° Piso), Parque Industrial El Asesor

Fecha Expedición: 25/08/2016
 Día/Mes/Año

Figura 13. Modelo de certificado de profesionalización del conductor.

Resultado de los Exámenes		
1) REGLA DE TRANSITO Nombre de la Materia	DIECISÉIS (16) Resultados	17-06-2016 Día/Mes/Año
2) MECÁNICA BÁSICA Nombre de la Materia	DIECIOCHO (18) Resultados	21-06-2016 Día/Mes/Año
3) MANEJO Nombre de la Materia	DIECISÉIS (16) Resultados	25-06-2016 Día/Mes/Año

Figura 14. Resultado de los exámenes de reglas de tránsito, mecánica básica y manejo
Reglamento nacional del sistema de emisión de licencias de conducir

El presente reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, se gesta como consecuencia de que el reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 040 -2008-MTC, adolecía de una serie de deficiencias las mismas que se encontraban en la toma de exámenes médicos, psicológicos, de conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos, es por eso que en los considerandos de este nuevo reglamento de emisión del licencias de conducir se afirmaba lo siguiente:

(...) 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 (...)” (El Peruano, 2016, p. 590413) también en sus considerandos afirmaba:

“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”. D.S. N° 007-2016 (El Peruano, 2016, p.590413);

Asimismo señalaba:

“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” (El Peruano, 2016, p.590413)

Como ha quedado evidencia en el anterior reglamento hoy derogado, las licencias de conducir tramitadas, principalmente las licencias profesionales clase A, tales como las categoría II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, se han obtenido de una manera indiscriminada, es decir cualquier administrado podía obtener las diferentes categorías proporcionadas por el Estado con el sólo requisito de llevar cursos para la categoría deseada, no necesitando tener como pre-requisito una categoría inferior, por estas razones es que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones afirma:

“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 del 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” (El Peruano, 2016, p.590413).

Requisitos para la obtención de licencias de conducir de la clase a en sus diferentes categorías:

Con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito en todas las vías del Perú, la dirección general de transporte terrestre del ministerio de transportes y comunicaciones, con fecha 23 de junio del 2016 promulgó el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC que aprobaba el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, documento que en la práctica señala grandes cambios respecto a los requisitos para obtener, revalidar y recategorizar las licencias de conducir de la clase A en sus diferentes categorías. Es preciso señalar, que este nuevo reglamento adicionaba

nuevos requisitos para tramitar licencias de conducir como no tener deudas pendientes de pago en calidad de firmes, años para recategorizar de una categoría inferior a superior, se eliminaba la obtención directa de licencias profesionales, se premia con años de vigencia (10 años máximo) a los conductores de clase A categoría I, que no tengan sanciones graves ni muy graves, el tiempo máximo de los documentos está dado por la vigencia del examen de actitud psicosomática (6 meses); declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada para manejar cualquier vehículo de transporte terrestre, por otro lado el conductor está obligado de aprobar el examen de conocimientos, se tiene que señalar que según norma los datos obtenidos se tiene que ingresar en el llamado sistema nacional de conductores, en ese orden ideas, el conductor no tiene que tener en contra de él ninguna resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada que le prohíba manejar vehículos del transporte terrestre, además debe recabar la constancia que acredite que ha finalizado el programa de formación de conductores, llamado también Cofipro, dicho documento tiene que estar registrada en el sistema señalado líneas arriba, además también se debe registrar constancia que haya finalizado el *taller llamado cambiamos de actitud*, el cual es dirigido por una entidad conocida con el nombre de consejo nacional de seguridad vial y registrada también en el Sistema Nacional de Conductores, por lo que para obtener una licencia de conducir con este nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, se deberían cumplir los siguientes requisitos:

Licencia de conducir clase A categoría I, se debe cumplir con los siguientes requisitos:

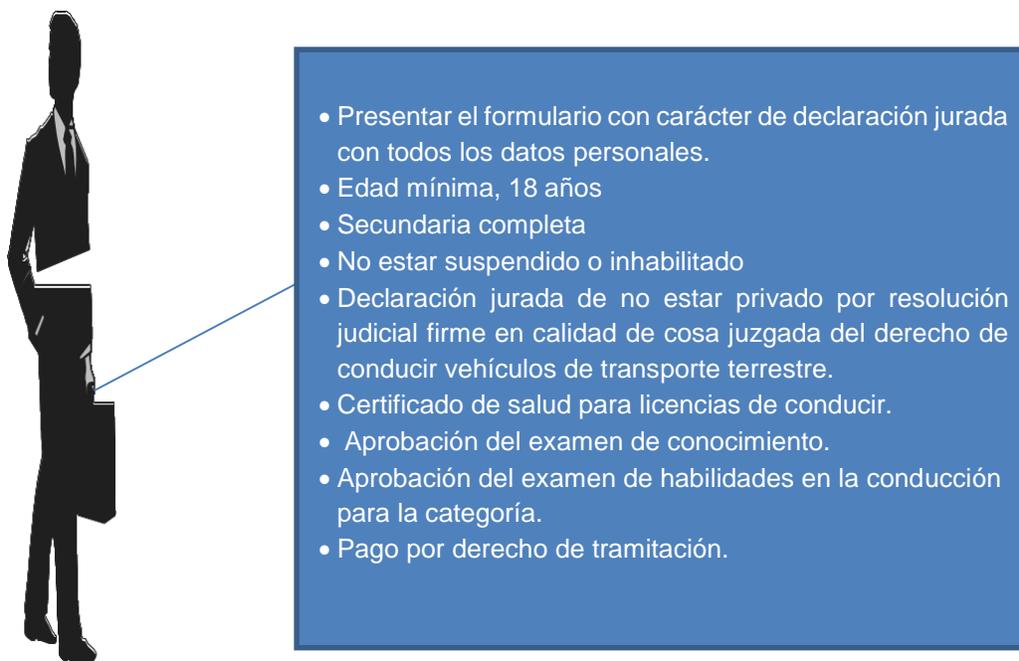


Figura 15. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría I, D.S. N° 007-2016-MTC.

El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir para la clase A categoría I, trajo consigo grandes cambios, dentro de los cuales es importante señalar algunos de ellos, como que el conductor a la hora de postular a esta categoría no tenía que encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada en el Registro Nacional de Sanciones o por resolución judicial firme, registrada también en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas, otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el Touring Automovil Club del Perú. Finalmente esta categoría sólo podría ser obtenida por todos aquellos que nunca habría tenido licencia de conducir y se les otorgaba por

un periodo de cinco años la primera vez y si revalidada se le podría aumentar el periodo de vigencia dependiendo si el conductor tenía sanciones graves o muy graves.

Requisitos para obtener la categoría II-a:



- Presentar el formulario con carácter de declaración jurada.
- Secundaria completa
- Contar con licencia de la clase A, categoría I, con una antigüedad no menor de dos años
- No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito
- No estar suspendido o inhabilitado
- Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de la de conducir vehículos de transporte terrestre.
- Certificado de salud para licencias de conducir.
- Constancia de finalización del programa de formación de conductores – COFIPRO
- Constancia de finalización del taller “cambiemos de actitud”
- Aprobación del examen de conocimiento.
- Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría.
- Pago por derecho de tramitación.

Figura 16. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría II-a, D.S. N° 007-2016-MTC.

El postulante a la categoría II-a, primero debía tener experiencia de no menos de dos años en conducir vehículos de la categoría A-I, requisito que no contemplaba el anterior reglamento de licencias de conducir, el mismo que le permitirá al aspirante a esta categoría a estar más capacitado en cuanto a manejo, reglas de tránsito, conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos de transporte terrestre.

Asimismo el postulante a esta categoría no debería contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito, requisito muy importante, toda vez que se venía entregando licencia de conducir a conductores que tenía infracciones y/o multas cometidas por infracciones

al código tránsito, siempre y cuando dichas infracciones se encontrase firme y registradas en el Registro Nacional de Sanciones. Adicionalmente a ellas el postulante también no debía encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el Touring Automóvil Club del Perú, dicha categoría tenía una vigencia de tres años

Requisitos para obtener la categoría II-b:



- Presentar el formulario con carácter de declaración jurada.
- Secundaria completa.
- Contar con licencia de clase A – Categoría I, vigente, con una antigüedad no menor de tres años o con licencia de clase A – Categoría II-A, con una antigüedad no menor de un año.
- No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito.
- No estar suspendido o inhabilitado.
- Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- Certificado de salud para licencias de conducir.
- Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO.
- Constancia de finalización del Taller “Cambiemos de Actitud”.
- Aprobación del examen de conocimientos.
- Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría.
- Pago por derecho de tramitación.

Figura 17. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría II-b, D.S. N° 007-2016-MTC.

El postulante a la categoría II-b, primero debía tener experiencia de no menos de tres años en conducir vehículos de transportes que se conducen con la categoría A-I o no menor de un año en conducir vehículo que se conducen con licencia de la clase A-II-a, requisitos también no contemplaba el anterior reglamento de licencias de conducir, el mismo que le permitirá al aspirante a esta categoría a estar más capacitado en cuanto a manejo, reglas de tránsito, conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos de transporte terrestre. Asimismo el postulante a esta categoría no debería contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito, requisito muy importante, toda vez que se venía entregando licencia de conducir a conductores que tenía infracciones y/o multas cometidas por infracciones al código tránsito, siempre y cuando dichas infracciones se encontrase firme y registradas en el Registro Nacional de Sanciones. Adicionalmente a ellas, el postulante también no debía encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el touring automóvil club del Perú, dicha categoría tenía una vigencia de tres años.

Requisitos para obtener la categoría III-a



- Presentar el formulario con carácter de declaración jurada.
- Secundaria completa.
- Contar con licencia de clase A – Categoría II-b, con una antigüedad no menor de dos años.
- No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito.
- No estar suspendido o inhabilitado.
- Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- Certificado de salud para licencias de conducir.
- Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO.
- Aprobación del examen de conocimientos.
- Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría.
- Pago por derecho de tramitación.

Figura 18. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-a, D.S. N°007-2016-MTC.

El postulante a la categoría III-a, primero debía tener experiencia de no menos de tres años en conducir vehículos de transportes que se conducen con la categoría A-I o no menor de un año en conducir vehículo que se conducen con licencia de la clase A-II-a, requisitos también no contemplaba el anterior reglamento de licencias de conducir, el mismo que le permitirá al aspirante a esta categoría a estar más capacitado en cuanto a manejo, reglas de tránsito, conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos de transporte terrestre. Asimismo el postulante a esta categoría no debería contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito, requisito muy importante, toda vez que se venía entregando licencia de conducir a conductores que tenía infracciones y/o multas cometidas por infracciones al código tránsito, siempre y cuando dichas infracciones se encontrase firme y registradas en el Registro Nacional de Sanciones. Adicionalmente a ellas el postulante también no debía encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una

cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el touring automóvil club del Perú, dicha categoría tenía una vigencia de tres años.

Si quiere obtener la categoría III-b, solo se puede por recategorización y se debe cumplir con los siguientes requisitos:



- Presentar el formulario con carácter de declaración jurada.
- Secundaria completa.
- Contar con licencia de clase A – Categoría II-b, con una antigüedad no menor de dos.
- No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito.
- No estar suspendido o inhabilitado.
- Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- Certificado de salud para licencias de conducir.
- Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO.
- Aprobación del examen de conocimientos.
- Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría y pago por derecho de tramitación

Figura 19. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-b, D.S. N° 007-2016-MTC.

El postulante a la categoría III-b, primero debía tener experiencia de no menos de dos años en conducir vehículos de transportes que se conducen con la categoría A-II-b, requisitos también no contemplaba el anterior reglamento de licencias de conducir, el mismo que le permitirá al aspirante a esta categoría a estar más

capacitado en cuanto a manejo, reglas de tránsito, conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos de transporte terrestre. Asimismo el postulante a esta categoría no debería contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito, requisito muy importante, toda vez que se venía entregando licencia de conducir a conductores que tenía infracciones y/o multas cometidas por infracciones al código tránsito, siempre y cuando dichas infracciones se encontrase firme y registradas en el Registro Nacional de Sanciones. Adicionalmente a ellas el postulante también no debía encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el touring automovil club del Perú, dicha categoría tenía una vigencia de tres años.

Requisitos categoría III-c:



- Presentar el formulario con carácter de declaración jurada.
- Secundaria completa.
- Contar con licencia de clase A – Categoría III-a o III-b, con una antigüedad no menor de un año o con licencia de clase A – Categoría II-b, con una antigüedad no menor de 4 años.
- No contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito.
- No estar suspendido o inhabilitado.
- Declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- Certificado de salud para licencias de conducir.
- Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO.
- probación del examen de conocimientos.
- Aprobación del examen de habilidades en la conducción para la categoría.
- Pago por derecho de tramite

Figura 20. Requisitos para la obtención de la licencia de conducir categoría III-c, D.S. N° 007-2016-MTC.

El postulante a la categoría III-c, primero debía tener experiencia en contar con una licencia de conducir de la clase A – Categoría III-a o categoría III-b, con una antigüedad no menor de un año o con licencia de clase A – Categoría II-b, con una antigüedad no menor de 4 años, requisitos también no contemplaba el anterior reglamento de licencias de conducir, el mismo que le permitirá al aspirante a esta categoría a estar más capacitado en cuanto a manejo, reglas de tránsito, conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos de transporte terrestre. Asimismo el postulante a esta categoría no debería contar con multas pendientes de pago ni sanciones pendientes de cumplimiento por infracciones al tránsito, requisito muy importante, toda vez que se venía entregando licencia de conducir a conductores que tenía infracciones y/o multas cometidas por infracciones al código tránsito, siempre y cuando dichas infracciones se encontrase firme y registradas en el Registro Nacional de Sanciones. Adicionalmente a ellas el postulante también no debía encontrarse suspendido o inhabilitado por resolución administrativa firme, ingresada y registrada

en el citado registro. Es preciso señalar que los postulantes a esta categoría en el caso que estuvieran sancionados e inhabilitados podrían otorgársele esta categoría en el caso que presentase una cautelar que recaiga en dicha sanción. En este orden de ideas otro requisito nuevo que fue incorporado fue que el postulante debería presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho de conducir vehículos de transporte terrestre, documento que fue incorporado con el propósito de sancionar drásticamente aquellos conductores que sorprenden a las autoridades administrativas por el solo hecho de desconocer dicha sanción por no encontrarse registrada; asimismo se incorporó obligatoriamente el examen de conocimiento, tomados por el touring automovil club del Perú, dicha categoría tenía una vigencia de tres años.

Revalidación de licencias de conducir

De conformidad con el artículo 18° del Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, toda licencia de conducir tiene una fecha de inicio llamada también fecha emisión y tiene una fecha de caducidad llamada también fecha de revalidación; es decir toda licencia de conducir tiene un plazo determinado, por lo que la revalidación, es el acto administrativo por la cual el poseedor de una licencia de conducir de cualquier categoría, tiene que darle nuevamente vigencia a una licencia de conducir.

Vigencia de una licencia de conducir.- de conformidad con el numeral 18.1 y 18.2 del artículo 18° del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, establece que los postulantes que tramitan por primera vez una licencia de conducir de la clase A categoría I, dicha licencia de conducir tendrá un tiempo de vigencia de dos (2) años, sin embargo si dicho conductor revalida la citada categoría por segunda o más veces, dicha licencia de conducir tendrá ahora una vigencia de ocho (8) años contados desde la fecha de revalidación. En este orden de ideas con respecto a las licencias profesionales, es decir las licencias cuyas categorías son II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, tendrán solo una vigencia de tres (3) años contados desde la fecha de revalidación, cabe señalar que los conductores que revaliden sus licencias de conducir lo pueden realizar 60 días calendarios antes de su caducidad o fecha de revalidación o en cualquier momento después de la citada fecha de revalidación quedando

prohibido de conducir un vehículo con licencia vencida así lo dispone en su numeral 19.1 del artículo 19° del citado reglamento de licencias de conducir.

El proceso de revalidación con el presente reglamento de emisión de licencias de conducir, indica también que el proceso de revalidación no solo se refiere a darle vigencia a su actual categoría que posee un conductor sino también un conductor puede mediante el proceso de revalidación obtener una categoría inferior a la que posee a la fecha de vigencia, teniendo que adjuntar para el citado trámite el formulario que tiene el carácter de declaración jurada de sus datos personales, no contar con multas pendientes de pago la misma que tiene que encontrarse en el sistema nacional de conductores en estado firme, y menos aún todavía haber cumplido cualquier sanción, por otra lado el postulante a una revalidación tampoco debía encontrarse inhabilitado por seis (6) meses, un (1) año, o tres (3) años, por acumulación de puntos o por manejar en estado de ebriedad sin participar en un accidente de tránsito. Además de los citados documentos el postulante a una revalidación tiene que presentar una declaración jurada de no estar privado por resolución judicial firme en calidad de cosa juzgada del derecho a conducir un vehículo de transporte terrestre, además se someterse al respectivo examen de salud y que dicho examen se encuentre registrado en el sistema nacional de conductores, constancia de haber finalizado el curso llamado de actualización de conocimiento en la legislación de transporte terrestre, por último el presente reglamento también establece que para revalidar una licencia de conducir el conductor deberá aprobar el examen de conocimiento para la categoría que posee el mismo que es tomado por el touring automóvil club del Perú, pagando por los trámites respectivo.

El reglamento de emisión de licencias de conducir para el caso de adultos mayores que tienen una edad que oscilan entre setenta (70) y ochenta (80) años de edad a previsto que su licencia de conducir va a tener un vigencia inversamente proporcional a sus edades, señalando en su artículo 20° del citado reglamento que los adultos mayores de setenta años hasta setenta y cinco años de edad tendrán una licencia de conducir cuya vigencia será de cinco años, de la misma manera los conductores cuyas edades fluctúan entre setenta y seis (76) años y ochenta (80) años tendrán una licencia de conducir de tres años. Cabe precisar que el conductor que

pase los 80 años de edad, no podrá conducir vehículos de transporte terrestre para las categoría II-a, II-b, III-a, III-b y III-c, pudiendo solamente conducir vehículos de uso particular, así lo estable el artículo 20° del presente reglamento de emisión de licencias conducir..

Certificados médicos de evaluación psicosomática

Se les conoce también como certificados de salud para postulantes a licencias de conducir y es un documento expedido por lo que antes se les llamaban centros médico, en la actualidad se les conocen como ipress o Instituciones Prestadoras de Servicio de Salud, dicho certificado es un documento que sirve como requisito para tramitar las diferentes categorías de licencias de conducir. Cabe precisar que para obtener el citado documento los conductores deben someterse a diferentes exámenes como la prueba de capacidad funcional y de fuerza muscular (Clínico), el examen toxicológico donde al conductor se le realizará un diagnóstico rápido de alcoholometría y material descartable, de la misma manera se le someterá a un diagnóstico rápido de habitualidad en el consumo de cocaína y marihuana, de tipo cualitativo, obteniendo muestras en orina y/o sangre con material descartable, en lo que se refiere al examen oftalmológico, se les tomara la prueba de agudeza visual, perimetría, visión de profundidad, visión nocturna, encandilamiento, visión de colores y diplopía; en lo que respecta al examen otorrinolaringológico se le someterá al examen de audiometría y finalmente para el examen psicológico al postulante o conductor se le someterá a la prueba de organicidad, inteligencia, psicomotricidad, psicopatología , el certificado médico está formado por las siguientes características:

- Nombre del centro médico y su ubicación geográfica
- Número de informe.
- Fecha de inicio y termino de la evaluación médica.
- Fecha de inicio y termino de la reevaluación médica de darse el caso.
- Datos generales del conductor.
- Grupo sanguíneo y factor RH.
- Clase, categoría y condición del postulante.
- Firma y sello de los profesionales que intervienen en la evaluación.

- Firma y sello de los profesionales que intervienen en la reevaluación
- Dictamen
- Restricciones

NOMBRE DEL CENTRO MÉDICO: LOCAL:		SP CORPORACIÓN MÉDICA S.A.C. LOS OLIVOS	
CERTIFICADO MÉDICO DE EVALUACIÓN PSICOSOMÁTICA			
N° de Informe:	2016-0459-9008646	Fecha del Informe:	11/10/2016
EVALUACIÓN MÉDICA		REEVALUACIÓN JUNTA MÉDICA	
Fecha de Inicio:	11/10/2016	Fecha de Inicio:	-
Fecha de Término:	11/10/2016	Fecha de Término:	-
INFORMACIÓN DEL EVALUADO			
Apellido Paterno:	COSME	Tipo Documento:	DNI
Apellido Materno:	SANCHOVAL	Número Documento:	45947447
Nombre:	LUIS	Fecha Nacimiento:	11/05/1989
Grupo Sanguíneo y factor RH:	O+		
CLASE, CATEGORÍA Y CONDICIÓN DEL POSTULANTE			
Clase y Categoría:	A I		
CO NUEVO:			
PROFESIONALES MÉDICOS QUE PARTICIPARON EN LA EVALUACIÓN MÉDICA: (FIRMA Y SELLO)			
 ZOLA CLOTILDE ACOSTA MEDINA ZOLA CLOTILDE		 ZOLA CLOTILDE ACOSTA MEDINA ZOLA CLOTILDE	
 ROSA CRISTINA VILCHEZ LLAUZA VILCHEZ LLAUZA ROSA CRISTINA		 SALAZAR RIVERA SALAZAR RIVERA	
PROFESIONALES MÉDICOS QUE PARTICIPARON EN LA REEVALUACIÓN MÉDICA: (FIRMA Y SELLO)			
Clínico y Toxicológico Nombre y Apellidos:		Oftalmológico Nombre y Apellidos:	
Patológico Nombre y Apellidos:		Otorrinolaringológico Nombre y Apellidos:	
Director Médico Nombre y Apellidos:		ACOSTA MEDINA ZOLA CLOTILDE	
DECTAMEN: RESTRICCIONES:		APTO SIN RESTRICCIONES	
OBSERVACIONES DEL DIRECTOR:			
Evaluado: COSME SANCHOVAL LUIS		Fecha Digital del Evaluado:	
		 ACOSTA MEDINA ZOLA CLOTILDE Directora	

Figura 21: Modelo de certificado médico de profesionalización del conductor, D.S. N° 007-2016-MTC.

Certificado de profesionalización del conductor

En la actualidad se le conoce como constancia de finalización del programa de formación de conductores (cofipro) y es un documento expedido por las escuelas de conductores adscritas al ministerio de transportes y comunicaciones, que dan capacitaciones en lo que respecta a conocimiento y habilidades, pudiendo ofrecer otros cursos en favor del conductor; este documento sirve como requisito para tramitar las recategorizaciones de las diferentes categorías de licencias de conducir. Cabe precisar que para obtener el citado documento los conductores debían someterse a diferentes exámenes como el reglamento de tránsito, mecánica y manejo, dando como resultado una nota vigesimal por cada examen; el citado documento está formado por las siguientes características:

- Nombre de la escuela que expide el certificado de profesionalización.
- Número del certificado de profesionalización.
- Datos generales del conductor.
- Clase y categoría a recategorizar.
- Norma con la que se emite el certificado de profesionalización.
- Huella digital del conductor.
- Número de resolución que lo autoriza como escuela de profesionalización.
- Fecha de expedición del certificado de profesionalización.

CERTIFICADO DE CAPACITACIÓN

Se expide el presente certificado a **COSME SANDOVAL, LUIS** identificado con DNI. N° **45947447**, tras haber culminado el **Curso de Capacitación** para la obtención de la licencia de conducir de la clase **A** categoría **I**, de conformidad con lo establecido por el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo **007-2016-MTC**.

Huella Digital

ALUMNO

Fecha de expedición: 14/10/2016

Figura 22. Modelo de certificado de capacitación del conductor, D.S. N° 007-2016-MTC.

Resultado de los Exámenes		
1) MÓDULO I Nombre de la Materia	DIECIOCHO (18) Resultados	13-10-2016 Día/ Mes /Año
2) MÓDULO II Nombre de la Materia	DIECISIETE (17) Resultados	14-10-2016 Día/ Mes /Año
3) MÓDULO III Nombre de la Materia	DIECISIETE (17) Resultados	14-10-2016 Día/ Mes /Año

Figura 23. Resultados de los exámenes de capacitación

Reglas de tránsito

Es un conjunto de disposiciones creadas por la autoridad competente y que tiene por finalidad dar a conocer tanto a los conductores como a los peatones respecto a cómo debe de ser su comportamiento en las vías públicas, facilitando el tránsito, evitar accidentes de tránsito y vivir en sociedad. También se puede decir que las reglas de tránsito fueron creadas con el único objetivo de regular el comportamiento que debe existir entre el que conduce un vehículo y un peatón en las vías públicas.

Tomando lo dicho líneas arriba, las reglas de tránsito las podemos clasificar de muchas maneras siendo las principales según su posición o ubicación, según su función, señales luminosas, señales transitorias, señales manuales. Sin embargo también las podemos clasificar como reglas de tránsito de tipo reguladora, preventiva e informativa.

Las señales que se refieren al derecho del paso están divididas en dos, la primera referida al “pare” la cual indica a un conductor que debe realizar primero un pare antes de cruzar o voltear una esquina; en este orden de ideas también tenemos la señal “ceda el paso” la misma que indica que el conductor primero antes de entrar a una vía preferencial debe ceder el paso.

Las señales prohibitivas llamadas también restrictivas como lo son la señal siga de frente y no hay pase, señalan a los conductores respectivamente que la única dirección que debe seguir es la de ir de frente, y que no está permitida la circulación que indica la flecha. Así también podemos describir a la señal de giro o no a la izquierda o derecha la cual indica que el conductor sólo tiene la posibilidad de girar a la izquierda o derecha de ser el caso, siguiendo con la descripción podemos encontrar a la señal de circulación que indica la obligación que tiene el conductor de circular en el sentido que indica la flecha, tenemos la señal de mantener la derecha que nos va a señalar la posición que debe tener un vehículo en ciertos lugares de la vía pública, tenemos la señal de camiones a la derecha que obligan a los vehículos pesados de ir

por la derecha, pero podría darse el caso de encontrar la señal donde se les prohíbe pasar por ciertos lugares a los vehículos pesados, entre otras señales de velocidades.

Mecánica básica

Es conjunto de conocimiento que debe tener un conductor aspirante a obtener una licencia de conducir en sus diferentes categorías, el mismo que comprende en que un conductor debe saber que es un vehículo, funcionamiento del motor en su versión básica, conocer el sistema de lubricación del vehículo, así como su refrigeración, encendido eléctrico, el sistema de embrague que se relaciona con los pedales del carro y el motor, la transmisión del vehículo y los frenos, conocimiento que debe tener en cuanto a los sistemas de dirección, suspensión, carrocerías y chasis.

En este orden de ideas un aspirante a licencia de conducir debe saber detectar las fallas que se puedan presentar en el vehículo, así como saber qué equipo mínimo de herramientas puede necesitar y debe llevar en el auto, conocer el cambio de neumático, así como la presión de aire que debe contener las llantas

Conocimiento teórico de manejo

Esta referida a los conocimientos básico que debe poseer un conductor para poder conducir un vehículo automotor por las vías públicas. Este conocimiento está referido al conocimiento y uso de los pedales que tiene el automóvil como lo son: el pedal de embrague, el pedal de freno y el pedal de aceleración.

El uso de los pedales señalados es como se indica: el conductor debe tener conocimiento que cuando conduce un carro con motor mecánico el pedal de embrague está asociado a la palanca de cambios; es decir, debe conocer que para pasar de una velocidad a otra necesariamente debe presionar el pedal de embrague.

La palanca de cambios está formada hasta por 5 velocidades, el estado neutro, y el retroceso. Los cambio o velocidades están asociadas a la letra H, toda vez que la primera velocidad se dirige hacia la patita superior izquierda de la letra señalada, el

segundo cambio se dirige hacia la patita inferior izquierda de la letra, la velocidad tres se ubica en la patita superior derecho de la letra y la velocidad cuatro se ubica en la patita inferior izquierda de la letra señalada. Debiendo precisar que la línea horizontal de la letra se relaciona con la posición neutral del carro en donde no se produce ningún movimiento del carro. Cabe señalar, que la velocidad 5 y la de retroceso se encuentran en la parte derecha a la letra señalada siendo en sentido opuesto, es decir la velocidad 5 se posiciona en la parte superior derecha a la letra y la de retroceso en la parte inferior izquierda a la letra.

El conductor debe conocer el uso adecuado del pedal de embrague, toda vez que su inadecuada utilización lo llevará a que el motor del carro se le apague, debiendo tener experiencia y mucha practica en la utilización del citado pedal, se recomienda que la utilización del pedal vaya en armonía con el pedal de freno, toda vez que ambos pedales se utilizan de manera inversa; es decir conforme vas acelerando se debe soltar el pedal de embrague y así evitar que el motor del carro se apague.

La Utilización de los pedales con los pies debe de ser de la siguiente manera: con el pie izquierdo solo se debe manipular el pedal de embrague y con el pie derecho se debe manipular tanto el pedal de freno como el pedal de aceleración, no siendo los dos a la vez.

A la primera velocidad se le conoce como la velocidad de despegue, la misma que está en el rango de 0km/h hasta los 20 km/m, a esa velocidad el carro mismo se pone en estado forzoso los que nos está indicando que debemos pasar a la velocidad 2, la misma que se encuentra en el rango de 20 a 40 km/h, en esta posición de nuevo el carro se va a poner en estado forzoso, lo que no va indicar que debemos pasar a la velocidad 3, esta debe de estar hasta el rango de 60 km/h, posición en la cual el automóvil se pondrá en estado forzoso el cual me va indicar que debemos pasar a la velocidad 4, la misma que se mantendrá hasta que el carro llegue a los 90 o 95 km/h, debiendo pasar a la velocidad 5.

Seguridad vial.- Si se habla de la seguridad vial se habla de prevención. Desde los

niveles públicos y privados relacionados de una forma u otra con la seguridad vial, se ha generado la inquietud, ante el gran número de víctimas que provocan los accidentes de tránsito.(Fanjul, Ramón, Rosat, & García, 2007, pág. 266) En la información de la página Web ([http://definicion.de/seguridad vial/](http://definicion.de/seguridad%20vial/))

La seguridad vial puede dividirse en primaria (o activa), secundaria (o pasiva) y terciaria

La Seguridad Primaria: Es la asistencia al conductor para evitar posibles accidentes (por ejemplo, las luces de freno y de giro).

La Seguridad Secundaria: busca minimizar las consecuencias de un accidente al momento en éste que ocurre (el airbag, el cinturón de seguridad).

La Seguridad Terciaria: intenta minimizar las consecuencias después de que ocurre el accidente (como el corte del suministro de combustible para evitar incendios).

La palabra control proviene del término francés *controle* y significa comprobación, inspección, fiscalización o intervención. También puede hacer referencia al dominio, mando y preponderancia o a la regulación sobre un sistema Basado en la página Web (definicion.org) control es: “Es un mecanismo preventivo y correctivo adoptado por la administración que permite la oportuna detección y corrección de desviaciones, ineficiencias o incongruencias en el curso de la formulación, instrumentación, ejecución y evaluación de las acciones, con el propósito de procurar el cumplimiento de la normatividad que las rige, y las estrategias, políticas, objetivos, metas y asignación de recursos ”De la misma forma dispone que: “el control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos. Entendiendo que la reducción de los accidentes de

tránsito es un proceso lento de cambio en la sociedad, la presente propuesta de campaña pretende ser un referente efectivo que aporte a una transformación en las erradas costumbres tanto conductores como de peatones, y consecuentemente obtener una reducción visible de este problema.

Tabasso (2013) en su obra *El derecho vial, hace mención a la irresponsabilidad de conductores y peatones en las vías, a su vez manifiesta que: Todos los conductores, peatones y otros usuarios de la vía deben comportarse de modo de no constituir un peligro o un estorbo para la circulación. Deben evitar causar daño a las personas y a las propiedades públicas y privadas. Los usuarios de las vías públicas deben comportarse correctamente y de forma que no constituyan peligro o entorpecimiento para la circulación, así como evitar cualquier daño a las personas o los bienes, ya sean de dominio público o de propiedad privada,*(p. 7).

Según Fleitas (2010). La seguridad vial se fundamenta en la interacción de tres elementos básicos: elemento humano, elemento vía y elemento vehículo, puede adicionarse un cuarto elemento denominado ambiental o medio ambiente, (p. 86).

Por lo que, la seguridad vial es el conjunto de principios, normas y actividades, orientadas a promover el desarrollo de valores, actitudes, habilidades y conductas responsables y seguras en todas las personas que cotidianamente hacemos uso de las vías de tránsito en calidad de peatones, pasajeros o conductores de vehículos:

Dentro de los principios podemos señalar:

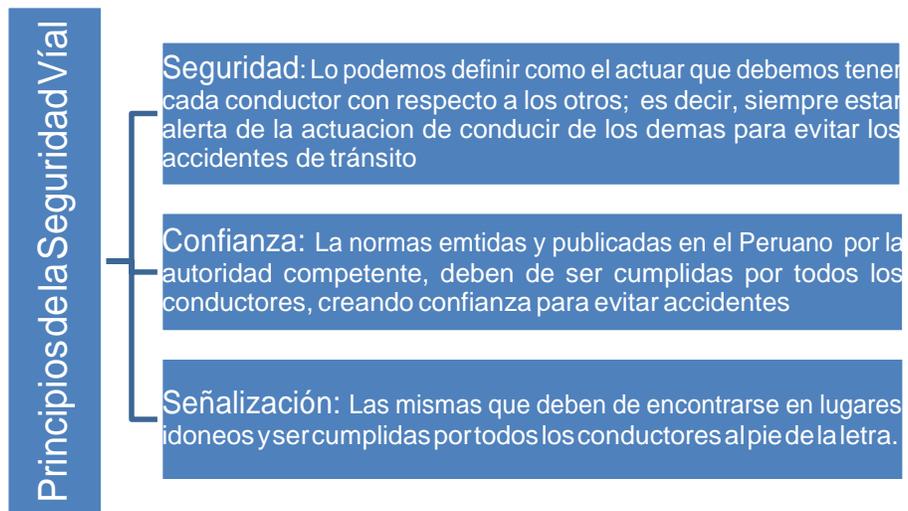


Figura 24. Principios de la seguridad vial

Dentro de las normas que rigen la seguridad vial tenemos:



Figura 25. Normas de la seguridad vial



Figura 26. Actividades de la seguridad vial

- Es frecuente escuchar en las noticias, o pasar por ciertos lugares y darnos cuenta que con mucha frecuencia ocurren hechos como son los accidentes de tránsito, esto nos obliga a identificar a todos las causas que origina en ese lugar los accidentes de tránsito, comúnmente sabemos que podrían ser:
 - 1) Falta de señales de tránsito.
 - 2) Falta de semáforos.
 - 3) Falta de gibas.
 - 4) Ausencia de policías de tránsito.
 - 5) Conductores sin experiencia para la categoría de vehículos que conducen.
- Son la autoridades locales encargadas del tránsito en su respectiva jurisdicción de realizar un mapeo en toda su jurisdicción para identificar todos los lugares donde ocurren con frecuencias los accidentes de tránsito, de esta manera se podrá identificar cuáles son las causas que ocasionan en esos lugares los accidentes vehiculares de todo tipo.

- Es de gran preocupación que a la fecha existan lugares que no cuenten con las señales apropiadas y ubicadas en lugares estratégicos que servirían para evitar los accidentes de tránsito, por eso mediante el mapeo y la elaboración de las señales de tránsito se podrán ubicar y colocar dichas señales evitando de uno u otro modo accidentes o por lo menos disminuyéndolos.
- El consejo de seguridad vial, cumple un papel muy importante en cuanto a la prevención de accidentes de tránsito, sin embargo es importante que deben existir otros organismo que también cumplan dicha función, y porque no decirlos, que sean las escuelas de EBR, las que de origen a dicho aprendizaje.
- Creemos que una de las principales fórmulas para evitar los accidentes de tránsito es que el conductor este consiente de cuando y como reconocer el peligro, como por ejemplo en darse cuenta cuando debe de aumentar o disminuir la velocidad, de esta manera el mismo será capaz de promover su propia defensa y de esta manera actuar a tiempo.
- Las autoridades competentes en tránsito deben ser las llamadas en elaborar políticas que conduzcan en prevenir los accidentes de tránsito coordinando entre sí, entre gobiernos regionales, alcaldías distritales, provinciales, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Consejo de Seguridad Vial, diseñando políticas en conjunto que disminuyan los accidentes de tránsito.

Educación vial

Según Bertotti (2008) *Es el conjunto de conocimientos y la práctica de ellos, referentes al buen comportamiento en el diario transitar, ya sea como conductores, peatones o pasajeros y que se imparten en las escuelas de conductores, colegios, universidades, centros especiales, en los centros de trabajo; mediante los programas de enseñanza, conferencias, seminarios, etc, con el único objetivo de evitar accidentes de tránsito, formando así en el hombre la conciencia de la circulación y Seguridad Vial, que es el objetivo y la meta de la educación vial.*(p.37)

Por otro lado, también podemos señalar que una verdadera Educación Vial la vamos encontrar entre otros en la trasmisión, aplicación y cumplimiento por todos los actores del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016- MTC y sus modificatorias, el mismo que contiene:

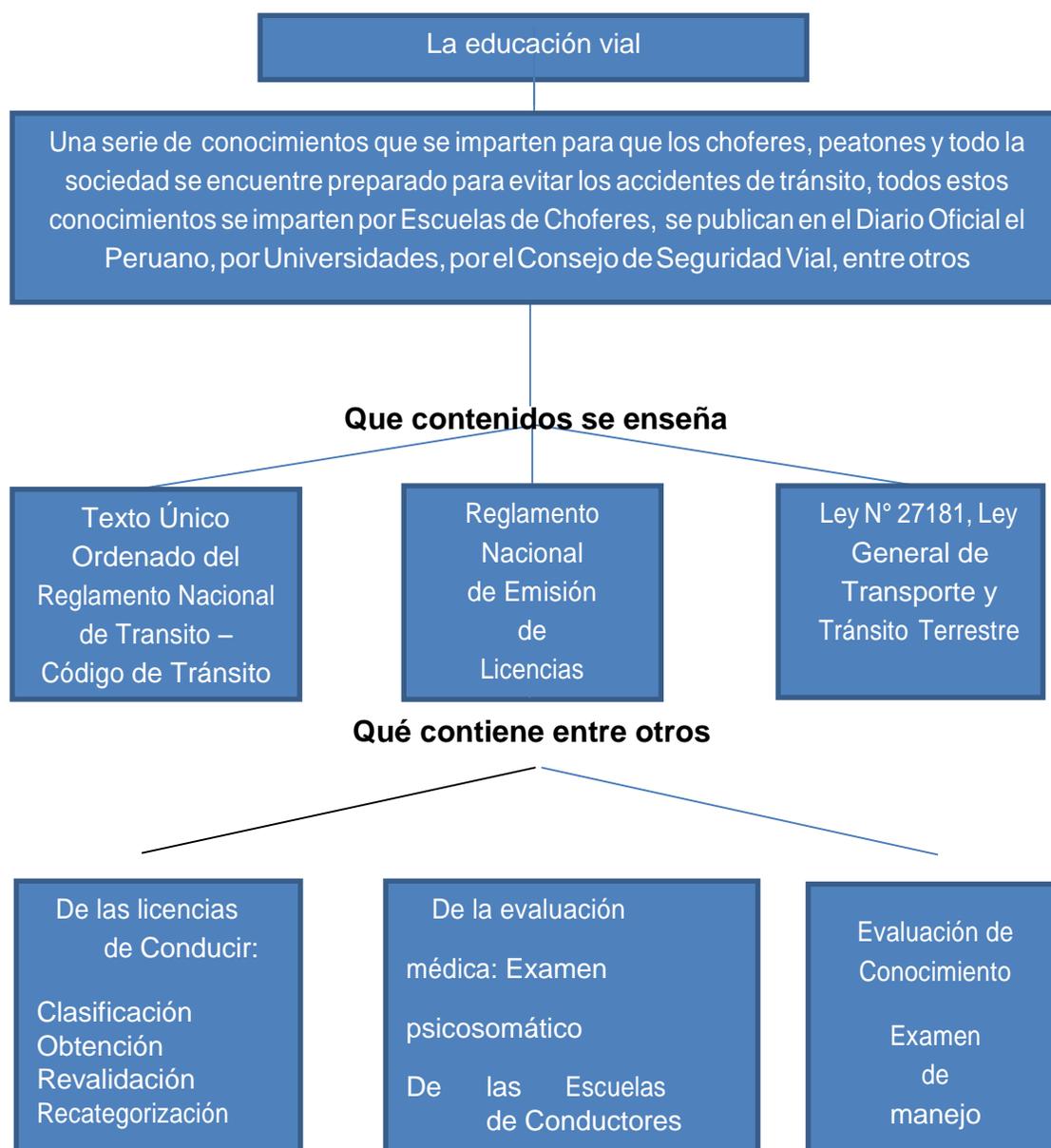


Figura 27. La educación vial

Accidentes de tránsito.- Un accidente es un hecho fortuito, generalmente desgraciado o dañino, independiente de la voluntad humana, causado por una fuerza

extraordinaria que actúa rápidamente y ocasiona generalmente lesiones orgánicas y/o trastornos mentales (definición del grupo de expertos de la organización mundial de la salud). En la actualidad se discute sobre la pertinencia del término accidente y su consideración como hecho fortuito o azaroso, lo cual induce pensar que es inevitable y a la aceptación resignada de su ocurrencia, cuando en realidad los accidentes obedecen a factores ligados a la conducta humana y a las condiciones del medio ambiente que pueden ser modificadas, prevenidas y controladas.

Dos décadas atrás, en Estados Unidos de América se replanteó el concepto de accidente al analizar:

- El resultado del accidente (tipos de lesiones derivadas del trauma).
- Lugar del accidente (condiciones ambientales y de la vía).
- Forma como ocurrió el accidente sujeto a las condiciones de los elementos que conforman la trilogía vinculada al accidente (hombre, máquina y vía).

El Haddon (1970) epidemiólogo estadounidense propuso una matriz formada por dos dimensiones, la primera compuesta por las fases del siniestro vial: antes (presiniestro), durante (siniestro) y después (post-siniestro) y los factores intervinientes en el siniestro: humano, vehículo y vía (p. 38).

Fases del accidente

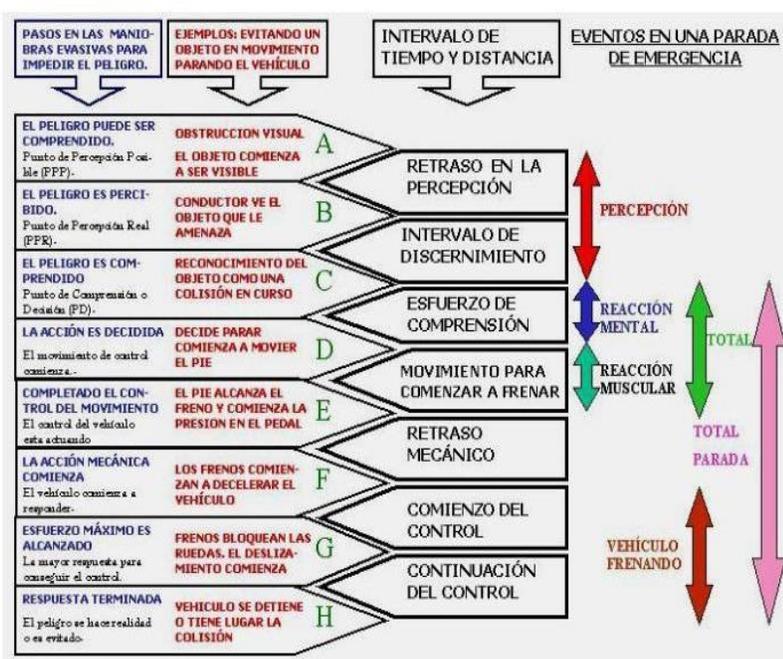
Según García (2007) el accidente, a pesar de su rapidez, no se produce de una manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y espacio mediante una cadena de sucesos que conllevan a un evento de esta naturaleza. (p. 12). Según las normas de seguridad vial establecen que son solo 2 segundos de distracción para que se suscite un accidente de tránsito. Pese a esto el uso del celular al momento de conducir nos conlleva a la irresponsabilidad por parte de quienes están al volante.

Son acontecimientos o sucesos que se producen en las vías públicas con consecuencia fatales como muerte, heridos, daños a la infraestructura vial, etc, donde los actores podrían ser entre vehículos motorizados entre sí, entre vehículo

motorizados y seres humanos, donde intervienen vehículos motorizados, seres humanos e infraestructura vial u otros.

Arburola, (1992) lo definió como aquel suceso eventual en el que no puede hacerse nada para evitar que suceda. También puede conceptualizarse como aquel suceso en el que está involucrado un vehículo o un vehículo y un peatón, o un vehículo con otro vehículo". (p. 160).

Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos, (El Peruano, D.S. N° 016-2009-MTC, p.7)



FUENTE: emergencia.com

Figura 28. Fases de los accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito en Lima:

Según estadísticas publicadas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI, respecto a los accidentes de tránsito ocurridos durante los años 2011-2016 en Lima, dentro de los cuales se han producido muertos y heridos tenemos que:

1° Accidentes con heridos:

En el año 2011 se produjeron en Lima 388 heridos por accidentes de tránsito, en el año 2012, 528 personas salieron heridos productos de accidentes de tránsito, en el año 2013 se produjeron 345 por accidentes de tránsito, en el año 2014 ocurrieron alrededor de 290 personas salieron heridas producto de un accidentes de tránsito, en ese orden de ideas en el año 2015 se produjeron 451 heridos por accidente de tránsito y finalmente en el año 2016 ocurrieron 466 heridos productos de accidentes de tránsito ocurridos en la capital, haciendo un total de 2468 heridos.

2° Accidentes con víctimas fatales (muertos).

En el año 2011 se produjeron en Lima 581 muertos productos de accidentes de tránsito, en el año 2012 alcanzaron las cifras de 585 muertos por accidentes automovilísticos, en el año 2013 se produjeron 541 víctimas fatales como consecuencias de los accidentes de tránsito, en el año 2014 ocurrieron alrededor de 474 víctimas fatales como consecuencia de los accidentes de tránsito, en ese orden de ideas en el año 2015 se produjeron 641 muertos producto de los accidentes accidente de tránsito y finalmente en el año 2016 tuvieron como desenlace a 472 muertos productos de accidentes de tránsito ocurridos en la capital, haciendo un total de 3294 muertos.

Tabla N° 2

Número de víctimas de accidentes de tránsito con heridos en Lima 2011-2016

Departamento	Heridos-Años						Total
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Lima	388	528	345	290	451	466	2468

Ministerio del Interior- Mininter: Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones

Si bien es cierto en el presente cuadro no se especifica el detalle de las causas que produjeron los accidentes de tránsito, podemos señalar que de conformidad con los años que se mencionan en el cuadro adjunto estaba vigente el derogado Decreto

Supremo N°040-2008-MTC que aprobaba el reglamento de nacional de emisión de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre y modificatorias.

Además, haciendo un análisis al presente cuadro podemos deducir que promedio de accidentes por años fue de 411 heridos al año, haciendo de un herido por día

Tabla N° 3

Número de víctimas de accidentes de tránsito con muertos en Lima, 2011-2016

Departamento	Muertos -Años						Total
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Lima	581	585	541	474	641	472	3294

Ministerio del Interior- Mininter: Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones. 2016
Lima Perú

En este orden ideas, de conformidad con el cuadro que se detalla se puede confirmar también que los fallecidos por accidente de tránsito en los 6 años hacen un total de 3294 muertos, haciendo un promedio anual de 549 muerto por año, cifra que supera a la cifra de heridos.

Teoría de los accidentes de tránsito

Según Insero (2000) las desarrolló de la siguiente manera:

Teoría evolutiva: Estudia al conductor pero desde su perfil psicológico, posteriormente el estudio psicológico nos permitirá o nos ayudará en la reconstrucción del accidente ocasionado por el conductor desde una mirada espacio – tiempo. (p. 39). Si analizamos los accidentes de tránsitos ocurridos en el Perú en especial en la ciudad de Lima, nos daremos cuenta que el tiempo en que se produce dichos acontecimiento son alrededor de 4 a 5 segundos, tiempo que permitirá desarrollar las siguientes fases.

Aquí surgen los cuatro tipos de fases con los que se da lugar a un accidente de tránsito las cuales son las siguientes:

Fase de percepción.- Es la etapa que dura más cuando ocurre un accidente de tránsito, se cree que la persona que se encuentra cara a cara con el hecho o acontecimiento lo ve todo y lo vive directamente sea este en el lugar en que se encuentre o siendo un conductor o peatón. Esta fase tiene un rango formado por el punto en la cual siente el peligro y termina en la etapa de la toma de decisión o conflicto.

Fase de reacción.- Es la segunda etapa, se caracteriza por la acción del conductor de realizar la adecuada maniobra que podría evitar un accidente de tránsito.

Fase de decisión.- En esta etapa tanto el peatón como el conductor, se encuentra en un proceso de decidir qué es lo mejor que debe realizar para evitar el futuro accidente y debe estar utilizando la mejor estrategia para ello, debe poner todos sus sentidos y ser consciente o inconsciente del peligro que se le avecina, por lo que le toca decidir en esos momentos que acciones debe tomar para que no se produzca el accidente que está por venir. Se dice que esta fase el conductor que es lo mejor que le conviene para ejecutarle de tal manera que esa decisión sea la mejor decisión tomada por él.

Fase de conflictos.- Es la última etapa, en este momento el conductor se da cuenta que el accidente que se le avecina se hace ya casi inevitable y se realiza el contacto de cara a cara contra el sujeto u objeto.

.

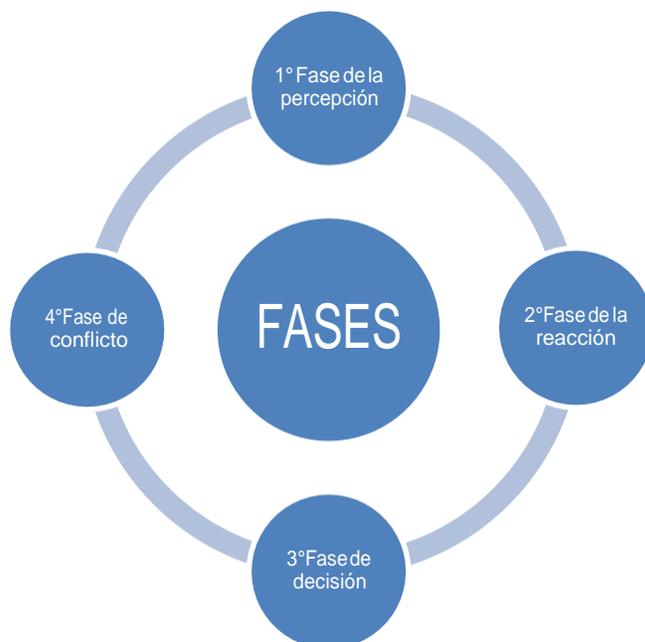
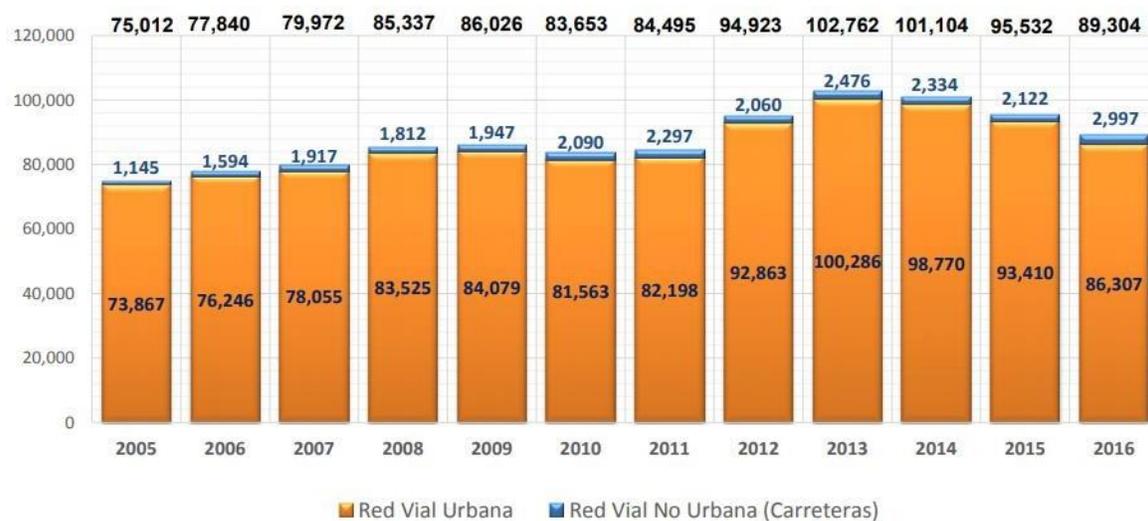


Figura 29. Fases de la teoría evolutiva



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

Figura 30. Número de accidentes de tránsito 2005-2016

Según datos proporcionados por Policía Nacional del Perú, se muestran los datos de los accidentes de ocurridos en los periodos de los años 2005 al 2016, accidentes ocurridos tanto en las carreteras, más conocidos como red vial no urbana y la red vial urbana, con un promedio anual de 90000 entre heridos y muertos por diferentes causas de accidentes de tránsito, observamos que en el año 2005

ocurrieron un promedio de 73867 accidentes de tránsito en ambas redes, en el año 2006 alrededor de 76246 accidentes de tránsito ocurridos por diferentes circunstancias, por otro lado siguiendo este orden de ideas en el año 2007 ocurrieron 78055 en ese mismo orden en el año 2008, ocurrieron 83525 accidentes de tránsito, hasta que llegamos al año 2016 en la que se puede observar que ocurrieron alrededor 86317, no viendo ninguna disminución en cuanto a los accidentes de tránsito.

Son todas aquellas circunstancias que interviene de una manera u otra en los diferentes accidentes de tránsito, pudiendo clasificarla de la siguiente manera:

Exceso de velocidad: Es una de las principales causas por la que se producen los accidentes de tránsito, debido a que los conductores no respetan los límites máximos de velocidad permitido en las vías públicas, avenidas y calles, las mismas que son dispuestos por las autoridades competentes para este caso y van en el orden de 32.76% según fuente de la P.N.P.



Figura 31. Accidente de tránsito por exceso de velocidad

Imprudencia del conductor. Este tipo de accidente suele producirse como consecuencia a la acción del conductor de realizar situaciones ajenas a la de conducir un vehículo motorizado, como por ejemplo hablar por celular, leer periódico, maquillarse, distraerse por n situaciones.



Figura 32. Accidente de tránsito por imprudencia

Estado de ebriedad del conductor. Los accidentes de tránsito por esta causa también es una de la más frecuente en las vías públicas de Lima, especialmente los fines de semana, donde los conductores sin medir las consecuencias que son los accidentes de tránsito salen a divertirse en discotecas, u otros lugares de diversión tomando bebidas alcohólicas en exceso por encima de lo permitido.



Figura 33. Accidente de tránsito por ebriedad.

Falla mecánica. Este tipo de accidente se produce por fallas en el auto, las mismas que se encuentran relacionadas a las revisiones técnicas realizadas en nuestro país, las mismas que no son muy rigurosas o se realizan de manera ineficiente.



Figura 34. Accidente de tránsito por falla mecánica.

Imprudencia del pasajero. Esta clase de accidente de tránsito se realiza muy a menudo y se ocasiona debido a que las personas que utilizan un vehículo público lo hacen sin tomar las debidas precauciones como por ejemplo subir en lugares autorizados, bajar o subir cuando el vehículo automotor se encuentre detenido



Figura 35. Accidente de tránsito por imprudencia del pasajero

Pista en mal estado. Ocasionalmente al salir a las calles de Lima nos encontramos con pistas en deficiente estado, encontrándose en muchas de ellas grandes forados, grietas, deficiente mantenimiento por las municipalidades o autoridades de turno, situación que conlleva a que se produzcan accidentes de tránsito. Cabe precisar que

no solamente ocasionan los accidentes de tránsito sino que los vehículos automotores se vayan deteriorando poco a poco.



Figura 36. Accidente de tránsito por estado de la pistas.

Fallas de las señales de tránsito. Estos accidentes de deben a menudo a la mala planificación por parte de las autoridades encargadas para ellos en elaborar de manera adecuada señales de tránsito en los lugares importantes en las vías públicas



Figura 37. Accidente de tránsito por malas señales

Exceso de carga. Esta causa también es preocupante en nuestra ciudad capital, muchos de los accidente de repiten muchos por esta causa, debido al poco control que existe por parte de la autoridades policiales en inspeccionar los vehículos de transporte de carga y también en los de pasajeros, por cuanto las empresas de transporte de

manera irregular permite que sus unidades de transporte lleven cargas tanto de pasajero o materiales que sobrepasan los límites permitidos.



Figura 38. Accidente de tránsito por excesiva carga

Falla de luces. Situación que se presente mayormente en las noches cuando los conductores no tienen en perfecto estado todas las luces del vehículo que conducen ocasionando un gran número de accidentes de tránsito.



Figura 39. Accidente de tránsito por fallas de luces

Somnolencia del conductor. Con mucha frecuencia nos encontramos en situaciones parecidas como consecuencia del estrés que se vive en Lima, la gran cantidad de unidades automovilísticas que hacen que el conductor pase horas tras horas manejando su vehículo sin llegar a su destino.



Figura 40. Accidente de tránsito por somnolencia

Choque por alcance. Estos accidentes se realizan como consecuencia de no respetar de una manera u otras los límites máximos de velocidad tanto en las avenidas, calles como también se han producida tanto en la vías expresa Paseo de la República como en la vía expresa Javier Prado.



Figura 41. Accidente de tránsito por alcance

Invasión de carril.- Para explicar mejor este caso, no tenemos que referir el accidente ocurrido recientemente en el Serpentin de Pasamayo, donde por causa de invadir el carril contrario se produjo el accidente trayendo como consecuencia 52 muertos.



Figura 42. Accidente de tránsito por invasión de carril contrario

Vehículos mal estacionados. Este tipo de accidente se produce mayormente en las avenidas o vías expresas, donde por la velocidad que van entre 70km/hr. y 90 km/hr, el conductor no se percata que se encuentran vehículos mal estacionados sean estos por desperfectos mecánicos u otras circunstancias.



Figura43. Accidente de tránsito por mal estacionamiento

Despistes.- Son los accidentes de tránsito ocasionados por muchas causas en la cual el vehículo se sale de la vía pública o de su carril, pudiéndose ser la alta velocidad, el estado de ebriedad u otras causas que hacen que el vehículo se salga de su vía



Figura44. Accidente de tránsito por despiste

Falta de control policial.- Es un elemento más en los accidentes de tránsito debido a que existen lugares o vías públicas donde existe mucha afluencia de público, y no existe señales de tránsito, semáforos y mucho menos los policías que controlan el tránsito.



Figura45. Accidente de tránsito por falta de control policial

Accidentes por neblina.- Son los accidentes ocasionados por la poca visibilidad que ocasiona la Neblina en las vías públicas, las mismas que impiden que se vean en su gran magnitud las avenidas, los cruces, las señales de tránsito los otros vehículos que también circulan por esa vía.



Figura 46. Accidente de tránsito por el clima

Peatones que cruzan por lugares inadecuados.- Son los accidentes que se producen por la imprudencia de los peatones en a travesar o cruzar vías por donde se encuentran prohibidos de hacerlo, comúnmente se produce cuando el peatón cruza una avenida o vía rápida teniendo que realizarlo por lo puentes peatonales.



Figura 47 Accidente de tránsito por cruce por zonas inadecuadas

Efectuar adelantamiento en lugares prohibidos.- Este tipo de accidentes se realizan mayormente en las vías de doble sentido y en puntos curvos y cerrados en donde por la clase de la curva no se permite ver o divisar en vehículo en sentido contrario.



Figura 48. Accidente de tránsito por adelantamiento

Desobedecer las señales de tránsito.- Estos accidentes tránsito son ocasionados debido al desacato del Reglamento Nacional de Tránsito, en donde el conductor a pesar de que las vías se encuentran señalizadas no respetan las señales de tránsito.



Figura 49. Accidente de tránsito por desobedecer señales de tránsito

Acciones para evitar los accidentes de tránsito:

Según el Reglamento de Emisión de Licencias(2016), el mismo que fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, juega un papel preponderante en la disminución de accidentes de tránsito, pues ha sido elaborado con ese fin, para lo cual se encuentra imbuido de nuevas estrategias que permitirán de uno u otro modo evitar y/o disminuir los accidentes de tránsito el mismo que se ve reflejado en que hoy en día

los conductores realizaran sus exámenes de manejo en las vías públicas de Lima, viviendo el día a día todas las ocurrencias que pasan un conductor, por lo cual se desprende que el conductor aprenderá in situ las siguientes acciones que evitaría los accidentes de tránsito.

1° Respetar los límites máximos de velocidad.- Definitivamente, el postulante a una licencia de conducir al ser evaluado en las misma calles, avenidas o vías expresas, aprenderá mejor los límites máximos de velocidad, aprendiendo de una manera más eficaz donde de aumentar o disminuir los accidentes de tránsito.

2° No salir de su carril de conducción.- Con frecuencia esta actitud temeraria es unas causas de los accidentes de tránsito, por ello el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir enlaza con inteligencia las funciones de las escuelas de conductores con los exámenes de conocimiento y examen de manejo, quienes unidos permitirán que los postulantes a una licencia de conducir de cualquier categoría vean la importancia de permanecer en su carril. En ese orden de ideas aprenderán cuando y de qué manera podrán cambiar de carril sin producir accidentes de tránsito.

3° Manejo del vehículo con las dos manos.- Con frecuencia esta actitud la observamos a diario, donde se observa a muchos conductores hacerlo sin medir las consecuencias de sus actos, pues hacerlo con una no garantiza al 100% que el conductor mantenga la estabilidad del vehículo, por lo que realizar los exámenes de manejo en lo real permitirá corregir dichas imprudencias.

4° Mantener la debida distancia.- Causa que a menudo se observa en los accidentes de tránsito por el cual los conductores no mantiene la debía distancia entre los autos, ocasionándose los accidentes por alcance, se conoce que la distancia promedio va depender de la velocidad del vehículo y por lo general debe de ser de 1 metro por cada 10 km/ Hr.

5° Conocer y utilizar las luces de señales del vehículo adecuadamente.- Conocer las luces que posee su automóvil es de gran importancia, pues se sabe que el mal uso y el desconocimiento de ello por parte de los conductores también ocasiona los

accidentes de tránsito, por ellos las escuela de conductores deben afianzar esos conocimientos y unido a las evaluaciones de manejos reales en las calles permitirán conocer en tiempo real cuanto conocen los choferes acerca de las luces de sus autos y cuando utilizarla y para sirven dichas luces.

6° Mirar hacia todos los lados. Esta actividad está muy estrechamente relacionada con los exámenes psicosomáticos que se realizan, pues el postulante a una licencia de conducir debe estar sano respecto a su visión. Sin embargo se observa en muchos casos personas que a pesar de tener visión defectuosa conducen vehículos automotores, debido a que la ley les otorga licencia de conducir teniendo algunas restricciones.

7° Utilizar el cinturón de seguridad.- Medida implantada desde el año 2006 en Perú, por la cual es obligatorio que todos los autos lleven consigo el cinturón de seguridad, pues muchas veces se ha constatado que el hecho de no tener puesto un cinturón de seguridad ha cobrado vidas humanas.

Según estadísticas del Ministerio de Salud, el 75% de personas que muere en los accidentes de tránsito no usaron cinturones de seguridad. La mayoría de estas víctimas iba en los asientos posteriores.

8° Estar atento en la conducción del vehículo.- hoy en día gran cantidad de conductores se le ve en su automóvil celulares, televisores portátiles, música ha alto volumen, audífonos entre otros aparatos, que si bien es cierto son muy útiles, también lo es que causa distracciones a la hora de conducir ocasionando en muchas ocasiones accidentes de tránsito, por lo que se debe evitar llevar y /o utilizar los mencionados artefactos a la hora de conducir un vehículo automovilístico.

Sistema Smith y la reducción de accidentes de tránsito

Ponce (2006) señala que dentro del ámbito de la evaluación se han creado diversos instrumentos con la finalidad de reducir los accidentes de tránsito y que están ligados al sistema Smith (p 25) , por lo que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, se encuentra muy ligado al sistema Smith, pues está orientado significativamente a la reducción de accidentes de tránsito, tanto en el área de la evaluación psicosomática (médica), a la enseñanza que transmiten las escuelas de conductores, a la evaluación de conocimiento y toma de exámenes de manejo reales en las vías públicas.

A qué se deben los accidentes de tránsito: Según Holahan (1991) el sistema Smith, señala que *se debe a las fallas del vehículo, impericia del conductor en ciertos vehículos, inadaptación a las condiciones adversas, poca o casi ninguna capacitación, no estar a la expectativa de las posibles fallas de los otros conductores, no mantener la debida distancia entre vehículos, no reaccionar en el debido momento, utilizar celulares u otros artefactos, poca concentración a la hora de manejar, actitud negativa al conducir por las vías públicas. (p. 20)*

El citado sistema nos enseñará técnicas de manejo defensivo para ser nuestro viaje el más seguro y consta de cinco llaves o técnicas que se interrelacionan con el objetivo de lograr un manejo agradable y seguro y son las siguientes:

Según el Sistema Smith si se aplica las siguientes llaves:

- ✓ Vea siempre hacia delante, es decir se anticipa a lo que va a suceder.
- ✓ Obtenga un panorama de amplia visión.
- ✓ Mantenga sus ojos en continuo movimiento
- ✓ Déjese siempre una salida.
- ✓ Asegúrese de que ellos lo vean.

Entonces se tendrá:

- ✓ Suficiente espacio para el vehículo
- ✓ Gran visibilidad
- ✓ Suficiente tiempo para la toma de decisiones

Evitando participar así en un accidente de tránsito.

Otro sistema

- ✓ Manténgase alerta
- ✓ Anticípese a la situación
- ✓ Manténgase retirado
- ✓ Empiece a detenerse antes
- ✓ Deténgase con suavidad
- ✓ Haga las señales
- ✓ Manténgase libre
- ✓ Conserve su derecha
- ✓ Observe las curva
- ✓ Revise, luego avance.
- ✓ Mantenga su carril

Uso de la vía

- ✓ El conductor debe respetar al peatón y acatar las disposiciones que rigen el tránsito.
- ✓ No debe compartir su asiento frente al timón
- ✓ Usar siempre cinturón de seguridad
- ✓ No conducir bajo influencia de bebidas alcohólicas.

- ✓ Está obligado a conservar distancia suficiente
- ✓ Debe circular a velocidad permitida
- ✓ No debe llevar más personas que las que quepan en el vehículo.
- ✓ Debe portar en todo momento sus documentos (TIV, LC, SOAT)

1.4 Formulación del problema

Problema general:

¿Cuál es la eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, si se compara con el control ejercido con el anterior reglamento?

Problemas específicos N 1°

¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?

Problema específico N° 2

¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento de mecánica básica en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?

Problema específico N° 3

¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?

Problema específico N° 4

¿Cuál es la diferencia en el número de accidentes de tránsito provocados por los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?

1.5 Justificación del estudio

Según Bernal (2010) en una investigación, la justificación se refiere a las razones del porqué y el para qué de la investigación que se va a realizar; es decir, justificar una investigación consiste en exponer los motivos por los cuales es importante llevar a cabo el presente estudio. Según él suele haber tres dimensiones o tipos de investigación, la teórica, la práctica, y metodológica, algunas pueden requerir las tres, otras dos o de repente solo una u otras. (p.46)

La pertinencia del estudio radica en que aún no ha sido posible controlar la cantidad de accidentes de tránsito que se producen en Lima, pese a las medidas tomadas: las penas se han incrementado, a que se sigue modificando el código de tránsito, a que se han cancelado licencias de conducir, se han sancionado escuelas de profesionalización y centros médicos; no habiéndose encontrando las respuestas a dicho problema, es pertinente abordar el desde otras ópticas, desde donde cabe la posibilidad de aportar con propuestas de nuevas estrategias.

Siendo la disminución de los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, una necesidad para alcanzar la seguridad vial de la ciudadanía, el estudio realizado alcanza una gran relevancia, más aun teniendo en cuenta que su alcance es a nivel de todo el territorio nacional.

Justificación Teórica:

La construcción del marco teórico contribuye en acrecentar los conocimientos sobre los reglamentos de licencias de conducir, mejorando su eficiencia como un medio acorde con las prescripciones enmarcadas en el rol de la institución y de las normas afines. Asimismo permitirá realizar recomendaciones a otras instancias parecidas referente a la problemática existente sobre la necesidad de reforzamiento en la materia, lo que permitirá conocer en mayor medida el comportamiento de las variables; En este orden de ideas, se expresa que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, introduzca nuevas estrategias de mayor y exhaustivo control en el otorgamiento de las licencias de conducir tanto en el cumplimiento a pie de la letra por todos los actores que intervienen en el citado acto administrativo, velando que todas

las áreas asuman mayores responsabilidades desde que empieza el trámite de licencias de conducir pasando por un exhaustivo control de calidad de la misma, es así que partiendo de ellos con el presente estudio se pretende la aplicación de nuevos enfoques teóricos que servirán para que la institución como lo es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones desarrolle adecuadamente cada una de las funciones que se encuentren de una u otra manera relacionadas con la gestión administrativa de otorgamiento de licencias de conducir.

1.6 Formulación de las hipótesis

Hipótesis general:

El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir muestra mayor eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.

Hipótesis específica N 1°

El nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Hipótesis específica N° 2

El nivel de conocimiento de mecánica básica en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Hipótesis específica N° 3

El nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Hipótesis específica N° 4

El número de accidentes de tránsito provocados por los conductores disminuyó después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

1.6 Formulación de los objetivos

Objetivo general:

Establecer la eficacia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.

Objetivo específico N 1°

Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento de las reglas de tránsito, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Objetivo específico N° 2

Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento de mecánica básica, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Objetivo específico N°3

Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento teórico de manejo, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Objetivo específico N° 4

Establecer el número de accidentes de tránsito provocados por los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

II Método

2.1 Diseño de investigación

Se empleó el diseño no experimental transversal y que de acuerdo con Carrasco (2006) *“este diseño se utiliza para realizar estudios de investigación de hechos y fenómenos de la realidad, en un momento determinado de tiempo”*, (p. 47).

Para Valderrama (2014) el diseño no experimental se lleva a cabo sin manipular la (s) variable (s) independiente (s), toda vez que los hechos o sucesos ya ocurrieron antes de la investigación (p.164). Velázquez y Rey (2013) indicaron que las investigaciones transversales investigan el objeto en un punto determinado del tiempo, del cual se toma la información que será utilizada en el estudio. Les interesa la descripción o explicación del fenómeno en un momento específico, más no su evolución.

El desarrollo de la presente investigación se basó en un modelo ex post – facto, considerando que se han analizado los datos producidos después de un hecho o fenómeno jurídico de interés de estudio, tal como sostienen las autoras Cancela, Cea, Galindo y Valilla (2010) de que:

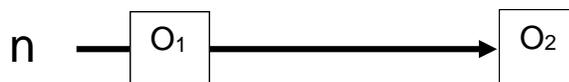
...primero se hace referencia cuando se llega a producir un hecho y después se analizan las posibles causas y consecuencias del mismo, por lo que se trata de un tipo de investigación en donde no se modifica o varía el fenómeno o situación objeto de análisis (p. 3).

Como señala Kerlinger (2002):

Con dicho tipo de estudio, se mencionan características muy importantes de la investigación ex post facto, en cuanto de que no hay manipulación intencional de las variables, sino selección de valores; y que asimismo no se puede establecer relaciones causales como en el experimento, ya que solo se puede estudiar la relación entre las variables que covarían con el fenómeno estudiado.(p 30)

En el desarrollo se utilizó el método hipotético- deductivo; es decir nuestra investigación se inició primero con la técnica de la observación del día a día respecto a los accidentes de tránsito observando que siguen ocurriendo a pesar de cambios y/o modificaciones al reglamento nacional de tránsito – código de tránsito, en segundo lugar se ha propuesto hipótesis, con el objetivo de explicar porque siguen los accidentes a pesar de las modificaciones al citado reglamento, esta hipótesis nos sirvió para explicar las anomalía encontradas que son la que señalamos en nuestro presente estudio y como tercer paso se ha realizado la verificación de dichas hipótesis demostrando si son o no correctas.

El estudio se representa con el siguiente diagrama:



Donde:

n: Muestra en quien se realiza el estudio

O₁: observaciones antes de la revalidación

O₂: observaciones después de la revalidación

Pasos seguidos en el proceso de investigación

- 1.- La investigación se realiza con una medición previa (pre- prueba) y con medición posterior (post- prueba) aplicadas al grupo.
- 2.- Para la elección de la muestra se tomó en cuenta el rendimiento académico de los Conductores matriculados en las escuelas de conductores, en las pruebas de conocimiento tomadas por el touring automóvil club del Perú.
- 3.- El grupo es elegido de la escuela de conductores, por simple sorteo, previa constatación que su rendimiento académico sea homogéneo

Tipo de estudio

De acuerdo a las hipótesis, problemas y objetivos de la investigación, se clasifica en tipo básica y orientada a las conclusiones, cuyo objetivo principal se centra en buscar soluciones a los problemas propuestos, se empleó la metodología empírico analítica como es el ex post facto para explicar y predecir los fenómenos, permitiendo estudiar los efectos con certeza a través de grupos semejantes, ahorrando tiempo y esfuerzo, respetando el fenómeno tal y como se ha producido no controlando la variable independiente, toda vez que los hechos ya acontecieron, estableciendo las causas y los efectos (comparativos causales) .

2.2 Variables y operacionalización

Según Núñez (2007) respecto a lo que es una variable señala: [...] *la variable es todo aquello que se va a medir, controlar y estudiar en una investigación, es también un concepto clasificador. Pues asume valores diferentes, los que pueden ser cuantitativos o cualitativos.* Y también pueden ser definidas conceptual y operacionalmente (p 67).

En el estudio se analizaron dos variables: El reglamento nacional de emisión de licencias de conducir como independiente y el control sobre el proceso de evaluación a los conductores como dependiente.

Variable 1: El reglamento nacional de emisión de licencias de conducir.

Es un documento emitido por el MTC para estandarizar la gestión de la emisión de licencias de conducir; regula la creación y el funcionamiento de los centros médicos estableciendo los criterios de la evaluación psicosomática y los parámetros para que las escuelas de formación instruyan sobre reglas de tránsito, mecánica básica y manejo.

Variable 2: El control del proceso de evaluación a los postulantes y conductores

Consiste en verificar el cumplimiento de las disposiciones reglamentadas por las escuelas de formación y centros médicos donde se evalúan a los postulantes a una licencia de conducir, revalidación y recategorización.

La idoneidad de las evaluaciones del postulante asegura que éste cuente con aptitudes físicas y psicológicas, así como los conocimientos y habilidades en la conducción requeridas para que la conducción de vehículos se realice en condiciones de seguridad

Definición operacional del reglamento de tránsito

Para analizar esta variable se consideran los tres aspectos que constituyen el proceso de la emisión de licencias: Establecer los requisitos para la obtención de licencias de conducir; determinar los criterios para la evaluación psicosomática; desarrolla los tópicos para la formación teórica y práctica de los postulantes.

Tabla 4

Operacionalización del reglamento nacional de emisión de licencias de conducir.

Dimensiones	Indicadores
Requisitos para el otorgamiento de licencias	Establece la edad mínima y máxima para obtener licencias Limita el otorgamiento por deudas de pago Solicita declaración jurada de no tener antecedentes judiciales y/o penales Niega el otorgamiento a personas sancionadas e inhabilitadas Establece la capacidad visual mínima por categorías
Criterios para evaluación psicosomática	Establece la capacidad auditiva necesaria Establece la condición psicológica requerida Establece la infraestructura sanitaria requerida para el funcionamiento
Tópicos para la formación teórica y práctica de los postulantes.	Determina las características de los profesores Define la malla curricular de capacitación Establece la infraestructura mecánica requerida para el funcionamiento Determina las características de los instructores de manejo

Definición operacional del control del proceso de evaluación a los postulantes y conductores

Para analizar esta variable se consideraron los tres aspectos que constituyen el control del proceso de evaluación a los postulantes y conductores los cuales paso a detallar: determinar los conocimientos de reglas de tránsito; determinar los conocimientos de mecánica básica y determinar los conocimientos teóricos de manejo tomados a los postulantes a una licencia de conducir, datos registrados en una ficha

Tabla 5

Operacionalización del control sobre el proceso de evaluación a los postulantes

Dimensiones	Índicadores	Ítems	Índices	Niveles/rangos
Conocimientos de reglas de tránsito	Reconoce los límites de velocidad de acuerdo a las vías de tránsito.	1,5,7,17,1 2,14,20,39 12,14,20,3	Correctas Incorrectas	Aprobados 16 - 20
	Diferencia correctamente las señales de tránsito.	9 25,30,27		Desaprobados 0 - 15
	Conoce correctamente las infracciones de tránsito.	22,26,34		
	Sabe las conductas correctamente que conducen a infracciones de tránsito			
Conocimiento de mecánica básica	Relaciona los componentes del vehículo con su función.	2,3,4,7,9 11,34,37	Correctas Incorrectas	Aprobados 16 - 20
	Conoce adecuadamente el funcionamiento del carter, la cámara de combustión			Desaprobados 0 - 15
Conocimiento teórico de manejo	Sabe cuándo usar las luces intermitentes.	3,4,8,10 13,15,21	Correctas Incorrectas	Aprobados 16 - 20
	Conoce y diferencia adecuadamente las herramientas de manejo	23,24,25 28,29,31 32,33,35		Desaprobados 0 - 15
	Conoce y diferencia las categorías de licencias de conducir			

2.3 Población, muestra

Población: Es indefinida, debido a que no se conoce el número de elementos, como lo señala Tamayo (2010), el cual indica que *la población es la totalidad de un fenómeno a estudiar, donde las unidades de la población posee una características en común a estudiar dando origen a los datos a estudiar*, (p. 114) , en este orden de ideas, Arias (2006) indica que una población es indefinida cuando sus elementos son imposibles de tener en un registro identificable (p. 81); los elementos para el presente estudio son todos los conductores que obtuvieron licencia de conducir con el Reglamento Nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC y el nuevo Reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC

Muestra: En cuanto a la muestra, Parra (2006), indica que ella es: *Parte de la población, obtenida con el propósito de investigar propiedades que posee la población*, (p.16). Para el caso quedó constituida por 200 choferes matriculados en la escuela de conductores en el año 2013 y en el año 2016, en la Escuela de Conductores de Lima Metropolitana *Conduce seguro*. Dado que los conductores de la muestra fueron seleccionados intencionalmente, la muestra se define como no probabilística.

Muestreo: en el presente estudio la muestra elegida fue hecha intencionalmente, en este orden de ideas Arias (2006) indicó *que un muestreo Intencional es llamado también opinático, viene establecido por elementos muestrales, elementos que son escogidos en base a parámetros que realiza el investigador, de la misma manera*, Parra (2003) indicó *Este tipo de muestreo se caracteriza por un esfuerzo deliberado de obtener muestras representativas mediante la inclusión en la muestra de grupos supuestamente típicos*, (p. 25).

Tabla 6

Muestra de frecuencias de conductores de la Escuela Conduce Seguro, Lima 2017

Secciones	Frecuencias	
	Absolutas	Porcentajes %
A	50	25.00
B	50	25.00
C	50	25.00
D	50	25.00
Total	200	100.00

Fuente: Datos de la secretaría de la escuela conduce Seguro–2017-2018

2.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad.

Técnica del análisis documental.

Según Baena (2014) es una técnica que tiene como finalidad, a través de una especial lectura, la selección y recopilación de información, debiendo ser esta muy crítica en el análisis de los documentos de estudio y también realizada en los documentos bibliográficos,(p. 72), por su parte Garza (1988), siendo más prolijo señala una definición más exacta indica que esta técnica ...se caracteriza por el empleo predominante de registros gráficos y sonoros como fuentes de información..., registros en forma de manuscritos e impresos, (p. 8).

Es así que para el presente trabajo de investigación se utilizó como técnica, la misma que conllevó al uso óptimo y racional de los recursos documentales proporcionados por la Dirección de Circulación y Seguridad Vial.

Instrumentos de recolección de datos.

De los estudios realizados por Hurtado (2000) respecto a los instrumentos de recolección de información indica que implica determinar cuáles serán los medios o

procedimientos por los que el investigador obtendrá la información necesaria para alcanzar los objetivos de la investigación, (p 64).

En la investigación realizada se utilizó la ficha de registro en las que se transcribieron las calificaciones de los postulantes/conductores evaluados. Estas calificaciones se desagregaban en: calificaciones sobre reglas de tránsito, sobre mecánica y conocimiento teórico manejo.

Los instrumentos que recogen directamente los datos no requieren de evaluación de idoneidad, es decir no se necesita validarlos (validez y confiabilidad)

2.8 Métodos de análisis de datos.- Con la finalidad de contrastar las hipótesis de trabajo, se utilizó:

Organización de los datos:

Se tabulan y clasifican, organizándolos en una base de datos.

Análisis estadístico descriptivo

Mediante el método tabular, se ordenan los datos en función de frecuencias, absolutas y relativas. El método gráfico, permitió representar los datos procesados en cuadros estadísticos, es decir tablas de frecuencias, gráficos de barras, gráfico de cajas de bigotes y asimismo, se calcularon y presentaron las medidas estadísticas de centralidad y dispersión, las que permitieron efectuar comparaciones entre los resultados obtenidos en ambas evaluaciones de la muestra.

Los primeros resultados correspondieron a las evaluaciones de los postulantes bajo la reglamentación DS N°040-2008-MTC, fueron comparados con los obtenidos de acuerdo con las disposiciones del nuevo reglamento DS N°007-2016-MTC, por lo cual el estudio realizado se comportó como un estudio descriptivo comparativo.

Pruebas de hipótesis

Dado que los datos obtenidos eran de naturaleza numérica, se consideró evaluar su distribución, mediante la prueba de normalidad de Kolmogorov – Smirnov (K-S).

Prueba de Normalidad

Ho: Los datos se acercan a la distribución normal

Ha: Los datos se alejan de la distribución normal

Parámetros estadísticos:

- Nivel de confianza: 95%
- Significancia esperada: 5% = 0,05 (α)

Regla de decisión:

Si p valor \geq 0,05, se acepta Ho y si p valor $<$ 0,05, se rechaza Ho

Tabla 7

Prueba de Kolmogorov Smirnov, de las evaluaciones de los postulantes/conductores de la escuela Conduce seguro, Lima, 2016

	Kolmogorov-Smirnov			Shapiro-Wilk		
Reglamento de emisión de licencias de conducir (DS N°007/2016/MTC)	.155	200	0.000	.955	200	.000
Reglamento de licencias de conducir de vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre (DS N°040/2008/MTC)	.124	200	0.000	.967	200	.000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Interpretación:

Debido a que el p valor (sig. Obtenida) es menor a 0.05, se rechazó la Hipótesis nula (Ho), tanto para Reglamento Nacional de emisión de licencias de conducir aprobado mediante D.S. N° 007-2016-MTC como para el Reglamento Nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante D.S. N°040; en conclusión, ambos conjuntos de datos se alejan de la distribución normal.

En consecuencia, fueron analizados mediante la prueba estadística no paramétrica de los signos de Wilcoxon, la que está diseñada para comparar dos conjuntos de datos procedentes de la misma muestra.

2.6 Aspectos éticos.- Para el presente estudio, en primer lugar se respetó los derechos de todos los choferes intervinientes, respecto a que se les informó adecuadamente del propósito de la presente investigación y qué uso se iba a hacer en el presente estudio, garantizando de uno u otro modo su anonimato, así también se solicitó la autorización a la Dirección de Circulación y Seguridad Vial de la información que tiene en sus bases de datos con el único propósito de estudio, por otro lado se tuvo en cuenta de que los datos y conceptos pertenecientes a otros autores se encuentren señalados sus autorías.

III. Resultados

Resultados descriptivos

De las evaluaciones

Los datos que se muestran en la tabla 8 permiten considerar que los resultados correspondientes al reglamento DS N°007-2016-MTC son superiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias es de 3,38 a favor del nuevo reglamento; asimismo, la distribución del 50% de datos en el nuevo reglamento están a 3,33 puntos por encima de los datos del anterior reglamento.

Tabla 8

Análisis comparativo de los estadísticos obtenidos entre el reglamento D.S.N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC

	Reglamento D.S. N° 040-2008-MTC		Reglamento D.S. 007-2016-MTC	Diferencias
Válido	200		200	---
Media	15.00		18.38	3.38
Mediana	15.00		18.33	3.33
Des. Estándar	.510		.624	---
Percentiles	25	14.67	18.00	3.33
	50	15.00	18.33	3.33
	75	15.33	18.67	3.34

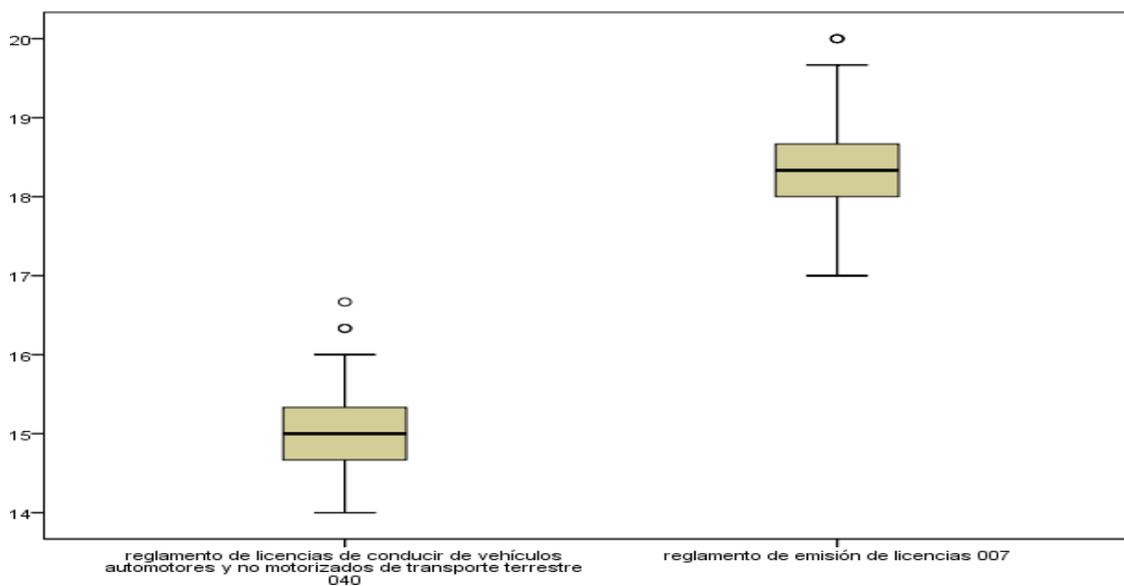


Figura 50 Análisis comparativo entre el reglamentos D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

De los aspectos evaluados

Los datos que se muestran en la tabla 9, 10 y 11 permiten considerar que los resultados correspondientes a las evaluaciones de reglas de tránsito, de mecánica y de manejo al amparo del reglamento DS N°007-2016-MTC son superiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias y la distribución del 50% de datos en el nuevo reglamento están por encima de los datos del anterior reglamento como los paso a detallar por evaluaciones:

Los datos que se muestran en la tabla 9 permiten considerar que el resultado correspondiente a las evaluaciones de las reglas de tránsito correspondiente al reglamento DS N°007-2016-MTC son superiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias es de 3,43 a favor del nuevo reglamento; asimismo, la distribución del 50% de datos en el nuevo reglamento están a 3,00 puntos por encima de los datos del anterior reglamento.

Tabla 9

Análisis comparativo de los estadísticos obtenidos en las evaluaciones de reglas de tránsito, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC

	Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC		Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. 007-2016-MTC		Diferencias
Válido	200		200		---
Media	14.95		18.38		3.43
Mediana	15.00		18.00		3.00
Des. Estándar	.963		1.024		---
Percentiles	25	14.00	18.00		4.00
	50	15.00	18.00		3.00
	75	16.00	19.00		3.00

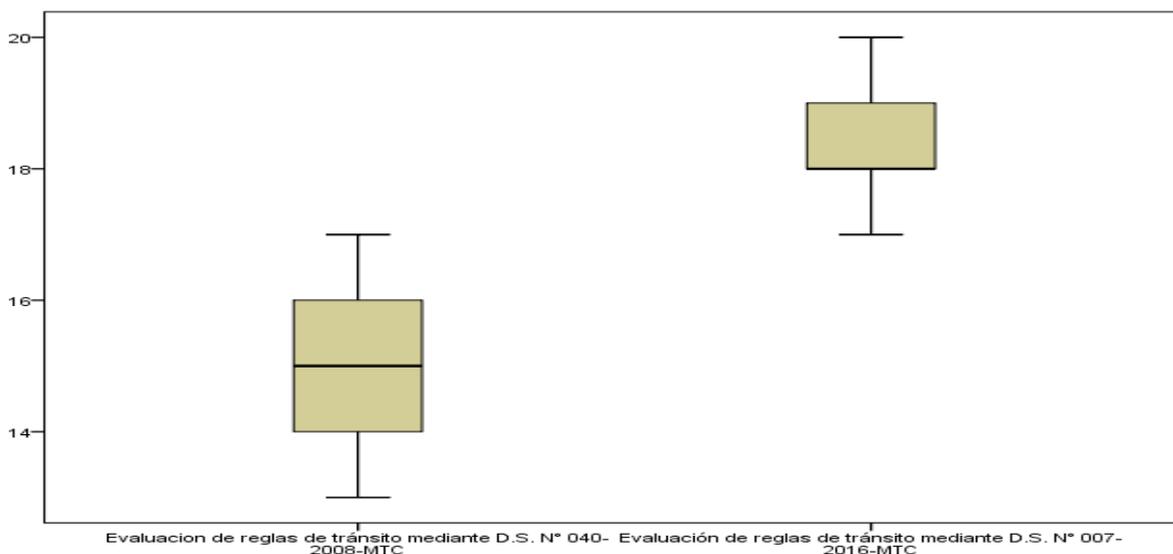


Figura 51. Análisis gráfico de los resultados de la evaluación de reglas de tránsito, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

Los datos que se muestran en la tabla 10 permiten considerar que el resultado correspondiente a las evaluaciones de mecánica correspondiente al reglamento DS N°007-2016-MTC son superiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias es de 3,33 a favor del nuevo reglamento; asimismo, la distribución del 50% de datos en el nuevo reglamento están a 3,00 puntos por encima de los datos del anterior reglamento.

Tabla 10

Análisis comparativo de los estadísticos obtenidos entre las evaluaciones de mecánica, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

	Evaluación de mecánica mediante D.S. N° 040-2008-MTC		Evaluación de mecánica mediante D.S. 007-2016-MTC	Diferencias
Válido		200	200	---
Media		15.05	18.38	3.33
Mediana		15.00	18.00	3.00
Des. Estándar		.953	.995	---
Percentiles	25	14.00	18.00	4.00
	50	15.00	18.00	3.00
	75	16.00	19.00	3.00

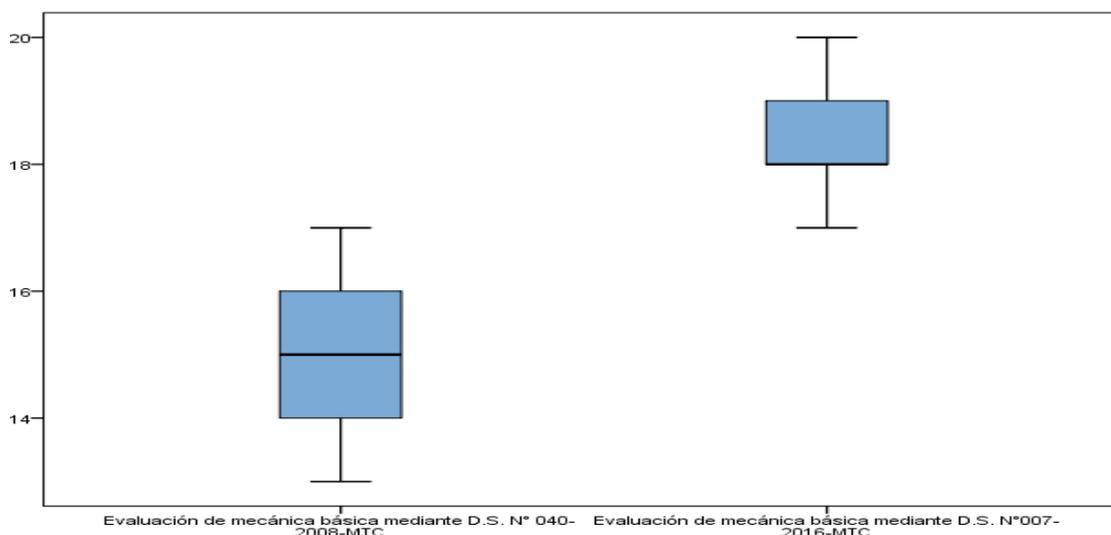


Figura 52. Análisis gráfico de las evaluaciones de mecánica básica, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

Los datos que se muestran en la tabla 11 permiten considerar que el resultado correspondiente a las evaluaciones de manejo correspondiente al reglamento DS N°007-2016-MTC son superiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias es de 3,33 a favor del nuevo reglamento; asimismo, la distribución del 50% de datos en el nuevo reglamento están a 3,00 puntos por encima de los datos del anterior reglamento.

Tabla 11

Análisis comparativo de los estadísticos obtenidos entre las evaluaciones de manejo, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

	Evaluación de manejo mediante D.S. N° 040-2008-MTC		Evaluación de manejo mediante D.S. 007-2016-MTC		Diferencias
Válido	200		200		---
Media	15.05		18.38		3.33
Mediana	15.00		18.00		3.00
Des. Estándar	.953		.995		---
Percentiles	25	14.00	18.00	18.00	4.00
	50	15.00	18.00	18.00	3.00
	75	16.00	19.00	19.00	3.00

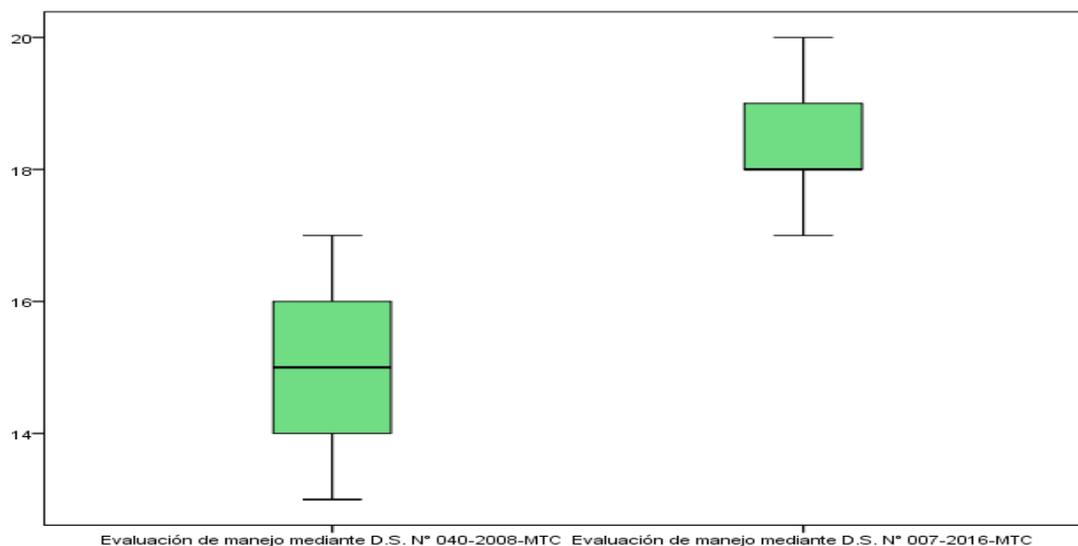


Figura 53. Análisis gráfico de las evaluaciones de manejo, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC

De los accidentes de tránsito

Los datos que se muestran en la tabla 12 permiten considerar que los resultados correspondientes a los accidentes de tránsito correspondientes al reglamento DS N°007-2016-MTC son inferiores a los del reglamento DS N°040-2008-MTC, al advertir que la diferencia de medias es de 0.29 a favor del nuevo reglamento.

Tabla 12

Análisis comparativo de los estadísticos obtenidos entre los accidentes de tránsito, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

	Accidentes de tránsito D.S. N° 040-2008-MTC	Accidentes de tránsito D.S. N° -2016-MTC	Diferencias
N Válidos	200	200	---
Perdidos	0	0	---
Media	.36	.07	0.29
Mediana	0.00	.00	---
Des. Estándar	.649	.247	---
Percentiles			
25	.00	.00	---
50	.00	.00	---
75	1.00	.00	1.00

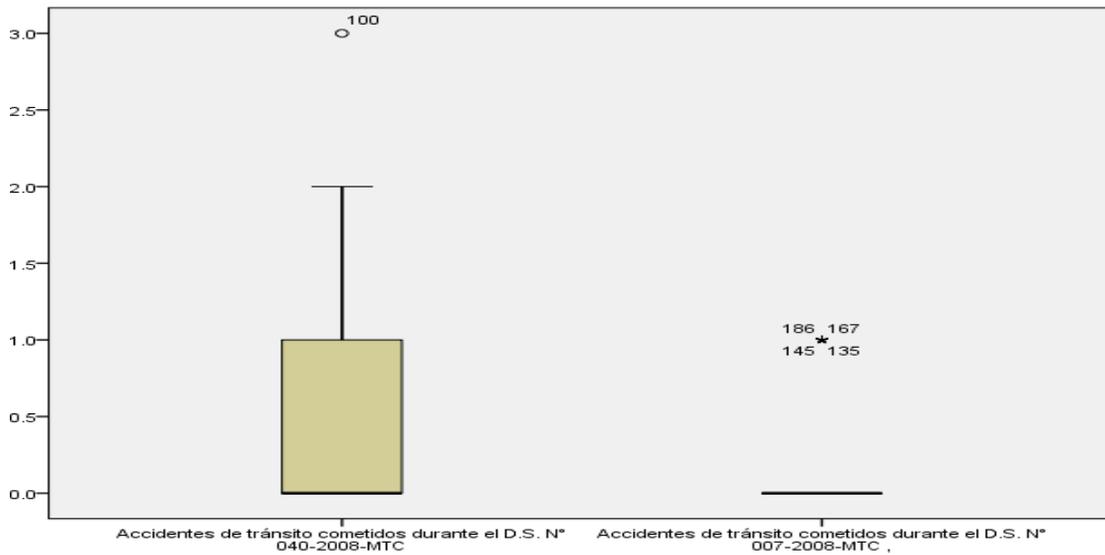


Figura 54 Análisis grafico de los accidentes de tránsito, D.S. N° 040-2008-MTC y D.S. N° 007-2016-MTC.

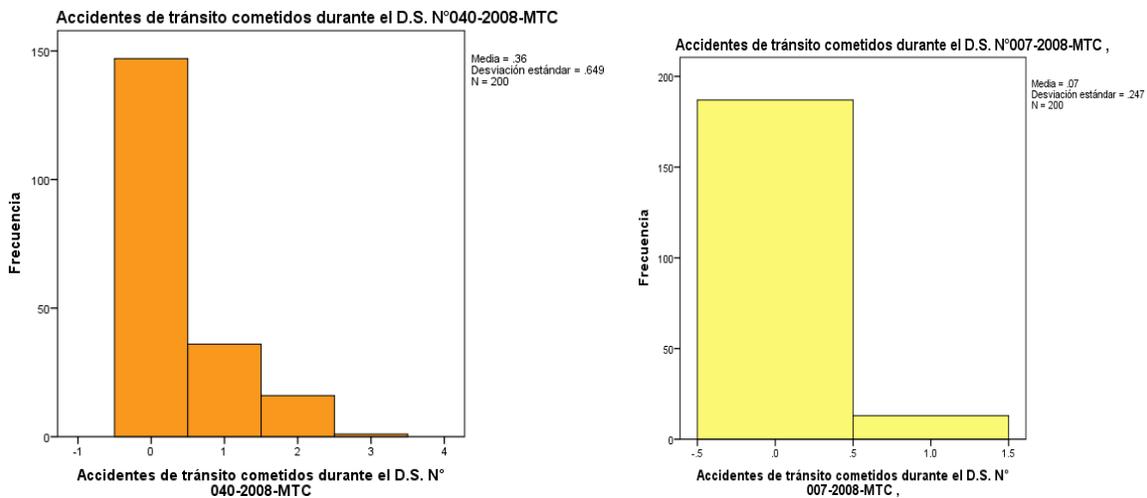


Figura 55. Accidentes de tránsito

Interpretar: El número de accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC tiene un rango de 0 a 4 accidentes mientras que el número de accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC, fluctúa entre 0 y 1 lo que significaría que el control de las evaluaciones con el nuevo reglamento fue más eficiente, logrando la reducción significativa del número de accidentes

Pruebas de hipótesis

Prueba de Hipótesis General

Hi: El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir muestra mayor eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.

Ho: El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir no muestra mayor eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.

Parámetros estadísticos:

- Nivel de confianza: 95%
- Significancia esperada: 5% = 0,05 (α)

Regla de decisión:

Si p valor $\geq 0,05$, se acepta H_0 y si p valor $< 0,05$, se rechaza H_0

Como puede observarse de la tabla 13 el rango promedio correspondiente a las observaciones procedentes de la muestra de conductores que revalidaron su licencia de conducir con el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, es más eficaz en el control del proceso de evaluación en comparación a las observaciones de la muestra de conductores que revalidaron su licencia de conducir con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; en consecuencia hay diferencias significativas entre las puntuaciones asignadas.

Decisión estadística

Dado que p valor fue de 0.00 menor que alfa (α), los resultados hallados en la prueba dependen de las variables y no del azar. Asimismo, el valor cae en la zona de rechazo de la hipótesis nula (H_0), en consecuencia se acepta la hipótesis alterna (H_1), estableciéndose que de los 200 postulantes/conductores, 200 tuvieron mejores resultados; 0 obtuvieron menores resultados y 0 no variaron.

Hipótesis específica N1°

H_1 : El nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

H_0 : El nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores es menor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Parámetros estadísticos:

- Nivel de confianza: 95%
- Significancia esperada: 5% = 0,05 (α)

Regla de decisión:

Si p valor $\geq 0,05$, se acepta H_0 y si p valor $< 0,05$, se rechaza H_0

Como puede observarse de la tabla 12, el rango promedio correspondiente a las observaciones procedentes de la muestra de conductores que fueron evaluados en reglas de tránsito con el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, es mayor al correspondiente a las observaciones de la muestra de conductores que evaluados en reglas de tránsito con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-

2008-MTC; en consecuencia hay diferencias significativas entre las puntuaciones asignadas.

Tabla 15

Prueba de rangos con signos de Wilcoxon entre las evaluaciones de reglas de tránsito, D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

		N	Rango promedio	Suma de rangos
Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 007-2016-MTC - Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC	Rangos negativos	0 ^a	.00	.00
	Rangos positivos	197 ^b	99.00	19503.00
	Empates	3 ^c		
	Total	200		

a. Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 007-2016-MTC < Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC

b. Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 007-2016-MTC > Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC

c. Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 007-2016-MTC = Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC

Tabla 16

Cuadro de estadísticos de prueba^a de Wilcoxon entre las evaluaciones de reglas de tránsito, D.S. N° 007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

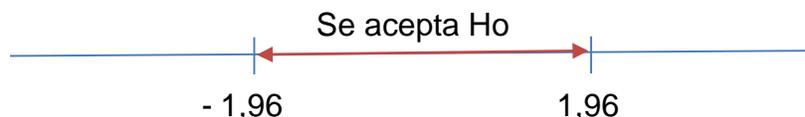
Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 007-2016-MTC - Evaluación de reglas de tránsito mediante D.S. N° 040-2008-MTC	
Z	-12.246 ^b
Sig. asintótica (bilateral)	.000

a. Prueba de rangos con signos Wilcoxon

b. Se basa en rangos negativos

Sig. Obtenida 0,000 < 0,05 los valores obtenidos no son al azar, (significativos)

Al 95% de confianza $Z = \pm 1,96$, se rechaza H_0



Decisión estadística

Dado que p valor fue de 0.00 menor que alfa (α), para la prueba de reglas de tránsito, dicha prueba dependen de las variables y no del azar. Asimismo, dicho valor caen en la zona de rechazo de la hipótesis nula (H_0), en consecuencia se acepta la hipótesis alterna (H_1), estableciéndose que de los 200 postulantes/conductores, 197 tuvieron mejores resultados; 0 obtuvieron menores resultados y 3 no variaron.

Hipótesis específica N° 2

H_1 : El nivel de conocimiento de mecánica en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

H_0 : El nivel de conocimiento de mecánica en los conductores es menor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Como puede observarse de la tabla 14, el rango promedio correspondiente a las observaciones procedentes de la muestra de conductores que fueron evaluados en mecánica con el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, es mayor al correspondiente a las observaciones de la muestra de conductores que evaluados en mecánica con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; en consecuencia hay diferencias significativas entre las puntuaciones asignadas.

Tabla 17

Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre la evaluación de mecánica básica, D.S. N°007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

		N	Rango promedio	Suma de rangos
Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N°007-2016-MTC	Rangos negativos	0 ^a	.00	.00
Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N° 040-2008-MTC	Rangos positivos	196 ^b	98.50	19306.00
	Empates	4 ^c		
	Total	200		

a. Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N°007-2016-MTC < Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N° 040-2008-MTC

b. Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N°007-2016-MTC > Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N° 040-2008-MTC

c. Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N°007-2016-MTC = Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N° 040-2008-MTC

Tabla 18

Cuadro de estadísticos de prueba^a de wilcoxon entre la evaluación de mecánica básica, D.S. N°007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

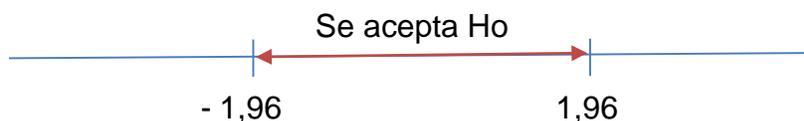
	Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N°007-2016-MTC Evaluación de mecánica básica mediante D.S. N° 040-2008-MTC
Z	2.224 ^b
Sig.asintótica(bilateral)	.000

a. Prueba de rangos con signos de wilcoxon

b. Se basa en rangos negativos.

Sig. Obtenida 0,000 < 0,05 los valores obtenidos no son al azar, (significativos)

Al 95% de confianza $Z = \pm 1,96$, se rechaza H_0



Decisión estadística

Dado que p valor fue de 0.00 menor que alfa (α), para la prueba de mecánica, dicha prueba dependen de las variables y no del azar. Asimismo, dicho valor caen en la zona de rechazo de la hipótesis nula (H_0), en consecuencia se acepta la hipótesis alterna (H_1), estableciéndose que de los 200 postulantes/conductores, 196 tuvieron mejores resultados; 0 obtuvieron menores resultados y 4 no variaron.

Hipótesis específica N° 3

Hi: El nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Ho: El nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores es menor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Como puede observarse de la tabla 14, el rango promedio correspondiente a las observaciones procedentes de la muestra de conductores que fueron evaluados en manejo con el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, es mayor al correspondiente a las observaciones de la muestra de conductores que evaluados en manejo con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; en consecuencia hay diferencias significativas entre las puntuaciones asignadas.

Decisión estadística

Dado que p valor fue de 0.00 menor que alfa (α), tanto para prueba teórica de manejo, dicha prueba dependen de las variables y no del azar. Asimismo, el valor caen en la zona de rechazo de la hipótesis nula (H_0), en consecuencia se acepta la hipótesis alterna (H_1), estableciéndose que de los 200 postulantes/conductores, 196 tuvieron mejores resultados; 0 obtuvieron menores resultados y 4 no variaron.

Hipótesis específica N° 4

H_1 : El número de accidentes de tránsito provocados por los conductores disminuyó después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

H_0 : El número de accidentes de tránsito provocados por los conductores no disminuyó después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.

Parámetros estadísticos:

- Nivel de confianza: 95%
- Significancia esperada: 5% = 0,05 (α)

Regla de decisión:

Si p valor $\geq 0,05$, se acepta H_0 y si p valor $< 0,05$, se rechaza H_0

Como puede observarse de la tabla 20, el rango promedio correspondiente a las observaciones procedentes de la muestra de conductores que cometieron accidentes de tránsito con el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, es menor al correspondiente a las observaciones de la muestra de conductores que cometieron accidentes de tránsito con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; en consecuencia hay diferencias significativas entre las puntuaciones asignadas

Tabla 21

Prueba de rangos con signos de wilcoxon entre los accidentes de tránsito cometidos con el D.S. N°007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

		N Rango promedio	Suma de rangos
Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC , -	Rangos negativos	52 ^a	32.21
	Rangos positivos	g ^b	24.00
	Empates	139 ^c	216.00
Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC	Total	200	

a. Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC , < Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC

b. Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC , > Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC

c. Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC , = Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC

Tabla 22

Cuadro de estadísticos de prueba^a de wilcoxon entre los accidentes de tránsito cometidos con el D.S. N°007-2016-MTC y D.S. N° 040-2008-MTC.

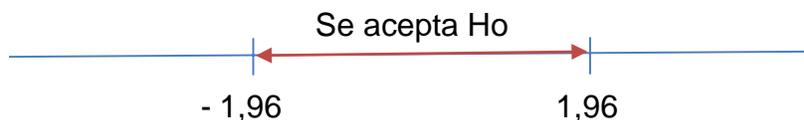
Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°007-2008-MTC , - Accidentes de tránsito cometidos durante el D.S. N°040-2008-MTC	
Z	-5.566 ^b
Sig. asintótica (bilateral)	.000

a. Prueba de rangos con signo de Wilcoxon

b. Se basa en rangos positivos.

Sig. Obtenida 0,000 < 0,05 los valores obtenidos no son al azar, (significativos)

Al 95% de confianza $Z = \pm 1,96$, se rechaza H_0



Decisión estadística

Dado que p valor fue de 0.00 menor que alfa (α), para la prueba del número de accidentes de tránsito dicha prueba dependen de las variables y no del azar. Asimismo, dicho valore caen en la zona de rechazo de la hipótesis nula (H_0), en consecuencia se acepta la hipótesis alterna (H_1), estableciéndose que de los 200 postulantes/conductores, 52 tuvieron mejores resultados; 139 obtuvieron menores resultados y 9 no variaron.

IV. Discusión

De conformidad con el objetivo principal de investigación se ha podido llegar a dar con una constatación ex – post facto acerca de la eficacia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, influyendo significativamente respecto a las evaluaciones de reglamento de tránsito, a las evaluaciones de mecánica básica y en las evaluaciones teóricas de manejo, todas ellas ahora realizadas por el Automóvil Club del Perú, evaluaciones que de una u otra manera contribuirán en la disminución de los accidentes de tránsito, en la Ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov para la eficacia del proceso de evaluación de conductores realizadas por el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC en comparación con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC, promedio que tiene como rango positivos 100.50 y como rango negativo 0.00, manteniéndose el valor $p(0.000) < \alpha(0.05)$, a través del estudio ex post – facto realizado; se puede así corroborar con lo sostenido por Delgado (2013) que realizó un estudio denominado “Mecanismo, atribuciones hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana”, realizado para obtener el grado en la Pontificie Universidad Católica del Perú, cuyo objetivo fue explorar el vasto tema de la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana desde los constructos de la atribución y actitudes, este estudio se realizó en la ciudad de Lima en el año 2013, teniendo una población constituida por 2100 choferes matriculados en la escuelas de capacitación en el año 2013, además su muestra estaba constituida por 40 entrevistados, se utilizó una metodología cualitativa con una entrevistas semi-estructuradas a taxistas limeños en su propio escenario de trabajo, teniendo como resultados que los conductores de taxi son los más jóvenes, que trabajan más horas, que alquilan los carros, que tienen menos estudios son más propensos a reconocer comportamientos transgresores de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de auto beneficio y actitudes justificadoras, mientras que

suelen elaborar atribuciones negativas y actitudes descalificatorias frente al comportamiento transgresor de otros infractores. Estos resultados nos sugieren hipótesis de trabajo para investigaciones futuras cuantitativas y mixtas en este tema.

Con el objetivo de comparar, contrastar y discutir los resultados, así como realizar un parangón con otros autores respecto a los procedimientos, es que vamos a dar inicio al presente, reconociendo primero nuestras debilidades y/o fortalezas, finalizando en nuestras conclusiones a lo que he llegado con el presente estudio.

El presente estudio se ha podido comparar dos reglamentos respecto a licencias de conducir, el primero que data del noviembre del año 2008, llamado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, que fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 040-2008-MTC y en nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, por lo cual encontramos series deficiencias respecto del primero, por cuanto se permitió a través del citado reglamento que un gran número de conductores pudiera obtener de manera fácil diferentes categoría de licencias de conducir, debido a que las evaluaciones que se realizaba en los centros médicos y escuela de conductores, se realizaba de manera irregular, hecho que se pudo corroborar con los datos alcanzados y registrados en la dirección de circulación y seguridad vial de la dirección general de transporte terrestres en la cual se deja constancia del sin número de centros médicos sancionados y clausurados por no seguir los estándares regulares en la toma de exámenes médicos, de la misma manera se puede observar de las escuelas de conductores por no cumplir los procedimiento adecuados para la capacitación a los postulantes para la obtención de una licencia de conducir, ocasionando por el actuar de dichas instituciones que muchos conductores no se encuentren físicamente aptos y mucho menos capacitados para obtener una licencia de conducir, trayendo como consecuencia según estadísticas un gran número de accidentes de tránsito, se ha podido detectar también que el derogado reglamento señalaba que para obtener una de las categorías deseadas el conductor se le daba dos alternativas entre ser evaluado por el *touring automovil club del Perú* (examen de Conocimiento) el cual le tomaba un examen de 40 preguntas debiendo solamente contestar como mínimo 21 preguntas para ser considerado acto para el examen de

manejo, sin embargo casi el total de conductores optaba por seguir el curso denominado *de profesionalización para recategorización o de capacitación* para revalidar su licencia de conducir.

En este orden ideas, se ha podido comprobar a través de los datos que se encuentran en la Dirección de Circulación y Seguridad Vial que la Superintendencia Nacional de Transporte –Sutran, ha detectado a un gran número de escuelas haber sido sancionado por incumplimiento a las normas, deberes y obligaciones que contiene el citado reglamento, de la misma manera se desprende de la cantidad de conductores evaluados en las escuelas su inclinación por no ser evaluados por el Touring Automóvil club del Perú y que prefieren llevar tanto el curso de profesionalización como el de capacitación a pesar de lo oneroso que significa los mencionados cursos y todo esto aunado a la las denuncias televisivas, periodística y es más por versión propia de los mismos conductores se ha podido determinar que realidad un gran número de conductores no se sometía a los mencionados cursos de capacitación y profesionalización y menos aún a los exámenes psicosomáticos, pues varias oportunidades se ha podido apreciar que personas con serios problemas psicosomáticos se han presentado para obtener licencias de conducir, todo esto ha ocasionado que un gran número de conductores puedan tramitar su licencia de conducir.

Por otro lado, como es de conocimiento de todos, la gran mayoría de los conductores a pesar de tener un sin número de papeletas por diferentes infracciones, no era obstáculo para poder seguir obteniendo licencias de conducir pues la norma actualmente derogada les permitía seguir obteniendo teniendo papeletas impagas.

A la luz de los hechos, el actual reglamento de emisión de licencia de conducir, nos parece que trata de recoger las deficiencias encontradas en el anterior y en su afán de mejorarlo y con el objetivo de evitar los accidentes de tránsito, es que el actualmente reglamento de emisión de licencias de conducir lleva muchos cambios como señalar que para obtener licencias de conducir el conductor no debe tener papeletas firmes impagas, se crea los exámenes de conocimientos obligatorios tomados, debiendo a la fecha el conductor aprobar el 80% de las preguntas para

encontrarse apto para el examen de manejo. Sin embargo en preciso señalar que ahora los exámenes de manejo serán evaluados in situ en las vías públicas. Además con el objetivo de que los choferes se sometan tanto a los exámenes de capacitación como a los exámenes psicosomáticos tanto los centros médicos como las escuelas de conductores se han visto obligados a colocar el dispositivo “Biométrico” con el fin de que se registre tanto los ingresos y salidas de los conductores que aunado a las cámaras que deben poseer ambas instituciones se podrá detectar cualquier irregularidad en dichos exámenes.

En cuanto a nuestros resultados, se ha podido demostrar con los resultados obtenidos que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir en comparación con el derogado reglamento de licencias de conducir, muestra mayor eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento, por cuanto se ha encontrado que el promedio de los exámenes de reglas de tránsito, de las evaluaciones en mecánica básica y en los exámenes teóricos de manejo que obtiene los conductores con este reglamento se diferencian significativamente de los exámenes tomados con el anterior reglamento, por lo que se deja notar claramente que existe un mayor control en las evaluaciones tomadas a los conductores a una licencia de conducir, los mismos que se encuentran corroboradas en las pruebas de hipótesis correspondientes tanto en la eficacia del reglamento sino además en las hipótesis específicas respecto a los exámenes de reglas de tránsito, mecánica y manejo realizadas a los conductores. Estas nuevas evaluaciones en la práctica, están permitiendo que todos los conductores pasen a la etapa de manejo más capacitados en lo que se refiere a normas de tránsito, en los componentes y utilización de los vehículos automotores, en la conducción teórica de manejo de un vehículo automotor, trayendo en la práctica que en muchas ocasiones o en la mayoría los conductores que se someten a los exámenes de conocimiento no lo aprueban en la primera o segunda oportunidad, lo que demuestra que una gran cantidad de conductores que a pesar de tener años conduciendo vehículos no se encuentran capacitados en lo que concierne a la conducción de vehículos motorizados.

Creemos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y en especial la Dirección de Circulación y Seguridad Vial de la Dirección General de Transporte Terrestre, debe unir esfuerzo tanto con los Servicios de Administración Tributaria-SAT, la Superintendencia Nacional de Transporte-Sutran, la Policía Nacional del Perú, la Gerencia de Transporte Terrestre, deben trabajar unidos para así evitar los accidentes de tránsito . .

Respecto a los resultados obtenidos en las pruebas de hipótesis debemos resaltar que el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir resulta más eficaz en comparación con el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, lo que se puede corroborar en la prueba de rangos con signos de Wilcoxon la misma que arroja cero (0) como rangos negativos y 0.00 como rango promedio respecto a que el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre fue menos eficaz que el actual reglamento nacional de emisión de licencias de conducir; de la misma manera en dicha prueba se puede observar un valor de 200 como rangos positivos, adicionado a ello como rango promedio el valor de 100.50 a favor de que el actual reglamento de licencias de conducir resulta más eficaz que el anterior en lo que respecta al control ejercido en sus evaluaciones para obtener o revalidar una licencia de conducir, lo que equivale afirmar que del 100 % de los que tramitaron su licencia de conducir con el presente reglamento el control de su evaluación resultó más eficaz que el control realizado por el derogado reglamento de licencias de conducir. Esto aunado a la prueba de hipótesis en donde se puede observar del cuadro 8 en donde se presentan el cuadro estadístico de prueba^a de Wilcoxon en la que se puede apreciar de manera irrefutable que el p valor, es decir el Sig.asintótica (bilateral) de 0.00, es menor a 0,05 (α), cayendo en la zona de rechazo, por lo que se descarta la hipótesis nula tomando fuerza la hipótesis alterna, es decir se cumple que el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC en cuanto al control de las evaluaciones tomadas a los conductores, resulta más eficaz en comparación con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC, dándose

una constatación ex – post facto acerca de la eficacia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, influyendo significativamente sobre la incidencia de los accidentes de tránsito, en la Ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov de 100.50; corroborándose lo señalado por Bustos (2015) el mismo que realizó un estudio denominado *Los controles operativos ejecutados por el Gobierno Autónomo Municipal de Loja y su impacto en la disminución de accidentes de tránsito*, realizado para obtener el grado de ingeniero en administración pública, cuyo objetivo fue determinar el impacto de los controles operativos ejecutados por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja implementados para la disminución de accidentes de tránsito durante el año 2015, teniendo una población de 39468 y una muestra de 380 conductores; teniendo una metodología cuantitativa, de la misma manera el método analítico, su encuesta fue dirigida y aleatoria, teniendo como resultado que para la disminución de accidentes, la Unidad Municipal de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial ejecuta controles inesperados o sorpresivos en lugares estratégicos en toda la ciudad, pero para la presente investigación serán considerados solo los que se realizan de manera constante en las vías de acceso en sectores como: El Plateado vía a la costa, Carigán vía a Cuenca, el Capulí vía a Malacatos y el Calvario vía a Zamora, llegando a la conclusión que los organismos del control de tránsito socializaron la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en la ciudad de Loja a la mayoría de peatones y conductores mediante las charlas de capacitación y campañas de difusión, obteniendo aprendizajes como prudencia al conducir y respeto a las leyes de tránsito.

En lo que se refiere a los resultados obtenido en las pruebas de hipótesis respecto a las evaluaciones de reglas de tránsito en los conductores, se debe resaltar que las evaluaciones de reglas de tránsito tomadas bajo el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir es mayor en comparación con el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, lo que se puede corroborar en la prueba de rangos con signos de wilcoxon la misma que arroja cero (0) como rangos negativos y 0.00 como rango promedio respecto a que las evaluaciones de reglas de tránsito tomadas bajo el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados

de transporte terrestre fue menos que el actual reglamento nacional de emisión de licencias de conducir; de la misma manera en dicha prueba se puede observar un valor de 197 como rangos positivos, adicionado a ello como rango promedio el valor de 99.00 a favor de que el actual reglamento de licencias de conducir respecto a que su evaluación en reglas de tránsito es mayor que el anterior para obtener o revalidar una licencia de conducir, lo que equivale afirmar que casi el 100 % de los que tramitaron su licencia de conducir con el presente reglamento su evaluación en reglas de tránsito fue mayor que el realizado por el derogado reglamento de licencias de conducir. Esto aunado a la prueba de hipótesis en donde se puede observar del cuadro 13 en donde se presentan el cuadro estadístico de prueba^a de wilcoxon en la que se puede apreciar de manera irrefutable que el p valor, es decir el Sig.asintótica (bilateral) de 0.00, es menor a 0,05 (α), cayendo en la zona de rechazo, por lo que se descarta la hipótesis nula tomando fuerza la hipótesis alterna, es decir se cumple las evaluaciones de reglas de tránsito tomadas al amparo del reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC es mayor a las evaluaciones tomadas con el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC, dándose una constatación ex – post facto acerca de la evaluaciones de reglas de tránsito tomadas al amparo del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, influyendo significativamente sobre la disminución de los accidentes de tránsito, en la Ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov de 99.00; corroborándose así por lo señalado por Andino (2017), el cual realizó un estudio denominado *El estado de necesidad y el exceso de velocidad en las infracciones de tránsito*, estudio llevado a cabo para la obtención del título de abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador, teniendo como objetivo principal establecer de qué manera incide el Estado de necesidad y el exceso de velocidad en las Infracciones de tránsito, en el cantón Ambato, utilizó una metodología cuantitativa y a la vez cualitativa, utilizando un paradigma crítico propositivo, sometiéndose a la vez a un análisis estadístico; el trabajo de investigación propuesto se desarrolló a través encuestas a los conductores tanto profesionales como no profesionales y a los profesionales del derecho del Cantón Ambato, para luego utilizando la deducción

inductiva y deductiva analizar e interpretar los resultados obtenidos, teniendo una muestra representativa de 196, teniendo como conclusiones que los conductores que circulan por el casco vial de la ciudad de Ambato, carecen de los conocimientos necesarios a cerca del estado de necesidad y de las infracciones de tránsito caudas por el exceso de velocidad al conducir y de su incidencia en los accidentes de tránsito.

En este orden ideas, los resultados obtenido en las pruebas de hipótesis respecto al nivel de conocimiento de mecánica en los conductores, debemos resaltar que el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir resulta mayor en la evaluación de la citada prueba en comparación con el derogado reglamento nacional de licencias de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, lo que se puede corroborar en la prueba de rangos con signos de wilcoxon la misma que arroja cero (0) como rangos negativos y 0.00 como rango promedio respecto a que el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre respecto a su evaluación en mecánica básica fue menor en comparación con el actual reglamento nacional de emisión de licencias de conducir; de la misma manera en dicha prueba se puede observar un valor de 196 como rangos positivos, adicionado a ello como rango promedio el valor de 98.50 a favor de que el actual reglamento de licencias de conducir en cuanto a la evaluación de mecánica básica resulta mayor que el anterior reglamento de licencias de conducir lo que respecta al control ejercido en sus evaluaciones para obtener o revalidar una licencia de conducir, lo que equivale afirmar que del 100 % de los que tramitaron su licencia de conducir con el presente reglamento el control de su evaluación en lo que respecta a mecánica básica resultó mayor al realizado por el derogado reglamento de licencias de conducir. Esto aunado a la prueba de hipótesis en donde se puede observar del cuadro 15 en donde se presentan el cuadro de estadísticos de prueba^a de wilcoxon en la que se puede apreciar de manera irrefutable que el p valor, es decir el Sig.asintótica (bilateral) de 0.00, es menor a 0,05 (α), cayendo en la zona de rechazo, por lo que se descarta la hipótesis nula tomando fuerza la hipótesis alterna, es decir se cumple que las evaluaciones de mecánica básica realizadas al amparo del reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC fueron mayores en

comparación con las realizadas bajo el amparo del reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC, dándose una constatación ex – post facto acerca de la evaluaciones de mecánica básica tomadas al amparo del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, trayendo consecuentemente la disminución de accidentes de tránsito en la ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov de 98.50; corroborándose así lo señalado por Artica (2015) realizó un estudio denominado *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012-2013*, para obtener el grado en ciencias políticas y gobierno con mención en gestión pública y políticas públicas, realizado en la Pontifice Universidad Católica del Perú, cuyo objetivo fue las establecer políticas públicas en materia de seguridad vial que generaron la falta de atención integral a las víctimas de accidentes de tránsito en lima metropolitana en el año 2012-2013, la investigación utilizó un diseño sistemático con técnicas apropiadas, con un enfoque cualitativo descriptivo explicativo, utilizó la entrevista semi-estructurada, su muestra estuvo formada por funcionarios del estado, poder judicial, oficiales de la policía nacional, transportistas y víctimas de accidentes de tránsito, llegando a las siguientes conclusiones: uno de los problemas a enfrentar es el crecimiento de las tasas de accidentes de tránsito, el estado peruano se enfrenta a serios problemas en materia de prestación de atención integral a las víctimas de accidente de tránsito, con acciones estatales de carácter paliativos; no existen dispositivos legales en materia de seguridad vial en el estado para regular la atención integral a las víctimas por accidente de tránsito, inexactitud de la información recogida para fines estadísticos.

Respecto a los resultados obtenido en las pruebas de hipótesis en cuanto al conocimiento teórico de manejo por los conductores, debemos resaltar que las evaluaciones tomadas al amparo del reglamento nacional de emisión de licencias de conducir resulta mayor en comparación con el derogado reglamento nacional de licencias de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de

transporte terrestre, lo que se puede corroborar en la prueba de rangos con signos de wilcoxon la misma que arroja cero (0) como rangos negativos y 0.00 como rango promedio respecto a que el reglamento de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre fue menor que el actual reglamento nacional de emisión de licencias de conducir; de la misma manera en dicha prueba se puede observar un valor de 196 como rangos positivos, adicionado a ello como rango promedio el valor de 98.50 a favor de que el actual reglamento de licencias de conducir respecto a su evaluación teórico de manejo resulta mayor que el anterior en lo que respecta al control ejercido en sus evaluaciones para obtener o revalidar una licencia de conducir, lo que equivale afirmar que casi el 99 % de los que tramitaron su licencia de conducir con el presente reglamento su evaluación fue mayor en comparación con el realizado por el derogado reglamento de licencias de conducir. Esto aunado a la prueba de hipótesis en donde se puede observar del cuadro 15, en donde se presentan el cuadro estadístico de prueba^a de wilcoxon en la que se puede apreciar de manera irrefutable que el p valor, es decir el Sig.asintótica (bilateral) de 0.00, es menor a 0,05 (α), cayendo en la zona de rechazo, por lo que se descarta la hipótesis nula tomando fuerza la hipótesis alterna, es decir se cumple que el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC en cuanto al de las evaluaciones teórico de manejo tomadas a los conductores, resulta mayor en comparación con el reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC, dándose una constatación ex – post facto acerca de la evaluación teórica de manejo realizada mediante el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, influyendo significativamente sobre la incidencia de los accidentes de tránsito, en la ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov de casi 99.00; corroborándose así con lo sostenido por Delgado (2013) realizó un estudio denominado “Mecanismo, atribuciones hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana”, realizado para obtener el grado en la Pontificie Universidad Católica del Perú, cuyo objetivo fue explorar el vasto tema de la transgresión de las normas de tránsito en Lima Metropolitana desde los constructos de la atribución y

actitudes, este estudio se realizó en la ciudad de Lima en el año 2013, teniendo una población constituida por 2100 choferes matriculados en la escuelas de capacitación en el año 2013, además su muestra estaba constituida por 40 entrevistados, se utilizó una metodología cualitativa con una entrevistas semi-estructuradas a taxistas limeños en su propio escenario de trabajo, teniendo como resultados que los conductores de taxi son los más jóvenes, que trabajan más horas, que alquilan los carros, que tienen menos estudios son más propensos a reconocer comportamientos transgresores de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de auto beneficio y actitudes justificadoras, mientras que suelen elaborar atribuciones negativas y actitudes descalificadoras frente al comportamiento transgresor de otros infractores. Estos resultados nos sugieren hipótesis de trabajo para investigaciones futuras cuantitativas y mixtas en este tema.

Respecto a los resultados obtenido en las pruebas de hipótesis en lo que se refiere al número de accidentes de tránsito, se debe resaltar que el reglamento nacional de emisión de licencias de conducir resulta mayor en comparación con el derogado reglamento nacional de licencias de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, lo que se puede corroborar en la prueba de rangos con signos de wilcoxon la misma que arroja cincuenta y dos (52) como rangos negativos y 32.21 como rango promedio respecto a que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir disminuyo respecto a los accidentes de tránsito en comparación de los que se produjeron al amparo del reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre; de la misma manera en dicha prueba se puede observar un valor de 9 como rangos positivos en la realización de accidentes de tránsito, adicionado a ello como rango promedio el valor de 216.00 a favor de que el actual reglamento de licencias de conducir en su aplicación disminuyo considerablemente los accidentes de tránsito con respecto al anterior, lo que equivale afirmar que disminuyó considerablemente los accidentes de tránsito del 100 % de aquellos conductores que tramitaron su licencia de conducir con el presente reglamento. Esto aunado a la prueba de hipótesis en donde se puede observar del cuadro 21 en donde se presentan el cuadro estadístico de prueba^a de wilcoxon en la que se puede apreciar de manera

irrefutable que el p valor, es decir el Sig.asintótica (bilateral) de 0.00, es menor a 0,05 (α), cayendo en la zona de rechazo, por lo que se descarta la hipótesis nula tomando fuerza la hipótesis alterna, es decir se cumple que los accidentes de tránsito disminuyó considerablemente con el nuevo reglamento nacional de emisión de licencias de conducir, aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC en comparación a los accidentes producidos al amparo del reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC, dándose una constatación ex – post facto acerca de la disminución de los accidentes de tránsito con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, en la ciudad de Lima Metropolitana entre Julio del 2017 a febrero del 2018, con un nivel de prueba promedio de Kolmogorov – Smirnov de 32.21; corroborándose así con lo sostenido por Cesan(2012), el cual realizó un estudio denominado *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de la Pampa en el periodo 2000-2004*, para obtener el grado en epidemiología, gestión y políticas de salud, en la Universidad Nacional de Lanus, cuyo objetivo general fue conocer el perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el periodo enero de 2000 a diciembre de 2004, para obtener el grado en epidemiología, gestión y políticas de salud, en la Universidad Nacional de Lanus, cuyo objetivo general fue conocer el perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito en la provincia de la Pampa en el periodo enero de 2000 a diciembre de 2004, teniendo las siguiente conclusiones: Puedo decir que esta experiencia de trabajo y sus resultados me llevan a concluir: El sesgo de información en las variables utilizadas puede comprometer el análisis, pero ante la ausencia de alguna fuente más confiable, se intentó hacer una aproximación a la problemática de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa a riesgo de que cuando se presentan los métodos y los resultados a otros, y surjan preguntas, de un poco de frustración tener que describir y explicar los métodos utilizados, se cree que el trabajo adolece del análisis de algunas variables que hubieran sido interesantes poder estudiar, esto se debió a la ausencia del registro de las variables en las fuentes de datos ; los accidentes de tránsito presentaron un descenso en el período 2000-2002 para ascender hasta el 2004; los lesionados por accidentes de tránsito tuvieron un descenso en 2001 para aumentar lentamente hacia el 2004; las lesiones leves presentaron crecimiento paulatino hacia el 2004, las

lesiones graves descendieron durante todo el periodo y las lesiones fatales mostraron un comportamiento variado; para el año 2000 la razón lesionado/accidente era de 1/5, para el año 2004 esta relación fue de 1/3; los hombres protagonizan el 74,7 % de los accidentes que terminan en defunción de estos los más comprometidos son los grupos etarios de 15 a 24 años y los de 35 a 44 años; el promedio mensual de defunciones por tránsito es de 23 personas; la tasa de mortalidad por tránsito para el período estudiado fue del 0,18 por cada 1000 habitantes; los accidentes de tránsito son mucho más frecuentes en la zona urbana en cualquier mes del año, pero las personas fallecen con mayor frecuencia en la zona rural.

..

V. Conclusiones

1° De acuerdo a la hipótesis general demostrada en el estudio respecto a la eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores se ha llegado a demostrar fehacientemente que el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir aprobado mediante decreto supremo N° 007-2016-MTC, ha resultado más eficaz que el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte Terrestre que se ve reflejado en el aumento de requisitos y evaluaciones más rigurosas para obtener la revalidaciones y diferentes categorías de licencias de conducir los mismo que están produciendo la disminución de los accidentes de tránsito.

2° Las evaluaciones de reglas de tránsito fueron de mayor exigencia y mayor puntaje con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, comparado con el derogado reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, aprobado mediante decreto supremo N° 040-2008-MTC.

3° Las evaluaciones de conocimientos en mecánica básica realizadas al amparo del actual reglamento de emisión de licencias de conducir, han resultado ser más exigentes y de mayor número de aprobación que las realizadas al amparo del derogado reglamento nacional de licencias de conducir, permitiendo que muchos conductores sean más capacitados por las escuelas.

4° De la prueba de hipótesis respecto al nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores que revalidaron su licencia de conducir al amparo del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir resulto mayor en comparación al nivel de conocimiento que obtuvieron los conductores al amparo del derogado reglamento nacional de licencias de conducir, hecho que también se puede corroborar en la disminución de los accidentes de tránsito y en la disminución de que gran cantidad puedan revalidar fácilmente su licencia de conducir; lo que hace evidente que los mencionados conductores no tenían un adecuado conocimiento respecto al manejo, hecho que habría producido que muchos de ellos participen de una u otra manera en accidentes de tránsito.

5° El número de accidentes de tránsito cometidos por conductores, que tramitaron primero su licencia de conducir al amparo del reglamento nacional de licencias de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, es mayor a los que tramitaron después su licencia de conducir, al amparo del nuevo reglamento, demostrándose que en realidad todas las evaluaciones que realizan hoy en día están mejor controladas que antes, disminuyendo que un conductor participe de una u otra manera en un accidente de tránsito.

VI. Recomendaciones

1° Que las autoridades responsables del tránsito terrestre como lo son la dirección general de transporte terrestre, direcciones regionales de transporte, en coordinación con los municipios y policía nacional, propongan documentos que sirvan de guía para ir mejorando la deficiencia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, detectando también las posibles falencias con el fin de mejorar cada vez más el citado reglamento.

2° Que, el examen de manejo a realizarse en las vías públicas, contengan indicadores de evaluación medibles por el evaluador en cuanto a la reglas de tránsito, detectando in situ si el conductor evaluado conoce y sigue al pie de la letra las señales de tránsito, hecho que permitirá que las escuelas que se encuentran comprometidas mejoren sus capacitaciones y evaluaciones.

3° Que, la dirección general de transporte terrestre, en coordinación con las escuela de conductores, firmen convenios o pasantías con el Servicio Nacional de Adiestramiento Industrial-Senati, a fin de que colabore en la enseñanza de mecánica básica a los conductores o postulante a una licencia de conducir.

4° Que la Dirección de Circulación y Seguridad Vial, en coordinación con la Dirección General de Transporte Terrestre, independientemente de la Superintendencia Nacional de Tránsito-Sutran, realice visitas inopinadas obligatorias a las diferentes escuelas de conductores respecto al curso teórico de manejo a los conductores con el fin de detectar posibles irregularidades en el contenido o malla curricular obligando que las escuelas cuenten en realidad con un circuito de manejo con el objetivo de que los alumnos afianzan sus conocimiento.

5° El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debería realizar convenios con universidades con el objetivo de que sean ellas en coordinación con el Touring Automóvil Club del Perú, las encargadas de capacitar a los conductores en reglas de tránsito, mecánica y manejo, elaborando y evaluando los exámenes de conocimiento para obtener, revalidar o recategorizar las licencias de conducir, con el objetivo de disminuir los accidentes de tránsito.

VIII. Referencias

Arias, F. (1997). *Técnicas de investigación social*. Buenos Aires: Editorial Episteme.
Atlas de Seguridad Vial en México. Instituto de Geografía, UNAM. México.

Ávila, B. y Medina, S. (2008). *Prevalencia de accidentes de tránsito no fatales. México: Resultados de la ENSANUT*.

Baena, G., (2014). *La investigación documental*. México: Editorial Patria

Bertotti, E.,(2008). *Aspectos generales de seguridad vial. Argentina: Editorial ISEV*

Carrasco, D. (2006). *Metodología de la investigación científica*. Perú: Cedeprim.

El Haddon, W., (1970). *Las aportaciones de los agentes sociales en la movilidad segura.España :Editorial Etrasa*

El Peruano. (2016). *Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir*.
Editorial el Peruano

Ernesto, A. (1993). *Planeamiento y análisis de investigación. Perú: Ediciones de la Facultad de Humanidades y Educación. Escuela de Educación. U.C.V.*

Europea de Ministros de Transporte (2006). *Centro de Investigación de los transportes. Jóvenes Conductores: el camino hacia la seguridad*.

Fleitas, D., (2010). *Accidente de tránsito en Argentina. Segundo Informe 1997-2008*.
Buenos. Aires. Asociación para Políticas Públicas.

García, E., (2007). *Causas de los accidentes de tránsito*. España: Editorial Fondo de prevención vial.

Garza, A., (1988). *Técnicas de investigación documental*. México: Editorial Unam

Hernández, S. (2003). *Los elementos de la investigación*. Bogotá: Editorial El Buho.

Híjar, M. (2000). *Utilidad del análisis geográfico en el estudio de las muertes por atropellamiento*.

Holahan, C., (1991). *Curso de manejo defensivo- Manual del sistema Smith. Honduras: Editorial asovictra*

Hurtado, J., (2000). *Criterios metodológicos de la investigación científica*. Caracas: Editorial Quiron sypal.

Kerlinger, F., (2002). *Pautas para hacer tesis*. Metodología de la Investigación. México: McGraw- Hill.

Núñez, D., (2007). *Operacionalización de la variables*-Metodología de la investigación. Chile

Ortiz, S. (2010). *Caracterización de la mortalidad por accidentes de tránsito con participación de ciclos*

Palella, S. (2004). *Métodos y técnicas de investigación*. México, Editorial Trillas.

Parra, R. ,(2006). *Formula de una metodología de formación de investigación*. Colombia: Editorial Universitario EAFIT.

Ponce, C., (2006). Estudio Psicológico de patrones de conducta en grupos de automovilistas particulares y profesionales. Perú: Editorial UNMSM.

Santos, A. (2009). *Derecho administrativo y administrativo pública tercer milenio*. Mexico: Editorial Porrúa.

Insero (2000). *Impacto económico de los accidentes de tránsito*. España: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Tabasso, C. (2013). *El derecho vial*. Argentina: Ibero-americano

Tamayo, M. (2010). *El proceso de la investigación*. México: Editorial Ariel
Universidad Nacional Abierta. (1984). *El proceso de la investigación científica*. Limusa Noriega Editores. Bogotá-Colombia.

Valderrama, M. (2014). *Pasos para elaborar Proyectos de Investigación Científica (Cuantitativa, cualitativa y mixta)*. Lima Perú: Editorial San Marcos de Aníbal Jesús Paredes Galván -- Edición 2014.

Anexos

MATRIZ DE CONSISTENCIA

"El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017"

<p>Problema general: ¿Cuál es la eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, con el nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir, si se compara con el control ejercido con el anterior reglamento?</p> <p>Problemas específicos N° 1° ¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?</p> <p>Problema específico N° 2 ¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento de mecánica básica en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?</p> <p>Problema específico N° 3 ¿Cuál es la diferencia en el nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?</p> <p>Problema específico N° 4 ¿Cuál es la diferencia en el número de accidentes de tránsito provocados por los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC?</p>	<p>Objetivo general: Establecer la eficacia del nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.</p> <p>Objetivo específico N° 1° Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento de las reglas de tránsito, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Objetivo específico N° 2 Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento de mecánica básica, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Objetivo específico N° 3 Establecer la diferencia en el nivel de conocimiento teórico de manejo, en los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Objetivo específico N° 4 Establecer el número de accidentes de tránsito provocados por los conductores, antes y después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p>	<p>Hipótesis general: El nuevo reglamento de emisión de licencias de conducir muestra mayor eficacia en el control del proceso de evaluación de los conductores, en comparación al control ejercido por el anterior reglamento.</p> <p>Hipótesis específica N° 1° El nivel de conocimiento de las reglas de tránsito en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Hipótesis específica N° 2 El nivel de conocimiento de mecánica básica en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Hipótesis específica N° 3 El nivel de conocimiento teórico de manejo en los conductores es mayor después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p> <p>Hipótesis específica N° 4 El número de accidentes de tránsito provocados por los conductores disminuyó después de la revalidación de sus licencias de conducir con el nuevo reglamento promulgado por el Decreto Supremo N° 007-2016-MTC.</p>	<p>Variables: -Reglamento de emisión de licencias de conducir .</p> <p>Dimensiones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Requisitos para el otorgamiento de licencias. 2.Criterios para evaluación psicósomática. 3.Tópicos para la formación teórica y práctica de los postulantes. <p>- Control del proceso de evaluación de los conductores</p> <p>Dimensiones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.Conocimientos de reglas de tránsito. 2.Conocimiento de mecánica básica. 3. Conocimiento teórico de manejo 	<p>Diseño de investigación: Diseño no experimental transversal</p> <p>Modelo: Ex post facto</p> <p>Método: Hipotético deductivo</p> <p>Tipo de estudio: Básica</p> <p>Población: indefinida Muestra: 200 conductores Muestreo: intencional.</p> <p>Técnicas: -Técnica de análisis documental</p> <p>Instrumentos de recolección de datos: Ficha de registro</p> <p>Método: Método tabular</p> <p>Análisis de datos: El estadístico descriptivo</p> <p>Prueba de Hipótesis: Prueba de normalidad</p>
--	---	--	--	---

Ficha para el análisis documental

1.- Identificación general del documento

Universidad			
Título			
Autor			
Lugar			
Fecha de publicacion			

2.- Análisis del documento

--

38								
39								
40								
41								
42								
43								
44								
45								
46								
47								
48								
49								
50								
51								
52								
53								
54								
55								
56								
57								
58								
59								
60								
61								
62								
63								
64								
<u>65</u>								
66								
67								
68								
69								
70								
71								
72								
73								
74								
75								
76								
77								
78								
79								
80								
81								
82								

83								
84								
85								
86								
87								
88								
89								
90								
91								
92								
93								
94								
95								
96								
97								
98								
99								
100								
101								
102								
103								
104								
105								
106								
107								
108								
109								
110								
111								
112								
113								
114								
115								
116								
117								
118								
119								
120								
121								
122								
123								
124								
125								
126								
127								

128								
129								
130								
131								
132								
133								
134								
135								
136								
137								
138								
139								
140								
141								
142								
143								
144								
145								
146								
147								
148								
149								
150								
151								
152								
153								
154								
155								
156								
157								
158								
159								
160								
161								
162								
163								
164								
165								
166								
167								
168								
169								
170								
171								
172								

173								
174								
175								
176								
177								
178								
179								
180								
181								
182								
183								
184								
185								
186								
187								
188								
189								
190								
191								
192								
193								
194								
195								
196								
197								
198								
199								
200								

VIII. PROPUESTA



ESCUELA DE POSGRADO
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

PROYECTO DE MEJORAMIENTO

Escuela de conductores en las universidades

AUTOR

Magister: Javier Martin Mendo Mechan

ASESOR:

Dr. Rodolfo Fernando Talledo Reyes

AÑO 2018

Escuela de conductores en las universidades

1.- Datos de identificación

Título del proyecto	Escuela de conductores en las universidades	
Nombre del ámbito		
Región Lima	Provincia Lima	Localidad Lima

2. Financiamiento

Monto total	1000000,00
-------------	------------

3. Beneficiarios

Directos: Población de Lima	Indirectos: estudiantes en general
-----------------------------	------------------------------------

4. Justificación

Señores miembros del jurado la presente propuesta pretende solucionar las demandas que hoy en día aquejan a nuestra sociedad como lo son la disminución de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, para lo cual debe aportar que las universidades de Perú juegan un papel preponderante en el problema , pues deben ser ellas las encargadas también de dirigir el proceso de enseñanza aprendizaje,

para obtener una licencia de conducir , enseñando a los conductores los requisitos, obligaciones que deben cumplir los postulantes a una licencia de conducir de las diferentes categorías que ofrece el Ministerio de transportes y Comunicaciones, así también como los requisitos y obligaciones de las diferentes escuelas y centros de evaluaciones psicosomáticas que conducen para el otorgamiento de tan ansiado documento

5. Diagnóstico

Los accidentes de tránsito en el país se producen por diferentes causas entre las cuales figuran: los despistes por el exceso de velocidad, el no uso de los puentes peatonales, la imprudencia del peatón, el vaciado de frenos, el estado étílico de los conductores, el mal tiempo que se produce en algunas estaciones, la poca o escasa señalización en las vías públicas, el deficiente mantenimiento de vías; muchas de éstas circunstancias son como consecuencia del otorgamiento de licencias de conducir a personas que no poseen las aptitudes psicosomáticas requeridas y algunas a las que se les otorga licencias de mayor categoría sin que tengan la experiencia necesaria.

6. El problema

Los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana

7. Impacto del proyecto en los beneficiarios directo e indirectos

Beneficiarios directo	Población en general
Beneficiarios indirectos	Población universitaria

8. Objetivos

Objetivo general		Objetivos específicos
Contribuir a fortalecer los conocimientos respecto a cómo reducir los accidentes de tránsito	1	Impulsar en los conductores un proceso de cambio
	2	Incentivar en las universidades a que participen en la enseñanza aprendizaje para la reducción de los accidentes de tránsito
	3	Entrenar a los conductores en las técnicas de manejo

9. Resultados esperados

Objetivos específicos asociados		Descripción del resultado esperado
1. Impulsar en los conductores un proceso de cambio		Que aplique las enseñanzas en su vida diaria
2. Incentivar en las universidades en la participación de la enseñanza aprendizaje		Que las universidades participen activamente

10. Planteamiento metodológico.

Se basa en las siguientes estrategias:

Estrategias de gestión: que se utilizará para lograr los objetivos planteados y así alcanzar los resultados esperados del proyecto a ejecutar.

11. Actividades

Realizar reuniones interinstitucionales

Elaboración de mallas curriculares

Evaluación de docentes instructores.

Mapeo de vías.

Capacitaciones

Evaluaciones.

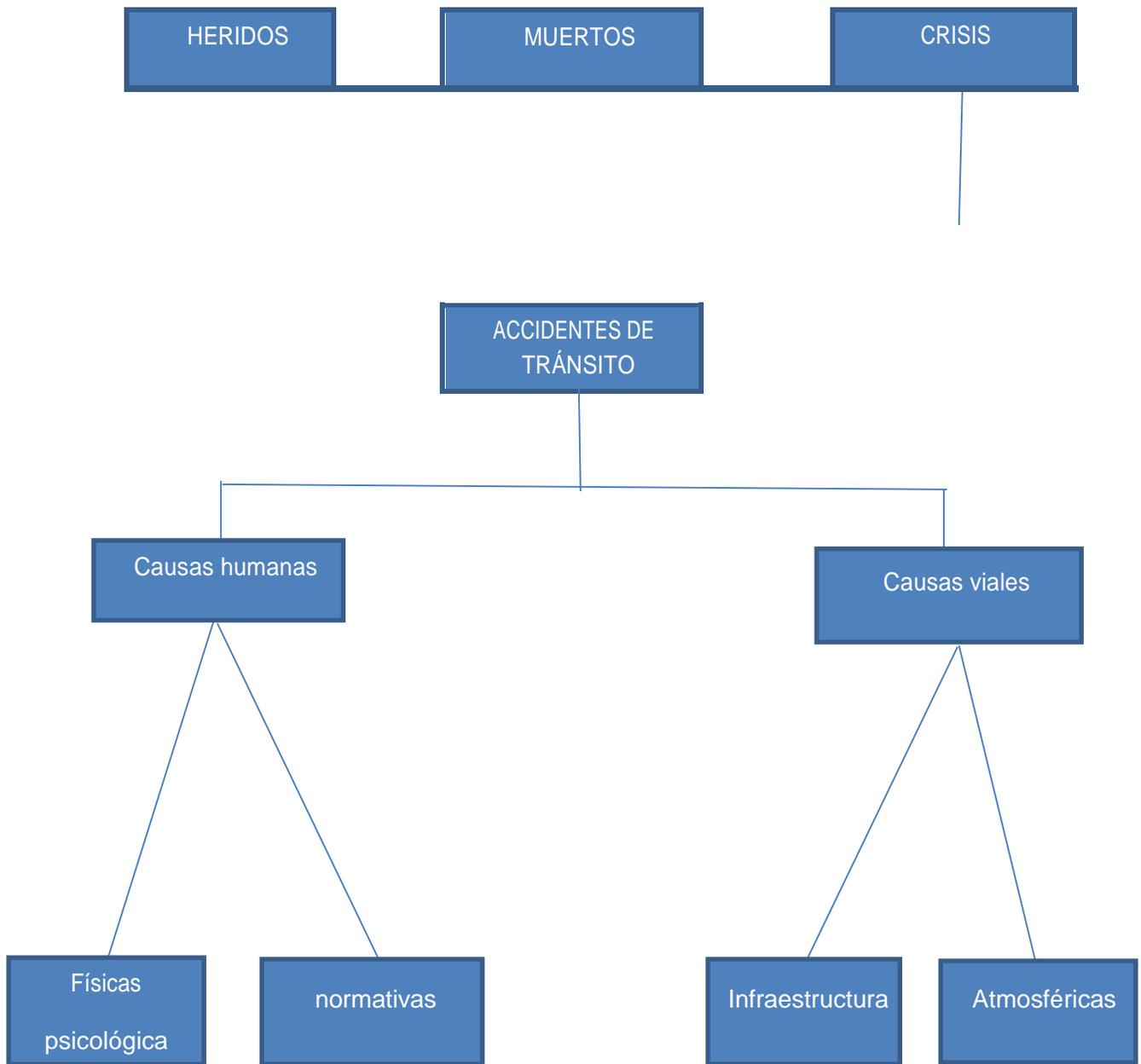
12. Presupuesto.

La asignación de recursos financieros permitirá contar con los insumos necesarios que facilitan la ejecución de las actividades propuestas para el proyecto los cuales ascenderán a S/62225.5

13. Sustentabilidad

Una de las principales preocupaciones de los gobiernos de turno y para la población en general es por qué ocurren los accidentes de tránsito, cuales son las posibles causas que la originan, hecho que hace la necesidad de buscar las respuestas que acaben con ciertas incertidumbres. Es por eso que la sociedad en conjunto debe buscar las alternativas de solución los mismo que se van a ver reflejados en ciertos proyectos como el presente.

Árbol de problemas



Acta de Aprobación de originalidad de Tesis

Yo, Rodolfo Fernando Talledo Reyes, docente de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo filial Lima Norte, revisor de la tesis titulada **“El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitano.2017”** del (de la) estudiante **Javier Martin Mendo Mechan**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 23 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito(a) analizo dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituye plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lima, 4 de agosto del 2018



Rodolfo Fernando Talledo Reyes

DNI: 10217463

Dr. Rodolfo Talledo Reyes
ASESOR PEDAGOGICO
PROYECTOS DE TESIS

Resumen de coincidencias

Se están viendo fuentes estándar

Ver fuentes en inglés (Beta)

23

Coincidencias	Porcentaje
1 www.sat.gob.pe Fuente de internet	4 %
2 derecho2008.wordpress... Fuente de internet	4 %
3 www.repositoriojmc.unl... Fuente de internet	3 %
4 www.araper.pe Fuente de internet	2 %
5 www.derechoconstituc... Fuente de internet	1 %
6 www.mef.gob.pe	1 %

El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores, y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, 2017

TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
Doctor en Derecho

AUTOR:
Mgtr. Javier Martín Méndez Mecha

ASESOR:
Dr. Rosalvo Fernando Talledo Reyes

SECCIÓN:
Derecho

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
Derecho constitucional

PERU 2018

Dr. Rosalvo Talledo Reyes
ASESOR METODOLÓGICO
PROYECTOS DE TESIS

Página: 1 de 155 Número de palabras: 31592



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)
"César Acuña Peralta"

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

Mendo Machan Javier Martín

D.N.I. : 07600038

Domicilio : A.V. F.L.O. Jago 2112 Juri

Teléfono : Fijo : Móvil 995759853

E-mail : Jmmmm.0612@hotmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad :

Escuela :

Carrera :

Título :

Tesis de Posgrado

Maestría

Grado :

Mención : Doctor

Doctorado

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

Mendo Machan Javier Martín

.....

.....

Título de la tesis:

El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las operaciones a los conductores y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana 2018

Año de publicación : 2018

4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :

Fecha : 27/09/2018



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

Escuela de Posgrado

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

MENDO MECHAN JAVIER MARTIN

INFORME TITULADO:

El Reglamento Nacional del sistema de emisión de licencias de conducir en el control de las evaluaciones a los conductores y su contribución contra los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana -2017

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

Doctor en Derecho

SUSTENTADO EN FECHA: 9 de agosto de 2018

NOTA O MENCIÓN: Aprobado por mayoría

FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN

