

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS, CONTABLES Y**  
**ADMINISTRATIVAS**  
**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ECONOMÍA**



**TESIS**

**ANÁLISIS DE LA CALIDAD REGULATORIA EN EL  
PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXPEDICIÓN DE  
LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LIMA  
METROPOLITANA Y EL CALLAO 2016 -2021**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:  
“ECONOMISTA”**

**PRESENTADO POR EL BACHILLER:  
JHONY RAFAEL RUIZ CARRERA**

**ASESOR:  
DR. HÉCTOR LEONARDO GAMARRA ORTIZ**

**CAJAMARCA - PERÚ  
2024**



## **CONSTANCIA DE INFORME DE ORIGINALIDAD**

1. Investigador: .  
Jhony Rafael Ruiz Carrera  
DNI: 41694191  
Escuela Profesional - Facultad:  
Escuela Profesional de Economía – Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Administrativas.
2. Asesor:  
Dr. Héctor Leonardo Gamarra Ortiz  
Departamento Académico:  
Economía
3. Grado académico o título profesional para el estudiante  
[ ] Bachiller      [X] Título profesional      [ ] Segunda especialidad  
[ ] Maestro      [ ] Doctor
4. Tipo de Investigación:  
[X] Tesis      [ ] Trabajo de investigación      [ ] Trabajo de suficiencia profesional  
[ ] Trabajo académico
5. Título de Trabajo de Investigación:  
Análisis de la calidad regulatoria en el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao 2016-2021
6. Fecha de evaluación: 25/01/2025
7. Software antiplagio: [X] TURNITIN      [ ] URKUND (OURIGINAL) (\*)
8. Porcentaje de Informe de Similitud: 20%
9. Código Documento: oid:::3117: 423514042
10. Resultado de la Evaluación de Similitud:  
[X] APROBADO      [ ] PARA LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES      [ ] DESAPROBADO

Fecha Emisión: 07/01/2026

Firma y/o Sello Emisor Constancia	
 Dr. Héctor Leonardo Gamarra Ortiz DNI: 17844865	
 Dr. Juan José Julio Vera Abanto Director de la Unidad de Investigación F-CECA	

\* En caso se realizó la evaluación hasta setiembre de 2023

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CAJAMARCA  
FACULTAD CECA  
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE ECONOMÍA

**ACTA DE SUSTENTACION DE TESIS**

En la ciudad de Cajamarca, siendo las 4:00 p.m horas del día 25-09-2024, reunidos en el ambiente 1M-105 de la Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Administrativas de la Universidad Nacional de Cajamarca, los integrantes del Jurado Evaluador de Sustentación de Tesis designados mediante Resolución N° 262-2024 - F-CECA, conforme se indica:

Presidente: Angel A. Lozano Cabrera

Secretarioo: Elmer W. Rodríguez Olazo

Vocal: Janeth E. Nacarino Díaz

Con la participación del Asesor Héctor Gamarra Ortiz.

Con el objeto de ESCUCHAR LA SUSTENTACION Y CALIFICAR la Tesis intitulada:

**Análisis de la calidad regulatoria en el procedimiento administrativo de  
expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima**

**Metropolitana y el Callao**

**2016-2021**

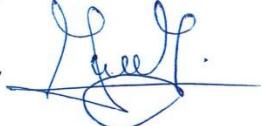
Presentada por el/la bachiller: Jhony Rafael Ruiz Carrera, con el fin de obtener el Título Profesional de **ECONOMISTA**, dando cumplimiento a lo dispuesto en el Reglamento de Grados y Títulos de la Escuela Académico Profesional de Economía de la Facultad de Ciencias Económicas, Contables y Administrativas de la Universidad Nacional de Cajamarca.

Escuchada la sustentación, comentarios, observaciones y respuestas a las preguntas formuladas por el Jurado Evaluador, SE ACORDÓ: APROBAR la Tesis con la calificación de DIECIOCHO (18).

Siendo las 5:22 p.m horas de la misma fecha, se dio por concluido el Acto de Sustentación.

  
ASESOR  
  
SECRETARIO

  
PRESIDENCIA DEL JURADO

  
VOCAL

## **DEDICATORIA**

A mis padres, por ser las personas que me han ayudado  
a culminar la carrera profesional de Economía y por su  
constante apoyo para mi desarrollo profesional.

## **AGRADECIMIENTO**

A mi asesor, Dr. Héctor Gamarra Ortiz, por guiarme en  
el desarrollo de esta investigación.

A los docentes de la Escuela Académico Profesional de  
Economía de la Universidad Nacional de Cajamarca por las  
enseñanzas compartidas en las aulas.

## ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA .....	iv
AGRADECIMIENTO .....	v
ÍNDICE GENERAL .....	vi
ÍNDICE DE TABLAS .....	xi
ÍNDICE DE FIGURAS .....	xii
RESUMEN .....	xiii
ABSTRAC .....	xv
CAPÍTULO I .....	1
EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA .....	1
1.1.    Situación problemática .....	1
1.2.    Formulación del problema .....	3
1.2.1.    Problema general .....	3
1.2.2.    Problemas específicos .....	4
1.3.    Justificación de la investigación .....	4
1.3.1.    Justificación teórica-científica y epistemológica .....	4
1.3.2.    Justificación práctica - técnica .....	5
1.3.3.    Justificación metodológica .....	5
1.3.4.    Justificación institucional y académica .....	6
1.3.5.    Justificación personal .....	6
1.4.    Delimitación del problema: espacio – temporal .....	6

1.4.1. Espacial.....	6
1.4.2. Temporal.....	7
1.5. Limitaciones de la investigación .....	7
1.6. Objetivos de la investigación.....	7
1.6.1. Objetivo general .....	7
1.6.2. Objetivos específicos.....	8
1.7. Hipótesis y/o idea a defender .....	8
1.7.1. Hipótesis general .....	8
1.7.2. Hipótesis específicas.....	8
1.7.3. Matriz de operacionalización de variables .....	10
1.7.4. Matriz de consistencia lógica .....	11
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>12</b>
<b>MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO Y CONCEPTUAL.....</b>	<b>12</b>
2.1. Marco referencial.....	12
2.1.1. A nivel internacional .....	12
2.1.2. A nivel nacional.....	14
2.2. Marco normativo y conceptual.....	16
2.2.1. Marco normativo .....	16
2.2.1.1. Análisis de calidad regulatoria .....	16
2.2.1.1.1. Principio de legalidad .....	19
2.2.1.1.2. Principio de necesidad .....	21

2.2.1.1.3. Principio de efectividad .....	22
2.2.1.1.4. Principio de proporcionalidad .....	23
2.2.1.2. Procedimiento administrativo .....	25
2.2.2. Marco conceptual .....	28
2.2.2.1. Simplificación regulatoria .....	28
2.2.2.2. Simplificación procedural.....	28
2.3. Términos básicos .....	29
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>33</b>
<b>MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN .....</b>	<b>33</b>
3.1. Nivel y tipo de investigación .....	33
3.1.1. Tipo de investigación .....	33
3.1.2. Nivel de investigación .....	33
3.2. Objeto de estudio .....	34
3.3. Unidad de análisis y unidades de observación .....	35
3.4. Diseño de la investigación.....	35
3.5. Población y muestra .....	35
3.6. Métodos de investigación .....	36
3.6.1. Métodos generales de investigación .....	36
3.6.2. Métodos específicos de investigación .....	37
3.7. Técnicas e instrumentos de investigación .....	38
3.7.1. Técnicas e instrumentos de recopilación de información.....	38

3.7.2. Técnicas de procesamiento, análisis y discusión de resultados .....	38
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>39</b>
<b>RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....</b>	<b>39</b>
4.1. Presentación de resultados.....	39
4.1.1. Análisis de calidad regulatoria en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao 2016 -2021 .....	39
4.1.2. Análisis descriptivo .....	46
4.1.2.1. Análisis descriptivo de la calidad regulatoria.....	46
4.1.2.2. Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria.....	47
4.1.2.3. Análisis descriptivo del procedimiento administrativo .....	48
4.1.2.4. Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo.....	49
4.1.3. Análisis inferencial .....	50
4.1.3.1. Prueba de Normalidad .....	50
4.1.3.2. Prueba de hipótesis general .....	51
4.1.3.3. Prueba de hipótesis específica 2 .....	52
4.1.3.4. Prueba de hipótesis específica 3 .....	53
4.2. Discusión .....	54
CONCLUSIONES.....	58
SUGERENCIAS.....	59
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	61

ANEXOS .....	64
--------------	----

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Operacionalización de variables .....	10
Tabla 2. Matriz de consistencia .....	11
Tabla 3. Calificación del procedimiento administrativo para el otorgamiento de licencias producto del análisis de calidad regulatoria del stock .....	41
Tabla 4. Variación del costo unitario antes y después del ACR sub ajustado (Soles) .....	42
Tabla 5. Carga administrativa antes y después del ACR sub. ajustado sujeto a resultado (soles) .....	43
Tabla 6. Pago por derecho de expedición de licencias de conducir TUPA 2018 antes y después del ACR .....	44
Tabla 7. Análisis descriptivo de la calidad regulatoria.....	46
Tabla 8. Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria .....	48
Tabla 9. Análisis descriptivo del proceso administrativo.....	49
Tabla 10. Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo.....	50
Tabla 11. Resultados de la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov .....	51
Tabla 12. Resultados de correlación entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo .....	52
Tabla 13. Resultados de correlación entre el análisis del principio de efectividad y el procedimiento administrativo .....	53
Tabla 14. Resultados de correlación entre el análisis del principio de proporcionalidad y el procedimiento administrativo .....	54

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Fases del proceso de análisis de calidad regulatoria .....	18
Figura 2. Análisis descriptivo de la calidad regulatoria .....	46
Figura 3. Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria .....	48
Figura 4. Análisis descriptivo del proceso administrativo .....	49
Figura 5. Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo .....	50

## RESUMEN

Estos últimos años se está hablando de la reforma emprendida por el Perú en materia de mejora regulatoria y simplificación administrativa, un caso concreto es el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) realizada a los procedimientos administrativos de la expedición de las licencias de conducir en Lima Metropolitana y el Callao. No obstante, después de varios años de aplicación sus beneficios aún no son percibidos por un grupo importante de administrados. En este sentido, surgen muchas interrogantes con respecto a la verdadera efectividad de la reforma. El propósito del estudio fue establecer la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao. La investigación fue de tipo aplicada, de nivel descriptivo-relacional, con un enfoque cualitativo, adoptando un diseño no experimental. Las unidades de observación estuvieron conformadas por las variables de estudio: análisis de calidad regulatoria y procedimiento administrativo, así como sus respectivas dimensiones: principio de efectividad, principio de proporcionalidad, simplificación regulatoria y simplificación procedimental. Los datos secundarios para el estudio fueron obtenidos de los resultados del análisis de calidad regulatoria y la base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC); mientras que, los datos primarios a través de una encuesta aplicada. Los resultados concluyen que existe una relación positiva media entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo, con un valor de correlación de 0.596 y una significancia de  $< 0.05$ . Además, los resultados muestran la no existencia de relación entre el principio de efectividad y el procedimiento administrativo; pero si se muestra la relación positiva media entre el principio de proporcionalidad y el procedimiento administrativo.

**Palabras Clave:** Análisis de Calidad Regulatoria, Procedimiento Administrativo

## ABSTRAC

In recent years, there has been talk of the reform undertaken by Peru in terms of regulatory improvement and administrative simplification. A specific case is the Regulatory Quality Analysis (ACR) carried out on the administrative procedures for issuing driving licenses in Metropolitan Lima and Callao, which after several years of application, its benefits are still not perceived by a significant group of citizens. In this sense, many questions arise regarding the true effectiveness of the reform. The purpose of the study was to establish the relationship that exists between the regulatory quality analysis and the administrative procedure for issuing licenses to drive motor vehicles in Metropolitan Lima and Callao. The research was of an applied type, descriptive-relational level, with a qualitative approach, adopting a non-experimental design. The observation units were made up of the study variables: regulatory quality analysis and administrative procedure, as well as their respective dimensions: principle of effectiveness, principle of proportionality, regulatory simplification and proportionality simplification. Secondary data for the study were obtained from the National Drivers System (SNC) database and primary data through a survey. The results conclude that there is a medium positive relationship between the regulatory quality analysis and the administrative procedure, with a correlation value of 0.596 and a significance  $< 0.05$ . In addition, the results demonstrate the non-existence of a relationship between the principle of effectiveness and the administrative procedure; but the medium positive relationship between the principle of proportionality and the administrative procedure is demonstrated.

**Keywords:** Regulatory Quality Analysis, Administrative Process

# **CAPÍTULO I**

## **EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA**

### **1.1.Situación problemática**

En la preocupación de la ciudadanía, así como para las ciencias que la estudian, se ha vuelto prioritario el problema de la capacidad y eficacia del Gobierno; es decir: ¿Qué tan eficientes son? ¿Han logrado un óptimo grado de institucionalidad? ¿Cuáles son los factores que hacen posible que estén en aptitud y la capacidad de gobernar?, las preguntas son muchas, pero todas convergen en dudas sobre el adecuado desempeño para consolidar un gobierno democrático, óptimo y esbelto. En los años 70 se dio un declive del Estado debido a su gran tamaño, caracterizada por la ineficiencia con la que respondía a las demandas de la sociedad; sin embargo, después de ese periodo se dieron una serie de reformas implementadas por países como el Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda que marcaron el inicio de lo que ha sido llamada la Nueva Gerencia Pública.

Es en este punto donde la modernización administrativa cobra sentido y se comienzan a favorecer nuevas técnicas, las cuales serán útiles en la medida en que estén encaminadas a equilibrar el cumplimiento de tres objetivos: eficiencia, eficacia y legitimidad. En el Perú, la modernización del Estado tiene su origen en la década de 1990 e inicios de la década de 2000, en un esfuerzo por estabilizar la economía y por disminuir el gasto público, lo que obligó a reducir el tamaño del Estado. En el año 2007, los esfuerzos para “impulsar la modernización recae en la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (SGP),

como ente rector del Sistema Administrativo de Modernización de la Gestión Pública y para el 2012 se promulgaba la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública (Pasco, 2015).

Entonces, en estos últimos años se ha hablado de la reforma emprendida por el Perú en materia de mejora regulatoria y simplificación administrativa, principalmente estas voces vienen desde las entidades del Estado a quienes les ha tocado liderar y promover estos procesos para que contribuyan a la administración pública. Asimismo, hay voces que vienen desde las entidades del estado a quienes les ha tocado asumir el reto de ejecutar los instrumentos establecidos por dicha reforma; quienes manifiestan que, además de hacer esfuerzos por lograr la eficiencia y eficacia del Estado en cumplimiento de su rol regulador para tutelar el interés público, también vienen trabajando constantemente para reducir las cargas administrativas que generen condiciones favorables a los administrados y para mejorar la calidad de la atención de los trámites y servicios.

No obstante, y aun cuando se emitió el Decreto Legislativo n.º 1310<sup>1</sup>, que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa y que establece diversas disposiciones para la implementación del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) de procedimientos administrativos con la finalidad de identificar, eliminar y/o simplificar aquellos procedimientos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley n.º 27444, Ley del procedimiento administrativo general, hay evidencia importante de que un porcentaje de administrados que interactúan con el Estado, a través de procedimientos sometidos a los instrumentos de mejora

---

<sup>1</sup> Mediante la única disposición complementaria derogatoria del Decreto Legislativo 1565, se deroga el Artículo n.º 2 del Decreto Legislativo 1310. Sin embargo, su reglamento se encuentra vigente.

regulatoria y simplificación administrativa, perciben bajos niveles de satisfacción y aprobación.

Uno de estos casos concretos es el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) realizado para el stock de procedimientos administrativos de la expedición de las licencias de conducir en Lima Metropolitana y el Callao, que después de varios años de aplicación sus beneficios aún no son percibidos por un grupo importante de administrados que los tramitan. En este sentido, y como en todo que no genera los resultados e impactos esperados, surgen muchas interrogantes con respecto a la verdadera efectividad de la reforma y sus instrumentos empleados para mejorar la calidad de las regulaciones y reducir los costos que estos generan en los administrados y ciudadanía en general.

Ante este escenario, la presente investigación pretende ayudar a responder el cuestionamiento que pueda darse con respecto al efecto del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) sobre el procedimiento administrativo para la expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao; del cual, si bien hay datos de las mejoras realizadas, generados por el análisis de calidad regulatoria y por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), estas no se reflejan claramente en la percepción de parte importante de los administrados.

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Problema general**

¿Cuál es la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021?

### **1.2.2. Problemas específicos**

- a. ¿Cómo fue el análisis de calidad regulatoria aplicado en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021?
- b. ¿Cuál es la relación que tiene el principio de efectividad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao?
- c. ¿Cuál es la relación que tiene el principio de proporcionalidad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao?

### **1.3. Justificación de la investigación**

#### **1.3.1. Justificación teórica-científica y epistemológica**

La investigación va a permitir ampliar el conocimiento sobre la administración pública, centrándose específicamente en el análisis de calidad regulatoria para los procedimientos administrativos que atienden las entidades del poder ejecutivo. A través de este instrumento de gestión denominado análisis de calidad regulatoria, se busca evaluar de manera rigurosa y sistemática los procedimientos administrativos con la finalidad de otorgar simplicidad a los usuarios del servicio público. Se espera además que los resultados contribuyan de manera adecuada y significativa, a la efectividad de la administración pública.

Además, esta investigación se basa en la premisa de que, en un contexto de modernidad del Estado, se cuenta con diferentes instrumentos como la simplificación administrativa, la implementación de la interoperabilidad y de las tecnologías de

información; la eficiencia, eficacia y legitimidad, es fundamental la mejora de la administración pública. Los enfoques clásicos como Estado, gobierno, poder ejecutivo, poderes públicos y la burocracia destacaron como estudios que enfatizaron la importancia de la administración pública como actividad estatal; mientras que, los enfoques modernos de la disciplina han sido los estudios organizacionales, las políticas públicas, la gerencia pública, la gobernanza y en menor medida el nuevo institucionalismo. Tanto las orientaciones clásicas como modernas han conformado lo que Waldo había denominado “núcleo epistemológico” que constituye el núcleo central del estudio del objeto del campo disciplinario (Sánchez, 2019).

### **1.3.2. Justificación práctica - técnica**

Los resultados derivados de la investigación brindarán información relevante e importante sobre la percepción que tienen los administrados que acuden al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la obtención de sus licencias de conducir, sirviendo de insumo para los grupos de interés como la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, la Secretaría de Gestión Pública, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y demás entidades públicas, para que tomen acciones pertinentes enfocadas no solo a mejorar los procedimientos administrativos desde el ámbito de legalidad y la necesidad, sino también para transparentar la información, reducir la carga administrativa, mejorar la calidad de atención de servicios, comunicar a los administrados información relevante y transparentar las acciones realizadas y sus resultados.

### **1.3.3. Justificación metodológica**

Se justifica metodológicamente por la creación y aplicación del instrumento de medición, que abarca aspectos claves del objeto de estudio; el cual se utiliza juntamente con

la ficha de análisis documental. La estructura del cuestionario está alineada con las dimensiones de cada variable, buscando así la captura precisa de la información relevante. La recopilación de datos se realizará mediante encuesta, aplicando una metodología de muestreo apropiada, cuyos datos se procesaron utilizando un software estadístico.

#### **1.3.4. Justificación institucional y académica**

Se justifica institucionalmente por ser un aporte de investigación para la Universidad Nacional de Cajamarca. La investigación también se justifica académicamente por que aplica los conocimientos adquiridos en la formación académica, en áreas como Metodología de la Investigación Científica, Estadística, Economía y Economía Pública.

#### **1.3.5. Justificación personal**

La motivación principal radica en la obtención del título profesional de Economista, al mismo tiempo que se busca enfatizar el espíritu científico investigador. También resulta importante para el investigador, quien participó como integrante de la Secretaría técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria; y, posteriormente, como parte de la unidad orgánica de asesoramiento en materia de modernización del Ministerio de Transportes, entidad a cargo de la emisión de los procedimientos administrativos de licencias de conducir para Lima y Callao.

### **1.4. Delimitación del problema: espacio – temporal**

#### **1.4.1. Espacial**

La delimitación espacial de la investigación estuvo configurada por la región de Lima Metropolitana y el Callao.

#### **1.4.2. Temporal**

La investigación comprendió en un intervalo de tiempo desde el año 2016 al 2021.

#### **1.5. Limitaciones de la investigación**

Una de las limitaciones presentes durante la realización de la investigación fue el acceso a la información, debido a que los datos referidos a la atención del procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados no provienen de una base de datos libre; motivo por el cual el tratamiento debió ser cuidadoso evitando exponer la base de datos el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Otra limitación se dio en la aplicación de las encuestas, debido a la baja participación de las personas (administrados) en el llenado de la encuesta, en cuyos casos no se mostraron muy dispuestos a brindar tiempo adicional al que ya habían gastado para completar sus trámites en las instalaciones de Ministerio. Finalmente, se tuvo limitaciones teóricas como la escasez de antecedentes locales; a pesar de ello, se recopiló y analizó la información de investigaciones referentes, la cual sirvió como base para el desarrollo del trabajo, previa examinación minuciosa. Para superar estas limitaciones, se gestionó adecuada y cuidadosamente la recopilación de datos primarios y secundarios utilizados para el estudio, facilitado por las áreas encargadas en el MTC.

#### **1.6. Objetivos de la investigación**

##### **1.6.1. Objetivo general**

Establecer la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021

### **1.6.2. Objetivos específicos**

- a. Examinar el análisis de calidad regulatoria aplicado en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021
- b. Establecer la relación que tiene el principio de efectividad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.
- c. Establecer la relación que tiene el principio de proporcionalidad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.

### **1.7.Hipótesis y/o idea a defender**

#### **1.7.1. Hipótesis general**

El análisis de calidad regulatoria se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.

#### **1.7.2. Hipótesis específicas**

- a. El análisis de calidad regulatoria sobre el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao evidencia una disminución en la carga administrativa y los costos por emisión de licencias.
- b. El principio de efectividad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima

Metropolitana y el Callao.

- c. El principio de proporcionalidad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.

### 1.7.3. Matriz de operacionalización de variables

**Tabla 1**

*Operacionalización de variables*

Variables	Tipo	Definición Conceptual	Definición operacional	Dimensión	Indicador	Escala de Medición	Ítems	Niveles y Rangos
Análisis de Calidad Regulatoria	Variable 1 Cualitativa	Herramienta destinada a garantizar que la formulación de regulaciones y la creación de procedimientos, sean eficientes y no lo hagan más lento; es decir, coadyuven a la simplificación administrativa.	La variable de análisis de calidad regulatoria contiene 2 dimensiones: principio de efectividad con 2 indicadores, y principio de proporcionalidad con 4 indicadores.	Principio de efectividad	Mejora regulatoria Propuesta regulatoria Claridad en la normativa Efectos esperados Principio de proporcionalidad	Escala ordinal Muy en desacuerdo De acuerdo Muy de acuerdo	1,2 3 4,5 6,7 8 9	Ineficiente Regular Excelente
Procedimiento Administrativo	Variable 2 Cualitativa	Conjunto de instrumentos de control administrativo público cuyo objetivo es regular la obtención de la licencia de conducir de vehículos de transporte terrestre	La variable procedimiento administrativo contiene 2 dimensiones: simplificación regulatoria con 2 indicadores, y simplificación procedural con 2 indicadores.	Simplificación Regulatoria Simplificación procedural	Información precisa Eliminación de trámites innecesarios Eliminación de tiempos de espera. Atención oportuna	Escala ordinal Muy en desacuerdo De acuerdo Muy de acuerdo	10 11,12 13 14,15	Ineficiente Regular Excelente

## 1.7.4. Matriz de consistencia lógica

**Tabla 2**

*Matriz de consistencia*

Problema general	Objetivo General	Hipótesis General	Variables	Metodología
¿Cuál es la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021?	Establecer la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 -2021	El análisis de calidad regulatoria se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.	V1: Análisis de Calidad Regulatoria	<p>Tipo de investigación: Aplicada</p> <p>Nivel de investigación: Descriptivo – Relacional</p>
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	D1: Principio de efectividad D2: Principio de proporcionalidad	<p>Diseño de investigación: No experimental</p> <p>Métodos generales de investigación: Descriptivo Deductivo – inductivo Analítico – sintético</p>
¿Cómo fue el análisis de calidad regulatoria aplicado en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao?	Examinar el análisis de calidad regulatoria aplicado en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.	El análisis de calidad regulatoria sobre el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao evidenció una disminución en la carga administrativa y los costos por emisión de licencias.	V2: Procedimiento Administrativo	<p>Métodos específicos de investigación Estadístico y encuesta</p>
¿Cuál es la relación que tiene el principio de efectividad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao?	Establecer la relación que tiene el principio de efectividad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.	El principio de efectividad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.	D1: Simplificación regulatoria D2: Simplificación procedimental	<p>Técnicas e instrumentos de investigación: Análisis documental, técnica de la encuesta, ficha de recopilación documental, cuestionario.</p>
¿Cuál es la relación que tiene el principio de proporcionalidad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao?	Establecer la relación que tiene el principio de proporcionalidad con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.	El principio de proporcionalidad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.		

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO REFERENCIAL, TEÓRICO Y CONCEPTUAL**

#### **2.1. Marco referencial**

##### **2.1.1. A nivel internacional**

De Perales & Velázquez (2021) en su investigación denominada “El sistema de revisión regulatoria en México: la regla de proporcionalidad bajo el concepto de costos de cumplimiento”, donde se presentó el caso mexicano de la regla de proporcionalidad bajo el concepto de costos de cumplimiento, para lo cual se hizo una revisión de una muestra aleatoria de las exenciones de análisis de impacto regulatorio solicitadas a la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria de México durante los años 2010-2020. En el estudio se identifica que la efectividad máxima de esta regla fue del 71 por ciento en el periodo descrito; asimismo, se encuentra que la regla falló en dos sentidos: el primero, en la aplicación de los criterios de dicho concepto, y el segundo, en la insuficiencia del concepto de costos de cumplimiento para analizar todos los posibles impactos de la regulación.

De López (2020) en su investigación denominada “Agilizando el Estado en América Latina: la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria de México y sus estrategias de simplificación de trámites y mejora de las regulaciones”, donde se realizó una evaluación de las distintas políticas e iniciativas implementadas por la Comisión Federal de Mejora Regulatoria actual Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER), como instancia de supervisión y mejora regulatoria en todo el sector público federal, en México. Entre sus conclusiones el estudio señala que, desde hace 20 años México lidera

la reforma regulatoria en América Latina. Se estima que en ese periodo logró reducir los costos que implican las cargas burocráticas del 5,77% al 2,41% del PIB, instalar la mejora regulatoria en sus 32 entidades federativas y extender dichas mejoras a los otros poderes del Estado. Se señala, además, que las reformas de mejora regulatoria tienen dos grandes beneficiarios. Por un lado, el sector productivo, especialmente de pequeñas y medianas empresas que son las que enfrentan costos altos de transacción por asimetrías de información entre los trámites públicos y sus departamentos administrativos y contables; y, por otro lado, los ciudadanos que enfrentan la implementación tortuosa de políticas públicas que, si bien podrían estar bien diseñadas en cuanto a sus objetivos, no siempre contemplan problemas referidos a su implementación.

De Zavala (2014) en su investigación denominada “Impacto de la reforma regulatoria Base Cero 2009 en la normatividad de las compras gubernamentales”, de la Universidad Autónoma de México, con el objetivo de identificar el impacto al marco normativo en materia de bienes y servicios del ejecutivo federal, tarea fundamental para el cumplimiento de los objetivos propios del Estado, tras la implementación de una serie de políticas de gobierno que priorizaron la desregulación en la normatividad como mecanismo de mejora gubernamental, en específico el impacto generado por la reforma regulatoria Base Cero y la implementación en el 2010 del manual administrativo de aplicación general en materia de adquisiciones, arrendamientos y servicios del sector público. La investigación concluye en que las reformas administrativas y cambios a la estructura gubernamental y de la administración pública para la mejor atención de las demandas sociales y los problemas públicos, ante una realidad social en constante cambio, debe mantener una implementación constante, en la búsqueda de una mejora gubernamental continua. Es a través de las reformas administrativas que, los principios

de gestión pública se han implementado en el gobierno y en la administración pública, como directrices que fijan la realidad y el funcionamiento gubernamental.

### **2.1.2. A nivel nacional**

De Ruiz & Moya (2022) en su investigación denominada “La relación de la gestión administrativa con la calidad regulatoria para la satisfacción de la necesidad pública en la elaboración de regulaciones industriales del Ministerio de la Producción”, determinó la correlación de la gestión administrativa con la calidad regulatoria para la satisfacción de la necesidad pública, en la elaboración de regulaciones. Para este propósito, determinó la existencia de instrumentos de gestión administrativa para la elaboración de regulaciones industriales en dicho Ministerio, examinando el nivel de calidad regulatoria que viene siendo aplicado, e identificando el nivel de satisfacción de la necesidad pública que deriva de las regulaciones industriales.

El trabajo de investigación se elaboró con un enfoque cualitativo, con recopilación de información cualitativa y con alcance de carácter descriptivo. La composición de la muestra estuvo compuesta por 06 funcionarios y servidores de la Dirección General de Políticas y Análisis Regulatorio (DGPAR) del Ministerio de la Producción, a los cuales se les aplicó una ficha de entrevista. La investigación no evidenció la existencia de instrumentos de gestión administrativa en el sector industria del Ministerio de la Producción, encontrándose la necesidad de plantear una propuesta de solución que sirva de guía y permita a los funcionarios públicos conocer la correcta gestión administrativa durante el proceso regulatorio.

De Palacios (2021) en su investigación denominada “El Análisis de Calidad Regulatoria y su aplicación en el Perú”, buscó brindar una aproximación al estudio del Análisis de Calidad Regulatoria, a través de su desarrollo teórico y conceptual y,

posteriormente, reflexionar acerca de su aplicación a través del planteamiento de un caso práctico hipotético. Las conclusiones fueron que la implementación del Análisis de Calidad Regulatoria en nuestro país resulta fundamental, no solo por la mejora del marco regulatorio, de acuerdo con las recomendaciones de la OCDE, sino también porque la mejora de la calidad de los procedimientos administrativos tendrá un efecto directo en los administrados, por la reducción de los costos y del tiempo, o por mejorar la forma de interrelación con la administración. Asimismo, señala que es necesario ampliar el enfoque y el ámbito de aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria, de manera que pueda aplicarse en todos los niveles del Estado, incluyendo las municipalidades, con el fin de una mejora regulatoria a nivel macro.

De Márquez (2019) en su tesis denominada “El Análisis de Calidad Regulatoria como criterio de la legalidad en la eliminación de barreras burocráticas”, evaluó si es que el Análisis de Calidad Regulatoria dispuesto por el Decreto Legislativo 1310 y su reglamento responden a un análisis integral ex ante de barreras burocráticas. La metodología utilizada para su investigación, de manera conjunta, se basó en la aplicación de un método exegético porque se comentan enunciados normativos; un método dogmático que aborda las instituciones jurídicas; y el uso del método funcional por que analiza la jurisprudencia y casuística concerniente. El trabajo concluye que no resulta congruente que se disponga la inaplicación solo al caso concreto de una barrera burocrática denunciada contenida en una disposición administrativa al ser declarada ex post como carente de razonabilidad. Además, el Análisis de Calidad Regulatoria dispuesto por el Decreto Legislativo n.º 1310 no es un análisis integral ex ante de barreras burocráticas.

## **2.2. Marco normativo y conceptual**

### **2.2.1. Marco normativo**

#### **2.2.1.1. Análisis de calidad regulatoria**

Con fecha 30 de diciembre del 2016 se publica el Decreto Legislativo n.º 1310, que aprobó medidas adicionales de simplificación administrativa, en virtud que el Congreso de la República, mediante Ley n.º 30506, delegó en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de reactivación económica y formalización; en específico, emitir normas que regulen o faciliten el desarrollo de las actividades económicas, comerciales y prestación de servicios sociales en los tres niveles de gobierno. Luego de ello, el 14 de julio de 2017, se emitió el Decreto Supremo N.º 075- 2017-PCM, mediante el cual se aprueba el reglamento para la aplicación del ACR de procedimientos administrativos (Presidencia del Consejo de Ministros [PCM], 2017).

A través de este decreto supremo, se conforma y aprueban las funciones de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR), quien se encargará de validar y ratificar el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) que hagan las entidades del Poder Ejecutivo sobre sus procedimientos administrativos. Posteriormente, tras una modificación al Artículo n.º 2 del Decreto legislativo n.º 1310, realizada a través de la publicación del Decreto Legislativo n.º 1448, resultó necesario realizar adecuaciones al Reglamento para la aplicación del ACR. La cronología del ACR se describe a continuación:

- Decreto legislativo 1310 - 2016: Aprueba el ACR.
- Decreto Supremo 075-2017-PCM: Reglamento para la aplicación del ACR.
- Decreto Legislativo 1448 - 2018: Modifica el Decreto Legislativo 1310 y establece los instrumentos de la mejora regulatoria.

- Decreto Supremo 061-2019- PCM: Nuevo reglamento para la aplicación del ACR.

Para Pasco ( 2015) la mejora de la calidad regulatoria se lleva a cabo en dos ciclos: el primero es la determinación de costos y reducción de cargas administrativas; esto porque el ACR busca determinar los costos y reducir las cargas administrativas que se genera al administrado dentro de un procedimiento administrativo, que sirve como fundamento para la determinación estadística de una línea base. La segunda es la ampliación del enfoque de aplicación del ACR, porque después de una evaluación técnica con base a los resultados obtenidos con la implementación del ACR, se amplía gradualmente su enfoque de aplicación para la evaluación de impactos de los proyectos de disposiciones normativas de alcance general propuestos por las entidades públicas del Poder Ejecutivo, adecuando las respectivas metodologías y lineamientos a lo que hoy se denomina Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR- EX Ante).

La metodología del ACR busca determinar las cargas administrativas generadas por los procedimientos administrativos a los administrados que los traman. Las cargas administrativas son la sumatoria de todos los costos monetarios y de tiempo en los cuales incurren los administrados para obtener las obligaciones de información recabada en documentos, declaraciones, actuaciones, diligencias y demás requisitos establecidos en las disposiciones normativas que crean o modifican procedimientos administrativos. Si bien, el ACR busca la reducción de cargas administrativas que generan los procedimientos administrativos, su análisis es mucho más amplio que la determinación de los costes de información y papeleo que estos generan.

En línea con lo antes mencionado, y con base al manual y lineamientos, el proceso del ACR considera cuatro fases: la fase preparatoria, fase de análisis por parte de la Entidad Pública del Poder Ejecutivo (EPPE), la fase de remisión del ACR y por último la fase de validación del ACR por parte de la Comisión Multisectorial de Calidad

Regulatoria (CMCR). Por ello, las entidades identificaron los procedimientos administrativos a su cargo que se encontraron vigentes hasta el 31 de julio de 2017 (fecha en la que fue emitido el manual para la aplicación del ACR), al cual se denominó el stock de procedimientos y sobre el que parte el análisis procedural del ACR del Stock (ACR Stock). Un proceso distinto, siguen los procedimientos administrativos que se crean después de dicha fecha, los cuales requieren un análisis ex ante (ACR Ex Ante) como requisito previo para su aprobación o modificación.

### **Figura 1**

*Fases del proceso de análisis de calidad regulatoria*



La figura 1, muestra las cuatro fases del proceso de ACR. La primera fase inicia identificando y elaborando una lista de los procedimientos administrativos vigentes, para conformar un equipo técnico integrado por un especialista legal (que evalúa el principio de legalidad), un especialista en metodologías de costos (que evalúa el principio de proporcionalidad), un especialista de la oficina de modernización (que evalúa el principio de necesidad y efectividad), y si es necesario otros especialistas por la complejidad de la disposición normativa o el procedimiento evaluado. Finalmente, el equipo técnico elabora su plan de trabajo dentro de los plazos máximos que establece el reglamento (PCM, 2017).

La segunda fase efectúa el análisis ACR de los procedimientos administrativos, es decir el análisis de los principios de legalidad, necesidad, efectividad y proporcionalidad con base a los anexos 1 y 2 del manual ACR (PCM, 2017). Este análisis se realiza tanto para los procedimientos administrativos del ACR Stock y para los ACR Ex Ante. La tercera fase permite la remisión de los anexos 1 y 2 del manual ACR a través del aplicativo informático realizado por la entidad pública del poder ejecutivo quien remite un oficio a la CMCR para su revisión y validación. La fase final permite a la CMCR revisar cada uno de los principios realizados cuyo plazo no supera los cuarenta días hábiles, y para los procedimientos administrativos del ex ante no superan los cinco días hábiles. En la revisión de esta última fase, la CMCR puede formular o no observaciones y/o propuestas de mejora para los procedimientos administrativos con un plazo de subsanación de veinte días hábiles si es análisis de stock o cinco días hábiles si es ex ante. Cuando la CMCR valide el análisis realizado emite un informe con el listado de procedimientos administrativos del stock que son ratificados (PCM, 2017).

#### **2.2.1.1. Principio de legalidad**

El principio de legalidad implica la sujeción de la actividad o función del poder público a la ley, entendida esta como la legislación en su conjunto. Así, los procedimientos administrativos tienen que sustentarse en normas jurídicas, para así brindar seguridad jurídica en respeto a la democracia y a los derechos de los particulares.

El principio de legalidad conlleva una serie de pasos ordenados:

- Identificación de normas que regulan el procedimiento administrativo: aquí se deberá consignar la norma que sustenta el procedimiento administrativo, señalando los artículos específicos (PCM, 2017, p. 11).
- Identificación de la naturaleza del procedimiento administrativo: Si la naturaleza del procedimiento administrativo se condice con las consecuencias que este genera

sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrativos. De esta manera, se deberá precisar el efecto jurídico del procedimiento administrativo, tanto si los crea, reconoce, modifica, transforma o cancela (PCM, 2017, p. 11).

- Determinación de la competencia de la entidad pública: Se identifica las normas contenidas en artículos específicos, que otorgan competencia a la entidad pública, que se debe pronunciar sobre el procedimiento administrativo. Asimismo, se deberá indicar si la entidad pública tiene competencia exclusiva o compartida, se debe indicar además el nivel de gobierno con quien se comparte el procedimiento administrativo; siempre señalando la base legal que justifica la información proporcionada (PCM, 2017, p. 11).
- Determinación de la calificación del Procedimiento Administrativo: Para ello es necesario tener en consideración que un Procedimiento Administrativo puede tener una de dos calificaciones, o bien de aprobación automática o bien sujeto a evaluación previa; en el caso de esta última, a su vez puede operar el Silencio Administrativo Positivo (que implica la aceptación de la petición administrativa una vez haya transcurrido el plazo legal que la Entidad Administrativa tiene para responder) o excepcionalmente el Silencio Administrativo Negativo (que no implica la aceptación de la petición administrativa, por tanto, es una herramienta procedural del particular que le permite recurrir a una segunda instancia administrativa).
- Determinación de la renovación del procedimiento administrativo: se indica si el procedimiento administrativo otorga un derecho al particular sujeto a renovación, si no está, bastará con señalar la base legal; sin embargo, si es que el derecho otorgado está sujeto a renovación, entonces además de señalar la base legal se deberá indicar la frecuencia con la que se exige dicha renovación, ya sea en número de meses o años, según corresponda (PCM, 2017, p. 12).

- Identificación de los requisitos para el procedimiento administrativo: En este acápite se deberá hacer un listado de todos los requisitos del procedimiento administrativo, consignando a su vez la base legal de cada requisito. Para ello, es necesario tener en cuenta los documentos que están prohibidos solicitar por la administración pública, recogidos en el artículo 5 del Decreto Legislativo 1246, art. 3 del Decreto Legislativo 1246 y el art. 48 del TÚO de la Ley 27444 (PCM, 2017, p. 13).

#### **2.2.1.1.2. Principio de necesidad**

Para establecer una regulación de calidad, es necesario tener en cuenta siempre los objetivos que se busca con tal regulación, ello porque las barreras burocráticas constituyen medios y no fines en sí mismos. En ese sentido, el procedimiento administrativo que se le exige seguir a un administrado, debe contribuir con el objetivo de la regulación; es decir, a través de ese medio se debe resolver, o contribuir a resolver, un problema público relevante. El principio de necesidad permite establecer la pertinencia del procedimiento administrativo, el cual debe contribuir a resolver un problema público relevante. El principio de necesidad cumple los siguientes pasos:

- Identificación del problema público: Un problema, en materia de calidad regulatoria, es una situación que afecta negativamente a un gran número de personas, ello en mérito a que un particular interviene o pretende intervenir en una relación de mercado. Se deberá consignar las características del problema en cuestión, es decir, cuáles son sus causas y cuáles son las consecuencias que genera dicho problema; y para ello debe ser basado en evidencia y no en presunciones (PCM, 2017, p. 13).
- Identificación del objetivo específico del procedimiento administrativo y su relación con el problema: Se debe fundamentar de qué manera el procedimiento administrativo estaría contribuyendo a la solución del problema identificado; es decir, plantear la relación causal entre el problema y el objetivo.

- Identificación de los riesgos de eliminar el procedimiento administrativo. Al momento de imponer una regulación, siempre se deben valorar otras opciones. Es importante evitar que los costos que demande la regulación a aplicar sean más costosos que el problema que se pretende solucionar (PCM, 2017, p. 14).
- Identificación de los mecanismos alternativos: Se analizan los otros mecanismos alternativos para internalizar la externalidad negativa del mercado; así, se deberá observar si existen otros modos que no constituyan necesariamente barreras burocráticas (política de incentivos) o si es que se pueden aplicar procedimientos administrativos menos complejos o costosos; siempre, basándose en evidencia (PCM, 2017, p. 14).

#### **2.2.1.1.3. Principio de efectividad**

La efectividad es la capacidad de lograr un objetivo; por ello el ACR verifica la capacidad de cada requisito solicitado en el procedimiento administrativo, a fin de analizar si es que están relacionados con el logro del objetivo fijado; es decir, que se trate de requisitos relevantes, así, se elimina toda complejidad innecesaria. El principio de efectividad cumple los siguientes pasos:

- Definición del objetivo específico: es decir verificar el principio de necesidad.
- Determinación del aporte de los requisitos al objetivo específico: Es decir, cómo contribuyen los requisitos al objetivo específico del procedimiento administrativo; para ello, en primer lugar, la aplicación copia automáticamente la denominación de los requisitos consignados en la referencia al principio de legalidad. Seguidamente, con ayuda de la lista de los requisitos establecidos, el servidor público competente deberá identificar los requisitos que pueden ser eliminados, esto quiere decir, identificar de la lista los requisitos que no contribuyan con el objetivo del procedimiento administrativo, ello para que solo queden los requisitos relevantes e

indispensables; y sobre los demás, se tiene que fundamentar por qué no deberían ser eliminados (PCM, 2017, p. 14).

#### **2.2.1.1.4. Principio de proporcionalidad**

Lo importante radica en el cálculo de las cargas administrativas (costos que tienen que sufrir los particulares, ya sean dinerarios o de tiempo). Ello bajo la óptica de que el solo hecho de cumplir requisitos genera cargas administrativas, tiempo y dinero que los particulares pudieron usar para otras actividades. En mérito a ello, el modelo del costeo estándar se dirige a evitar cargas administrativas excesivas. Es por ello que, se debe calcular los costos que cada requisito del procedimiento administrativo genera. El Modelo de Costeo Estándar (MCE) es una metodología que adopta un enfoque pragmático de la medición de cargas administrativas, proporcionando estimaciones coherentes en las diversas áreas de regulación normativa, logrando permitir fijar una meta para la reducción de los costos que el procedimiento administrativo (barrera burocrática) genera; para ello es necesario seguir los siguientes pasos.

- Determinación del número de veces que se solicitó el procedimiento administrativo. Para ello, en los procedimientos administrativos en stock se deberá extraer la información de los registros administrativos; y para los procedimientos administrativos nuevos, se deberá estimar con fundamentación coherente, ya sea sobre la base de encuestas hacia el público potencial, la consulta a expertos o la observación de estudios realizados por la entidad para la emisión de las normas que crean el procedimiento administrativo (PCM, 2017, p. 15).
- Estimación de costos y los tiempos del procedimiento administrativo. Seguidamente, se deberá estimar los costos monetarios y los costos de tiempo que los particulares tendrán que correr por cada requisito exigido en el procedimiento administrativo específico. Para ello, es necesario seguir según (PCM, 2017, p. 15) los

siguientes sub pasos:

- Listar los requisitos: El aplicativo los copia automáticamente de la información brindada con anterioridad.
- Calcular los costos monetarios: Al respecto, se debe considerar lo que paga el administrado para obtener cada uno de los requisitos; en ese sentido, se debe considerar, entre otros, si este se obtiene sobre la base de otro Procedimiento Administrativo y si se requieren pagos a servicios de privados.
- Calcular el tiempo: Se debe referir el tiempo que al administrado le cuesta para completar cada uno de los requisitos; tiempo que deberá consignarse en minutos; para ello, se deberá considerar los tiempos de espera y de coordinación. Es importante precisar, nuevamente, que la información suscrita deberá sustentarse en evidencia y no en presunciones sin sustento; por lo que, para cada ítem deberá señalarse la fuente, ya sea encuestas, entrevistas a expertos, estudios contratados, investigaciones independientes, consultas a administrados, entre otros.
- Paso 3. Estimación de la carga administrativa: El resultado se genera automáticamente por el aplicativo, a partir de los datos consignados con anterioridad; así, básicamente, la fórmula se resume a la siguiente:  $CA = (CM + CT) * N.^o a$

Siendo:

CA: Carga administrativa

CM: Costo monetario

CT: Costo tiempo

N.<sup>o</sup>: Número de administrados

### **2.2.1.2. Procedimiento administrativo**

El artículo 29 del TUO de la Ley 27444 define al procedimiento administrativo como el conjunto de actos y diligencias tramitadas en las entidades, que tiene por fin la obtención de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos sobre los intereses y obligaciones de los administrados. Por ello, el procedimiento administrativo y su tramitación le corresponde a la administración; y resultado de este; es decir, el acto administrativo conlleva a generar efectos jurídicos a los administrados, sean ellos personas naturales o jurídicas. El (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos [MJDH], 2021) afirma:

El administrado es la persona natural o jurídica en el procedimiento administrativo sobre el que recaen los efectos jurídicos. Se considera a la persona natural o jurídica que participa en el procedimiento administrativo. Cuando una entidad interviene en un procedimiento como administrado, se somete a las normas que lo regulan en igualdad de facultades y deberes que los demás administrados. La autoridad administrativa, es el agente de las entidades que, bajo cualquier régimen jurídico, y ejerciendo potestades públicas, conducen el inicio, la instrucción, la sustanciación, la resolución, la ejecución, o que de otro modo participan en la gestión de los procedimientos administrativos (p. 37).

Según el TUO de la Ley 27444, el procedimiento puede iniciar de oficio o de parte. Cuando es de oficio debe existir disposición de una autoridad superior debidamente fundamentada, una motivación basada en el cumplimiento de un deber legal o el mérito de una denuncia (art. 115 del TUO de la Ley 27444). En ese supuesto también encaja la denuncia, en tanto toda persona está facultada para comunicar a la autoridad competente aquellos hechos que conociera contrarios al ordenamiento, sin necesidad de sustentar la afectación inmediata de algún derecho o interés legítimo, ni que por esta actuación sea

considerado sujeto del procedimiento (el artículo 116 del TUO de la Ley 27444 regula el derecho a formular denuncias).

Cuando el procedimiento es de parte los administrados pueden promover, de manera individual o colectiva, por escrito, el inicio de un procedimiento administrativo ante cualquier entidad. Esto en la normativa es conocido como el derecho a la petición administrativa y está regulado en el art. 117 del TUO de la Ley 27444. Una vez iniciado el procedimiento administrativo debe desarrollarse de modo sencillo y eficaz sin reconocer formas determinadas, fases procesales, momentos procedimentales rígidos para realizar determinadas actuaciones o responder a precedencia entre ellas, salvo disposición expresa en contrario de la ley en procedimientos especiales.

De acuerdo con lo señalado en el art. 155 del TUO de la Ley 27444, la autoridad administrativa deberá determinar la norma aplicable aun cuando no haya sido invocada por el administrado o fuere errónea la cita legal; así como evitar el entorpecimiento o demora a causa de diligencias innecesarias o meramente formales, adoptando las medidas oportunas para eliminar cualquier irregularidad producida. A fin de pronunciarse a través de sus resoluciones, la administración deberá realizar de oficio los actos de instrucción o indagación necesarios para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos requeridos (art. 170 del TUO de la Ley 27444). En el Perú, el órgano encargado de la emisión de licencias de conducir es el MTC. Para que las personas puedan iniciar el procedimiento administrativo, debe cumplir con los siguientes requisitos ratificados por el ACR:

- No estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre.
- Contar con certificado de salud para licencias de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores

- Contar con examen de conocimientos para obtener licencia de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- Contar con examen de habilidades en la conducción para la categoría, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.
- Pago por derecho de trámite, indicando en la solicitud el día de pago y número de constancia de pago.

Según el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, en el Perú se dividen en dos grupos (Art. 10, Decreto Supremo n.º 007-2016-MTC):

- Las licencias de conducir para conductores no profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:
  - a. Clase A - Categoría I
  - b. Clase B - Categoría I
  - c. Clase B - Categoría II-A
  - d. Clase B - Categoría II-B
- Las licencias de conducir para conductores profesionales corresponden a las siguientes clases y categorías:
  - a. Clase A - Categoría II-A
  - b. Clase A - Categoría II-B
  - c. Clase A - Categoría III-A
  - d. Clase A - Categoría III-B
  - e. Clase A - Categoría III-C
  - f. Clase B - Categoría II-C

## **2.2.2. Marco conceptual**

### **2.2.2.1. Simplificación regulatoria**

La simplificación regulatoria está referida a la proporción y tácticas que son desarrolladas por las jefaturas o entidades reguladoras para reducir la complejidad, la burocracia y la carga administrativa asociada con las regulaciones, leyes y procedimientos que rigen diferentes sectores y actividades (Macassi & Salazar, 2020). Como indicadores la dimensión considera la información precisa y los trámites innecesarios los cuales permiten la eliminación de condiciones burocráticas. El propósito que tiene la simplificación regulatoria es optimizar procesos, haciendo eficiente la interacción entre el gobierno y los ciudadanos, así como entre las empresas y las entidades reguladoras o dentro de las instituciones, y se permite tener ligereza en los trámites, mediante la eliminación o reformación de regulaciones complicadas, redundantes o que aumentan la carga desproporcionadamente en términos de tiempo, recursos o esfuerzo para su cumplimiento (Palpa, 2024).

### **2.2.2.2. Simplificación procedimental**

La simplificación procedimental se orienta a contar con procesos y procedimientos legales de más fácil comprensión para los administrados, a través de la simplificación de la terminología legal y requisitos complejos para hacer que el proceso sea más accesible para los ciudadanos comunes (Acevedo, 2019). Como indicadores de esta dimensión se consideró la eliminación de tiempos de espera y la atención oportuna. El término simplificación de procedimientos se da cuando las reglas y regulaciones del sistema legal se aclaran y simplifican para que sean más fáciles de entender. Esto implica revisar y simplificar los procesos administrativos y legales, reducir la burocracia y facilitar el cumplimiento de los requisitos legales (Tejedor, 2021). La simplificación de

procesos en contratación pública se refiere a la implementación de procedimientos más ágiles y menos burocráticos. Esto implica reducir trámites y requisitos formales innecesarios, permitiendo a las entidades de contratación administrativa agilizar el proceso de licitación, fomentar la competencia y mejorar la eficiencia en la adquisición de bienes y servicios públicos (Palpa, 2024).

### **2.3. Términos básicos**

**Administrado:** Se consideran administrados, respecto de algún procedimiento administrativo concreto, a quienes lo promueven como titulares de derechos o intereses legítimos individuales o colectivos y, aquellos que, sin haber iniciado un procedimiento administrativo, posean derechos o intereses legítimos que pueden resultar afectados por la decisión a adoptarse. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Análisis de calidad regulatoria:** Es un proceso integral, gradual y continuo de análisis de las disposiciones normativas de carácter general que establecen procedimientos Administrativos, comprendiendo la identificación, reducción y/o eliminación de aquellos procedimientos administrativos que resulten innecesarios, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados al TUO de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, o a las normas con rango de ley o leyes que les sirven de sustento (Art. 2, Decreto Legislativo n.º 1310).

**Administración pública:** Galindo (2000) “es un sistema dinámico e integrado por normas, objetivos, estructuras, órganos, funciones, métodos y procedimientos, elementos humanos y recursos económicos y materiales a través del cual se ejecutan o

instrumentan las políticas y decisiones de quienes representan o gobiernan una comunidad políticamente organizada” (p. 5).

**Burocracia:** Según la Real Academia Española (2021) es la organización regulada por normas que establecen un orden racional para distribuir y gestionar los asuntos que le son propios. Se entiende también como. Administración ineficiente a causa del papeleo, la rigidez y las formalidades superfluas.

**Cargas administrativas:** Son los costos en los que incurren los administrados como consecuencia del cumplimiento de las obligaciones de información impuestas por la regulación en el trámite de un procedimiento administrativo. No comprende los derechos de tramitación, a los que hace referencia el artículo 53 del Texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Obligación de información del administrado:** Es la exigencia establecida en una disposición normativa de carácter general que tiene el administrado para presentar documentos, declaraciones, informaciones, actuaciones, diligencias y demás requisitos señalados en la tramitación de un procedimiento administrativo. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Procedimiento administrativo:** Es el conjunto de actos y diligencias de iniciativa del administrado tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre

intereses, obligaciones o derechos de los administrados en el marco de lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Principio de efectividad:** Consiste en verificar que cada una de las obligaciones de información exigida es relevante por contribuir de manera efectiva a alcanzar el objeto del procedimiento administrativo, debiendo eliminarse toda complejidad innecesaria. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Principio de proporcionalidad:** Consiste en analizar la debida proporción entre el objeto del procedimiento administrativo y las obligaciones de información exigidas a los administrados mediante la determinación y reducción de las cargas administrativas. (Art. 3, Reglamento para la aplicación del Análisis de Calidad Regulatoria establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo n.º 1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa).

**Simplificación administrativa:** Tiene por objetivo la eliminación de obstáculos o costos innecesarios para la sociedad, que genera el inadecuado funcionamiento de la Administración Pública (Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, 2013).

**Modernización de la gestión pública:** Según la Secretaría de la Gestión Pública (2021) la modernización de la gestión pública se entiende como un proceso de

transformación constante a fin de mejorar lo que hacen las entidades públicas y, de esa manera, generar valor público.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.1. Nivel y tipo de investigación**

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

Acorde al conocimiento que se ha deseado alcanzar la investigación fue de tipo aplicada o también llamada tecnológica porque se busca resolver un problema. Según Baena (2015) la investigación aplicada es “aquella que concentra su atención en posibilidades concretas de llevar a la práctica las teorías generales, y destinan sus esfuerzos a resolver las necesidades que se plantean las sociedades y los hombres” (p. 11). La investigación establece la relación del análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo para la expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, conociendo de esta manera la percepción que tiene el administrado (usuario) sobre la simplificación de los procedimientos con la finalidad de mejorar los futuros análisis de calidad regulatoria en el MTC, consiguiendo así que estos sean más ágiles y efectivos en el futuro.

##### **3.1.2. Nivel de investigación**

En cuanto a los niveles de investigación, este estudio se enmarca en un nivel descriptivo y relacional. El nivel descriptivo permite conocer la realidad en el contexto espacio-temporal tal como es, mientras que el nivel relacional busca conocer el comportamiento de una variable conociendo el comportamiento de otra variable relacionada (Hernández, Fernández, & Baptista, 2010).

Para el análisis descriptivo, se empleó la base de datos proporcionada por el Sistema Nacional de Conductores (SNC) con la finalidad de conocer las mejoras en los procedimientos administrativos producto del análisis de calidad regulatoria; a través de la disminución de los costos de las cargas administrativas y la disminución de los derechos por trámites de emisión de licencias, presentando una imagen clara y detallada de los cambios ocurridos en los procedimientos de expedición de licencias. Además, el análisis descriptivo permitió organizar y resumir los datos obtenidos por la encuesta aplicada a los administrados del servicio (usuarios) que muestran su percepción – la misma que pudo ser ineficiente, regular o excelente - sobre el procedimiento en la expedición de licencias.

El análisis relacional buscó conocer el comportamiento de una variable (análisis de calidad regulatoria) conociendo el comportamiento de la otra variable relacionada (procedimiento administrativo), para ello se aplicó un cuestionario de quince preguntas a los administrados (usuarios) del servicio que contempló las cuatro dimensiones de las variables estudiadas, con la finalidad de conocer y establecer la percepción de los administrados sobre el análisis de calidad regulatoria que se realizó en el 2018 para simplificar el procedimiento administrativo, y de esta manera conocer si el trabajo realizado por el MTC viene siendo efectivo y ágil.

### **3.2. Objeto de estudio**

El objeto de estudio es lo que se quiere saber y cómo lo queremos saber (Barriga & Henríquez, 2003). En la investigación el objeto de estudio son los procedimientos administrativos establecidos para la expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, después de realizado el análisis de calidad regulatoria. Por el lado del que ofrece el servicio se analizó la data proveniente del SNC para conocer las mejoras en los procedimientos administrativos producto del

análisis de calidad regulatoria; a través de la disminución de los costos de las cargas administrativas y la disminución de los derechos por trámites de emisión de licencias. Y por el lado del administrado (usuario) se analizará la percepción – la misma que pudo ser ineficiente, regular o excelente - sobre el procedimiento en la expedición de licencias.

### **3.3. Unidad de análisis y unidades de observación**

Según Hernández et al. (2010) la unidad de análisis puede ser una persona, una institución o empresa, un grupo, situación, evento, etcétera. La unidad de análisis para el presente estudio es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) quien es la entidad encargada de expedir las licencias de conducir vehículos motorizados; y en donde se aplicó el análisis de calidad regulatoria. Mientras que las unidades de observación están conformadas por las variables de estudio: análisis de calidad regulatoria y procedimiento administrativo, así como sus respectivas dimensiones: principio de efectividad, principio de proporcionalidad, simplificación regulatoria y simplificación procedural.

### **3.4. Diseño de la investigación**

El diseño de la investigación es no experimental debido a que la información no fue manipulada; la información fue analizada sin sufrir ninguna alteración o modificación con la finalidad de no influir en los resultados de la investigación. De acuerdo con Hernández et al. (2010) un diseño experimental se refiere a estudios donde no se manipula la variable independiente con el fin de ver su efecto en otras variables, sino que se observan los fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para posteriormente analizarla.

### **3.5. Población y muestra**

La población es el conjunto de elementos a investigar que tienen características en común (Hernández et al, 2010). La población está conformada por los 433,800

administrados que tramitaron su licencia de conducir en el último año obtenidas de la base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC). La muestra viene a ser la parte o subconjunto de la población (Hernández et al, 2010). Para el estudio, el tamaño de la muestra está determinada por la fórmula que considera una población finita o conocida.

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

Donde:

Z: nivel de confianza (95% = 1.96)

p: porcentaje de la población que tiene el atributo deseado (50%)

q: porcentaje de la población que no tiene el atributo deseado (50%)

N: tamaño de la población (433,800 personas)

E: error de estimación aceptado (5%)

N: tamaño de la muestra

La muestra quedó constituida por 384 administrados que realizaron su trámite de licencia de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.

### **3.6. Métodos de investigación**

#### **3.6.1. Métodos generales de investigación**

**Método descriptivo:** Este método permitió organizar y resumir los datos obtenidos por la encuesta aplicada a los administrados del servicio (usuarios) que muestran su percepción – la misma que pudo ser ineficiente, regular o excelente - sobre el procedimiento en la expedición de licencias.

**Método analítico-sintético:** Según Bernal este método “estudia los hechos, partiendo de la descomposición del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiarlas en forma individual (análisis), y luego se integran esas partes para estudiarlas de manera holística e integral (síntesis)” (2010, p.60). Este es el método más significativo, considerando que la investigación inició con un estudio detallado del análisis de calidad regulatoria, revisando la información documental y de la base de datos del Ministerio que permitió identificar los cambios en los procedimientos y posteriormente conocer la percepción de los administrados hacia las variables de estudio.

**Método inductivo-deductivo:** Según Bernal “este método de inferencia se basa en la lógica y estudia hechos particulares, aunque es deductivo en un sentido (parte de lo general a lo particular) e inductivo en sentido contrario (va de lo particular a lo general)” (2010, p.60).

### **3.6.2. Métodos específicos de investigación**

**Método de encuesta:** Este método es esencial en la investigación, ya que permitió recopilar información primaria fundamental y así poder comprender el objeto de estudio en todas sus manifestaciones y su complejidad. La encuesta estuvo compuesta por quince preguntas clasificadas por dimensiones de cada una de las variables de estudio.

**Método estadístico:** El método estadístico fue una herramienta fundamental para manejar los datos cuantitativos que se obtuvieron del Sistema Nacional de Conductores (SNC), así como los datos cualitativos obtenidos a través de la encuesta aplicada a los administrados que realizaron los trámites para la obtención de su licencia. Este método permitió analizar los resultados representados en barómetros, contrastar la normalidad de las variables y dimensiones, estimar el coeficiente de correlación, así como contrastar las hipótesis de la investigación.

### **3.7. Técnicas e instrumentos de investigación**

#### **3.7.1. Técnicas e instrumentos de recopilación de información**

Se utilizó la técnica documental para el análisis y procesamiento de la base de datos del SNC, y también la técnica de la encuesta para obtener información sobre la percepción de los administrados sobre el análisis de calidad regulatoria de los procedimientos administrativos de expedición de licencias de conducir. El instrumento adecuado para la técnica documental fue una ficha de recopilación documental y para la técnica de la encuesta se utilizó un cuestionario de quince preguntas que estuvo validado en contenido por tres expertos.

#### **3.7.2. Técnicas de procesamiento, análisis y discusión de resultados**

Para el procesamiento de datos, se emplearon los programas estadísticos MS Excel 2013 y Jamovi 2.3.28. A partir de los resultados procesados, se sistematizó la información en tablas y figuras. Con el propósito de establecer la relación que existe entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao.

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

#### **4.1. Presentación de resultados**

##### **4.1.1. Análisis de calidad regulatoria en el procedimiento administrativo de expedición de licencias para conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao 2016 -2021**

El Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) es el proceso de revisión analítica de las disposiciones normativas de carácter general que establecen procedimientos administrativos, comprendiendo la identificación, reducción y/o eliminación de aquellos procedimientos administrativos que resulten innecesarios, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados al Texto Único Ordenado de la Ley n.º 27444, denominado Ley del Procedimiento Administrativo General, o a las normas con rango de ley o leyes que les sirven de sustento, permitiendo la reducción de las cargas administrativas (Congreso de la República del Perú, 2021).

El proceso de revisión de los procedimientos administrativos de emisión de licencias de conducir para vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao se realizó en el año 2018. Esta intervención siguió los lineamientos del manual de aplicación de análisis de calidad regulatoria, el cual estipula analizar los procedimientos administrativos teniendo en cuenta el análisis de cuatro principios a cada procedimiento administrativo del Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), estos principios son:

- Principio de Legalidad

- Principio de Necesidad
- Principio de Efectividad
- Principio de Proporcionalidad

Para el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir, estos principios son analizados en la ficha del ACR del Stock, donde se evidencia el costo y la carga administrativa que tiene el procedimiento administrativo tal como se muestra en el Anexo 4 (Ficha de aplicación del ACR para los procedimientos administrativos de emisión de licencias de conducir Clase A, Categoría I). En el afán de desplegar el ACR en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones se realizó la operativización del ACR en el año 2018; este análisis de la calidad regulatoria se inició con el llamado ACR del Stock, en donde se evaluó cada procedimiento administrativo, generando así la ficha por procedimiento administrativo.

Si bien cada procedimiento administrativo posee por sí solo una ficha, en la presente investigación se muestran los resultados más relevantes de la aplicación del ACR. Estos resultados sobre el análisis a los procedimientos administrativos de expedición de licencias de conducir se muestran en este apartado, teniendo en cuenta que el objetivo del ACR es identificar el costo y la carga administrativa de los procedimientos administrativos para la expedición de licencias de conducir en Lima Metropolitana y el Callao. La tabla 3 muestra los procedimientos administrativos contemplados en el TUPA referentes a la expedición de licencias de conducir, los cuales han sido calificados como aprobación automática (42% del total) y en evaluación previa negativo (58% del total), producto de la intervención del ACR del Stock.

**Tabla 3**

*Calificación del procedimiento administrativo para el otorgamiento de licencias producto del análisis de calidad regulatoria del stock*

Nombre del procedimiento administrativo	Calificación del PA subsanado	
Canje de licencia de conducir militar o policial.	Evaluación negativo	previa
Canje de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo.	Evaluación negativo	previa
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-a, por recategorización.	Aprobación automática	
Canje de licencia de conducir solicitado por Miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	Evaluación negativo	previa
Expedición de licencia de conducir solicitada por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	Evaluación negativo	previa
Canje de licencia de conducir otorgada en otro país.	Evaluación negativo	previa
Expedición de licencia de conducir clase A, categoría I	Evaluación negativo	previa
Expedición de Licencia de conducir clase A categoría II-b, por recategorización	Aprobación automática	
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-a, por recategorización	Aprobación automática	
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-b, por recategorización	Aprobación automática	
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-c, por recategorización	Aprobación automática	
Obtención de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo	Evaluación negativo	previa

Nota: Los datos fueron tomados de la *base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC)*.

Realizado el análisis de calidad regulatoria a los procedimientos administrativos para la obtención de licencias de conducir, se analizó el resultado antes y después de la aplicación de mejoras producto del ACR sobre los costos unitarios que genera la obtención de licencias. La tabla 4 evidencia que el costo unitario disminuyó en cinco de los siete procedimientos que fueron calificados como evaluación previa negativo; el canje de licencia de conducir militar o policial evidenció un cambio de -76.7%, el canje de

licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo cambió en -1.5%, mientras que los cinco procedimientos restantes no evidenciaron incremento de sus costos unitarios.

**Tabla 4**

*Variación del costo unitario antes y después del ACR sub ajustado (Soles)*

Nombre del procedimiento administrativo	Costo unitario inicial	Costo unitario final	Variación
Canje de licencia de conducir militar o policial.	45.45	10.59	-76.7%
Canje de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo.	155.01	152.76	-1.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-a, por recategorización.	786.95	786.95	0.0%
Canje de licencia de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	4.66	0.00	-100.0%
Expedición de licencia de conducir solicitada por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	217.64	0.00	-100.0%
Canje de licencia de conducir otorgada en otro país.	161.25	161.25	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A, categoría I	216.42	216.42	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-b, por recategorización	786.95	786.95	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-a, por recategorización	786.95	786.95	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-b, por recategorización	786.95	786.95	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-c, por recategorización	786.95	786.95	0.0%
Obtención de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo	215.09	0.00	-100.0%

Nota: Los datos fueron tomados de la *base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC)*.

La tabla 5 muestra el comportamiento de la carga administrativa inicial antes del ACR aplicado en el año 2018, evidenciando una disminución en los costos del procedimiento administrativo, y donde el procedimiento correspondiente al canje de la licencia de conducir militar o policial con un -76.7% y el canje de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo con un -1.5%. No existe una

variación en los demás procedimientos administrativos de expedición de licencia de conducir.

**Tabla 5**

*Carga administrativa antes y después del ACR sub. ajustado sujeto a resultado (soles)*

Nombre del procedimiento administrativo	Carga administrativa inicial	Carga administrativa final	Variación
Canje de licencia de conducir militar o policial.	51814.1	12077.2	-76.7%
Canje de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo.	3100.3	3055.3	1.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-a, por recategorización.	779075.6	779075.6	0.0%
Canje de licencia de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	4.7	4.7	0.0%
Expedición de licencia de conducir solicitada por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	80527.9	80527.9	0.0%
Canje de licencia de conducir otorgada en otro país.	219622.5	219622.5	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A, categoría I	4190756.9	4190756.9	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-b, por recategorización	779075.5	779075.5	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-a, por recategorización	148803.4	148803.4	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-b, por recategorización	148803.4	148803.4	0.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-c, por recategorización	148803.4	148803.4	0.0%
Obtención de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo	5377.2	5377.2	0.0%

Nota: Los datos fueron tomados de la *base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC)*.

**Tabla 6**

*Pago por derecho de expedición de licencias de conducir TUPA 2018 antes y después del ACR.*

Nombre del procedimiento administrativo	Valor del trámite inicial	Valor del trámite final	Variación
Canje de licencia de conducir militar o policial.	S/ 24.5	S/ 15.9	-35.0%
Canje de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo.	Gratuito	S/ 15.6	100.0%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-a, por recategorización.	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Canje de licencia de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	Gratuito	S/ 15.6	100.0%
Expedición de licencia de conducir solicitada por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.	Gratuito	S/ 23.8	100.0%
Canje de licencia de conducir otorgada en otro país.	S/ 24.5	S/ 15.6	-36.3%
Expedición de licencia de conducir clase A, categoría I	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría II-b, por recategorización	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-a, por recategorización	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-b, por recategorización	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Expedición de licencia de conducir clase A categoría III-c, por recategorización	S/ 24.5	S/ 14.8	-39.5%
Obtención de licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo	Gratuito	S/ 15.6	100.0%

Nota: Los datos fueron tomados de la *base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC)*.

La tabla 6 muestra el pago por derecho de expedición de licencias de conducir antes y después del ACR, evidenciando un incremento del 100% - porque antes de la aplicación del ACR estos procedimientos no generaban ningún desembolso para el administrado - en cuatro de los procedimientos administrativos: licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo, licencia de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país, licencia de conducir solicitada por miembros del servicio diplomático acreditados en el país, licencia de conducir provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo. Además, la aplicación del ACR evidencia una reducción en el pago por derecho de expedición del 35.0% en las licencias de conducir militar o policial, una reducción del 39.5% en las licencias de conducir clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c. Y finalmente una reducción del 36.3% en las licencias de conducir otorgada en otro país.

Al análisis realizado de la base de datos del Sistema Nacional de Conductores (SNC) permitió evidenciar una reducción significativa en los procedimientos administrativos, si tomamos como base el año 2018, con respecto al TUPA del 2021; debido a que en este último se estipula la atención de dichos procedimientos administrativos de forma electrónica coadyuvando a una reducción de los pagos por derecho a trámite que se le asignan al administrado, siendo cada vez más notorio el beneficio. Por ejemplo, con respecto al TUPA 2021 el pago por el derecho de expedición de licencias de conducir digital para la clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c tiene un costo de S/ 6.82 soles; para la licencia de conducir militar o policial electrónica el costo es de S/ 15.93 soles y de S/ 15.77 para licencias de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.

## 4.1.2. Análisis descriptivo

### 4.1.2.1. Análisis descriptivo de la calidad regulatoria

La simplificación de los procedimientos administrativos de expedición de licencias de conducir en Lima Metropolitana y el Callao ha sido una tarea asumida con la operativización del ACR en el 2018. Esta afirmación puede sonar poco inconsistente sin una validación, por ello fue importante evidenciar si las mejoras aplicadas están funcionando, pero desde la perspectiva del administrado y así conocer si el ACR ha mejorado la aceptación del procedimiento administrativo; para ello, se realizó una encuesta de percepción de la cual los resultados originaron información relevante para la gestión que viene realizando el MTC.

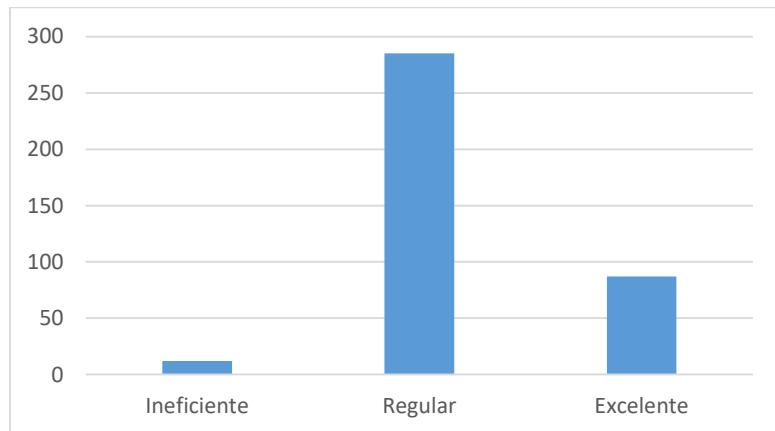
**Tabla 7**

*Análisis descriptivo de la calidad regulatoria*

	fi	hi
Ineficiente	12	3.1%
Regular	285	74.2%
Excelente	87	22.7%
Total	384	100.0%

**Figura 2**

*Análisis descriptivo de la calidad regulatoria*



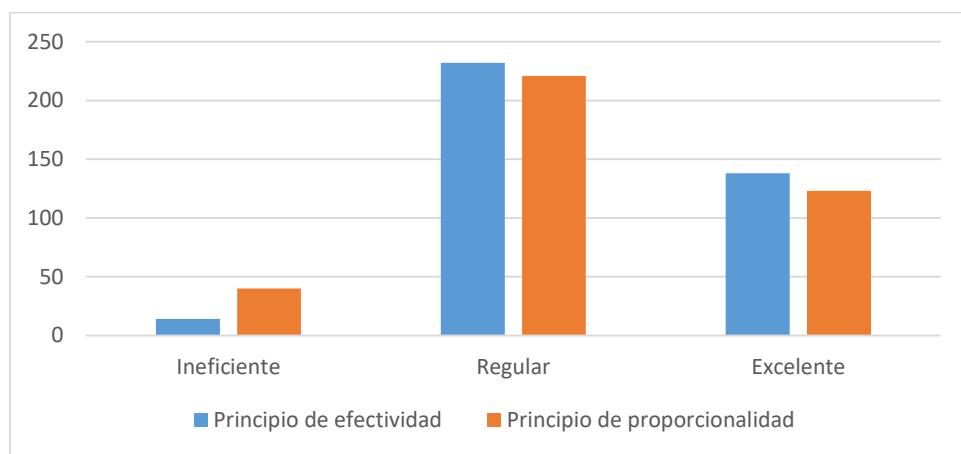
La tabla 7 y la figura 2 muestran los resultados correspondientes a la variable del análisis de calidad regulatoria, cuya encuesta se realizó en Lima Metropolitana y el Callao con la finalidad de conocer la percepción de los administrados (usuarios) que acuden a las instalaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) para obtener sus licencias de conducir nuevas, duplicadas o la realización de sus revalidaciones. Del total de encuestados correspondientes a una muestra de 384 personas, el 74.2% percibe que el análisis de calidad regulatoria contribuyó de manera regular para que los procedimientos administrativos sean más eficientes y ágiles; el 22.7% de ellos percibe que el aporte fue excelente y solo el 3.1% piensa que fue ineficiente, principalmente debido a que los procedimientos aún no son claros, no son transparentes, no sienten que sean muy efectivos, generan incomodidad y molestias en los usuarios.

#### **4.1.2.2. Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria**

En la tabla 8 y la figura 3 se muestra el análisis de las dimensiones correspondientes a la calidad regulatoria – la misma que está conformada por dos dimensiones - y donde el principio de efectividad contó con una mejor percepción por parte de los encuestados, el 60.4% percibe un aporte regular a la calidad regulatoria; mientras que, el principio de proporcionalidad obtuvo el 57.6% para el mismo nivel de percepción. Así mismo, el principio de efectividad obtuvo un nivel de excelente por el 35.9% de los administrados; mientras que, el principio de proporcionalidad obtuvo el 32.0%. No obstante, se observó una diferencia porcentual importante entre estos dos principios en lo relacionado al nivel ineficiente, donde el 3.6% correspondió al principio de efectividad y el 10.41% al principio de proporcionalidad.

**Tabla 8***Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria*

	Principio de efectividad		Principio de proporcionalidad		
	fi	hi	fi	hi	
Ineficiente		14	3.6%	40	10.4%
Regular		232	60.4%	221	57.6%
Excelente		138	35.9%	123	32.0%
Total		384	100.0%	384	100.0%

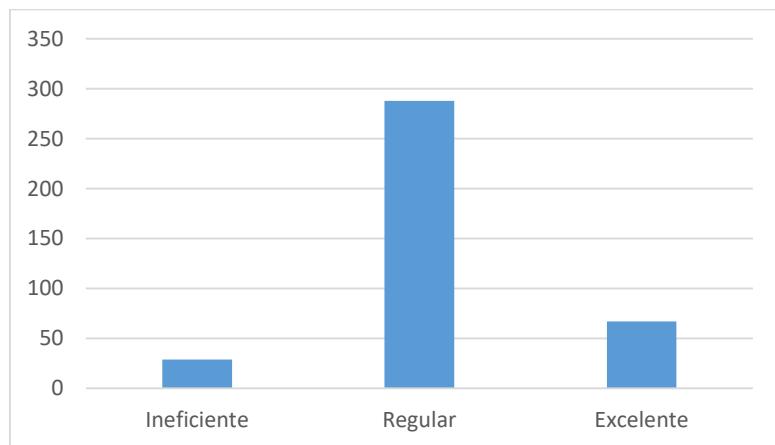
**Figura 3***Análisis descriptivo de las dimensiones de la calidad regulatoria*

#### 4.1.2.3. Análisis descriptivo del procedimiento administrativo

La tabla 9 y la figura 4 muestran los resultados correspondientes a la variable del procedimiento administrativo que se realizó en Lima Metropolitana y el Callao con la finalidad de conocer la percepción de los administrados que acuden a las instalaciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) con la finalidad de obtener sus licencias de conducir nuevas, duplicadas y de realizar sus revalidaciones. Del total de encuestados, el 75.0% de los administrados indicó que los procedimientos administrativos son regulares, el 17.4% los percibió como excelentes y el 7.6% percibe un nivel ineficiente de los procedimientos.

**Tabla 9***Análisis descriptivo del proceso administrativo*

	fi	hi
Ineficiente	29	7.6%
Regular	288	75.0%
Excelente	67	17.4%
Total	384	100.0%

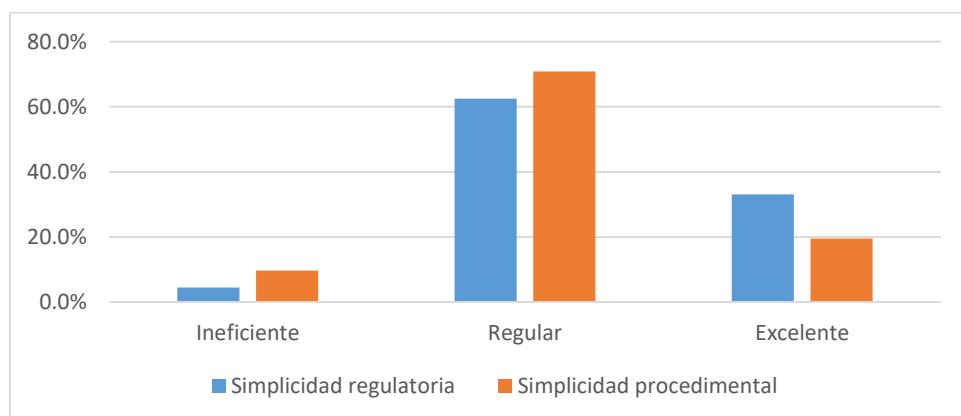
**Figura 4***Análisis descriptivo del proceso administrativo*

#### 4.1.2.4. Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo

En la tabla 10 y la figura 5 se muestra el análisis de las dimensiones correspondientes al procedimiento regulatorio, donde la dimensión simplicidad procedural obtiene una mejor percepción por parte de los encuestados, debido a que el 70.8% de ellos percibe que los procedimientos administrativos son regulares; mientras que, para la dimensión simplicidad regulatoria este nivel de percepción es del 62.5%. Así mismo, la simplicidad regulatoria obtuvo un nivel de percepción excelente por el 33.1%; mientras que, la simplicidad procedural obtuvo el 19.5%. Finalmente, el 4.4% percibió que la simplicidad regulatoria obtuvo un nivel ineficiente; mientras que, la simplicidad procedural obtuvo el 9.6%.

**Tabla 10***Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo*

	Simplicidad regulatoria		Simplicidad procedimental		
	fi	hi	fi	hi	
Ineficiente		17	4.4%	37	9.6%
Regular		240	62.5%	272	70.8%
Excelente		127	33.1%	75	19.5%
Total		384	100.0%	384	100.0%

**Figura 5***Análisis descriptivo de las dimensiones del proceso administrativo*

#### 4.1.3. Análisis inferencial

##### 4.1.3.1. Prueba de Normalidad

- $H_0$ : Los resultados de la variable análisis de calidad regulatoria (y sus correspondientes dimensiones) y la variable procedimiento administrativo presentan una distribución normal.
- $H_1$ : Los resultados de la variable análisis de calidad regulatoria (y sus correspondientes dimensiones) y la variable procedimiento administrativo no presentan una distribución normal.

Regla de Decisión

$p > 0.05$       acepta la hipótesis nula

$p < 0.05$  rechaza la hipótesis nula

**Tabla 11**

*Resultados de la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov*

Variable / Dimensiones	N	Kolmogorov-Smirnov	Valor p de Kolmogorov-Smirnov
Ánálisis de Calidad Regulatoria	384	0.138	< .001
Principio de efectividad	384	0.233	< .001
Principio de proporcionalidad	384	0.218	< .001
Procedimiento Administrativo	384	0.109	0.324

La tabla 11 muestra los resultados de la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov; debido a que la muestra elegida ( $n=384$ ) supera los 50 datos. Así, los valores de  $p$  para los puntajes del análisis de calidad regulatoria ( $p < .001$ ), principio de efectividad ( $p < .001$ ), principio de proporcionalidad ( $p < .001$ ) son menores a 0.05; por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternativa, lo que indica que los datos no presentan una distribución normal. Ante este hecho de la no existencia de una distribución normal de los datos, se aplicó una prueba no paramétrica para determinar la correlación entre las variables. En consecuencia, la prueba no paramétrica utilizada fue la Prueba de Correlación de Rho de Spearman.

#### **4.1.3.2. Prueba de hipótesis general**

- $H_0$ : El análisis de calidad regulatoria no se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.
- $H_1$ : El análisis de calidad regulatoria se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos

motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.

#### Regla de Decisión

$p > 0.05$  acepta la hipótesis nula

$p < 0.05$  rechaza la hipótesis nula

**Tabla 12**

*Resultados de correlación entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo*

V2: Procedimiento Administrativo		
V1: Análisis de Calidad Regulatoria	Rho de Spearman	0.596
gl		382
valor p		<.001
N		384

La tabla 12 muestra los resultados de la relación entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo, en ella se puede observar que el valor de significancia (<0.001) es menor que 0.05, por lo cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna aceptando la existencia de una relación positiva entre dichas variables. De acuerdo con el coeficiente Rho de Spearman (0.596) se trata de una correlación positiva media.

#### 4.1.3.3. Prueba de hipótesis específica 2

- $H_0$ : El principio de efectividad no se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.
- $H_1$ : El principio de efectividad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.

## Regla de Decisión

$p > 0.05$  acepta la hipótesis nula

$p < 0.05$  rechaza la hipótesis nula

**Tabla 13**

*Resultados de correlación entre el análisis del principio de efectividad y el procedimiento administrativo*

V2: Procedimiento Administrativo		
	Rho de Spearman	0.017
D1: Principio de Efectividad	gl	382
	valor p	0.74
	N	384

La tabla 13 muestra los resultados de la relación entre la dimensión principio de efectividad y el procedimiento administrativo, en puede observar que el valor de significancia (0.74) es mayor que 0.05, por lo cual se acepta la hipótesis nula aceptando la no existencia de una relación positiva entre las variables principio de efectividad y el procedimiento administrativo. De acuerdo con el coeficiente Rho de Spearman (0.017) no existe correlación.

### 4.1.3.4. Prueba de hipótesis específica 3

- $H_0$ : El principio de proporcionalidad no se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.
- $H_1$ : El principio de proporcionalidad se relaciona positivamente con el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, 2016 - 2021.

## Regla de Decisión

$p > 0.05$  acepta la hipótesis nula

$p < 0.05$  rechaza la hipótesis nula

**Tabla 14**

*Resultados de correlación entre el análisis del principio de proporcionalidad y el procedimiento administrativo*

V2: Procedimiento Administrativo		
	Rho de Spearman	0.612
D1: Principio de Proporcionalidad	gl	382
	valor p	<.001
	N	384

La tabla 14 muestra los resultados de la relación entre la dimensión principio de proporcionalidad y el procedimiento administrativo, en ella se puede observar que el valor de significancia (<.001) es menor que 0.05, por lo cual se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna aceptando la existencia de una relación positiva entre las variables principio de efectividad y el procedimiento administrativo. De acuerdo con el coeficiente Rho de Spearman (0.612) existe una correlación positiva media.

#### **4.2. Discusión**

Los hallazgos permiten afirmar que existe una relación positiva media entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, debido a que los datos cuantifican una correlación de 0.596, con significancia menor al 0.05 ( $p < 0.001$ ); esto expresa claramente que el análisis de calidad regulatoria ha contribuido a que el administrado perciba mejoras en el procedimiento. Además, el análisis de calidad regulatoria también comprendió el análisis del principio de legalidad y necesidad, los

cuales verifican que procedimientos administrativos se encuentren alineados al marco normativo y que cuenten con el sustento para que se califiquen como necesarios.

Considerando que el análisis de calidad regulatoria permitió un análisis amplio de los procedimientos administrativos, sus resultados también permitieron sincerar sus características; por ejemplo, los cambios en las calificaciones de los procedimientos administrativos no necesariamente resultaron siendo favorables para el interés individual de los administrados que los tramitan, sino permitió mejorar su eficacia en la preservación del interés público. Así mismo, la falta de uniformidad de criterios o errores en la aplicación del análisis de calidad regulatoria conllevó a que no se realicen cálculos reales de la carga administrativa que efectivamente los administrados asumen cuando realizan sus solicitudes de licencias de conducir. No obstante, algunos resultados resultan ser favorables para los administrados como el costo unitario de cargas administrativas que disminuyó en 76.7% para el canje de licencia de conducir militar policial, el canje provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo lo hizo en 1.5%. En cuanto al pago por derecho de expedición de licencias de conducir, se evidencia una reducción en el pago por derecho de expedición del 35.0% en las licencias de conducir militar o policial, una reducción del 39.5% en las licencias de conducir clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c; y una reducción del 36.3% en las licencias de conducir otorgada en otro país.

Para el año 2021, se estipuló la atención de los procedimientos administrativos de forma electrónica coadyuvando a una reducción de los pagos por derecho a trámite que se le asignan al administrado, siendo cada vez más notorio el beneficio. Por ejemplo, el TUPA 2021 el pago por el derecho de expedición de licencias de conducir digital para la clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c tiene un costo de S/ 6.82 soles; para la licencia de conducir militar o policial electrónica el costo es de S/ 15.93 soles y de S/

15.77 para licencias de conducir solicitado por miembros del servicio diplomático acreditados en el país.

Con un valor de correlación de 0.017 y una significancia de  $> 0.05$  ( $p = 0.74$ ), se concluye que no existe relación entre las variables principio de efectividad y procedimiento administrativo. Esto expresa que por más que los requisitos para la obtención de licencias son congruentes y necesarios dentro del proceso administrativo, el administrado no percibe que eso le simplifique la obtención de la licencia. Finalmente, se evidencia la existencia de una relación positiva media entre el análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo de expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao, debido a que los datos cuantifican una correlación de 0.612, con significancia menor al 0.05 ( $p < 0.001$ ).

Las conclusiones obtenidas no concuerdan con los resultados de la investigación realizada por Ruiz & Moya (2022), debido a que su investigación no evidenció la existencia de instrumentos de gestión administrativa en el sector industria del Ministerio de la Producción, encontrándose la necesidad de plantear una propuesta de solución que sirva de guía y permita a los funcionarios públicos conocer la correcta gestión administrativa durante el proceso regulatorio. Pero, los hallazgos de la presente investigación si corroboran los resultados de la investigación realizada por Palacios (2021) en cuanto a que la implementación del análisis de calidad regulatoria resulta fundamental, no solo por la mejora del marco regulatorio, de acuerdo con las recomendaciones de la OCDE, sino también porque la mejora de la calidad de los procedimientos administrativos tiene un efecto directo en los administrados, por la reducción de los costos y del tiempo, o por mejorar la forma de interrelación con la administración.

Así mismo, Los resultados obtenidos van de la mano con lo encontrado por Zavala (2014), debido a que las reformas administrativas y cambios a la estructura gubernamental y de la administración pública para la mejor atención de las demandas sociales y los problemas públicos, ante una realidad social en constante cambio, debe mantener una implementación constante. Es a través de las reformas de políticas públicas y administrativas que, los principios de gestión pública se han implementado en el gobierno y en la administración pública, como directrices que fijan la realidad y el funcionamiento gubernamental.

## CONCLUSIONES

Con un valor de correlación de 0.596 y una significancia  $< 0.05$  ( $p < 0.001$ ), se halló una relación positiva media entre las variables: análisis de calidad regulatoria y el procedimiento administrativo. Esto expresa la importancia que ha el análisis de calidad regulatoria en beneficio de la simplificación de los procedimientos administrativos para la expedición de licencias de conducir vehículos motorizados en Lima Metropolitana y el Callao en el periodo 2016 -2021.

El ACR aplicado en el año 2018, se evidencian mejoras en algunos resultados que son favorables para los administrados, como es el caso del costo unitario de cargas administrativas que disminuyó en 76.7% para el canje de licencia de conducir militar policial, el canje provisional para extranjeros que solicitan refugio o asilo lo hizo en 1.5%. En cuanto al pago por derecho de expedición de licencias de conducir, se evidencia una reducción en el pago por derecho de expedición del 35.0% en las licencias de conducir militar o policial, una reducción del 39.5% en las licencias de conducir clase A, categorías I, II-a, II-b, III-a, III-b, III-c; y una reducción del 36.3% en las licencias de conducir otorgada en otro país.

Con un valor de correlación de 0.017 y una significancia de  $> 0.05$  ( $p = 0.74$ ), se concluye que no existe relación entre las variables principio de efectividad y procedimiento administrativo. Esto expresa que por más que los requisitos para la obtención de licencias son congruentes y necesarios dentro del proceso administrativo, el administrado no percibe que eso le simplifique la obtención de la licencia.

Con un valor de correlación de 0.612 y una significancia de  $< 0.05$  ( $p < 0.001$ ), se halló una relación positiva media entre las variables principio de proporcionalidad y procedimiento administrativo.

## **SUGERENCIAS**

En el ámbito de las entidades del Poder Ejecutivo, se sugiere continuar con la implementación de los instrumentos de mejora regulatoria. En el caso de la aplicación del análisis de calidad regulatoria, si bien se realiza el ACR Ex Ante cada vez que se crea o modifica procedimientos administrativos que generan nuevas o mayores cargas administrativas; se debe considerar que, han pasado más de 3 años de la aplicación del ACR del Stock, no obstante hasta la fecha no se han establecido los lineamientos ni cronogramas para la implementación del ciclo de revisión de los procedimientos ratificados, siendo esta una tarea pendiente de la Secretaría de Gestión Pública. Sin perjuicio de la práctica permanente de los instrumentos de calidad regulatoria, también se debe establecer procesos permanentes que obliguen a todas las entidades de la administración pública aplicar las herramientas de simplificación administrativa y mejora continua.

En cuanto al marco metodológico y normativo, aún existe un margen importante que la Secretaría de Gestión Pública debe considerar para continuar mejorando los procedimientos e instrumentos de mejora de calidad regulatoria. En el caso del análisis de calidad regulatoria, durante el desarrollo de la presente investigación se identificaron oportunidades de mejora para su aplicación, uno ellos es que no se realizó un análisis real de la carga administrativa asumida por los administrados debido a que el punto de partida fue el marco normativo, más no lo que efectivamente se le obligaba a los administrados cumplir. También, faltó establecer criterios de análisis, en muchos casos estos se fueron definiendo sobre la marcha, existió deficiencia en las herramientas tecnológicas, en las capacidades de los profesionales que realizaron el análisis, entre otros. Asimismo, es necesario revisar y actualizar los instrumentos de simplificación administrativa.

Con relación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y también para el resto de las entidades que atienden procedimientos administrativos, se recomienda considerar que para los administrados es muy relevante la transparencia y comunicación de la información de los procedimientos administrativos, de las reformas emprendidas y de las mejoras alcanzadas. A ello, se debe agregar que, en muchas ocasiones las mejoras alcanzadas a nivel normativo o de documentos de gestión, esta no se traduce en beneficios para los administrados debido a una mala implementación de los procedimientos.

En el ámbito académico, hay que considerar que el ACR efectuado al Stock de procedimientos administrativos cuenta con amplio espacio para la investigación; por lo cual, se sugiere, a la academia, promover el desarrollo de estudios complementarios con relación a sus resultados obtenidos; como, por ejemplo: ampliar el análisis hacia la evaluación de la adecuada aplicación de la metodología, siendo este el punto de partida para medir su verdadero efecto en la modernización del estado en el Perú. Asimismo, se puede ampliar la investigación a otro tipo de entidades.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acevedo, R. (2019). Hacia la simplificación y la transparencia en materia procedural: las nuevas modalidades del procedimiento abierto. *Gabilex: Revista del Gabinete Jurídico de Castilla-La Mancha*, N°1. pp.309-334.
- Baena , P. G. (2015). *Metodología de la Investigación*. México: Grupo Editorial Patria.
- Barriga, O., & Henríquez, G. (2003). La presentación del objeto de estudio. Reflexiones desde la práctica docente. *Revistas de la Universidad de Chile*, pp. 77-85.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Pearson.
- Congreso de la República del Perú. (25 de Julio de 2021). *Ley N° 27444 Ley del Procedimiento Administrativo General*. Obtenido de Plataforma del Estado Peruano: <https://www.peru.gob.pe/normas/docs/ley-27444.pdf>
- Galindo , C. M. (2000). *Teoría de la Administración Pública*. Buenos Aires: Parrúa.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: MacGraw Hill.
- Juan Carlos Pasco. (2015). *Revista Estudios Políticas Publicas*. Obtenido de [https://r.search.yahoo.com/\\_ylt=AwrEourxPTtkE3kmu7d7egx.;\\_ylu=Y29sbwNiZjEEcG9zAzIEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1681632881/RO=10/RU=https%3a%2f%2frevistaestudiospoliticaspublicas.uchile.cl%2findex.php%2fREPP%2farticle%2fdownload%2f38487%2f40136%2f/RK=2/RS=w4kF](https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrEourxPTtkE3kmu7d7egx.;_ylu=Y29sbwNiZjEEcG9zAzIEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1681632881/RO=10/RU=https%3a%2f%2frevistaestudiospoliticaspublicas.uchile.cl%2findex.php%2fREPP%2farticle%2fdownload%2f38487%2f40136%2f/RK=2/RS=w4kF)
- Ibáñez, F. J. (1997). *La modernización del Estado*. El Salvador: "P. Florentino Idoate, S.J.

López , A. (2020). *Agilizando el Estado en América Latina: la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria de México y sus estrategias de simplificación de trámites y mejora de las regulaciones*. Obtenido de Banco de Desarrollo de América

Latina y el Caribe: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/1632>

Macassi, J., & Salazar, E. (2020). Aspectos esenciales de la prueba en el procedimiento administrativo sancionador peruano: derecho a la prueba, carga y estándar de prueba. *Derecho & Sociedad*, N°54. pp 357-356.

Marquez, R. (2019). *El análisis de calidad regulatoria como criterio de la legalidad en la eliminación de barreras burocráticas*. Obtenido de Repositorio Institucional UNSA: <https://repositorio.unsa.edu.pe/items/aee0eed9-d81d-4341-86fd-e0ce7742ef62>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos [MJDH]. (2021). *Texto único ordenado de la ley n° 27444*. Lima: Ministerio de Justicia y Derechos Humanos.

Palacios, M. (2021). *El Análisis de Calidad Regulatoria y su aplicación en el Perú*.

Obtenido de Repositorio de Tesis PUCP:

<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/19017>

Palpa, P. (2024). *Calidad regulatoria y simplificación administrativa en los trabajadores de una municipalidad de Lima 2023*. Obtenido de Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo:

<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/132811>

Pasco, J. (2015). La modernización del estado en el Perú. *Revista Estudios de Políticas Públicas*, Vol 1, N° 2; pp. 246-252.

PCM. (2017). *Ánalisis de Calidad Regulatoria* . Obtenido de Presidencia del Consejo de Ministros: <http://www.pcm.gob.pe/2017/08/analisis-de-calidad-regulatoria/>

Perales, F., & Velazquez, J. (2021). *El sistema de revisión regulatoria en México: la regla de proporcionalidad bajo el concepto de costos de cumplimiento.*

Obtenido de figshare. Preprint:

[https://figshare.com/articles/preprint/El\\_sistema\\_de\\_revisi\\_n\\_regulatoria\\_en\\_M\\_xico\\_la\\_regla\\_de\\_proporcionalidad\\_bajo\\_el\\_concepto\\_de\\_costos\\_de\\_cumplimiento/15050577?file=28994139](https://figshare.com/articles/preprint/El_sistema_de_revisi_n_regulatoria_en_M_xico_la_regla_de_proporcionalidad_bajo_el_concepto_de_costos_de_cumplimiento/15050577?file=28994139)

Real Academia Española. (Agosto de 2021). *Real Academia Española.* Obtenido de <https://dle.rae.es/burocracia>

Ruiz, K., & Moya, D. (2022). *La relación de la gestión administrativa con la calidad regulatoria para la satisfacción de la necesidad pública en la elaboración de regulaciones industriales del Ministerio de la Producción, durante el año 2020.*

Obtenido de Repositorio Institucional de la Universidad Tecnológica del Perú: <https://repositorio.utp.edu.pe/handle/20.500.12867/6722>

Secretaría de la Gestión Pública. (10 de Agosto de 2021). *¿Qué es la Modernización de la Gestión Pública?* Obtenido de <https://sgp.pcm.gob.pe/que-es-la-modernizacion-de-la-gestion-publica/>

Tejedor, J. (2021). El impulso a la simplificación administrativa en Aragón. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, N°57. pp. 191-220.

Zavala , G. A. (2014). *Impacto de la reforma regulatoria Base Cero 2009, en la normatividad de las compras gubernamentales.* Ciudad Universitaria: Universidad Nacional Autónoma de México.

## ANEXOS

### Anexo 01. Ficha de análisis documental

Número: .....

Fecha: ..../..../....

Tema de

investigación:.....

Variable(s):

.....

Tesista(s):

.....

Tipo de documento: Libro  Tesis  Revista  Otro

Título:.....

.....

URL del documento <https://www>

.....

Nombre y ubicación del archivo:

.....

Resumen:

.....

.....

.....

.....

Reflexiones:

.....

.....

.....

.....

## Anexo 02. Cuestionario de aplicación

### CUESTIONARIO DE APLICACIÓN PARA LA TESIS: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LIMA METROPOLITANA Y EL CALLAO, 2016 -2021

**Instrucciones:** Este cuestionario contiene preguntas breves que permiten medir tu percepción sobre el análisis de la calidad regulatoria\* en el procedimiento administrativo de emisión de licencias de conducir en Lima Metropolitana y el Callao. Para ello debes responder con la mayor sinceridad posible a cada uno de los ítems que aparecen a continuación. Tu colaboración será muy apreciada y contribuirá a la mejora de nuestros procedimientos.

Elige una alternativa y marca con un aspa (X). El cuestionario es anónimo. Las alternativas de cada ítem son las siguientes:

Cuestionario de la Variable Calidad Regulatoria		Muy en desacuerdo	De acuerdo	Muy de acuerdo
1	Cree que las políticas de mejora regulatoria han contribuido al proceso de obtención de licencia			
2	Principio de efectividad	Cree usted que las iniciativas de mejora regulatoria ha contribuido a la simplificación del proceso administrativo		
3		<u>Cree usted que las propuestas regulatorias podrían necesitar ajustes o mejora</u>		
4		Observa mayor acceso y transparencia en la información del proceso para la obtención de licencia		
5		Las propuestas regulatorias son claras y comprensibles para la mayoría de las personas		
6	Principio de proporcionalidad	Cree usted que aún se debería disminuir algunos trámites administrativos		
7		Cree usted que los trámites administrativos deberían ser más céleres		
8		Los tiempos de espera en el área usuaria son extensos		
9		Se realiza advertencias de manera clara a todos los usuarios antes de realizar algún trámite en la institución		
Cuestionario de la Variable Procedimiento Administrativo		Muy en desacuerdo	De acuerdo	Muy de acuerdo
10	Simplificación Regulatoria	La entidad entrega información precisa al administrado		
11		Considera usted que algunos requisitos establecidos son innecesarios		
12		<u>Considera usted que algunos trámites administrativos son innecesarios</u>		
13		Es bueno el tiempo que tardó en realizar todo el trámite para obtener su licencia de conducir		
14	Simplificación procedural	La entidad tiene horarios convenientes para la atención al público		
15		El personal brinda información adecuada de acuerdo al trámite del usuario		

### **Anexo 03. Validación del instrumento de recojo de información.**

#### **DATOS GENERALES**

- 1.1 APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO: David Boñón Díaz  
1.2 CARGO: Docente Tiempo Completo  
1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA:  
UPN  
1.4 GRADO ACADÉMICO: Maestro.  
1.5 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario de preguntas  
1.6 AUTOR DEL INSTRUMENTO: Jhony Rafael Ruiz Carrera  
1.7 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS  
MOTORIZADOS EN LIMA METROPOLITANA Y EL CALLAO, 2016 -2021

#### **ASPECTOS DE VALIDACIÓN**

Criterios	Niveles	Baja 0 - 25%				Regular 26 - 50%				Bueno 51 - 75%				Muy bueno 76 - 100%			
		0	7	13	19	26	33	39	45	51	57	63	69	76	82	88	94
	Indicadores	6	12	18	25	32	38	44	50	56	62	68	75	81	87	93	100
1.CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																X
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica															X	
4.ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica														X	X	
5.SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																X
6.INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																X
7.CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos														X		
8.COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																X
9.METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación																X
10.PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																X

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Baja      b) Regular      c) Bueno ✓ d) Muy bueno

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 92%



FIRMA

## DATOS GENERALES

- 1.1 APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO: García Celis Segundo Wilmar  
1.2 CARGO: Docente en Metodología y Estadística aplicada a la Investigación Científica  
1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA: Universidad Católica de Trujillo, Universidad Cesar Vallejo  
1.4 GRADO ACADÉMICO: Doctor  
1.5 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario de preguntas  
1.6 AUTOR DEL INSTRUMENTO: Jhony Rafael Ruiz Carrera  
1.7 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS  
MOTORIZADOS EN LIMA METROPOLITANA Y EL CALLAO, 2016 -2021

## ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Niveles	Baja 0 - 25%				Regular 26 - 50%				Bueno 51 - 75%				Muy bueno 76 - 100%			
		0	7	13	19	26	33	39	45	51	57	63	69	76	82	88	94
	Indicadores	6	12	18	25	32	38	44	50	56	62	68	75	81	87	93	100
1.CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado														X		
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables														X		
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica														X		
4.ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica														X		
5.SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad														X		
6.INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación														X		
7.CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos														X		
8.COHERENCIA	Entre los índices, indicadores														X		
9.METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación														X		
10.PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación														X		

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Baja b) Regular c) Bueno d) Muy bueno ✓

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 93%



## DATOS GENERALES

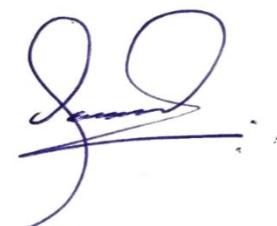
- 1.1 APELLIDOS Y NOMBRES DEL EXPERTO: Héctor Gamarra Ortiz  
1.2 CARGO: Docente Universitario  
1.3 INSTITUCIÓN DONDE LABORA: Universidad Nacional de Cajamarca  
1.4 GRADO ACADÉMICO: Doctor  
1.5 NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario de preguntas  
1.6 AUTOR DEL INSTRUMENTO: Jhony Rafael Ruiz Carrera  
1.7 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA EN EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR VEHÍCULOS  
MOTORIZADOS EN LIMA METROPOLITANA Y EL CALLAO, 2016 -2021

## ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Niveles	Baja 0 - 25%				Regular 26 - 50%				Bueno 51 - 75%				Muy bueno 76 - 100%			
		0	7	13	19	26	33	39	45	51	57	63	69	76	82	88	94
	Indicadores	6	12	18	25	32	38	44	50	56	62	68	75	81	87	93	100
1.CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado														X		
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables														X		
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica														X		
4.ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica														X		
5.SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad														X		
6.INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación														X		
7.CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos														X		
8.COHERENCIA	Entre los índices, indicadores														X		
9.METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación														X		
10.PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación														X		

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Baja b) Regular c) Bueno d) Muy bueno

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 93%



**Anexo 04. Ficha de aplicación del ACR del Stock: Expedición De Licencia De Conducir Clase A, Categoría I**

¿El Procedimiento Administrativo se encuentra compendiado en el TUPA?:

<b>SI</b>	<b>X</b>	<b>NO</b>	
-----------	----------	-----------	--

**1 DATOS DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO (PA)**

<b>1.1 Nombre del PA</b>
Expedición de Licencia de Conducir Clase A, Categoría I

<b>1.2 Breve descripción del PA</b>
La Licencia de Conducir es un documento oficial otorgado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que autoriza a su titular a conducir un vehículo de transporte terrestre a nivel nacional.
El procedimiento administrativo está a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante el cual se regula la obtención de la Licencia de Conducir de clase A categoría I, a través de un proceso de evaluación médica y sicológica, de conocimientos y de habilidades en la conducción, para acreditar la aptitud del administrado en la conducción de un vehículo automotor a nivel nacional de transporte de personas de uso particular (categorías M1 y M2), así como de vehículos automotores de transporte de mercancías (categoría N1).
Este procedimiento contribuye a garantizar los bienes constitucionalmente protegidos, como el derecho de la libertad de tránsito dentro del territorio nacional y los derechos a la salud, la seguridad e integridad en su vertiente de seguridad vial.

<b>1.3 Indicar el valor del derecho de tramitación (S/)</b>	24.5	Gratis	
---	------	--------	--

<b>1.4 Indicar si dicho valor ha sido estimado utilizando la metodología de costos aprobada por Decreto Supremo 064-2010-PCM</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> X

<b>1.5 En el año anterior al presente, ¿cuál ha sido la recaudación total de los ingresos asociados al PA?</b>
a. Recursos recaudados por el PA (S/) 2653416.19
b. Total de recursos directamente recaudados por la Entidad Pública (S/) 19330075
c. (a)/(b) (%) 13.73

<b>1.6 De ser posible, estimar el perfil de los administrados que tramitan el PA</b>
Persona natural <input checked="" type="checkbox"/> X <input type="checkbox"/>
Asociaciones y/o organizaciones sin fines de lucro <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Microempresa (Ventas anuales hasta el monto máximo de 150 Unidades Impositivas Tributarias (UIT)) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pequeña empresa (Ventas anuales superiores a 150 UIT y hasta el monto máximo de 1700 Unidades Impositivas Tributarias) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Mediana empresa (Ventas anuales superiores a 1700 UIT y hasta el monto máximo de 2300 UIT).		
Gran empresa (Ventas anuales superiores a 2300 UIT)		
Otros		

## 2 PRINCIPIO DE LEGALIDAD

### 2.1 Indicar las normas que regulan el PA (precisando los artículos correspondientes)

Numeral 13.1 del Artículo 13 y numeral 23.1 del Artículo 23 del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N.º 007-2016-MTC.

### 2.2 ¿El PA produce efectos jurídicos sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados?

Intereses	X
Obligaciones	X
Derechos	
Otros	
Fundamentar	
Interés: Para la obtención de una licencia de conducir, el postulante (persona natural) presenta su solicitud ante la autoridad competente, cumpliendo los requisitos necesarios; por lo que la obtención de la licencia busca satisfacer el interés de los administrados para contar con la autorización que le permita conducir vehículos de transporte terrestre.	
Obligación: De acuerdo al ordenamiento jurídico sobre la materia, toda persona que requiera conducir un vehículo automotor de categorías M1, M2, y N1, está obligado a obtener una licencia de conducir.	

### 2.3 Identificar la(s) norma(s) que otorga(n) competencia a la Entidad Pública para pronunciarse sobre el PA

a. Norma

Ley n° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N.º 007-2016-MTC.

b. Artículo

Literal g) del artículo 16  
Literal a) del numeral 4.2.1 del artículo 4 y Primera Disposición Complementaria Transitoria.

### 2.4 ¿La entidad pública tiene competencia exclusiva para pronunciarse sobre el PA?

Base legal:	Si	No	X
-------------	----	----	---

Literal b) del artículo 15 y 16-A de la Ley n.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

### 2.5 Si la respuesta al numeral anterior es NO, indicar el nivel de gobierno (regional o local)

Regional	X	Base Legal:	- Literal h) del artículo 56 de la Ley 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
Local		Base Legal:	

<b>2.6 Indicar la calificación del PA</b>			
De aprobación automática	X		
De evaluación previa con silencio administrativo positivo		Plazo Máximo	
De evaluación previa con silencio administrativo negativo		Plazo Máximo	
Base Legal:			
Numeral 23.3 del artículo 23 del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo n.º 007-2016-MTC.			

<b>2.7 Precisar si el PA otorga un derecho sujeto a renovación y, de ser el caso, señalar la frecuencia con que se exige dicha renovación:</b>			
No sujeto a renovación (indeterminado)	X		
Sujeto a renovación			
Frecuencia	Indeterminado		
Base Legal:			
Artículo 42 del TUO de la Ley n.º 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo n.º 006-2017-JUS. Se está elaborando el “proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, el Reglamento Nacional de Administración y Transporte, el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y el Reglamento Nacional De Ferrocarriles, y otras Disposiciones”, a fin de establecer de la vigencia determinada del PA.			

<b>2.8 Indicar los requisitos del PA (precisando la base legal correspondiente)</b>	
<b>a. Requisito</b>	<b>b. Norma y artículo</b>
1. Solicitud según formulario, indicando bajo declaración jurada: a) No estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre b) Contar con certificado de salud para licencias de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. c) Contar con examen de conocimientos para obtener licencia de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. d) Contar con examen de habilidades en la conducción para la categoría, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.	Literales a), b), c), d), e) y f) del numeral 13.1 del artículo 13 del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por D.S. n.º 007-2016-MTC. No se requiere que el requisito se materialice en un documento, dado que se visualiza en el Sistema Nacional de Conductores. Nos remitimos a la ficha 2027 donde se valida la redacción de los requisitos.
2. Pago por derecho de trámite, indicando en la solicitud el día de	Literal g) del numeral 13.1 del artículo 13 del Reglamento Nacional de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por D.S. n.º 007-2016-MTC.

pago y número de constancia de pago.	Nos remitimos a la ficha 2027 donde se valida la redacción de los requisitos.
--------------------------------------	---

### 3 PRINCIPIO DE NECESIDAD

#### 3.1 Identificar el problema que busca resolver la regulación vinculada al PA

La conducción de un vehículo automotor es una actividad riesgosa, por lo que realizarla sin contar con aptitudes físicas y sicológicas, así como sin los conocimientos y habilidades mínimas requeridas para la conducción de vehículos, genera un incremento de accidentes de tránsito en vehículos de transporte de personas de uso particular (categoría M1 y M2), así como vehículos automotores de transporte de mercancías (categoría N1); ocasionando perjuicios a terceros y vulneración del bienestar del conjunto de personas que intervienen en el tránsito.

Como prueba de ello, en los años 2013 al 2016, el 44% de vehículos que han participado en accidentes de tránsito en carreteras del Perú a nivel nacional, corresponden a las categorías M1, M2 y N1, vehículos cuya conducción está condicionada a la obtención de una Licencia de conducir clase A categoría I, estos accidentes son causados por conductores novatos que suelen subestimar sus capacidades en la conducción y tienen menos habilidades para identificar todas las situaciones de riesgo. (Fuente PNP)

Asimismo, en el año 2016, el 72% de los accidentes de tránsito han sido causados por distintas fallas humanas del conductor asociadas al exceso de velocidad, conducción en estado de ebriedad, ejecución de maniobras peligrosas; hecho que pone de relieve la importancia de la regulación del factor humano en la conducción (Fuente PNP); sumado a que, de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, la accidentabilidad constituye un problema de salud pública.

Finalmente, en el año 2017, el Registro Nacional de Sanciones reporta un total de 18,336 papeletas por infracciones de tránsito impuestas a personas que condujeron un vehículo automotor sin contar con licencia o permiso provisional y 4,485 accidentes de tránsito ocasionados por personas que condujeron sin contar con licencia, es decir, sin contar con aptitud física y sicológica, y habilidad acreditada para la conducción de vehículos.

Se mantiene el texto propuesto dado que se elaboró de acuerdo a las indicaciones de PCM.

#### 3.2 Señalar el ámbito del problema identificado

Nacional	X
Regional	
Local	

#### Fundamentar:

La ocurrencia de accidentes de tránsito atribuibles a fallas humanas del conductor, es decir, como consecuencia de la falta de aptitudes físicas y sicológicas, así como de conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos, se producen en vías nacionales, puesto que el ámbito geográfico de la utilización de una licencia de conducir de clase A categoría I es a nivel nacional.

#### 3.3 Identificar el objetivo específico del PA y fundamentar cómo contribuye a resolver el problema identificado

##### Objetivo específico:

Acreditar, a través de un proceso de evaluación médica y sicológica, de conocimientos y de habilidades en la conducción, que el ciudadano se encuentre apto para realizar la conducción de vehículos que formen parte de esta categoría, de forma que permita salvaguardar la seguridad y salud de los conductores, peatones y usuarios en general, contribuyendo a la reducción de los niveles de accidentabilidad.

##### Fundamentar:

El PA además de contribuir con reducir los accidentes de tránsito por fallas humanas ocasionados por conductores novatos de vehículos de categorías M1, M2 y N1, permite reducir el riesgo al que se

exponen los ciudadanos, durante su desplazamiento en las vías locales, regionales y nacionales, tutelando la seguridad y la salud de las personas. Asimismo, el PA permite reducir el nivel de incidencia de personas que conducen sin contar con una licencia de conducir. En particular, la exigencia de una licencia de conducir lograría la disminución de la cifra de 4,485 accidentes de tránsito ocasionados por personas que condujeron sin licencia de conducir, debido a que estos conductores estarían sujetos a una evaluación previa que acredite sus aptitudes y condiciones para la utilización de un vehículo de las mencionadas categorías.

#### 3.4 ¿Cuáles son los riesgos más relevantes de eliminar el PA?

- Incremento en la tasa de accidentes de tránsito con consecuencias fatales y perjuicios a terceros, atribuibles a fallas humanas por conductores novatos que no cuenten con aptitudes o condiciones para la conducción de vehículos automotores de categorías M1, M2 y N1.
- Vulneración al derecho de libre tránsito de las personas, se verían afectadas debido al temor de desplazarse en condiciones de riesgo.
- Inexistencia de un sistema que permita evaluar las aptitudes físicas, sicológicas, así como los conocimientos y habilidades mínimas para la conducción y obtención de una licencia de conducir de clase A categoría 1 a nivel nacional.
- Conductores que manejen sin conocer las normas de tránsito, sobreestimando su habilidad para evitar las amenazas que identifican en la vía y afectando la seguridad de las personas y la sociedad en su conjunto, tomando en cuenta que la principal causa de accidentes es ocasionada por el factor humano y de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, la accidentabilidad constituye un problema de salud pública.

#### 3.5 ¿Existe un mecanismo alternativo, que no constituya un procedimiento administrativo y pueda reemplazar adecuadamente el PA?

Si	Breve descripción:
No X	<p>Fundamentar:</p> <p>No es posible la existencia de un mecanismo alternativo, puesto que la inexistencia de un sistema de otorgamiento de licencias de conducir de Clase A Categoría I, con evaluaciones previas físicas y sicológicas, así como de conocimientos y habilidades en la conducción de vehículos automotores, es decir, la no regulación del factor humano en la conducción implicaría la desprotección de los agentes que forman parte del sistema de tránsito nacional.</p> <p>También se ha descartado la existencia de controles posteriores vía fiscalización, debido a que la misma no puede evitar la comisión de daños irreparables, como a la vida, salud e integridad de las personas.</p> <p>Este procedimiento no es exclusivo de nuestra legislación, países como Argentina, Chile, Ecuador, entre otros, regulan los procedimientos de emisión de licencias de conducir como se detalla a continuación:</p> <p>Argentina: <a href="https://www.argentina.gob.ar/solicitar-la-licencia-nacional-de-conducir">https://www.argentina.gob.ar/solicitar-la-licencia-nacional-de-conducir</a>.</p> <p>Chile: <a href="https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/20592-licencias-de-conducir">https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/20592-licencias-de-conducir</a></p> <p>Ecuador: <a href="https://www.ant.gob.ec/index.php/licencias/160-licencias-de-conducir-tipo-a-por-primera-vez#.Wn4msCXOWUk">https://www.ant.gob.ec/index.php/licencias/160-licencias-de-conducir-tipo-a-por-primera-vez#.Wn4msCXOWUk</a></p> <p>España: <a href="https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-de-conduccion/obtencion-permiso-licencia-conduccion/">https://sede.dgt.gob.es/es/tramites-y-multas/permiso-de-conduccion/obtencion-permiso-licencia-conduccion/</a></p> <p>Bolivia: <a href="https://www.segip.gob.bo/category/licencias/">https://www.segip.gob.bo/category/licencias/</a></p> <p>En el marco del XI Encuentro Iberoamericano de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial celebrado en marzo 2012, se concluyó sobre la necesidad de regular la expedición de licencias de conducir por parte del Estado en América Latina y el Caribe, a fin de evitar accidentes de tránsito y preservar la seguridad vial.</p>

		<p>Por otro lado, la Organización Mundial de la Salud – OMS en su informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, concluye que la principal causa de muerte en el mundo son los accidentes de tránsito, la cual constituye un problema de salud pública.</p> <p>En este sentido, es preponderante contar con una regulación respecto del otorgamiento de la licencia de conducir, estableciendo requisitos mínimos para la conducción de un vehículo automotor, con la finalidad de salvaguardar los intereses de los ciudadanos en general.</p>
--	--	--

**3.6 Si la respuesta a la pregunta anterior es SÍ, ¿en qué plazo podría implementarse dicho mecanismo alternativo y en qué condiciones?**

**4 PRINCIPIO DE EFECTIVIDAD**

**4.1 Objetivo específico del PA**

Acreditar, a través de un proceso de evaluación médica y sicológica, de conocimientos y de habilidades en la conducción, que el ciudadano se encuentre apto para realizar la conducción de vehículos que formen parte de esta categoría, de forma que permita salvaguardar la seguridad y salud de los conductores, peatones y usuarios en general, contribuyendo a la reducción de los niveles de accidentabilidad.

**4.2 Fundamentar cómo contribuye cada uno de los requisitos al objetivo específico del PA**

a. Denominación del requisito	¿Se puede eliminar algún requisito por no contribuir al objetivo del PA? Si la respuesta anterior es NO, fundamentar	Fundamentar
<p>1. Solicitud según formulario, indicando bajo declaración jurada:</p> <p>a) No estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre</p> <p>b) Contar con certificado de salud para licencias de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.</p> <p>c) Contar con examen de conocimientos para obtener licencia de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.</p> <p>d) Contar con examen de habilidades en la conducción para la</p>	NO	<p>Permite identificar al solicitante.</p> <p>a) Acredita que el conductor se encuentre apto para la conducción, no contando con impedimento alguno por sanción pendiente de cumplimiento.</p> <p>b) Acredita que el postulante cumple con las condiciones físicas y sicológicas adecuadas para la conducción de un vehículo de las categorías M1, M2 y N1; y a su vez, permite identificar las deficiencias advertidas y las restricciones recomendadas para la conducción de vehículos por parte de los postulantes, los cuales deberán ser emitidos conforme a los resultados obtenidos en el examen.</p> <p>c) Acredita que el postulante conoce de forma suficiente tanto las normas de tránsito, administración del transporte, mecánica básica, sistema de emisión de licencias de conducir, seguro contra accidentes de tránsito, primeros auxilios, inspección técnica vehicular y placa única nacional de rodaje, lo que contribuye a contar con los conocimientos teóricos necesarios para conducir un vehículo de las categorías referidas, reduciendo la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.</p>

categoría, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.		d) Acredita que el postulante cuenta con las habilidades necesarias para el dominio y control de un vehículo de la categoría M1 y M2 de uso particular, así como vehículos de la categoría N1 para el transporte de mercancías; así como la conducción del mismo en condiciones semejantes al tránsito real. De esta manera, el aprendiz contará con una formación previa a la utilización de un vehículo automotor de las categorías referidas en las vías públicas, reduciendo la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito.
2. Pago por derecho de trámite, indicando en la solicitud el día de pago y número de constancia de pago.	NO	Permite costear la atención al ciudadano, a través de la verificación y/o evaluación del cumplimiento de los requisitos antes mencionados, que acrediten que el ciudadano cuente con aptitudes físicas y sicológicas idóneas, así como con los conocimientos y habilidades mínimas para la conducción. De igual forma, permite costear el valor de los insumos utilizados para la emisión de la licencia de conducir.

## 5 PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD

### 5.1 Indicar el número de veces que se solicitó el PA durante los tres años anteriores

Año 1	96820
Año 2	73513
Año 3	61555

### 5.2 Estimar los costos (costos monetarios y costos en tiempo) de cada uno de los requisitos señalados en el numeral 2.8

a. Requisitos	b. Costos monetarios	c. Tiempo (minutos)	d. Sustentar (fuente)
1. Solicitud según formulario, indicando bajo declaración jurada: a) No estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre b) Contar con certificado de salud para licencias de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. c) Contar con	156	370	La solicitud de licencias de conducir se emite vía electrónica a través del Sistema Nacional de Conductores - SNC, una vez que el administrado cumple con los requisitos del PA, este formulario se realiza en la ventanilla del MTC. Tiempo estimado de 10 minutos. Asimismo, este formulario se puede realizar vía online, sin embargo, es de mayor concurrencia el trámite presencial. El requisito es exclusivo para el PA. Se ha realizado entrevistas telefónicas a empresas que autorizadas para brindar el servicio mencionado: Servimed Laboratorio y Servicios S.A.C (7199964) / Centro Médico Epsimedic S.A.C. (4211138) /SaludVial S.A.C. (7141189); del cual se determinó un costo promedio de S/100.00 soles y toma un total de tiempo de 60 min para el desarrollo del examen. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores. Requisito es exclusivo para el PA. Se ha revisado el tarifario de la página web del Touring y Automóvil

examen de conocimientos para obtener licencia de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. d) Contar con examen de habilidades en la conducción para la categoría, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores.			Club del Perú ( <a href="http://www.touring.pe/">http://www.touring.pe/</a> ) el costo del examen de conocimientos en la conducción es 20 soles y el tiempo que se toma en total es de 120 min. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores. El requisito es exclusivo para el PA. El costo del examen de habilidades en la conducción es 36 soles, de acuerdo con el tarifario del Touring y Automóvil Club del Perú ( <a href="http://www.touring.pe/">http://www.touring.pe/</a> ) y el tiempo que se toma en total es de 180 min. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores.
2. Pago por derecho de trámite, indicando en la solicitud el día de pago y número de constancia de pago.	0	10	La información correspondiente al pago se consigna en la solicitud del PA, por lo que no genera carga administrativa adicional. Los minutos indicados corresponden al tiempo que incurre el administrado en realizar el pago por derecho de trámite. Tiempo promedio brindado por Celeste Estremadoyro, Subgerente de Gestión de la Calidad del Banco de la Nación. Teléfono: (01)5192000 anexo 96381

### 5.3 Carga administrativa del PA

Costo unitario del PA	186.4	
Cantidad de administrados que solicitaron el PA en el año	96820	
Frecuencia	1	
TOTAL, DE CARGAS ADMINISTRATIVAS DEL PA	18047248	

### 5.4 De los requisitos establecidos en el numeral 5.2, ¿se puede proponer un requisito alternativo que genere menores costos al administrado?

Si	X	
No		

### Si la respuesta es SÍ, estimar los costos (costos monetarios y costos en tiempo) correspondientes

a. Requisitos	b. Costos monetarios	c. Tiempo (minutos)	d. Sustentar (fuente)
1. Solicitud según formulario. a) No estar privado por resolución judicial firme con calidad de cosa juzgada del derecho a conducir vehículos del transporte terrestre. b) Contar con certificado de salud para licencias de	156	380	a) La solicitud de licencias de conducir se emite vía electrónica a través del Sistema Nacional de Conductores - SNC, una vez que el administrado cumple con los requisitos del PA, este formulario se realiza en la ventanilla del MTC. Tiempo estimado de 10 minutos. Asimismo, este formulario se puede realizar vía online, sin embargo, es de mayor concurrencia el trámite presencial. b) El requisito es exclusivo para el PA. Se ha realizado entrevistas telefónicas a empresas que autorizadas para brindar el servicio mencionado: Servimedic Laboratorio y Servicios S.A.C (7199964) / Centro Médico

<p>conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores c) Contar con examen de conocimientos para obtener licencia de conducir, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. d) Contar con examen de habilidades en la conducción para la categoría, aprobado y registrado en el Sistema Nacional de Conductores. e) Pago por derecho de trámite, indicando en la solicitud el día de pago y número de constancia de pago.</p>		<p>Epsimedic S.A.C. (4211138) /SaludVial S.A.C. (7141189); del cual se determinó un costo promedio de S/100.00 soles y toma un total de tiempo de 60 min para el desarrollo del examen. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores. c)Requisito es exclusivo para el PA. Se ha revisado el tarifario de la página web del Touring y Automóvil Club del Perú (<a href="http://www.touring.pe/">http://www.touring.pe/</a>) el costo del examen de conocimientos en la conducción es 20 soles y el tiempo que se toma en total es de 120 min. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores. d)El requisito es exclusivo para el PA. El costo del examen de habilidades en la conducción es 36 soles, de acuerdo al tarifario del Touring y Automóvil Club del Perú (<a href="http://www.touring.pe/">http://www.touring.pe/</a>) y el tiempo que se toma en total es de 180 min. La verificación del mismo se realiza a través del Sistema Nacional de Conductores. e) La información correspondiente al pago, se consigna en la solicitud del PA, por lo que no genera carga administrativa adicional. Los minutos indicados corresponden al tiempo que incurre el administrado en realizar el pago por derecho de trámite. Tiempo promedio brindado por Celeste Estremadoyro, Subgerente de Gestión de la Calidad del Banco de la Nación. Teléfono: (01)5192000 anexo 96381 Costo total: S/. 156 Tiempo total estimado: 380 minutos</p>
--	--	---

##### 5.5 Carga administrativa del PA, después del ACR

Costo unitario del PA	186.4	
Cantidad de administrados que solicitaron el PA en el año	96820	
Frecuencia	1	
TOTAL, DE CARGAS ADMINISTRATIVAS DEL PA	S/ 18,047,248.00	