



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES Y APRUEBA LA TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES PARA LAS ENTIDADES ENCARGADAS DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULARES ESPECIALES

I. ANÁLISIS DE LA LEGALIDAD Y CONSTITUCIONALIDAD DEL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO

El artículo 1 de la Constitución Política del Perú establece que *“La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”*.

En relación a ello, el Tribunal Constitucional ha señalado que *“la dignidad del ser humano no sólo representa el valor supremo que justifica la existencia del Estado y de los objetivos que este cumple, sino que se constituye como el fundamento esencial de todos los derechos que, con la calidad de fundamentales, habilita el ordenamiento”*¹.

De conformidad con ello, es deber del Estado adoptar las acciones necesarias para la defensa y promoción de los derechos fundamentales de la persona en los diversos ámbitos en los que se desenvuelve, lo que incluye al servicio transporte y al tránsito terrestre, toda vez que, de no adoptarse las medidas de seguridad necesarias, se puede terminar por afectar la integridad y la vida de las personas.

En ese sentido, es indispensable que el Estado apruebe las normas necesarias que garanticen la seguridad vial y un servicio de transporte eficiente con estándares de calidad y, sobre todo, seguro. En atención a ello, mediante la Ley N° 27181 promulgada el 7 de octubre de 1999, se dictó la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, LGTT), la cual establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre, que rige en todo el territorio de la República; y tiene como objeto, según lo dispuesto en el artículo 3 de la LGTT, orientar la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Asimismo, la LGTT indica en su artículo 11, que la competencia normativa en materia de transporte y tránsito terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por

¹

EXP. N.O 2273-2005-PHC/TC. fj5



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

En esa línea, la LGTT establece en su artículo 16, literal a) que el MTC es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con facultad para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito. En el mismo sentido, el literal b) del citado artículo 16 de la LGTT establece la competencia expresa y exclusiva del MTC para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

En ese mismo orden de ideas, resulta pertinente indicar que el numeral 24.7 del artículo 24 de la LGTT establece que los prestadores de servicios complementarios son responsables del incumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que regulan la actividad para la cual son autorizados por la autoridad competente.

Ahora bien, mediante la Ley N° 29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, sistema encargado de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normatividad nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables.

Asimismo, el artículo 6 de la Ley en mención, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el reglamento correspondiente, establece las infracciones y sanciones por el incumplimiento de la presente Ley. Las sanciones son de multa, suspensión o cancelación de la autorización e inhabilitación temporal o definitiva del Centro de Inspección Técnica Vehicular (CITV).

De conformidad con ello, el MTC emitió el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, en adelante el RITV, que regula, entre otros aspectos, el procedimiento, requisitos y condiciones de operación que deben cumplir las personas naturales o jurídicas para ser autorizadas como Centros de Inspección Técnica Vehicular- CITV.

Mediante Decreto Supremo que modifica, entre otras disposiciones, el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por el Decreto Supremo N° 020-2019-MTC, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 28 de junio de 2019, se incorpora el Título V "Entidades Encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares Especiales", las cuales están comprendidas por las Entidades Certificadoras para emitir Certificados

de Conformidad de Vehículos, los Centros de Revisión Periódica de Cilindros y las Entidades de Vehículos de Colección.

Ahora bien, en el Capítulo Único del Decreto Supremo antes indicado, se señala que las inspecciones Técnicas vehiculares se rigen por lo dispuesto en las normas técnicas contenidas en las Resoluciones Directorales N°1573-2002-MTC-15, 2268-2010-MTC-15 y 1083-2010-MTC-15, su tramitación se encuentra a cargo de entidades prestadoras de servicios complementarios autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de conformidad con los procedimientos administrativos establecidos en el presente Título. Siendo pertinente mencionar los siguientes dispositivos normativos:

- Resolución Directoral N° 1573-2002-MTC-15, Aprueban Directiva “Emisión de Certificados de Conformidad: autorización, procedimientos y requisitos técnicos”.
- Resolución Directoral N°2268-2010-MTC-15, Aprueban Directiva “Régimen de Autorización y Funcionamiento de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros”.
- Resolución Directoral N°1083-2010-MTC/15, Aprueban Directiva “Régimen de Autorización y Funcionamiento de las Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección”.

Las normas citadas tienen por finalidad garantizar el correcto funcionamiento de las Entidades Certificadoras para emitir Certificados de Conformidad de Vehículos, los Centros de Revisión Periódica de Cilindros y las Entidades de Vehículos de Colección a fin de que los vehículos que transitan por el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, esto es, el sistema de vías públicas de transporte terrestre vehicular, cumplan con las condiciones técnicas de seguridad.

Ahora bien, el presente Decreto Supremo propone modificar las directivas aprobadas por las Resoluciones Directorales N°1573-2002-MTC-15, N°2268-2010-MTC-15 y 1083-2010-MTC-15 e incorpora diversas disposiciones a las mismas, con la finalidad de adecuarlas a las necesidades actuales del sector e incorporar un régimen de infracciones y sanciones.

En sentido, siendo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente rector en materia de transporte y tránsito terrestre con competencia para aprobar los Reglamentos Nacionales, así como las normas adicionales para garantizar el desarrollo y ordenamiento de dichas actividades; la aprobación del presente Decreto Supremo, es conforme con las competencias atribuidas al MTC y conforme a lo dispuesto en la Constitución Política y la LGTT.

II. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA PROPUESTA

2.1 Descripción de la problemática

Como se señaló anteriormente el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares está encargado de certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento de las condiciones y requisitos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables.

Asimismo, el artículo 2° de la Ley N°29237, Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, señala que su ámbito de aplicación comprende el territorio de la República y alcanza a todos los vehículos automotores que circulan por las vías públicas terrestres.

De conformidad con ello, el numeral 1.1 del artículo 1 del Decreto Supremo N°025-2008-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, dispone que la finalidad del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares constituye certificar el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos que circulan por la vías públicas terrestres a nivel nacional; así como verificar que éstos cumplan las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el propósito de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre y las condiciones ambientales saludables.

Adicionalmente, el numeral 4.1 del artículo 4 del Decreto Supremo en mención señala que los Centros de Inspección Técnica Vehicular-CITV son personas naturales o jurídicas autorizadas por la Dirección General de Transporte Terrestre –DGTT, para realizar las Inspecciones Técnicas Vehiculares.

Es de mencionar que actualmente corresponde a la Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transporte evaluar y otorgar las autorizaciones a las entidades que prestan servicios complementarios² relacionados, en el marco de la normativa vigente. Ello en virtud a lo establecido en el literal b) del artículo 131 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 959-2020-MTC/01.

² El literal d) del artículo 2 de la Ley General de Transporte Terrestre, Ley N°27181, señala: Servicio complementario: Actividad que coadyuva a la realización de las actividades económicas relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, relacionada al Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y al Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, entre otros previstos o que se creen por ley.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

De la misma forma, el numeral 4.5 del artículo 4 del Decreto Supremo N°025-2008-MTC señala que la Inspección Técnica Vehicular es el procedimiento a cargo de los CITV, a través del cual se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos y el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables. Las Inspecciones Técnicas Vehiculares serán realizadas de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento señalado, el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares y las disposiciones complementarias que se emitan al respecto.

No obstante, mediante el Decreto Supremo que modifica, entre otras disposiciones al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, Decreto Supremo N°020-2019-MTC se incorpora el Título V “Entidades Encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares Especiales”, las cuales comprenden las modalidades de inspecciones técnicas vehiculares especiales, que se encuentran reguladas en las Resoluciones Directorales N° 1573-2002-MTC-15, N° 2268-2010-MTC-15 y N° 1083-2010-MTC-15.

En esa línea, mediante Resolución Directoral N°1573-2002-MTC-15, se aprueba la Directiva N°002-2002-MTC/15 “Emisión de Certificados de Conformidad: autorización, procedimientos y requisitos técnicos”; en la cual se regula lo siguiente:

- El procedimiento y requisitos que deben reunir las personas jurídicas con la finalidad de ser autorizadas para la emisión de los Certificados de Conformidad de Modificación, Montaje y Fabricación.
- El procedimiento a través del cual las personas jurídicas autorizadas para emitir el Certificado de Conformidad de Modificación, Montaje y Fabricación, efectuará la inspección técnica del vehículo y, de ser el caso, emitirán dichos certificados.
- El Régimen de Caducidad de la autorización de las Entidades Certificadoras.

Asimismo, mediante Resolución Directoral N°2268-2010-MTC-15, se aprueba la Directiva N°004-2010-MTC/15, “Régimen de Autorización y Funcionamiento de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros”; en la cual se regula lo siguiente:

- Establecer el procedimiento de autorización y los requisitos que deben reunir las personas jurídicas que pretendan operar como Centros de Revisión Periódica de Cilindros, encargadas de realizar la inspección física de los cilindros de los vehículos a combustión a GNV, bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido/GNV), con el propósito de asegurar que éstos cumplan con las exigencias técnicas establecidas en la NTP 111.017 “Gas Natural Seco. Revisión



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Periódica para Cilindro Tipo I para Gases Natural Vehicular (GNV)” y demás normas conexas y complementarias.

-Cautelar que los Centros de Revisión Periódica de Cilindros que sean autorizados, posean la competencia técnica, las instalaciones, equipos y la experiencia mínima acreditada en inspecciones y/ certificaciones de calidad.

-Establecer el procedimiento y demás condiciones de operación a través de los cuales los Centros de Revisión Periódica de Cilindros autorizados efectúan la inspección física de los cilindros de los vehículos a combustión de GNV, bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido /GNV) en condiciones de seguridad y calidad.

-Garantizar que los cilindros de los vehículos a combustión de GNV, bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido /GNV), cumplan con los requisitos mínimos de calidad que establecen las normas técnicas peruanas, orientadas a la protección y seguridad de las personas, usuarios de transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

-Establecer el régimen de caducidad de las autorizaciones otorgadas a favor de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros a fin de que éstas ajusten su actuación a lo establecido en la presente Directiva.

Es preciso mencionar que la calibración semestral de los equipos de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros está a cargo de los organismos de evaluación de la conformidad (OEC) acreditados por el Instituto Nacional de Calidad-INACAL. Los tipos de OEC y las respectivas Normas Técnicas que deben cumplir, entre otros, el Laboratorio de Calibración (Norma Técnica Peruana-ISO/IEC 17025, o la que haga sus veces respectivamente).

Finalmente, a través de la Resolución Directoral N°1083-2010-MTC-15, aprueban la Directiva N°002-2010-MTC/15 “Régimen de Autorización y Funcionamiento de las Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección”; en la cual se regula lo siguiente:

-Establecer el procedimiento y requisitos que deben cumplir las personas jurídicas para ser autorizadas como “Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección”.

-Establecer el procedimiento y demás condiciones de operación, a través de las cuales las Entidades Certificadoras de Colección autorizadas, efectúan la inspección física y documentaria de los vehículos de más de 35 años de antigüedad y, de ser el caso, emiten el “Certificado de Vehículo de Colección”.

-Establecer el procedimiento y demás condiciones de operación, a través de las cuales las Entidades Certificadoras de Vehículos de



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Colección autorizadas, efectúan la inspección técnica especial de una unidad que cuenta con Certificado de Vehículos de Colección ,y de ser el caso, emiten el Certificado de Inspección Técnica Especial para Vehículos de Colección”.

El problema que se presenta en las referidas normas (la Resolución Directoral N°1573-2002-MTC-15, N°2268-2010-MTC-15 y N°1083-2010-MTC-15) es que las mismas no cuentan con un régimen de infracciones y sanciones, siendo que el único mecanismo que reconoce para garantizar el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia, es a través del procedimiento de caducidad.

Ahora bien, respecto del “procedimiento de caducidad”, cabe señalar que si bien las normas citadas dispones que rigen por las disposiciones de la Ley N°27444, Ley de Procedimiento Administrativo General sobre el procedimiento sancionador; ello no le otorga una naturaleza sancionadora. En relación a ello, es de mencionar que mediante Informe N°1221-2019-MTC/08 de fecha 24 de mayo de 2019, la Oficina General de Asesoría Jurídica, atendió el requerimiento de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes concluyendo y recomendando lo siguiente:

- La caducidad es un modo de extinción del acto administrativo en razón del incumplimiento del interesado de las obligaciones que aquél le impone. La posibilidad de declarar la caducidad es una competencia otorgada por ley a la administración pública, para extinguir unilateralmente un acto administrativo.
- La caducidad no tiene una naturaleza sancionadora por cuanto no está vinculada a la pérdida o extinción de un derecho otorgado a un administrado por el incumplimiento, de los requisitos o condiciones que sirvieron de sustento para su otorgamiento.
- La declaración de la caducidad debe encontrarse premunida de todas las garantías a favor del administrado, de acuerdo con el principio del debido procedimiento, establecido en el Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N°004-2019-JUS.
- El procedimiento de declaración de caducidad de acuerdo con las diversas Directivas emitidas por la entonces Dirección General de Transporte Terrestre para regular a las Entidades Complementarias, debe sujetarse a las características y garantías equivalentes al procedimiento establecido en los artículos del 234 al 237 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, concordante con su Texto Único Ordenado.
- La revocación contenida en Texto Único Ordenado de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N°004-2019-JUS y la caducidad establecida en las diversas Directivas que regulan las Entidades Complementarias, tienen los mismos efectos al orientarse a extinguir un acto administrativo por incumplimiento de los requisitos o condiciones legales que sirvieron de sustento para su otorgamiento.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

- Las Directivas que regulan a las Entidades Complementarias surten todos sus efectos jurídicos, resultando aplicable, para el procedimiento de caducidad, en virtud de principio de especialidad, correspondiendo a la autoridad que resulte competente emitir el acto administrativo respectivo.

En ese sentido, si bien las Directivas antes mencionadas establecen las causales para declarar la caducidad de la autorización, el MTC considera necesario establecer las obligaciones, tabla de infracciones y sanciones aplicables a los agentes que participan en el mercado de las Certificaciones de Conformidad de Modificación, Montaje y Fabricación, así como las Certificaciones de Conformidad del Cilindro y las Certificaciones de Vehículo de Colección, con el propósito de asegurar que cumplan con los requisitos técnicos, condiciones de seguridad y calidad de sus servicios autorizados respectivamente, así como dotar a la autoridad a cargo de la labor de fiscalización y sanción de las herramientas sancionadoras para evitar y corregir conductas que pudieran afectar la prestación de las inspecciones técnicas especiales.

Al respecto, cabe señalar que, conforme a lo previsto Ley 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías -SUTRAN³ y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 033-2009-MTC corresponde a dicha Superintendencia, supervisar, fiscalizar y sancionar a los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos y privados relacionados al sector; los cuales comprenden, entre otros a los **centros de inspección técnica vehicular** (...).

En ese contexto, habiéndose reconocido a las Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad de Vehículos, Centros de Revisión Periódica de Cilindros y Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección, como Entidades encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares Especiales, y estando bajo el marco legal de la Ley 29237, Ley de Inspecciones Técnicas Vehiculares, y del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, es necesario generar la Tabla de infracciones y Sanciones que le sirvan como herramienta al órgano competente de la fiscalización y sanción para reprimir toda aquella conducta que contravenga la finalidad de dichas entidades.

³

Ley 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías -SUTRAN

Artículo 2.- Ámbito de competencia

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar de acuerdo con sus competencias los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional, así como aquellos servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector.

Asimismo, es competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

De otro lado, advertimos que los principales problemas del marco legal actual de las Entidades encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares Especiales, son los siguientes:

- La carencia de regulación sobre las obligaciones, infracciones y sanciones para las Entidades encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares Especiales, que limita la labor de fiscalización y sanción de la SUTRAN.
- Ausencia de una plataforma informática que permita registrar la información en línea y tiempo real respecto al procedimiento y emisión de las Certificaciones de Conformidad de Modificación, Montaje y Fabricación, así como las Certificaciones de Conformidad del Cilindro y las Certificaciones de Vehículos de Colección.

En este contexto, resulta importante que no se sacrifique la calidad y los estándares que corresponden a la labor que es encomendada por el Estado a los CITV (y demás agentes certificadores), quienes ante la escasa supervisión de SUTRAN (por los altos costos operativos de la labor de supervisión y por ineficacia de las labores a realizar), genera que los CITV devengan en simples e indiscriminados “vendedores de certificados de inspección vehicular”.

A la luz de lo anterior y a efectos de asegurar una intervención regulatoria adecuada y efectiva en la solución de las fallas de mercado, el MTC viene trabajando en un nuevo marco regulatorio que ataque no sólo los puntos antes descritos, sino toda la compleja problemática que afecta a la prestación de servicios.

No obstante ello, es necesario dictar medidas inmediatas en materia de fiscalización, pues la finalidad de las inspecciones no es otra que la protección de la seguridad y la vida de los usuarios vehiculares, así como, la reducción de las emisiones contaminantes, lo que es materia de la propuesta normativa que se sustenta en la presente Exposición de Motivos. De tal forma, se incorporan los artículos 78A, 79A, 80A, cuyo contenido está referido a las obligaciones de las Entidades Certificadoras para emitir Certificados de Conformidad, Centros de Revisión Periódica de Cilindros y Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección, así como los Anexos I, II, y III, correspondiente a la Tabla de Infracciones y Sanciones para dichas entidades.

De otro lado, en el Proyecto de Decreto Supremo se propone la Cuarta Disposición Complementaria Transitoria que señala:

“CUARTA.- *Las Entidades para la Emisión de Certificados de Conformidad autorizadas en el marco de lo dispuesto en la Directiva N°002-2002-MTC/15, aprobada por Resolución Directoral N° 1573-2002-MTC-15, deben adecuarse, como Entidad Certificadora para emitir Certificados de Conformidad, hasta el 31 de diciembre de 2020, para lo cual presentan su solicitud de adecuación ante la Dirección de*



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, según lo dispuesto en el numeral 78.2 del artículo 78 del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado mediante Decreto Supremo N°025-2008-MTC y sus modificatorias. La Dirección de Circulación Vial de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes emite la Resolución Directoral aprobando la solicitud de adecuación.

Transcurrido el plazo señalado en el párrafo anterior, sin que la Entidad Certificadora realice la adecuación correspondiente, se procederá a iniciar el procedimiento de revocación de la autorización conforme lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimientos Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS”.

Al respecto, debemos indicar que el sustento de esta Cuarta Disposición Complementaria Transitoria, esta referida a que mediante la Directiva N°002-2002-MTC/15 “Emisión de Certificados de Conformidad: autorización, procedimientos y requisitos técnicos” aprobada por Resolución Directoral N° 1573-2002-MTC/1, se reguló el procedimiento y requisitos que deben reunir las personas jurídicas con la finalidad de ser autorizadas para la emisión de los Certificados de Conformidad de Modificación, Montaje y Fabricación.

No obstante, a través del artículo 9 del Decreto Supremo N° 020-2019-MTC, 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 de Transporte, el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y el Reglamento Nacional de Ferrocarriles, y dicta otras disposiciones, se incorpora el Título V al Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC.

En dicho título se incorpora el numeral 78.2 del artículo 78 que regula los nuevos requisitos para la autorización de las Entidades Certificadoras para emitir Certificados de Conformidad de Vehículos por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estos certificados de conformidad son documentos con carácter de declaración jurada, de alcance nacional, emitidos por una Entidad Certificadora, en el marco de las disposiciones del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, a través de los cuales se acredita que las modificaciones, montaje o fabricación efectuados a los vehículos no afectan negativamente la seguridad del mismo, el tránsito terrestre, el medio ambiente o incumplen con las condiciones y exigencias técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos, normas conexas, complementarias y, de ser el caso las exigencias técnicas establecidas por el fabricante del vehículo automotor nuevo.

Sin embargo, el Decreto Supremo N° 020-2019-MTC que modificó el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, no estableció



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

un plazo para que las Entidades Certificadoras autorizadas al amparo de la Directiva N°002-2002-MTC/15, puedan adecuarse a las nuevas disposiciones del referido reglamento, por lo que, al tratarse de una nueva regulación el MTC no puede desconocer de plano los títulos habilitantes emitidos con anterioridad a la vigencia del referido Decreto Supremo tal como lo ha señalado el INDECOPI en diferentes resoluciones, ya que una revocación de plano podría constituir una barrera burocrática⁴.

En ese sentido, consideramos pertinente señalar que la autoridad puede dictar nuevas normas, puesto que se debe adaptar constantemente al interés público, de modo que, en cualquier momento, puede limitar, restringir o prohibir actividades que hasta ese entonces eran legales, o a la inversa. Por ejemplo, al realizar una modificación al régimen urbanístico de una zona, o aplicar medidas de racionalización a rutas de transporte de servicio público, o establecer nuevos requisitos que implican la instalación de obras de infraestructura⁵.

Por tanto, según la intensidad del interés público comprometido en el cambio normativo, corresponde a la autoridad contemplar diversos escenarios posibles sobre los efectos de los actos anteriores que superviven y que sean incompatibles con el nuevo estado de cosas que desea crear. En esta línea, no necesariamente se llega a la revocación como única posibilidad, ya que se pueden buscar alternativas menos aflictivas. Por ejemplo, se puede contemplar entre las regulaciones transitorias convenientes: (i) mantener la vigencia de los efectos de los actos anteriores hasta su extinción natural por medio del vencimiento de su plazo o el cumplimiento de su objeto; (ii) mantener la intangibilidad de los efectos de los actos anteriores solo por algún tiempo más o, de modo definitivo, si son efectos consolidados; (iii) puede disponerse la adaptación de los efectos vigentes al nuevo estado de cosas, de ser ello posible jurídicamente; y (iv) en casos extremos, puede disponerse la revocación de los efectos supérstites de esos actos anteriores mediante el procedimiento y las condiciones regulados en la Ley N° 27444⁶. Por ello, el legislador tiene la facultad de establecer, en el más breve término, un plazo razonable que regule la adecuación que impone la nueva normativa⁷.

Es así que la adecuación implica una facultad de la administración que permite que el administrado, en un plazo razonable, se adapte a las nuevas condiciones que establece la nueva normativa, lo cual constituye una medida menos aflictiva para el administrado. En esa línea, el proyecto de Decreto Supremo establece un plazo de adecuación de las Entidades para la Emisión de Certificados de Conformidad autorizadas en el marco de lo dispuesto en la Directiva N°002-2002-MTC/15, aprobada por Resolución Directoral N° 1573-2002-MTC-15, como Entidad Certificadora para emitir

⁴ Entre otras, Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas RESOLUCIÓN 0119-2018/SEL-INDECOPI EXPEDIENTE 004-2017/CEB-INDECOPI-JUN.

⁵ Juan Carlos Morón Urbina, La revocación de actos administrativos, interés público y seguridad jurídica, Revista de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú, N° 67, 2011, Lima, p. 446.

⁶ Ibidem.

⁷ STC EXP. N.° 009-2001-AI/TC



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Certificados de Conformidad reguladas en el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, hasta el 31 de diciembre de 2020

Como se puede advertir, la Cuarta Disposición Complementaria Final del proyecto normativo la adecuación la inicia la Entidad para la Emisión de Certificados de Conformidad autorizadas en el marco de lo dispuesto en la Directiva N°002-2002-MTC/15 que desee acogerse a la misma, y en ejercicio de su derecho de petición, y será la Dirección de Circulación Vial la unidad de organización del MTC que evalúa los documentos que acreditan que la Entidad Certificadora se ha adecuando a lo previsto en el Reglamento Nacional de Inspección Técnica Vehicular, para lo cual emitirá la resolución que así lo señale, la misma que también contendrá los datos de la Entidad Certificadora y el plazo de vigencia a la que estará sometida su autorización (5 años), con ello la Entidad Certificadora seguirá operando bajo las reglas previstas en el referido Reglamento.

La revocación de la autorización de la Entidad para la Emisión de Certificados de Conformidad se dará en el supuesto de que vencido el plazo otorgado (31 de diciembre de 2020) dicha entidad no se adecue a lo que impone actualmente el Reglamento Nacional de Inspección Técnica Vehicular. Ello, debido a que la revocación no tendrá carácter sancionador si la misma se prevé como la medida necesaria por no haberse cumplido con las condiciones establecidas en el ordenamiento para ejercer la actividad y, por ende, se entiende que el administrado ya no puede realizar la actividad autorizada sin peligro para el interés público o porque ya no se dan los requisitos para realizar la actividad⁸.

Asimismo, en relación a la obligación contemplada en el literal o) del artículo 79-A "Obligaciones para los Centros de Revisión Periódica de Cilindros", en cual se señala: Mantener actualizada la página web del Centro de Revisión Periódica de Cilindros referente a su ubicación, tarifas, personal técnico, horario de atención, entre otra información relevante para los usuarios que establezca el MTC a través de Resolución Directoral, se debe mencionar que ésta ha sido recogida en parte del subnumeral 5.7.22 del numeral 5.7 de la Directiva N°004-2010-MTC/15 "Régimen de Autorización y Funcionamiento de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros", aprobada mediante Resolución Directoral N°2268-2010-MTC-15, y modificada conforme a la información que es gestionada en la actualidad por dicha Entidad.

Sin embargo, cabe señalar que la obligación señalada en el párrafo que antecede no ha sido contemplada para las Entidades Encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares referidas a las Entidades Certificadoras para Emitir Certificados de Conformidad de Vehículos y para las Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección, puesto que la naturaleza de ambas Entidades están referidas a la inspección del vehículo completo. Mientras que los Centros de Revisión Periódica de Cilindros inspeccionan un componente que es parte del sistema de combustión a GNV, por lo tanto, no

⁸ Juan Carlos Morón Urbina, Op. Cit.

se trata de un vehículo completo. Además, de que el mismo en la actualidad viene siendo controlado por el Sistema de Control de Carga.

De otro lado, es pertinente señalar que la presente propuesta también aborda aspectos relacionados al registro en línea y tiempo real de los resultados y antecedentes de la inspección técnica vehicular especial que deben cumplir las Entidades Encargadas de Inspección Técnica Vehicular.

De acuerdo a la opinión⁹ emitida por la Dirección General de la Oficina de Tecnología de la Información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto al proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y aprueba la Tabla de Infracciones y Sanciones para las Entidades Encargadas de Inspecciones Técnicas Vehiculares, se advierte lo siguiente:

- ✓ Mediante el SINARETT se puede habilitar las nuevas infracciones de sanciones de los anexos detallados en el proyecto de Decreto Supremo.
- ✓ El inciso d) del artículo 79-A.- Obligaciones de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros, se menciona entre otros el registro de los datos de los cilindros inspeccionados en el sistema de control de carga de GNV. Sobre este inciso, a la fecha el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene disponible el Sistema SINARETT, el cual solo realiza el registro de la autorización de entidades complementarias, no contemplando información indicada para el registro de información en el Sistema de Control de Carga de GNV.
- ✓ La primera disposición complementaria transitoria, dispone que, “En tanto el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente un sistema informático de gestión con la finalidad de registrar en línea los resultados y antecedentes del procedimiento de inspección técnica vehicular especial, a efectos de asegurar la integridad y trazabilidad de la información, los Centros de Inspección Técnica Vehicular Especiales deben contar con una base de datos que asegure el registro de la información sobre los procedimientos de inspección a su cargo, así como la conservación del expediente técnico administrativo en formato digital”. A efectos de implementar el sistema informático señalado, se debe realizar en el marco de lo señalado en la Directiva N° 004-2018-MTC y los lineamientos señalados en los Memorándums Múltiples N° 170-2019-MTC/09 y N° 001-2020-MTC/23.

En consideración a ello, concluyen que es viable su implementación y sugieren dar conformidad al Proyecto de Decreto Supremo en mención.

2.2 Descripción de la propuesta

⁹ Según lo señalado en el Informe N°100-2020-MTC/23.01, de fecha 29 de abril de 2020.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

El objetivo de esta propuesta es la de precisar las obligaciones para la prestación del servicio complementario que brindan las Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad, Centros de Revisión Periódica de Cilindro de GNV y Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección, siendo que al generar obligaciones precisas se puede aplicar el procedimiento de fiscalización de manera correcta y en caso de incumplimiento por infracción imputar sanciones administrativas predecibles y de rápida ejecución. Asimismo, se establecen mejoras normativas en el sistema de inspecciones técnicas vehiculares, siendo que se modifica la tabla de infracciones y se incorpora una conducta a fin de evitar comportamientos estratégicos.

Esta propuesta es compatible con lo dispuesto por el Decreto de Urgencia N° 019-2020, Decreto de Urgencia para Garantizar la Seguridad Vial, el cual establece los diversos cambios en el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares, dirigidos a reforzar su regulación:

- Cambio en el sistema de acceso al mercado, siendo que la denominación los nuevos títulos habilitantes de los centros de inspección técnica vehicular es el de habilitaciones, en lugar de autorizaciones, lo que posibilita la concesión regulada en determinadas áreas geográficas.
- Paralelamente, se dispone la realización de una evaluación técnica, económica y financiera sobre la oferta y demanda de los servicios complementarios en el país, que permita determinar el número de servicios complementarios requeridos de acuerdo a la demanda existente.
- Asimismo, se introduce como requisito técnico que los Centros de Inspección Técnica Vehicular se acrediten como organismo de inspección por el Instituto Nacional de Calidad.

A consecuencia de la aprobación del presente Decreto Supremo, se precisarán las obligaciones que ya tenían las Entidades antes mencionadas, de manera que se incorpora una tabla de sanciones.

La tabla de sanciones incorporada habilitará el proceso de fiscalización, siendo que tipifica a las infracciones en tres niveles, sanciones muy graves, sanciones graves y sanciones leves, las que conlleva a sanciones de cancelación y de suspensión de la autorización, así como sanciones pecuniarias de acuerdo al caso. La fiscalización estará a cargo del organismo público ejecutor – SUTRAN que también tendrá la potestad de sancionar en las Entidades antes mencionadas.

Asimismo, se realizan ajustes a la tabla de sanciones e infracciones vigente, aplicable a los Centros de Inspección Técnica Vehicular.

2.3 Identificación de los Actores Involucrados

Se definen los principales actores involucrados, agrupados en categorías. Si bien los costos y beneficios no son idénticos al interior de cada categoría, es posible realizar una aproximación analítica.

Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad

- Entidades Certificadoras que emiten Certificados de:
 - Certificado de Conformidad de Modificación: Documento que acredita que las modificaciones efectuadas al vehículo, no afectan negativamente a la seguridad del mismo, del tránsito terrestre, el medio ambiente o incumplen con las condiciones técnicas establecidas en la normativa vigente en la materia.
 - Certificado de Conformidad de Montaje: Documento que acredita que el montaje de la carrocería efectuado al vehículo cumple con las condiciones técnicas exigidas por el fabricante del vehículo automotor nuevo y no afecta negativamente la seguridad del mismo, del tránsito terrestre, el medio ambiente o incumple con las condiciones técnicas establecidas en la normativa vigente en la materia.
 - Certificado de Conformidad de Fabricación: Documento acreditan que el remolque y/o semirremolque de fabricación nacional reúne las exigencias técnicas establecidas en el Reglamento y no afecta negativamente la seguridad del mismo, el tránsito terrestre o el medio ambiente.

Centros de Revisión Periódica de Cilindros

- Persona jurídica autorizada a nivel nacional por la Dirección de Circulación Vial perteneciente a la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, para realizar la inspección física de los cilindros de los vehículos a combustión de GNV, bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido/GNV), con el propósito de asegurar que éstos cumplan con las exigencias técnicas establecidas en la NTP 111.017 “Gas Natural Seco. Revisión Periódica para Cilindro Tipo I para Gas Natural Vehicular (GNV)” y demás normas conexas y complementarias.

Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección

- La Entidad Certificadora de Vehículos de Colección está orientada a la revisión del sistema de dirección, suspensión, frenos y luces, teniendo en consideración las características propias del vehículo de colección. Es preciso considerar que los vehículos de colección se encuentran exonerados de someterse a las inspecciones técnicas vehiculares; sin embargo, aquellos vehículos que requieran circular por las vías públicas terrestres, deben ser cometidos a una inspección técnica cada año.

Centros de Inspección Técnica Vehicular

- Empresas que conforman parte del Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, los cuales tienen como encargo realizar la inspección de las condiciones operativas de los vehículos particulares, y

adicionalmente la inspección de las condiciones documentarias de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de personas y de mercancías, en sus diferentes modalidades.

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías-SUTRAN

Mediante el artículo 2° de la Ley N°26380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías se establece que la SUTRAN, adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías, así como servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector.

Asimismo, de acuerdo a lo contemplado en el literal c) del artículo 4 de la Ley en mención, se dispone que es función de la SUTRAN “supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de autorizaciones, concesionarios y prestadores de servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. De igual forma ejercer la potestad administrativa sancionadora respecto al tema señalado.

Usuarios que realicen modificación, montaje y fabricación en sus vehículos, así como usuarios que efectúan la inspección física de los cilindros de los vehículos a combustión de GNV o certificaciones de vehículos de colección

- Personas naturales o jurídicas que empleen los servicios de certificación de la modificación vehicular con fines de prestación del servicio de transporte de carga o de personas (p. ej. alargamientos de remolques usados en el transporte de carga); así como servicios de certificación del montaje vehicular (p. ej. construcción de carrocerías sobre chasis de buses convencionales); así como la certificación de fabricación.
- Personas naturales o jurídicas que posean vehículos convertidos a los esquemas de combustión de tipo GNV (p.ej. empresa de taxi remisè o taxista particular).
- Usuarios de vehículos de colección (p. e. Sunbeam Alpine – fab.1960) que requieran circular por las vías del sistema nacional vial.

Usuarios de los CITV en general

- Personas naturales o jurídicas que utilizan el Sistema de Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares para cumplir con la normativa vigente y asegurar que sus vehículos circulen en óptimas condiciones operativas,

así como cumpliendo con los requisitos exigidos por Ley para la prestación del servicio de transporte, ya sea de personas como de mercancías.

III. COSTO BENEFICIO

1. Determinar el contexto de la iniciativa

En la actualidad, existen diversas entidades complementarias componentes del sistema de inspecciones técnicas vehiculares cuya fiscalización requiere un refuerzo normativo. Es por ello que las Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad, los Centros de Revisión Periódica de Cilindros de GNV y las Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección solamente vienen siendo sancionados a través del mecanismo de caducidad, siendo este insuficiente para asegurar la fiscalización efectiva de estas empresas.

Es importante señalar que el número de certificaciones promedio de las tres empresas autorizadas como Centros de Revisión Periódica de Cilindros (CRPC) durante el 2019 fue de 3,315 certificaciones mensuales. Por otra parte, si bien no se cuentan con estadísticas directas respecto del número de certificaciones realizadas por las 25 Entidades Certificadoras de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje (ECMM) al no ser éstas parte de un sistema interconectado con el MTC, resulta razonable suponer que se producen un mínimo de 2,000 certificaciones mensuales. Se reporta que el precio promedio por la certificación CRPC es de 270 soles y que el precio promedio de la certificación de ECMM es de 100 soles.

En el caso de los vehículos convertidos a GNV, estos deben de contar con estándares de seguridad en su conversión de fuente de combustión para evitar desperfectos que pueden tener consecuencias fatales en un accidente. Este sector es importante, ya que al 2018, alrededor de 5.6% del parque automotor de vehículos mayores (158 mil vehículos) y 2.5% del parque automotor de vehículos menores (88 mil vehículos) funcionan a GNV. En este contexto resulta importante asegurar el correcto control periódico de los cilindros de carga de GNV, en vista de las elevadas presiones de almacenamiento del combustible.

Las Entidades Certificadoras de Conformidad de Modificación, Fabricación y Montaje, cumplen el papel de asegurar que los ensamblajes y modificaciones, usualmente realizadas sobre los vehículos que prestan servicio público de transporte (buses y camiones) cumplan con unos estándares mínimos de seguridad. Se estima que se emiten al año por lo menos 24 mil certificados. Por último, las Entidades Certificadoras de los Vehículos de Colección aseguran que el funcionamiento técnico de estos vehículos con elevada antigüedad se realice en adecuadas condiciones de seguridad.

Asimismo, respecto de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, se ha determinado por diversa casuística de comportamientos estratégicos dirigidos a evitar la comprobación por parte de SUTRAN de conductas infractoras, e incluso de casos en los que se realizaba la emisión de certificados de inspección técnica vehicular en establecimientos sin condiciones mínimas.

3.1 Análisis de los costos y beneficios

Actor relevante	Beneficios (+) o costos (-)
Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad	<ul style="list-style-type: none"> + Contar con obligaciones específicas de funcionamiento ya reglamentadas. + Brindar confianza al usuario que los procedimientos realizados están normados. + Mitigación del error al evaluar a los talleres de modificación, montaje y fabricación. + Eliminación de la competencia desleal generada por certificadoras que no cumplen las condiciones de acceso y permanencia.
Centros de Revisión Periódica de Cilindros de GNV	<ul style="list-style-type: none"> + Contar con obligaciones específicas de funcionamiento ya reglamentadas. + Brindar confianza al usuario que los procedimientos realizados están normados. + Mitigación del error al revisar las condiciones operativas de los cilindros de combustible de los vehículos de GNV. + Eliminación de la competencia desleal generada por centros de revisión periódica de cilindros que no cumplen las condiciones de acceso y permanencia.
Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección	<ul style="list-style-type: none"> + Contar con obligaciones específicas de funcionamiento ya reglamentadas. + Brindar confianza al usuario que los procedimientos realizados están normados. + Mitigación del error al revisar las condiciones operativas de los vehículos de colección. + Eliminación de la competencia desleal generada por certificadoras que no cumplen las condiciones de acceso y permanencia.

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones**

Actor relevante	Beneficios (+) o costos (-)
Centros de inspección técnica vehicular	<ul style="list-style-type: none">+ Mitigación del error al revisar las condiciones operativas de los vehículos que obtienen el Certificado de Inspección Técnica Vehicular+ Eliminación de la competencia desleal generada por Centros de Inspección Técnica Vehicular que no cumplen las condiciones de acceso y permanencia.
Usuarios que realicen modificación, montaje y fabricación en sus vehículos	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor seguridad en los vehículos modificados, aquel sobre los cuales se ha realizado operaciones de montaje y fabricación.+ Reducción de posibles accidentes producidos por un desperfecto en la modificación y montaje del vehículo o en su deficiente fabricación.
Usuarios que posean vehículos con cilindros de GNV	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor seguridad en los vehículos que posean cilindros de GNV al mejorarse la regulación y fiscalización de las entidades que prestan el servicio.+ Reducción de posibles accidentes producidos por un desperfecto en el cilindro GNV del vehículo.
Usuarios con vehículos de colección	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor seguridad en los vehículos de colección que circulan por la vía pública, mejorándose la verificación de sus condiciones técnicas.+ Reducción de posibles accidentes producidos por un vehículo de colección.
Usuarios de los CITV en general	<ul style="list-style-type: none">+ Garantías de un mejor funcionamiento de los Centros de Inspección Técnica Vehicular.
Autoridad competente: SUTRAN	<ul style="list-style-type: none">+ Mayor claridad en la fiscalización.+ Mejoras en la ejecución de las sanciones.- Necesidad de fortalecer capacidades y conocimientos sobre el nuevo reglamento y el contenido de las sanciones.- Cubrir con personal técnico especializado la fiscalización.

3.2 Presentación de resultados

Al precisarse las obligaciones respecto de las conductas infractoras de las condiciones de acceso y permanencia de las entidades objeto de regulación, esto es, las Entidades Certificadoras para emitir los Certificados de Conformidad, los Centros de Revisión Periódica de Cilindros de GNV y las Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección; así como al fortalecerse el marco sancionador de los Centros de Inspección Técnica Vehicular, se fortalece el proceso de fiscalización, lo que permitirá que SUTRAN establezca un plan de fiscalización dirigido a retirar del mercado a aquellas entidades que emiten constancias sin cumplir con los procedimientos establecidos.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

De este modo, al especificarse una tabla de sanciones específica se pretende disuadir a las entidades de la comisión de conductas infractoras, siendo posible que SUTRAN aplique una sanción pecuniaria y/o no pecuniaria de acuerdo al nivel de infracción definido. En el balance, se estima un cambio positivo en la normativa de servicios de transporte, lo que permitirá cumplir con los objetivos establecidos en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

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

Respecto del Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, aprobado por Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, el presente proyecto de Decreto Supremo propone lo siguiente:

- Incorpórese el artículo 78-A, 79-A, 80-A.
- Incorpora los Anexos I “Tabla de Infracciones y Sanciones de las **Entidades Certificadoras para emitir Certificados de Conformidad de Vehículos**”, II “Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros”, y III “Entidades Certificadoras de Vehículos de Colección”.

V. JUSTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES DEL ANEXO: TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LOS CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR E INCORPORACIÓN DE LAS OBLIGACIONES, TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS DE INSPECCIONES TÉCNICAS VEHICULAR ESPECIAL

Multas CITV y CITV especiales

Antecedentes, contexto y problemática de los CITV

El Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares¹⁰ tiene por objetivo garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, y las condiciones ambientales saludables, encargando a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) la realización de las inspecciones técnicas vehiculares, y estableciendo los procedimientos para efectuar la Inspección Técnica Vehicular y emitir los Certificados de Inspección Técnica Vehicular; además de los requisitos y condiciones que deben cumplir las personas naturales y jurídicas para ser autorizadas como CITV. En tal sentido, sólo deberían circular por las vías públicas a nivel nacional aquellos vehículos que hayan aprobado las Inspecciones Técnicas Vehiculares, realizadas periódicamente.

¹⁰ Ley N° 29237 Ley que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares y D.S. N° 025-2008-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.



De acuerdo a Elvik y otros (2009), implementar estándares de seguridad, en particular en los Estados Unidos, ha reducido en 30% el número de muertos por accidentes de tránsito. Por otro lado, la inspección periódica del motor del vehículo, que puede sufrir desperfectos propios de su uso y exposición al medioambiente, los mismos que son imperceptibles para el usuario común, puede contribuir a reducir los accidentes al detectar estos desperfectos y garantizar el mantenimiento del vehículo. Si bien oficialmente en las estadísticas oficiales la proporción de accidentes atribuidos a fallas técnicas es de cerca del 4% en promedio, diversos estudios detallados señalan que la proporción de accidentes atribuidos a fallas técnicas del vehículo alcanzaría el 8.5% en promedio.¹¹

Según explica un documento de la CAF¹², la problemática de las emisiones generadas por el incremento general del parque automotor se ve agravada por la existencia de vehículos en malas condiciones mecánicas, más propensos a causar un accidente. En efecto, se ha determinado que el 50% de las emisiones contaminantes emitidas por el parque automotor está asociado solamente al 10% o 15% del parque automotor circulante. Los programas de inspección obligatoria con verificación de elementos ambientales se aplican en varias partes del mundo.

Por el lado de la seguridad vial, se debe tener en cuenta que los elementos de seguridad de los vehículos (frenos con anti-bloqueo, air-bags, estabilización electrónica, etc.) sufren un desgaste con el tiempo, siendo verificados de manera conjunta con los elementos asociados a las emisiones. En tal sentido, se han implementado programas de inspección y mantenimiento en la región latinoamericana; que abordan de manera integral la verificación vehicular. La implementación de la Inspección Técnica Vehicular trae varios beneficios, según indica el estudio de la CAF. Entre los principales se encuentran:

- Reducción de los accidentes vehiculares en general, que tiene como efecto la reducción de los congestionamientos debidos a la reducción de las interferencias en la vía pública por vehículos accidentados, un menor número de víctimas y heridos, así como la reducción de los costos de seguros vehiculares.
- Reducción de robo, hurto o falsificación de placa y documentación; la identificación anual de los vehículos por ocasión de la inspección dificulta

¹¹ Elvik, Rune; Hoye, Alena; Vaa, Truls; Sorensen, Michael (2009) The Handbook of Road Safety Measures – Second Edition. Emerald Group Publishing Limited. Págs. 733-758.

¹² Álvarez, Olimpo; Pisanelli, Aquiles; Alcantara, Eduardo (2014) Inspección técnica vehicular en América Latina. Serie de cuadernos del Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina y el Caribe N° 1/2014. CAF, Buenos Aires. <http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/793/InspeccionTecnicaVehicular2015-26ago.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

la comercialización de vehículos robados/hurtados, así como la práctica de la “clonación” de vehículos.

- Valorización y seguridad en la comercialización de vehículos usados e inhibición de comercialización de piezas de baja calidad, además de la prolongación de la vida útil de los vehículos por el mejor mantenimiento.
- Mejor control del parque automotor circulante.

El referido estudio de la CAF continúa señalando que la inspección técnica vehicular puede operar de manera privada o desde el gobierno, opción que ha venido siendo desestimada. En el caso privado, es necesaria una adecuada supervisión por parte del gobierno o una tercera parte especializada, sin lo cual el sistema puede fracasar. En el caso de mercados grandes, asegurar que exista una verdadera competencia entre empresas es importante.

Otro aspecto a evaluar es si el programa de inspección vehicular es centralizado, en unas pocas empresas de mediano o gran tamaño para un área geográfica determinada; o descentralizado, con la acreditación de un gran número de talleres mecánicos (aunque estos pueden tener conflicto de interés) o microempresas. El modelo descentralizado puede llevar a una competencia predatoria y ser más costo de fiscalizar; mientras que el modelo centralizado puede alcanzar alta especialización y estandarización, haciendo viables cambios por nuevas metodologías y tecnologías de inspección, generando mayor credibilidad y aceptación en los usuarios.

De acuerdo al mismo documento, la mayoría de los países que han implementado dicho programa lo han hecho siguiendo el esquema europeo, que contempla una prueba de emisiones, la evaluación del nivel de ruido y la revisión de las condiciones físico-mecánicas. Los problemas más comunes son la poca participación ciudadana y la ineficiencia de las autoridades para sancionar, factores que han demostrado ser determinantes para el éxito o fracaso de los programas de inspección.

Además, el BID¹³ señala, en la revisión sobre los centros de inspección o revisión técnica vehicular de la región, que esta requiere un adecuado desarrollo normativo para que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según pautas establecidas; y que, si bien han demostrado su eficacia, para su funcionamiento debe ir acompañada por actividades de vigilancia y control asociadas a sanciones. En el caso del Perú, se identifica que aún es necesaria una fuerte labor de control asociado a multas, para garantizar el cumplimiento de las

¹³De la Peña, Elena; Millares, Enrique; Díaz, Lourdes; Taddia, Alejandro; Bustamante, Claudia (2016)

Experiencias de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe: Factor vehículo. BID.

<https://publications.iadb.org/es/publicacion/15602/experiencias-de-exito-en-seguridad-vial-en-america-latina-y-el-caribe-factor>



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

medidas implementadas. Al respecto, recomienda incorporar a la inspección técnica vehicular la concientización de los conductores sobre la normatividad vial y su importancia; y la necesidad de implementar un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la revisión técnica vehicular.

En una evaluación de impacto sobre las Revisiones Técnicas Vehiculares en relación a los accidentes de transporte interprovincial de pasajeros¹⁴, considerando el periodo entre el 2007-2008, donde se establece su obligatoriedad, y el 2010 (fecha de corte del estudio); se encuentra que dicho establecimiento no tuvo impacto en la ocurrencia de accidentes (comparando los grupos de buses que, por número de placa, le corresponde la RTV). Sin embargo se hacen otros hallazgos relevantes, como que la antigüedad de los buses interprovinciales incrementa a la posibilidad de accidentes. Sin embargo, este estudio contaba con algunas limitaciones: se realiza la evaluación sobre los buses que estuvieron obligados a aprobar la RTV y no sobre los que efectivamente la hicieron, y no se pudo incluir transporte informal. En tal sentido, el supuesto detrás de las RTV, explican los autores, es que los sujetos de obligación tengan incentivos a obedecer la norma: ante los costos privados que implican la inspección, deben existir sanciones acordes a dichos costos y una política de supervisión.

Una revisión más reciente¹⁵ halló evidencia de una disminución de accidentes producto de su implementación, aunque no en la disminución de los gases de efecto invernadero. En particular, se encuentra que se disminuyen los accidentes por fallas mecánicas. Sin embargo, la investigación encuentra que los usuarios de estos servicios no generan confianza en la población de tener un transporte seguro, señalando como factores la corrupción, falta de control y supervisión, además de falta de sanciones drásticas para quienes incumplan la normativa.

Estado actual de las infracciones vigentes y propuesta de cambio

El Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares contiene la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnicas Vehiculares.

¹⁴ Carpio, Miguel; Escudero, Rodrigo (2012) Evaluación del impacto de las Revisiones Técnicas Vehiculares sobre la probabilidad de ocurrencia y la fatalidad de accidentes de buses de transporte interprovincial. Proyecto Mediano CIES-IDRC 2010 PMP09-2010. CIES. <http://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/evaluacion-del-impacto-de-las-revisiones-tecnicas-vehiculares.pdf>

¹⁵ Sánchez, Carina (2018). Implementación del sistema de inspecciones técnicas vehiculares y su impacto en la reducción de accidentes y contaminación ambiental del aire en Lima Metropolitana 2009-2016. Tesis para obtener el título profesional de economista. USMP. <http://www.repositorioacademico.usmp.edu.pe/handle/usmp/4410>

En la **Tabla 1** se presenta un consolidado de las 38 infracciones y sanciones vigentes.

Tabla 1: Resumen de la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnicas Vehiculares.

CALIFICACIÓN	Cantidad.	SANCIONES
Leve	7	Multa de 1 UIT
	1	Multa 1 UIT por cada certificado
	1	12% UIT por hora incumplida
Grave	10	Multa de 2 UIT
	8	Suspensión de la autorización por el plazo de 30 días calendario
	1	Suspensión de la autorización por el plazo de 60 días calendario
	1	Multa 1 UIT por día de incumplimiento
	1	Multa 15% UIT día
Muy Grave	5	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización
	2	Suspensión de la autorización por el plazo de 60 días calendario
	1	Multa de 2 UIT por cada certificado emitido

Elaboración: DPNTRA.

Se han detectado algunos inconvenientes con la gradualidad y sanción de algunas infracciones. En el caso de la infracción con código **IT 30** “No realizar o realizar de manera parcial y/o defectuosa y/o incompleta la filmación del Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular”, la **IT 32** “No conservar los soportes magnéticos que contengan las filmaciones durante el plazo establecido por este Reglamento” y la **IT 35** “No conservar o hacerlo de manera defectuosa y/o incompleta la versión física o digital del expediente técnico de cada vehículo sometido al Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular durante el plazo establecido por este Reglamento”, calificadas como graves y con sanciones de suspensión de la autorización por 30 días calendario para la primera y tercera, y multa de 2 UIT para la segunda, **se observa que se apela a estas conductas para encubrir acciones más graves.** En tal sentido, encubrir irregularidades, deshaciéndose de los expedientes o soportes magnéticos o alterándolos, podría ser catalogado como la **IT 13** “No permitir las labores de fiscalización realizadas por la SUTRAN, a través de cualquier medio, acción u omisión”, que si se califica como muy grave y se sanciona con cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización.

Esto pues dicha infracción se aplica cuando el administrado se niega a entregar los expedientes técnicos de los vehículos inspeccionados y/o se niega a entregar los soportes magnéticos que contengan las filmaciones de los vehículos inspeccionados; resultándole más beneficioso destruirlos o dañarlos y buscar la aplicación de las otras infracciones.

Al respecto SUTRAN ha identificado casos listados en la **Tabla 2** a manera de ejemplo, de cómo los administrados buscan aprovechar la diferencia entre esas conductas y la de mayor gravedad para obtener una sanción más benigna, cuando podría considerarse que califican como la conducta IT18.

Tabla 2: Casos de administrados que buscan acogerse a sanciones menores a la IT18.

EXP. ADM	CASO	DETALLE
EXP. ADM. 000403-2018-050	Caso Malongo	El administrado alegó que la conducta de no haber entregado a los inspectores los expedientes técnicos solicitados, no configuraba IT18, sino IT35.
EXP. 001885- 2018-050	Caso Norwich- Sede Argentina Callao	El administrado alegó que la conducta de no haber entregado a los inspectores los expedientes técnicos solicitados, no configuraba IT18, sino IT35.
EXP. ADM. 001257-2019-050	Caso Lidercon- Sede Ate	El administrado sostuvo que no hubo impedimento de fiscalización (IT18), dado que no contaba con las filmaciones solicitadas (IT32), al no haberlas realizado.

Fuente: SUTRAN.

Estos alegatos por parte de los administrados podrían evitarse de igualarse las sanciones de las IT30, IT32 e IT35 a la IT18, para lograr disuadir el ocultamiento y destrucción de información como forma de lograr una sanción menor. De esta forma, la propuesta de modificación se presenta en la **Tabla 3**.

Tabla 3: Sanciones IT18 y modificaciones de la IT30, IT32 e IT35 de la Tabla de Infracciones y Sanciones de los Centros de Inspección Técnicas Vehiculares

CODIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
Entidades Certificadoras de modificación, montaje y fabricación			

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

CODIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT18	No permitir las labores de fiscalización realizadas por la SUTRAN, a través de cualquier medio, acción u omisión	Muy Grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización
IT30	No realizar o realizar de manera parcial y/o defectuosa y/o incompleta la filmación del Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular.	Muy grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización
IT32	No conservar los soportes magnéticos que contengan las filmaciones durante el plazo establecido por este Reglamento	Muy grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización
IT35	No conservar o hacerlo de manera defectuosa y/o incompleta la versión física o digital del expediente técnico de cada vehículo sometido al Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular durante el plazo establecido por este Reglamento	Muy grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización

Elaboración: DPNTRA.

Infracción por emitir CITV sin realizar procedimiento de inspección técnica vehicular

Adicionalmente a las infracciones señaladas, se propone una infracción relacionada a la emisión del Certificado de Inspección Técnica Vehicular a un vehículo sin haber sido sometido en ningún momento al procedimiento de inspección técnica vehicular.

Esta conducta es distinta a la **IT14** "Emitir y/o entregar Certificado o informe sin haber realizado el Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular en el mismo local o ubicación autorizada del Centro de Inspección Técnica Vehicular", pues en este último caso existe un local o ubicación autorizada como Centro de Inspección Vehicular, mientras que en el caso propuesto no existe local o ubicación o no



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

podría realizar las inspecciones vehiculares al no contar con el espacio o equipamiento. Es decir, el caso propuesto es una situación donde sistemáticamente se emite o busca emitir Certificados de Inspección Técnica Vehicular sin realizar dicha revisión, mientras que el otro caso mencionado (IT14) correspondería a situaciones aisladas en las que se realice indebidamente el procedimiento de revisiones técnicas.

También se distingue esta propuesta de la infracción **IT38** “Realizar inspecciones técnicas vehiculares y/o emitir Certificados de Inspección Técnica Vehicular sin contar con la autorización para prestar dicho servicio”, calificada como “muy grave” y sancionada con multa de 2 UIT por cada certificado emitido. Esta última infracción supone que sí son personas jurídicas que se encuentran inscritas en el SINARETT; al igual que en **IT23** “Realizar la inspección técnica vehicular, fuera de las instalaciones del Centro de Inspección Técnica Vehicular”, donde se entiende que existen instalaciones del CITV.

Al respecto, en la **Tabla 4** se presentan tres casos, a manera de ejemplo, que configurarían la infracción propuesta. En el Caso de Lidercon Perú S.A.C., el administrado emitió certificados en fecha en que su local se encontraba cerrado y sin acceso vehicular, no existiendo tampoco ningún medio de prueba de que se hayan podido realizar inspecciones técnicas en otro local; es decir, emitió certificados sin haber realizado el procedimiento de inspección técnica vehicular. Es decir, se emitieron certificados a vehículos que no cumplían las características requeridas. En el caso de CITV Amazonía, el local que figura en SINARETT corresponde a una institución educativa, sin contar con equipamiento que indique que en dicho local funcionaba un CITV, ni poderse probar que el administrado operaba en un local distinto. Acá también se emitieron certificados sin comprobar vehículo alguno. En el caso de CITV Los Pinos, en reportaje periodístico se constata que un tramitador proporciona Certificado de Inspección Técnica Vehicular a vehículo con carrocería dañada que no se acerca a la planta (están en distintas ciudades), utilizando fotografías proporcionadas por el propietario para retocarlas (pues el vehículo no pasaría la inspección vehicular). Este también es un caso de un vehículo que claramente recibió certificado de inspección técnica vehicular sin cumplir las características para ello.

Tabla 4: Casos de administrados que emiten CITV sin realizar procedimiento.

EXP.	ADMINISTRADO	OBSERVACIÓN
------	--------------	-------------

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EXP.	ADMINISTRADO	OBSERVACIÓN
003370-2019-050	LIDERCON PERU S.A.C	En la fiscalización de fecha 27/08/2019, se dejó constancia en el acta que los inspectores verificaron que el local se encontraba cerrado y sin acceso vehicular ni peatonal; sin embargo, el administrado en dicha fecha realizó un total de 656 registros, de los cuales 619 son de certificados emitidos. Cabe precisar que, incluso dentro del lapso de tiempo de la fiscalización el administrado se encontraba realizando registros de inicio y término de inspecciones técnicas vehiculares de un total de 35 unidades vehiculares. Cabe indicar que no existe medio de prueba que acredite que el administrado se encontraba realizando inspecciones técnicas en otro lugar o local distinto, por lo que se presume que emitió certificados sin haber realizado el procedimiento de inspección técnica vehicular.
003783-2019-050	CITV AMAZONIA S.A.C.	En la fiscalización de fecha 27/08/2019, se verificó y se dejó constancia en el acta que en el local del administrado se encontraba operando una institución educativa. Asimismo, en el interior no se observó ningún centro de inspección técnica ni maquinarias que permitan presumir que en dicho local operaba un CITV; sin embargo, ha venido registrando certificados con dicha dirección según SINARETT. Asimismo, el acta también precisa que el administrado presentó una solicitud de modificación de domicilio; sin embargo, dicho trámite fue declarado en abandono, por no haber cumplido con presentar la información requerida mediante oficio por la autoridad competente. Cabe indicar que no existe medio de prueba que acredite que el administrado se encontraba realizando inspecciones técnicas en otro lugar o local distinto, por lo que se presume que emitió certificados sin haber realizado el procedimiento de inspección técnica vehicular.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

EXP.	ADMINISTRADO	OBSERVACIÓN
002987-2019-050	CITV LOS PINOS HUARAZ S.A.C.	Por medio del Oficio N° 171-2019-MTC/17 de fecha 22 de julio de 2019, la DGAT remitió a la SUTRAN un (01) CD y un informe detallado respecto al reportaje periodístico difundido en el programa "Panorama", en virtud del cual, recomendó evaluar el posible inicio de un procedimiento administrativo sancionador, de acuerdo con los siguientes hechos: "El propietario del vehículo de placa C4H-025, se pone en contacto con un tramitador, quien señala llamarse Jorge Ayala Mauricio, con la finalidad que le proporcione un certificado de Inspección Técnica Vehicular, observándose previamente a dicho hecho, que el vehículo materia de inspección se encuentra con la carrocería dañada, no le funcionan las luces y no enciende, a lo cual, el propietario envía fotografías del vehículo al citado tramitador que asegura que le van a proporcionar un Certificado de Inspección Técnica con validez nacional, sin que el vehículo se acerque a la planta, observándose en el reportaje como el tramitador retoca las fotografías del vehículo, quien gestiona la emisión de un Certificado de Inspección Técnica vehicular ante la planta la empresa CITV LOS PINOS HUARAZ S.A.C. <u>ubicada en Jr. Primavera N° 1854, Sec. Ucanan, distrito y provincia de Huaraz, departamento de Ancash, con fecha 16 de julio del 2019, sin que el vehículo hubiera salido de la ciudad de Lima,</u> observándose que toda la comunicación fue vía WhatsApp.

Fuente: SUTRAN.

En estos tres casos, se puede presumir que la entrega de Certificados de Inspección Técnica Vehicular sin realizar el procedimiento de inspección técnica, es decir, falsos, no solo es un hecho aislado, cometido por alguna circunstancia particular o corrupción de algunos de los trabajadores del CITV, sino que es su *modus operandi*, con probable complicidad de directivos, gerentes y trabajadores; además de los usuarios de dicha entidad. En el caso de LIDERCON PERÚ S.A.C. se emitieron gran número de certificados cuando no estaba en funcionamiento, al igual CITV Amazonía, donde ni si quiera contarían con el espacio o el equipamiento. Esto no solo no podría pasar desapercibido por la administración del CITV, sino que tendría que hacerse con su complicidad. En el caso de CITV Los Pinos Huaraz, si bien podría ser un caso aislado, la complicidad requerida para que se emita el certificado sin siquiera necesitar acercarse al CITV implica también que varios trabajadores y la administración estaban involucrados y al tanto de lo que ocurría.

Como se observa en la **Tabla 5**, en el caso de la infracción **IT14**, esta supone que la entidad posee un local o ubicación autorizada como Centro de Inspección Técnica Vehicular e incluso puede haber realizado parcial o totalmente el procedimiento de inspección. Por otro lado, la infracción **IT21** supone la emisión de certificado luego de la no aprobación de la inspección que efectivamente se realiza. De manera similar, la **IT23** contempla realizar algún procedimiento de inspección vehicular, fuera de las instalaciones autorizadas. Estos últimos son sancionados con calificación muy grave y cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva en el caso de la IT21 y por dos años en caso de la IT23.

En tal sentido, la infracción propuesta supone una conducta igual o más grave que las descritas, pues de manera sistemática se emiten certificados sin ninguna clase de inspección. También se debe tener en consideración que una sanción menor que las conductas similares identificadas anteriormente puede dar incentivos para que los administrados busquen ser sancionadas por estas y no por la nueva infracción, causando dificultad al hacer efectiva la sanción. Como se explicó anteriormente, las inspecciones técnicas vehiculares se implementan tanto para combatir la accidentalidad (al reducir la incidencia de fallas mecánicas) y la contaminación (al controlar límites de emisiones), como para combatir el tráfico de piezas robadas y/o de baja calidad y documentación falsificada.

Tabla 5: Nueva sanción por emitir CITV sin realizar procedimiento y sanciones relacionadas

CODIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
Entidades Certificadoras de modificación, montaje y fabricación			
IT14	Emitir y/o entregar Certificado o informe sin haber realizado el Procedimiento de Inspección Técnica Vehicular en el mismo local o ubicación autorizada del Centro de Inspección Técnica Vehicular.	Muy Grave	Suspensión de la autorización por el plazo de 60 días calendario
IT21	Emitir Certificados de Inspección Técnica Vehicular respecto de los vehículos que no hayan aprobado la Inspección Técnica Vehicular	Muy Grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación Definitiva para obtener nueva autorización.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

CODIGO	INFRACCIÓN	CALIFICACIÓN	SANCIÓN
IT23	Realizar la inspección técnica vehicular, fuera de las instalaciones del Centro de Inspección Técnica Vehicular.	Muy Grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación temporal por el plazo de dos años para obtener nueva autorización
IT39 (propuesta)	Emitir Certificado de Inspección Técnica Vehicular a un vehículo sin haber sido sometido al procedimiento de inspección técnica vehicular.	Muy Grave	Cancelación de la autorización e inhabilitación definitiva para obtener nueva autorización

Elaboración: DPNTRA.

En tal sentido, se propone un nuevo tipo infractor dirigida a disuadir la emisión de Certificados de Inspección Técnica Vehicular a vehículo que no hayan sido previamente inspeccionados. Esta propuesta se presente en la última fila de la Tabla 5.