

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I.- ANTECEDENTES:

Mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos, modificado por los Decretos Supremos Nros. 005-2004-MTC, 014-2004-MTC, 035-2004-MTC, 002-2005-MTC, 012-2005-MTC, 017-2005-MTC, 008-2006-MTC, 012-2006-MTC y 023-2006-MTC, el mismo que tiene como objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del sistema nacional de transporte terrestre.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 94° del citado Reglamento, para la nacionalización de vehículos usados importados, es requisito el Reporte de Inspección o el Segundo Reporte de Verificación, según se trate de vehículos ingresados bajo el régimen regular o el de CETICOS y ZOFRATACNA, respectivamente, emitido por una Entidad Verificadora, entendiéndose por tal, de conformidad con el numeral 17) del Anexo II: "Definiciones" del acotado Reglamento y a partir de la vigencia de la Ley N° 27973, a la entidad especializada que autorice la Dirección General de Circulación Terrestre.

Mediante Resolución Directoral N° 3094-2004-MTC se aprobó la Directiva N° 004-2004-MTC la cual regula el régimen de autorización y funcionamiento de las Entidades Verificadoras. Dicha norma, establece el procedimiento y requisitos que exigidos para ser autorizadas como tales, y realizar la inspección física y documentaria del vehículo usado, dentro del procedimiento de su nacionalización por los regimenes de importación regular o de CETICOS y ZOFRATACNA, con el propósito de asegurar que éste cumpla con las exigencias técnicas establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos y normas conexas y complementarias, así como en la normativa vigente en materia de límites máximos permisibles. Asimismo, regula el procedimiento y demás condiciones de operación a través del cual las Entidades Verificadoras autorizadas efectuarán la inspección física y documentaria del vehículo usado.

II.- FUNDAMENTACIÓN DEL DISPOSITIVO:

Las estadísticas en materia de accidentes de tránsito y de contaminación ambiental de los últimos años evidencian la existencia de una relación de causalidad entre los mayores flujos de importación de vehículos usados, los que en su mayor parte ingresan como vehículo usado, reparado y/o reacondicionado en CETICOS o ZOFRATACNA, y los mayores índices de fallecidos y heridos en accidentes de tránsito, así como de enfermedades respiratorias agudas como consecuencia de la contaminación del aire que, en un porcentaje no menor al 80%, proviene de fuentes móviles (vehículos automotores)¹.

En efecto, en nuestro país se producen un promedio de 3,000 fallecidos al año como consecuencia de accidentes de tránsito, así como un promedio de 2 millones de infecciones respiratorias agudas al año debido al elevado contenido de componentes nocivos en el aire producidos por las emisiones contaminantes de los vehículos automotores, siendo la principales víctimas los niños menores de 5 años.

Si bien es cierto que en el Decreto Legislativo N° 843 y su Reglamento el Decreto Supremo N° 016-96-MTC, así como posteriormente en el Reglamento Nacional de

¹ FUENTE: Consejo Nacional del Ambiente.



Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, y en la Directiva N° 004-2004-MTC/15, aprobada por Resolución Directoral N° 3094-2004-MTC, se instituyó y reguló el régimen de verificación de vehículos usados con el propósito de garantizar que éstos cumplan con los requisitos y características técnicas exigidos por la normativa nacional, resguardando de este modo las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del transporte, resulta evidente que tales verificaciones no se han venido realizando con la rigurosidad y profundidad requerida por los estándares de seguridad vial y mantenimiento del ambiente que otros países ostentan, lo cual se evidencia a través de los siguientes elementos de juicio:

- a) Considerando que los vehículos usados que se importan al país, ya sea por el régimen regular o por el de CETICOS y ZOFRATACNA, son en su mayor parte automóviles y station wagon, la intervención de estos vehículos en los accidentes de tránsito en lugar de decrecer se ha incrementado en los últimos años, debiendo tenerse presente que el 80% del parque nacional se incorporó como vehículo usado.
- b) De acuerdo a la información obtenida de las propias entidades verificadoras, se observa que en los últimos años éstas han reducido ostensiblemente sus costos de verificación, lo que evidencia una intensa competencia en el mercado de las verificaciones que, si bien el Estado debe promover de acuerdo con nuestro marco constitucional, hace presumir al mismo tiempo un relajamiento en la labor de verificación teniendo en cuenta que en los últimos años la importación de vehículos usados, ha venido decreciendo ostensiblemente² y aumentando la importación de vehículos nuevos.
- c) Si bien la Dirección General de Circulación Terrestre, por sus limitaciones de orden presupuestal, no ha podido realizar una intensa labor de fiscalización de las Entidades Verificadora, en las pocas que se han realizado, se han detectado manifiestas irregularidades relacionadas con el kilometraje de los vehículos, su antigüedad y el cumplimiento de las características técnicas que establece la normativa nacional.
- d) No obstante haberse regulado en la Directiva N° 004-2004-MTC, aprobada por Resolución Directoral N° 3094-2004-MTC/15, las condiciones y requisitos que debían tener las Entidades Verificadoras, éstas no fueron lo suficientemente rigurosas para garantizar su calidad, pues no se incidió de modo claro y concluyente en la experiencia de las Entidades Verificadoras en actividades de control de calidad, ni en su solvencia técnica y económica, situación que ha propiciado el ingreso de entidades que no alcanzan estos estándares.

En consecuencia, a fin de elevar los estándares de calidad en la verificación de los vehículos usados resulta necesario incorporar condiciones y requisitos adicionales y/o más rigurosos para la autorización de dichas Entidades para garantizar que las autorizaciones se otorguen a instituciones cuyo prestigio institucional, solvencia técnica y económica y experiencia en actividades de control de calidad hagan prever que la verificación se realizará privilegiando la vida, seguridad y salud de la colectividad, por encima del aseguramiento de posiciones dominantes en el mercado.



² Desde el año 1998 en que la importación de vehículos usados al país alcanzó la cifra máxima de 64,167, según información proporcionada por SUNAT, ésta ha venido disminuyendo progresivamente durante los años sucesivos, pues en 1999 se importaron 59,035, en el 2000 se importaron 56,439, en el 2001 se importaron 52,460, en el 2002 se importaron 46,179, en el 2003 se importaron 39,440, en el 2004 se importaron 32,436 y en el 2005 tan sólo se importaron 17,842.

A este efecto, en el Decreto Supremo materia de sustentación se incluyen, asimismo, las siguientes disposiciones:

- (i) Se incorpora un párrafo al numeral 17) del Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos, a efectos de establecer un marco jurídico adecuado que permita a la DGCT tercerizar la labor de fiscalización de las Entidades Verificadoras, en vista de la poca capacidad de control con que se cuenta a la fecha, lo que ha devenido en que únicamente se han realizado 2 acciones de fiscalización en los últimos 3 años, en parte, por las dificultades logísticas y de recursos humanos para trasladarse a las ciudades de Tacna, Ilo, Matarani y Paita, dónde se concretan mayormente las importaciones de vehículos usados.
- (ii) Se establecen disposiciones orientadas a respetar el principio de estabilidad jurídica consagrado en el artículo 62º de la Constitución, de las Entidades Verificadoras que cuentan con autorización vigente a la fecha de promulgación del Decreto Supremo materia de fundamentación.
- (iii) A fin de no desatender la ineludible necesidad de efectuar verificaciones vehiculares hasta la fecha en que accedan Entidades Verificadoras con la nueva Directiva que se expida, se están dando facultades excepcionales a la DGCT para emitir autorizaciones por plazo que no excederá del 07 de julio del 2007, fecha en que vence la última de las autorizaciones actualmente vigentes, pues de lo contrario, existiría el riesgo de que ingresen vehículos usados sin ninguna clase de verificación.
- (iv) Estando suspendido el otorgamiento de nuevas autorizaciones de acuerdo al artículo 5º del Decreto Supremo N° 012-2006-MTC, resulta necesario derogar el citado numeral para dar viabilidad a las disposiciones contenidas en el presente Decreto Supremo.

III.- ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO.

El presente Decreto Supremo no genera costo o gasto alguno al Estado. Por el contrario, los beneficios que se prevé se obtendrán son evidentes, pues se espera un incremento en los estándares de seguridad vial y mantenimiento del ambiente.

IV.- IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE:

El presente dispositivo incorpora un párrafo al numeral 17) del Anexo II del Reglamento Nacional de Vehículos y lo complementa en diversos aspectos.

