

**PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO
NACIONAL DE VEHÍCULOS, APROBADO POR DECRETO SUPREMO No. 058-
2003-MTC**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

Mediante el artículo 3º del Decreto Ley N° 25789 de fecha 21 de octubre de 1992 (ya derogado), se dispuso la derogación de *"....todas las disposiciones que prohíban o restrinjan la importación de bienes usados, con excepción de lo establecido en el artículo precedente"*, es decir, vestido y calzado usado, de manera tal que a partir de dicha fecha se abrió la importación de vehículos usados de manera indiscriminada.

Mediante Decreto de Urgencia N° 005-96 de fecha 23 de enero de 1996, se suspendió la importación de toda clase de vehículos usados de transporte terrestre, situación que se mantuvo hasta agosto de ese mismo año.

Con Decreto Legislativo N° 842 de fecha 30 de agosto de 1996, modificado por el Decreto Legislativo N° 865, se declara de interés prioritario el desarrollo de la zona sur del país y se crean los centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios en Ilo, Matarani y Tacna a los que luego se sumaría Paita.

Mediante Decreto Legislativo N° 843 de fecha 30 de agosto de 1996, se restableció, a partir del 1º de noviembre de 1996, la importación de vehículos usados, la misma que estuvo temporalmente suspendida entre enero y agosto de 1996, creándose además un régimen especial de importación por los CETICOS basado en excepciones y exoneraciones tributarias. Los requisitos mínimos de calidad establecidos por la citada norma y sus modificatorias para la importación de vehículos usados son los siguientes:

- a) Antigüedad no mayor de 5 años, con excepción de los vehículos de carga con motor diesel que deberán tener una antigüedad no mayor de 8 años.
- b) No haber sufrido volcaduras ni siniestros.
- c) Tener originalmente proyectado e instalado de fábrica el timón a la izquierda.
- d) Que las emisiones de gases contaminantes no sobrepasen los límites máximos permisibles (LMP) establecidos por la normativa vigente en la materia.

En virtud de esta norma se dispuso además que, los requisitos de ausencia de siniestros y emisión de gases por debajo de los límites máximos permisibles no fuera de aplicación a los vehículos automotores desembarcados en los Puertos de Ilo, Matarani o Paita que ingresaban a los CETICOS. Igualmente, se estableció que sólo por los referidos puertos se podía desembarcar vehículos con timón original a la derecha para su posterior conversión al sistema de dirección peruano, es decir, timón a la izquierda, en los centros de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados.

Mediante Decreto Legislativo N° 864 de fecha 27 de octubre de 1996, se crea sobre la base del área e infraestructura de la Zona Franca Industrial de Paita, el Centro de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios - CETICOS Paita. Asimismo, la Tercera Disposición Transitoria de dicho Decreto,



amplía al CETICOS Paita las disposiciones establecidas por el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 843 para los vehículos automotores que sean desembarcados por el puerto de Paita y que cumplan las características de la citada norma.

Mediante Decreto Supremo N° 087-96-EF de fecha 30 agosto de 1996, se incorporó a los vehículos usados reparados y reacondicionados en los CETICOS en el Apéndice IV de la Ley del Impuesto General a las Ventas e Impuesto Selectivo al Consumo, en ese entonces Decreto Legislativo N° 821 (actualmente TUO aprobado por Decreto Supremo N° 055-99-EF), con una tasa de ISC de 0%, siendo este el marco jurídico de beneficios tributarios para la importación de vehículos usados que ingresan a los centros de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados de los CETICOS.

Mediante Decreto Supremo N° 100-96-EF de fecha 07 de octubre de 1996, se modifica el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, elevándose a 8 años el límite de antigüedad máximo para los vehículos de transporte de pasajeros con capacidad mayor a 24 pasajeros y con motor diesel.

Mediante Decreto Supremo N° 016-96-MTC de fecha 30 de octubre de 1996, modificado por el Decreto Supremo N° 007-2001-MTC, se reglamenta el Decreto Legislativo N° 843 y se dictan las normas complementarias para la importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, de carga o pasajeros.

El artículo 3° del TUO de las normas con rango de ley emitidas en relación a los CETICOS, aprobado por Decreto Supremo N° 112-97-EF, y la primera Disposición Modificatoria de la Ley N° 28569 dispusieron que, *"Las empresas que se constituyan o establezcan en los CETICOS de Ilo, Matarani y Tacna y en el de Paita, hasta el 31 de diciembre del año 2012 (en su primera versión era hasta el 31 de diciembre del 2004) y cuyas operaciones anuales correspondan en no menos del 92% a la exportación de bienes que producen (mediante la Tercera Disposición Complementaria, Derogatoria y Final de la Ley N° 28569 también se dejó sin efecto este porcentaje), estarán exoneradas hasta el 31 de diciembre del año 2012 del Impuesto a la Renta, Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal, Impuesto de Promoción Municipal Adicional, Impuesto Selectivo al Consumo, Contribución al FONAVI, así como de todo impuesto, tasa, aportación o contribución, tanto del gobierno central como municipal, incluso de aquellos que requieran de norma exoneratoria expresa"*.

Los artículos 3 y 4° de la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, del 08 de octubre de 1999, establecen el rol del Estado en materia de transporte y tránsito terrestre, disponiendo que la acción estatal en esta materia se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y de la comunidad en su conjunto. De igual forma, establece que el rol del Estado proviene de las definiciones nacionales de política económica y social y que debe focalizar su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia, en especial en aquellos de baja demanda a fin de mejorar su competitividad y en aquellos afectados por las distorsiones producidas por la congestión vehicular y la contaminación ambiental, lo que se conoce como el rol subsidiario del Estado en el transporte y tránsito terrestre.

El Decreto de Urgencia 079-2000 de fecha 19 de septiembre de 2000, suspende el ingreso a CETICOS de los vehículos automotores de transporte de pasajeros con más de nueve (9) asientos y de transporte de carga con peso bruto vehicular



mayor a tres mil (3,000) kilogramos. La dación de esta norma respondió a las razones siguientes: i) La escasa demanda de los vehículos usados de transporte de pasajeros a que se refieren las normas no permite la importación de repuestos nuevos necesarios para la adecuación del volante del sistema de dirección; y, ii) El reacondicionamiento de dichos vehículos se realiza con adaptaciones en sus componentes y, por tal razón, su circulación en la vía pública constituye un riesgo permanente para la vida y salud de las personas.

Mediante Decreto Supremo N° 045-2000-MTC de fecha 20 de septiembre del 2000, se modifica el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, unificándose la antigüedad máxima para la importación de vehículos usados de cualquier clase o uso en 5 años.

El artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 140-2001, de fecha 31 de diciembre de 2001, suspende nuevamente la importación de vehículos automotores usados pero sólo de los que tengan un peso bruto mayor a tres mil (3,000) kilogramos, así como de los motores, partes, piezas y repuestos usados para uso automotor; precisamente porque su objeto es ordenar el parque automotor de los vehículos utilizados en el transporte de carga o pasajeros. Dicho Decreto de Urgencia se sustentó en lo siguiente: i) El incremento irracional del parque automotor y su falta de renovación, en especial, en lo que respecta al servicio de transporte de pasajeros y carga, ocasionando un alto grado de informalidad, deterioro de la seguridad vial y calidad en la prestación del servicio, así como la saturación del mercado de transporte que podría poner en riesgo la competencia leal y honesta en dicho mercado; y, ii) La existencia de precios predatorios en el mercado de transporte terrestre de pasajeros y carga, que inciden directamente en las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del servicio.

Mediante la Tercera Disposición Transitoria y Complementaria de la Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, Ley N° 27688, de fecha 28 de marzo del 2002, se separa a la zona Franca de Tacna (ZOFRATACNA) del régimen general de los CETICOS dispuesto en el Decreto Legislativo N° 842 y se establece un plazo de 3 años para que los talleres establecidos en el antiguo CETICOS TACNA puedan seguir desarrollando las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados al interior de ZOFRATACNA.

Mediante Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 06 de junio del 2005, expedida dentro del Exp. N° 017-2005-AI/TC, se declaró inconstitucional el artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 140-2001, al considerar que se había incurrido en inconstitucionalidad formal toda vez que el Decreto de Urgencia no era el medio idóneo para normar esta materia, así como también por considerar que la suspensión de importación dispuesta en la norma era una medida excesivamente gravosa para los fines que se pretendía conseguir, por lo que resultaba más adecuado regular dicha actividad.

Mediante Decreto Supremo N° 017-2005-MTC de fecha 15 de julio del 2005, se modifica el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, reduciéndose el límite de antigüedad máximo para la importación de vehículos usados de las Categorías M2, M3, N1, N2 y N3 y con motor diesel a 2 años.

Mediante Ley N° 28629 de fecha 02 de diciembre del 2005, se modifica la Tercera Disposición Transitoria y Complementaria de la Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, Ley N° 27688, a efectos de prorrogar el plazo para que los talleres establecidos en ZOFRATACNA puedan seguir desarrollando la actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados hasta el 18 de diciembre del 2008.



Mediante Decreto Supremo N° 042-2006-MTC de fecha 22 de diciembre del 2006, se modifica los literales a), b) y c) del artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, mediante el cual se restableció la importación de vehículos automotores usados a partir del 1 de noviembre de 1996, estableciéndose entre los requisitos mínimos de calidad para la importación de vehículos usados de carga y pasajeros, el tener una antigüedad no mayor de cinco (5) años, con excepción de los vehículos con motor de encendido por compresión (diesel y otros) para transporte de pasajeros de las categorías M2 y M3 y para transporte de carga de la Categoría N de la clasificación vehicular del Reglamento Nacional de Vehículos, cuya antigüedad deberá ser no mayor de dos (2) años. Asimismo, se introduce el kilometraje máximo de recorrido como nuevo requisito para la importación de los vehículos usados.

Cabe precisar que dichas modificaciones se realizaron en el entendido que el requisito de antigüedad máxima de los vehículos usados que pueden importarse al país tiene por propósito impedir la obsolescencia anticipada del parque automotor, habida cuenta de su incidencia en los niveles de accidentalidad y de contaminación ambiental que afectan la vida y salud de la población; sin embargo, dicho requisito resulta insuficiente para el cumplimiento del propósito perseguido, en razón de que la intensidad de uso del vehículo también repercute en su obsolescencia.

Mediante Ley N° 29303 de fecha 18 de diciembre del 2008, se modifica la Tercera Disposición Transitoria y Complementaria de la Ley de Zona Franca y Zona Comercial de Tacna, Ley N° 27688, modificada por la Ley N° 28629, a efectos de establecer el 31 de diciembre de 2010 como plazo límite para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en la Zofratacna y el 31 de diciembre de 2012 como plazo límite para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS de Matarani, Ilo y Paita.

Asimismo, mediante la misma ley, se modifica el literal a) del artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, estableciéndose una antigüedad máxima de cinco (5) años, para la importación de cualquier vehículo usado, con excepción de los vehículos usados menores con motor de encendido por compresión diesel, cuya importación se prohíbe a partir del 1 de enero de 2009.

Mediante Decreto de Urgencia N° 050-2008 de fecha 18 de diciembre del 2008, se modifica el literal a) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, estableciéndose una antigüedad máxima de cinco (5) años, para la importación de cualquier vehículos usados, con excepción de los vehículos usados con motor de encendido por compresión (diesel y otros) cuya antigüedad deberá ser no mayor de dos (2) años. Asimismo, el citado dispositivo establece que la antigüedad de los vehículos se contará a partir del año de su fabricación y que a partir del 01 de enero del 2009, queda prohibida la importación de vehículos usados con motor de encendido por compresión (diesel y otros) de las categorías L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, N1 y N2.

La Ley No. 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, en el literal b) del artículo 23, dispone que el Reglamento Nacional de Vehículos debe contener, entre otros, las características y requisitos técnicos relativos a la seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al Sistema Nacional de Transporte.

El Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, señala como su objeto el establecimiento de los



requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen y se registren en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los cuales se encuentran orientados a la protección y la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre, así como la protección del medio ambiente y al resguardo de la infraestructura vial.

El citado Reglamento dispone en el Título VI, los mecanismos de control para la incorporación de vehículos importados usados al Sistema Nacional de Transporte Terrestre, destinados a verificar que reúnan los requisitos técnicos establecidos en el mismo, a fin de garantizar que el vehículo no constituye peligro para la seguridad vial y el medio ambiente, para cuyo efecto regula el régimen general de nacionalización de vehículos usados importados así como el régimen aplicable a la nacionalización de vehículos a través de CETICOS o ZOFRATACNA.

II. CONSECUENCIAS DE LAS MEDIDAS DE LIBERALIZACIÓN EN EL TRANSPORTE

Las políticas de liberalización de importación de vehículos usados que se implementaron mediante los dispositivos mencionados en el marco jurídico, así como las medidas de desregulación de la actividad del transporte público de pasajeros, en este último caso implementadas mediante los Decretos Legislativos Nros. 640 y 651, todas ellas durante la década de los 90', han dejado como saldo lo siguiente:

- a) El parque automotor se incrementó de 605,550 vehículos en 1990 a 1'442,287 vehículos en el 2007, es decir, en más del 135%, en tanto que en el mismo período el crecimiento demográfico fue únicamente del 23%, el Producto Bruto Interno se incrementó en 25% y la infraestructura vial asfaltada únicamente llegaba al 13% del total de la red vial.
- b) Se produjo la obsolescencia progresiva del parque automotor, como consecuencia de que aproximadamente el 80% de vehículos que lo conforman, se ha incorporado al sistema nacional de transporte terrestre como vehículo usado, reparado y/o reacondicionado en CETICOS o ZOFRATACNA, régimen que ha propiciado la incorporación de vehículos con timón cambiado y chasis usado, reparado o reacondicionado. Esta forma de conformación del parque vehicular ha devenido en la actualidad en un parque vehicular con un promedio de antigüedad de 15,5 años para el parque privado y 22,5 para el parque del servicio público de transporte de pasajeros y carga.
- c) En el periodo comprendido entre los años 1990 y 2003 hubieron más de 46,000 personas fallecidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. El mayor número de muertos por accidentes de tránsito se presentan precisamente en los años en que existieron mayores flujos de importación de vehículos usados (años 96, 97 y 98), registrándose una tendencia a la reducción en el número de muertos durante los años posteriores a la década del 90 en que se emitieron dispositivos orientados a revertir esta situación, tales como los Decretos de Urgencia N° 079-2000 y 140-2001, los mismos que prohibieron la importación de vehículos usados de mas de 3,000 kilogramos de peso bruto vehicular, vehículos de pasajeros de mas de 9 asientos (combis o camionetas rurales), así como motores, partes, piezas y repuestos usados para uso automotor.
- d) Incremento del índice de contaminación ambiental y de las enfermedades respiratorias agudas en niños menores de 5 años. Tal como lo ha manifestado CONAM y la Defensoría del Pueblo en el Informe Defensorial N°



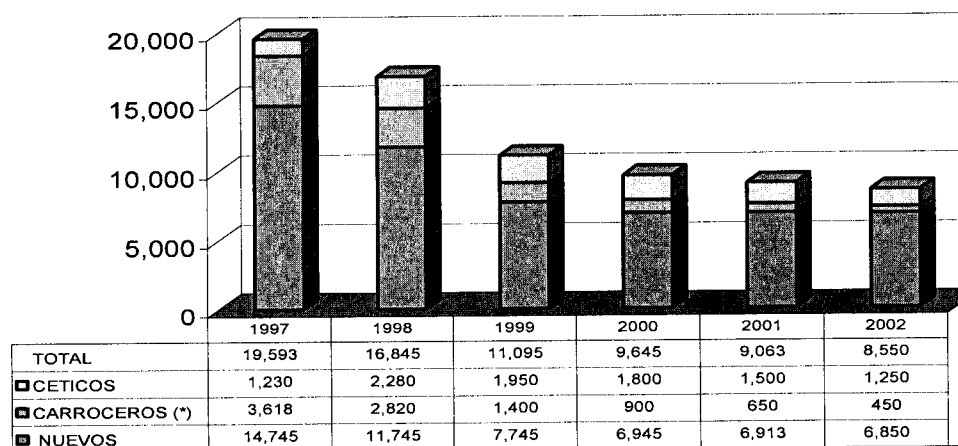
116 sobre "La Calidad del Aire en Lima y el impacto en la salud y la vida de sus habitantes", aproximadamente el 80% de la contaminación del aire proviene de las emisiones contaminantes del parque vehicular, por lo que resulta igualmente claro que la implementación de políticas que propicien la importación indiscriminada de vehículos usados y, por tanto, de vehículos que no incorporan tecnologías limpias más avanzadas a favor del ambiente, también tienen una repercusión directa en la contaminación del ambiente y, por añadidura, en la salud de las personas.

- e) En el periodo comprendido entre los años 1990 al 2001, las Infecciones Respiratorias Agudas (IRAs) en niños menores a 5 años se incrementaron en casi 270%, contrastando con el 100% de incremento del parque vehicular, de manera tal que el crecimiento desproporcionado de dicho parque tuvo consecuencias tres veces mas funestas en el ambiente y la salud de las personas. Actualmente, se producen mas de 3.2 millones de IRAs anuales en niños menores de 5 años como consecuencia de la contaminación ambiental.
- f) En Lima metropolitana se ha detectado de modo reciente la presencia de 200 microgramos de partículas totales en suspensión en el aire, en tanto que el estándar mundialmente admitido es de 75 microgramos de partículas totales en suspensión.
- g) La importación de vehículos usados es una actividad de difícil control, presentándose algunas irregularidades, tales como:
 - Existe una gran variación entre los valores FOB promedio, correspondiente a vehículos de características similares, declarados por las principales empresas importadoras de CETICOS y ZOFRATACNA.
 - Subvaluación de la reparación o del reacondicionamiento.- El costo de la reparación o reacondicionamiento de los vehículos forma parte de la base imponible para el cálculo de los impuestos a la importación y, por tal motivo, un significativo porcentaje de importadores, en complicidad con los talleres, declaran un menor valor por el mismo.
 - Subvaluación de Fletes.- Los importadores consignan valores por debajo de los usuales.
 - Subvaluación en la Importación de partes y piezas.- La importación de repuestos para las reparaciones en los CETICOS y ZOFRATACNA está exonerada de todo tipo de impuestos; sin embargo, al formar parte de la estructura de costos de la reparación, está sujeta a los impuestos correspondientes al momento de la nacionalización del vehículo.
- h) Elevada dependencia del petróleo crudo internacional, lo que provoca una balanza comercial de hidrocarburos negativa, altos costos del combustible y mayor contaminación ambiental, a causa del elevado consumo de Diesel 2 en el Perú. En efecto, el parque vehicular nacional consume mayoritariamente Diesel 2 como consecuencia del un alto porcentaje de vehículos con sistema de combustión petrolero, situación que ha provocado una balanza comercial de hidrocarburos negativa en mas de 1,200 millones de dólares en el año 2006, 2,000 millones de dólares en el 2007, 2.400 millones de dólares en el 2008 y más de 1,000 millones de dólares en el año 2009.
- i) Asimismo, el Estado Peruano viene aportando millones de soles al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles con el propósito de evitar transferir a los usuarios el incremento en los precios del petróleo crudo internacional.



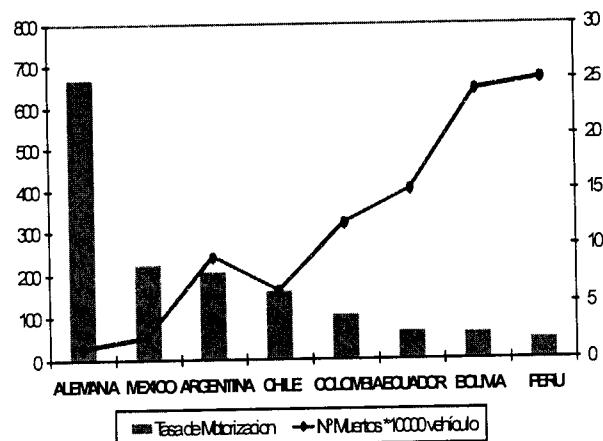
- j) El crecimiento natural del parque vehicular y, en especial, el crecimiento del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros con unidades que no permiten una racional utilización de la capacidad e infraestructura vial (combis y taxis), ha generado niveles de congestión vehicular tan altos que los tiempos de viaje se han alargado, con la consecuente pérdida de horas/hombre y desperdicio de combustible (sobre combustión). La sobreoferta vehicular existente en el servicio de transporte y la falta de una adecuada regulación, han originado un alto nivel de informalidad en dicho servicio que, en algunas de sus modalidades, alcanza hasta el 70%, desencadenando una competencia desleal que no permite mejorar la seguridad y calidad de los servicios ni renovar la flota existente. Las personas que adquirieron en los últimos años un vehículo, nuevo o usado, para utilizarlo como herramienta de trabajo, ven amenazada su posibilidad de subsistencia y están consumiendo su capital de trabajo debido a la sobreoferta existente, siendo por lo tanto el sector mas afectado en caso de continuar la importación de vehículos usados.
- k) La importación de vehículos usados, a través de CETICOS y ZOFRATACNA, no ha permitido el verdadero y esperado desarrollo de empresas exportadoras y únicamente ha logrado desplazar empleo, generando aproximadamente 1,250 puestos de trabajo directos (informales y mal remunerados) frente a los 11,000 (formales, especializados y bien remunerados) que ha perdido el sector automotor y carrocerero formal.

EMPLEOS DIRECTOS SECTOR AUTOMOTOR 1997 - 2002

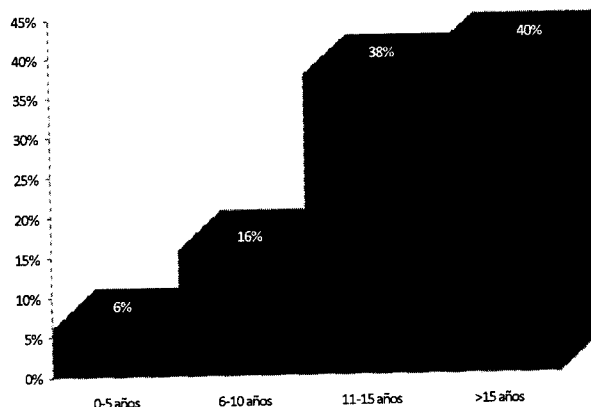


- l) De acuerdo al "Estudio de casos de accidentes de tránsito fatales en Lima Metropolitana: causas y alternativas de solución, Informe N° 7 – serie de informes de observancia pública", del Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre (CIDATT), se tiene lo siguiente:

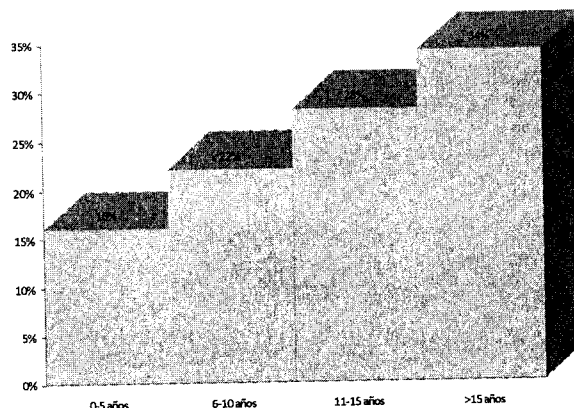
➤ La relación de la tasa de motorización y muertes por cada 10,000 habitantes de algunos países al 2006, evidencia graves problemas estructurales en la gestión del tránsito y transporte en el Perú, que exigen cambios estructurales importantes y urgentes.



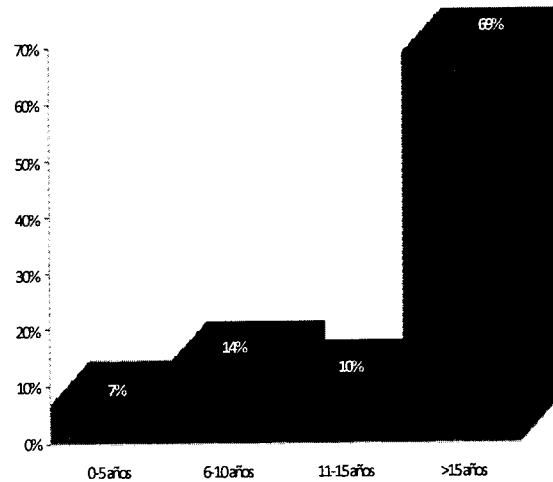
➤ El 78% de los vehículos de transporte público involucrados en accidentes de tránsito fatales en el 1er semestre 2007, registran mas de 10 años de antigüedad. (Total Accidentes Fatales Enero – Junio 2007: 316 Accidentes, Total Muestra de transporte público: 114 vehículos, Edad Promedio de Vehículos Intervinientes: 15 años)



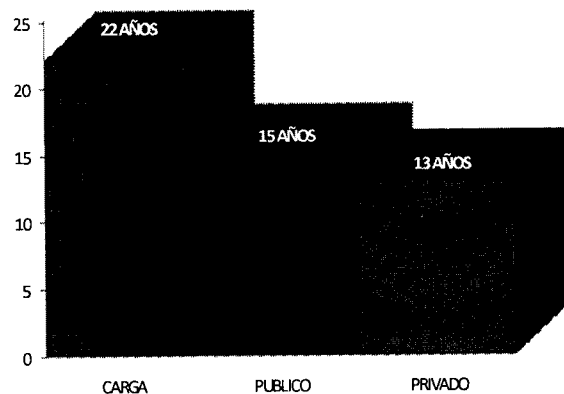
➤ El 62 % de los vehículos de transporte privado involucrados en accidentes de tránsito fatales en el 1er semestre 2007, registran mas de 10 años de antigüedad. (Total Accidentes Fatales Enero – Junio 2007: 316 Accidentes, Total Muestra de transporte público: 100 vehículos, Edad Promedio de Vehículos Intervinientes: 13 años)



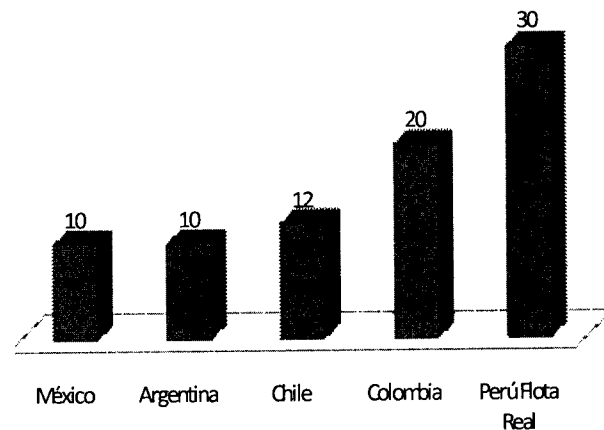
- El 79 % de los vehículos de transporte de carga involucrados en accidentes de tránsito fatales en el 1er semestre 2007, registran mas de 10 años de antigüedad. (Total Accidentes Fatales Enero – Junio 2007: 316 Accidentes, Total Muestra de transporte público: 29 vehículos, Edad Promedio de Vehículos Intervinientes: 22 años)



- La antigüedad promedio de los vehículos intervinientes en accidentes de tránsito fatales en todos los casos supera los 10 años



- En el Perú se encuentran autorizados a operar vehículos que a la fecha poseen más de 30 años de antigüedad, muy por encima de la antigüedad máxima permitida en los principales países de América Latina. La alta obsolescencia de la flota, en similitud de las medidas aplicadas en su oportunidad por México, Argentina, Chile, Colombia; requiere en el Perú, la adopción de políticas específicas que promuevan la renovación del parque vehicular.



- 7 de cada 10 station wagon, intervinientes en accidentes fatales, son de timón cambiado, 6 de cada 10 station wagon de timón cambiado que intervienen en accidentes de tránsito fatales, corresponden a "taxis" y el 64 % de station wagon involucrados en accidentes de tránsito fatales, poseen mas de 10 años.

- Finalmente, el Informe de Observancia Pública del CIDATT concluye que:
- La antigüedad de los vehículos tiene incidencia en accidentes fatales, dado que el 78% de vehículos de transporte público involucrados en accidentes de tránsito fatales poseen mas de 10 años; 62 % de vehículos de transporte privado involucrados en accidentes de tránsito



fatales poseen más de 10 años; 79% de vehículos de transporte de carga involucrados en accidentes de tránsito fatales poseen más de 10 años. Un vehículo en buen estado de funcionamiento y con modernas tecnologías de seguridad, tiene menores probabilidades de participar en accidente sin graves consecuencias en cuanto a severidad se refiere.

- *Los vehículos con timón cambiado están involucrados en más accidentes fatales, dado que de cada 10 station wagon que intervienen en accidentes fatales 7 son de TIMÓN CAMBIADO, modificado a la izquierda en CETICOS para operar en el país. Además, el 64 % de vehículos station wagon involucrados en accidentes de tránsito fatales, poseen más de 10 años y 6 de cada 10 station wagon de timón cambiado que intervienen en accidentes de tránsito fatales, corresponden a "taxis".*
- *Asimismo, recomiendan lo siguiente:*
- *Estudiar y aprobar estándares de carácter técnico para el parque automotor peruano tomando como ejemplo lo hecho por otros países que han logrado bajar su tasa de severidad de accidentes de tránsito fatales.*
 - *Restringir la ANTIGÜEDAD MÁXIMA a 15 años, a todo vehículo de transporte público.*
 - *Prohibir la importación de VEHÍCULOS USADOS sobre todo los de TIMÓN CAMBIADO. No tiene sentido, promover por un lado medidas para renovar el parque automotor y cambiar la matriz energética, y, por el otro lado continuar, con la importación de vehículos que contribuyen a su envejecimiento; principalmente consumidores de diesel 2.*

m) Finalmente, el reciente informe de la Consultora PROEXPANSIÓN de fecha 11 de agosto de 2010, señala que la importación de autos usados genera empleos para 800 choferes y 2,350 mecánicos, cuyo beneficio aproximado es de US\$ 12.6 millones de dólares anuales; sin embargo, el costo en términos de vidas humanas, accidentes y contaminación supera los US\$ 547.5 millones; es decir, el costo por importar vehículos usados es 44 veces mayor al beneficio que éste genera.

Del mismo modo, la referida Consultora estima que la importación de autos usados, generara en los próximos dos años más de 7,150 nuevos afectados directos por año (6,800 accidentados y 350 muertos) y 252 mil toneladas adicionales de CO₂, que afectaran directamente a miles de peruanos a través de enfermedades respiratorias. Hasta el momento, los 736,889 autos que han sido importados han generado cerca de 5,7001 muertes que pudieron haber sido evitadas y ha elevado innecesariamente la antigüedad del parque automotor entre 15 y 20 años, dependiendo del tipo de vehículo.

III. POLITICA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE IMPLEMENTADA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

La Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, establece como objeto de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, la satisfacción de los intereses de los usuarios, el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, facultando así mismo al Poder Ejecutivo a establecer medidas temporales de renovación del parque vehicular y prescribiendo que éste debe dar un trato preferente a medios de transporte eficientes y menos contaminantes. En tal sentido, para solucionar la problemática antes descrita, se viene implementando una política nacional de transporte que descansa sobre los siguientes ejes fundamentales:

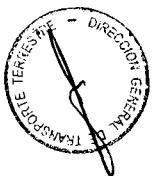


- a) Prevención de accidentes de tránsito y fortalecimiento de la seguridad y educación vial, mediante la sensibilización masiva de conductores y usuarios y un sistema eficiente de evaluación de conductores. En este sentido, mediante Decreto Supremo N° 005-2008-MTC, se aprobó el Reglamento de la Ley N° 29005, al misma que fue modificada por el Decreto Supremo N° 040-2008-MTC que aprobó el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre, en la que se establece los lineamientos para el funcionamiento de las escuelas de conductores, siendo necesario además, que exista la voluntad política de destinar la recaudación de multas por comisión de infracciones de tránsito y transporte para la implementación de acciones de difusión de mensajes de seguridad vial y de programas educativos que promuevan la formación de una cultura de seguridad vial en escuelas y universidades.
- b) Modernización de las acciones de fiscalización en el transporte y tránsito terrestre, mediante la implementación del Sistema de Control en Garitas de Peaje "Tolerancia Cero", creado por Decreto Supremo N° 035-2006-MTC, que consiste en la implementación del sistema de control de garitas de peaje a fin de impedir que los vehículos del transporte interprovincial de personas y transporte de mercancías continúen el viaje si no tienen las condiciones mínimas de seguridad exigidas en la normativa vigente.
- c) Renovación del parque vehicular y cambio de la matriz energética a Gas Natural, toda vez que existe en el país amplia disponibilidad de este combustible, pues se cuenta con 11.5 trillones de pies cúbicos de reservas probadas que, con una proyección de consumo de 900 millones de pies cúbicos por día, de aquí a 20 años solo se estaría consumiendo 4 trillones de pies cúbicos de gas natural, lo que traería como ventajas un menor costo del combustible para los usuarios, toda vez que el GNV cuesta aproximadamente la mitad del valor del diesel y menos del 40% del valor de la gasolina; mejora de la balanza comercial de hidrocarburos, mayor recaudación tributaria por mayor venta de vehículos nuevos y de combustibles; mejora de las condiciones ambientales, dado que los vehículos nuevos a importar vienen provistos de tecnologías modernas que cumplen con los exigentes estándares de protección al ambiente contenidos en las normas Euro II, Euro III, Tier 1 y Tier 2, así como se impulsará esta mejora ambiental mediante la erradicación gradual del diesel que es un combustible con alto contenido de azufre.
- d) En tal sentido, el Estado viene adoptando dentro de esta Administración políticas que promuevan la adquisición de vehículos nuevos y de transporte masivo, de medidas que promuevan la racionalización del parque mediante desguase o chatarreo vehicular y la necesaria e ineludible implementación de un sistema estándar de revisiones técnicas vehiculares. Entre las citadas medidas, podemos citar las siguientes:

- Dación del Decreto de Urgencia N° 050-2008, estableciendo una antigüedad máxima de 5 años para la importación de cualquier vehículos usados, con excepción de los vehículos usados con motor de encendido por compresión (diesel y otros) cuya antigüedad deberá ser no mayor de dos (2) años. Asimismo, el citado dispositivo establece que la antigüedad de los vehículos se contará a partir del año de su fabricación y que a partir del 01 de enero del 2009, queda prohibida la importación de vehículos usados con motor de encendido por compresión (diesel y otros) de las categorías L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, N1 y N2.



- Introducción del índice de nocividad como criterio para determinar la tasa del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que grava los combustibles, mediante la dación de la Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de Azufre en el Combustible Diesel, buscando gravar más, en términos relativos, a aquellos que son los mas contaminantes. Dicha reducciones del ISC han significado un costo fiscal de aproximadamente S/. 2,600 millones desde al año 2004 al 2007.
- Mediante Decreto Supremo N° 211-2007-EF, se aprobó el reglamento de la Ley N° 28694, estableciendo la tabla de los montos fijos del ISC que serán aplicados a los combustibles desde el año 2008 hasta el año 2016, teniendo en cuenta el criterio de proporcionalidad al grado de nocividad por los contaminantes que estos contengan, de tal manera que, para el año 2016, los combustibles mas contaminantes como el diesel, estarán afectos de mayores montos de ISC en relación a los menos contaminantes como el GNV cuyo ISC es cero.
- Mediante Decreto Supremo N° 210-2007-EF, se elimina el ISC en la compra de automóviles nuevos que funcionen con motores de encendido por chispas (Gasolineros, GNV, GLP, etc.).
- Mediante Decreto Supremo N° 213-2007-EF, se crea el "Régimen Temporal de Renovación del Parque Automotor para fomentar el cambio de la matriz Energética"-Régimen de chatarreo, que busca retirar 50,000 automóviles diesel de mas de 10 años de antigüedad, para que sean reemplazados por una cantidad similar de automóviles nuevos a convertidos a GNV.
- Mediante Decreto Supremo N° 023-2008-EM, se aprobó el Reglamento que crea el Registro de Vendedores de Vehículos Nuevos para la Renovación del Parque Automotor y se establece el procedimiento para hacer efectivo el incentivo económico a que se refiere el Decreto Supremo N° 213-2007-EF.
- Mediante Decreto Supremo N° 016-2008-MTC, se reglamenta el "Régimen Temporal de Renovación del Parque Automotor para fomentar el cambio de la matriz Energética"-Régimen de chatarreo, con el objeto de regular el proceso de chatarreo vehicular, establecer los requisitos para la autorización de los Centros de Chatarreo de Vehículos y Entidades Certificadoras de Chatarreo; y el procedimiento para la entrega del Certificado y Bono de Chatarreo.
- Mediante Decreto Supremo N° 020-2008-MTC, se aprueba el Reglamento del Programa especial de incentivos para la sustitución de los ómnibus ensamblados sobre chasis de camión por ómnibus originalmente diseñados y fabricados para el transporte de personas, creado por la Ley N° 29177.
- Masificación del Uso del GNV, para ello se viene promoviendo la instalación de la mayor cantidad de estaciones de servicios y talleres de conversión a GNV. Actualmente existen 128 estaciones de servicio, 202 talleres de conversión, 65 Proveedores de Equipos Completos-PEC's, 5 Entidades Certificadoras, 21 Entidades Financieras y más de 97,000 vehículos convertidos a GNV.
- El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, establece en su artículo 25, una



antigüedad máxima de acceso al servicio de tres (3) años y una antigüedad máxima de permanencia en el mismo de hasta quince (15) años, con el propósito de fomentar la renovación del parque automotor y garantizar que el servicio de transporte se realice en vehículos nuevos para garantizar la seguridad de los usuarios en la prestación del servicio.

IV. FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA EMISION DEL DECRETO SUPREMO

A efectos de garantizar el cumplimiento de los requisitos técnicos de calidad para la importación de vehículos usados, establecidos en el Decreto Legislativo N° 843, resulta necesario incluir en el Reglamento Nacional de Vehículos, Título VI, Incorporación Vehicular al Sistema Nacional de Transporte Terrestre, Capítulo III: Mecanismos de Control de Vehículos Usados Importados, las disposiciones que indiquen cuáles son los instrumentos idóneos para acreditar el requisito de kilometraje máximo permitido, así como los casos en los que no corresponderá a la Entidad Verificadora expedir el Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación con respecto a vehículos usados que hayan sufrido siniestro, según se indica a continuación.

a) Incorporaciones al Reglamento Nacional de Vehículos aprobado Decreto Supremo No. 058-2003-MTC

El presente proyecto propone la incorporación al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, de los artículos los artículos 94 A, 94 B, 94 C, 94 D y 94 E, así como los numerales 66 y 67 al Anexo II: Definiciones, en los términos siguientes:

a.1 Artículo 94 A.- Acreditación del requisito de kilometraje máximo para la importación de vehículos usados:

El segundo párrafo del literal b) del artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, establece que el cumplimiento del requisito de kilometraje máximo deberá acreditarse ante la SUNAT consignando el kilometraje real en los documentos de importación.

En tal sentido, el presente proyecto establece que para efectos de acreditar el requisito antes citado, se consideran documentos de importación los siguientes: i) La Declaración Única de Aduanas – DUA, y ii) El original del título de propiedad o del último certificado de inspección técnica vehicular u otro similar expedido por la entidad acreditada en el país de procedencia, según corresponda, en el cual se debe indicar que el vehículo a importar, tiene un recorrido menor o igual al recorrido real a la fecha de embarque.

La propuesta señalada, tiene como fin garantizar el debido cumplimiento del requisito técnico de calidad a que se refiere el literal b) del artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, precisándose los instrumentos idóneos para acreditar el requisito de kilometraje máximo para la importación de vehículos usados, tales como la Declaración Única de Aduanas–DUA, el título de propiedad o el certificado de inspección técnica vehicular.

Asimismo, con la referida propuesta se busca, por un lado, precisar el requisito de kilometraje máximo, con el fin de asegurar que, de la oferta de vehículos usados existente en el exterior, se destinen a nuestro país los que se encuentren en mejores condiciones y que fueran menos contaminantes.



a.2 Artículo 94 B.- Verificación de la condición de vehículo usado siniestrado

Mediante la incorporación del artículo en mención, se dispone que las Entidades Verificadoras no deberán expedir el Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación según corresponda, a los vehículos usados que hayan sufrido volcadura, choque, incendio, inundación, aplastamiento u otro tipo de siniestro y que, como consecuencia de cualquiera de estos eventos, hayan sido declarados en el país de procedencia como pérdida total, desmantelado, destruido, no reparable, no reconstruible, dañado por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), desecho, aplastado o chatarra, aún cuando contara con algún título de salvamento u otro similar. Asimismo, se propone que si dicha declaración fuera detectada por la autoridad aduanera, ésta se considerará como una comprobación objetiva y suficiente para rechazar el ingreso del vehículo usado al país, situación que la releva de cualquier verificación adicional.

La propuesta tiene por propósito precisar los casos en los cuales la Entidad Verificadora no deberá expedir el Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación a un vehículo usado que haya sufrido cualquier tipo de siniestro, con el propósito de evitar se valide el ingreso al país de vehículos usados que no cumplen el requisito técnico de calidad establecido el literal c) del artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843.

a.3 Artículo 94 C.- Verificación Complementaria de los requisitos de calidad:

El proyecto establece que el cumplimiento de los requisitos mínimos de calidad para la importación de vehículos automotores usados señalados en los literales a), b) y c) del artículo 1° del Decreto Legislativo No. 843, será verificado complementariamente por la Entidad Verificadora en los sistemas de consulta del historial de vehículos existentes en la web, que serán determinados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial. Asimismo, propone que en caso que no existan sistemas de consulta del historial de vehículos en la web para determinado país de procedencia o si los existentes no fueran confiables, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá determinar medios alternativos para que la Entidad Verificadora compruebe complementariamente la información sobre los requisitos contenidos en los literales a), b) y c) del artículo 1 del Decreto Legislativo No. 843.

La propuesta antes citada, se sustenta en que se han detectado muchos casos de discrepancias en la consignación del año de fabricación, adulteración del odómetro y el ingreso al país de vehículos usados siniestrados, por lo que, resulta necesario establecer mecanismos adicionales, que permitan a las Entidades Verificadoras, tener instrumentos idóneos para verificar efectivamente el cumplimiento de los requisitos antes citados.

Igualmente, el proyecto dispone que en caso la Entidad Verificadora detectara discrepancias en el cumplimiento de los requisitos de calidad antes citado, mediante la verificación complementaria, ésta no deberá emitir el Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación de



Vehículos Usados, determinándose el rechazo del vehículo por no cumplir los requisitos antes citados. Asimismo, se dispone que la imposibilidad de verificar físicamente el cumplimiento del requisito de kilometraje y de emisiones de gases contaminantes, determina que el vehículo no cumple con los referidos requisitos y, por tanto, su rechazo. Esto con el propósito de evitar que se vulnere el cumplimiento de tales requisitos bajo los argumentos de falta de llave o combustible, batería descargada, inoperatividad del odómetro, etc., los mismos que han sido frecuentemente usados para incumplir dichos requisitos.

Finalmente, la propuesta provee que en tanto no se expida la Resolución Ministerial que apruebe los sistemas de consulta del historial de vehículos en la web o los medios alternativos a que se hace referencia en los párrafos anteriores, la verificación complementaria de los requisitos mínimos de calidad establecidos en los literales a), b) y c) del artículo 1° del Decreto Legislativo No. 843, deberá ser realizado por la Entidad Verificadora, en lo que corresponda, mediante la verificación de los documentos de importación expedidos en el país de procedencia, los mismos que deberán ser presentados por los importadores de los vehículos usados materia de inspección.

Esta propuesta se sustenta en que, en tanto no se apruebe la Resolución Ministerial antes citada, la Entidad Verificadora constatará el cumplimiento de los requisitos antes citados, en los documentos de importación señalados en el artículo 144 que se propone en el presente proyecto.

a.4 Artículo 94 D.- Responsabilidad solidaria por la calidad de la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en CETICOS o ZOFRATACNA:

Mediante la incorporación del presente artículo, se precisa que los intervinientes en la cadena de comercialización de los vehículos usados y las empresas que realizan su reparación y reacondicionamiento, son solidariamente responsables frente al consumidor final, por la idoneidad y calidad de la reparación y reacondicionamiento del vehículo usado y el efectivo cumplimiento de la garantía ofrecida por los talleres que realizan la reparación y reacondicionamiento de los mismos.

Dicha propuesta ha sido concordada con el Código de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado por Ley N° 29571, el mismo que ha incorporado nuevas disposiciones relacionadas con la garantía y responsabilidad del proveedor frente al consumidor, a fin de garantizar que éste último acceda a productos y servicios idóneos y que goce de los derechos y mecanismos efectivos para su protección.

En tal sentido, se adecuan las disposiciones relativas a la reparación y reacondicionamiento de los vehículos usados a las exigencias de la Ley antes citada, precisándose que los intervinientes en la cadena de comercialización de los mismos y las empresas que realizan su reparación y reacondicionamiento, son solidariamente responsables frente al consumidor final, con las empresas que realizan la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS ó ZOFRATACNA, por la idoneidad y calidad de la reparación y reacondicionamiento del vehículo usado y el efectivo cumplimiento de la garantía que expiden los talleres,



Del mismo modo, con el propósito que los usuarios y consumidores puedan hacer valer sus derechos, se señala que la Comisión de Protección del Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), tramitará las denuncias que se formulen con relación a la calidad de la reparación y/o reacondicionamiento de los vehículos usados, conforme a las normas de la materia, estando facultada, adicionalmente a las sanciones administrativas que pudiera aplicar, para disponer a favor de los consumidores, en las resoluciones que amparen dichas denuncias, las medidas correctivas reparadoras y complementarias que prevé el citado Código, en los términos en que se ha otorgado la garantía de talleres.

Asimismo, se establece que mediante Resolución Directoral de la Dirección General de Transporte Terrestre, se aprobará el nuevo formato del Certificado de Reacondicionamiento o Reparación (CERTIREC), en el que se incorporará la declaración formal del taller de honrar la garantía de talleres a que se refiere el artículo siguiente y toda la información sobre la forma que el consumidor pueda hacer efectiva la garantía.

a.5 Artículo 94 E.- Garantía de talleres:

El proyecto señala que los talleres que realizan la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados conforme al artículo 3° del Decreto Legislativo N° 843, están obligados a otorgar la garantía legal a que se refiere el literal a) del artículo 20° del Código de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado por la Ley N° 29571, por el plazo de 6 meses o 10,000 kilómetros contra el uso de repuestos o componentes prohibidos (en caso de no ser original o compatibles), defectos de materiales utilizados, defectos de montaje, fraude en el recorrido o cualquier otro defecto en la reparación y/o reacondicionamiento del vehículo. La Dirección General de Transporte Terrestre aprobará el formato para la emisión del Certificado de Garantía.

La propuesta tiene como propósito que los talleres que realizan la reparación y reacondicionamiento de vehículos usados, optimicen las labores que vienen desarrollando, con el fin de salvaguardar el buen funcionamiento de los vehículos usados que se importan al país y, por lo tanto, las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del transporte y tránsito terrestre.

a.6 Incorporación al ANEXO II, de las definiciones de vehículo nuevo y número de asientos.

Teniendo en consideración que la actual versión del Reglamento Nacional de Vehículos, carece de una definición de vehículo nuevo que permita establecer claramente sus características, lo cual ha dificultado las labores que desempeña SUNAT, se propone que para fines aduaneros se entienda como vehículo nuevo aquel que, al momento de la numeración de la Declaración Única de Aduanas- DUA en la SUNAT, cumpla con los siguientes requisitos:

1. El año de fabricación, debidamente acreditado, corresponde al año en curso o, como máximo, a los dos años anteriores. Alternativamente, que el año de modelo, consignado en el VIN (décimo carácter), corresponda al año en curso o al año entrante o como máximo esté dentro de los dos años anteriores



2. Que no ha tenido uso alguno y que el recorrido registrado en su odómetro no sea mayor de cien kilómetros. Excepcionalmente, cuando el vehículo haya sido trasladado por sus propios medios, total o parcialmente, desde su punto de fabricación ó ensamblaje hasta la aduana nacional de despacho, se aceptará que el odómetro consigne un recorrido que guarde relación con los documentos de embarque (carta porte y/o orden de traslado).
3. Que no haya sido registrado en su país de origen o de embarque en ningún registro de vehículos de carácter oficial

Asimismo, se hace necesario establecer la definición del "número de asientos"; toda vez, que al igual que el caso anterior, el Reglamento Nacional de Vehículos no prevé una definición clara y precisa de dicho término, por el contrario trae confusión respecto a su concepto, toda vez que el Anexo V de dicho reglamento, señala en la Ficha Técnica de Homologación de vehículos nuevos, que el número de asientos no incluye al del conductor, en tanto que en la Ficha Técnica de Importación de vehículos usados y especiales, se señala que el número de asientos incluye al del conductor.

En tal sentido, la propuesta incluye la definición general de "número de asientos", como aquel número de plazas personales con el que cuenta un vehículo incluyendo el del conductor y la tripulación de ser el caso. (Se debe incluir los asientos rebatibles cuando corresponda).

b) Modificación de la Trigésimo Primera Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos aprobado Decreto Supremo No. 058-2003-MTC

Con el fin de cautelar que el accionar de las Entidades Verificadoras, Entidades Certificadoras, Talleres de Conversión e Ingenieros acreditados para suscribir la ficha técnica de importación de vehículos usados se ajusten a las obligaciones establecidas en la normatividad respectiva, y de esta manera garantizar la verificación de los requisitos que deben cumplir los vehículos usados importados que ingresen al país, se amplían las causales mediante las cuales la DGTG puede declarar la caducidad de las autorizaciones o acreditaciones otorgadas y de ser el caso, ejecutar a favor del MTC la garantía que éstas hubieran constituido;

Igualmente, considerando que los Ingenieros que suscriben las Fichas Técnicas de importación de vehículos usados y especiales son parte del mecanismo de control diseñado por el Ejecutivo para verificar que los vehículos usados que se incorporan y operan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre - SNTT, cumplan con los requisitos técnicos establecidos en la normatividad vigente, se han agregado causales de caducidad de la acreditación respectiva, con el objeto de garantizar el cumplimiento de la normatividad por parte de los mismos.

c) Aplicación temporal de la norma:

El proyecto contempla que ante las nuevas disposiciones incorporadas al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, pueden existir un determinado número de vehículos que no cumplan con los dichas exigencias, pero que cuenten con documentación que acredite el inicio del trámite de importación con anterioridad a la vigencia de la misma, por lo que es necesario precisar que lo dispuesto en los



artículos 94 A, 94 B y 94 C del Reglamento Nacional de Vehículos, incorporados, no alcanza a los vehículos usados que, a la fecha de entrada en vigencia del dispositivo propuesto, se encuentren en cualquiera de las siguientes situaciones:

- Hayan sido desembarcados en puerto peruano;
- Se encuentren en tránsito hacia el Perú, lo cual deberá acreditarse con el correspondiente documento de transporte; ó
- Hayan sido adquiridos, mediante documento de fecha cierta, tales como carta de crédito irrevocable, giro, transferencia o cualquier otro documento canalizado a través del sistema financiero nacional, emitidos con anterioridad a dicha fecha.

V POSICION DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL:

Finalmente debemos precisar que las propuestas contempladas en el presente proyecto de Decreto Supremo, armonizan con la posición adoptada por el Tribunal Constitucional, como órgano supremo de interpretación y control de la constitucionalidad de las normas.

En tal sentido, el Tribunal Constitucional en los últimos meses, ha ratificado las normas emitidas por el Ejecutivo respecto de la importación de vehículos usados. En la Sentencia del 04 de Junio del 2010, expedida dentro del Expediente N° 05961-2009-PA/TC sobre proceso de amparo seguido por Transportes Vicente Eusebio Andrea SAC en contra el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ha establecido, mediante precedente vinculante y de alcance general, que el único que puede establecer requisitos técnicos vehiculares es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, validando como normas compatibles con el cuadro de valores constitucionales y, por tanto, legítimas, razonables y proporcionales, entre otros, al Decreto Supremo N° 042-2006-MTC y los Decretos de Urgencia Nros. 050-2008 y 052-2008.

Asimismo, ratificando el pronunciamiento señalado en el párrafo anterior, con fecha 12 de agosto del 2010, el Tribunal Constitucional ha emitido una nueva sentencia dentro del Expediente N.° 00001-2010-CC/TC, la misma que establece conforme al artículo VII del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional, como PRECEDENTE VINCULANTE las reglas siguientes:

- a. Las resoluciones judiciales que dispongan la inaplicación del Decreto Legislativo N.° 843, o de los Decretos Supremos N.os 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N.os 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, o que resuelvan en contravención, apartándose o inobservando las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC, son nulas de pleno derecho por ser inconstitucionales.
- b. Los jueces que hayan emitido resoluciones judiciales, disponiendo la inaplicación del Decreto Legislativo N.° 843, o de los Decretos Supremos N.os 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N.os 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, o que resuelvan en contravención, apartándose o inobservando las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC, deben ser procesados y sancionados por el Consejo Nacional de la Magistratura y la Oficina de Control de la Magistratura.
- c. Las entidades de la Administración Pública se encuentran impedidas de acatar cualquier resolución judicial emitida a partir del 18 de junio de 2010 que inaplique el Decreto Legislativo N.° 843, o los Decretos Supremos N.os



- 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o los Decretos de Urgencia N.os 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008 o que contravenga o inobserve las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC.
- d. Los jueces que hayan emitido resoluciones judiciales que dispongan la inaplicación del Decreto Legislativo N.º 843, o de los Decretos Supremos N.os 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N.os 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, o que resuelvan en contravención, apartándose o inobservando las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC, deben ser denunciados penalmente por el Ministerio Público por el delito de prevaricato.
- e. Las medidas cautelares que dispongan la inaplicación del Decreto Legislativo N.º 843, o de los Decretos Supremos N.ºs 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N.os 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, además de ser nulas de pleno derecho por ser inconstitucionales, generan que se promueva la declaración de responsabilidad civil tanto de jueces, abogados y demandantes.

VI PREPUBLICACIÓN DEL PROYECTO

Respecto a la publicación del proyecto de Decreto Supremo en el Diario Oficial "El Peruano", en el portal electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones o cualquier otro medio, conforme a lo señalado por el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, Reglamento que establece Disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General, la misma es innecesaria ya que la propuesta tiene por objeto una mejor aplicación de las normas sobre importación vehicular por parte de la Administración, las cuales buscan beneficiar a los administrados en lo que concierne a su salud, medio ambiente, economía y bienestar general.

VII ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

La expedición del presente dispositivo no genera costo o gasto alguno al Estado; por el contrario, las medidas que se aprueban, armoniza con la política nacional de transporte que viene implementando el Poder Ejecutivo, en salvaguarda de las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del transporte y tránsito terrestre, al buscar mejorar la calidad de los vehículos usados que ingresan al país.

VIII IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente Decreto Supremo:

- Incorpora al Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, los artículos 94 A al 94 E, así como los numerales "66) Vehículo Nuevo" y 67) Número de asientos" al Anexo II: Definiciones.
- Modifica la Trigésimo Primera Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, incorporando nuevas causales de caducidad de las autorizaciones otorgadas a las Entidades Certificadoras, Entidades Verificadoras, Talleres de Conversión e Ingenieros acreditados para suscribir la ficha técnica de importación de vehículos usados y especiales.

