Proyecto de Ley N°.....1592/2021-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
01 ABR. 2022
RECIBIDO
Firma _____ Hora 12:00PM

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 31 de marzo de 2022

OFICIO Nº 082 -2022 -PR

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que regula la potestad fiscalizadora y sancionadora del Ministerio de la Producción en materia de Autorización de Plantas para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y de la Inscripción en el Registro de los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

L E Y

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República

Ha dado la siguiente Ley:

LEY QUE REGULA LA POTESTAD FISCALIZADORA Y SANCIONADORA DEL MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN EN MATERIA DE AUTORIZACIÓN DE PLANTA PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS INDUSTRIALES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, Y DE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD AUTORIZADOS

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

La presente Ley tiene por objeto establecer las disposiciones que regulan la potestad fiscalizadora y sancionadora ejercidas por el Ministerio de la Producción, sobre las personas jurídicas que cuentan con Autorización de Planta, para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre vigentes; y, la Inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, regulado por Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE, que crea el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

Artículo 2. Finalidad

2.1 La presente Ley tiene por finalidad asegurar el cumplimiento de las obligaciones de las personas jurídicas, que cuenten con Autorización de Planta otorgada por el Ministerio de la Producción para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre.

2.2 Asegurar el cumplimiento de las obligaciones de los Organismos de Evaluación de la Conformidad privados o públicos, autorizados por el Ministerio de la Producción.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

3.1 Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables en todo el territorio nacional, a las personas jurídicas, que cuenten con Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, otorgada por el Ministerio de la Producción.

3.2 Asimismo, las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a los Organismos de Evaluación de la Conformidad privados o públicos, autorizados por el Ministerio de la Producción.

CAPÍTULO II
POTESTAD FISCALIZADORA Y SANCIONADORA

Artículo 4. Competencia de fiscalización y sanción del Ministerio de la Producción

4.1 El Ministerio de la Producción, en el marco de sus competencias, tiene la función de cumplir y hacer cumplir el marco normativo en materia de normalización industrial, ejerciendo la potestad fiscalizadora y sancionadora correspondiente, de conformidad a lo establecido en el Decreto Legislativo Nº 1047, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción.

4.2 La potestad fiscalizadora y sancionadora que ejerce el Ministerio de la Producción, comprende la verificación del cumplimiento de las disposiciones normativas vigentes en materia de:

a) Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre.

b) Inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

4.3 En ambos supuestos, la potestad fiscalizadora se ejerce a través de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección, incluyendo el dictado de medidas administrativas; y, la potestad sancionadora se realiza mediante acciones conducentes a determinar la existencia o inexistencia de infracciones administrativas por incumplimiento de tales disposiciones, incluyendo también el dictado de medidas administrativas; de acuerdo con las disposiciones del Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS, o norma que lo sustituya".

Artículo 5. Autoridad Fiscalizadora

La potestad fiscalizadora que ejerce el Ministerio de la Producción se materializa a través de la unidad orgánica de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones, o la que haga sus veces, del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del Ministerio de la Producción, que tiene la función de supervisar y fiscalizar, de acuerdo con lo establecido en la norma de organización y funciones del Ministerio de la Producción que se encuentre vigente, y de conformidad con el Reglamento de Fiscalización y del Procedimiento Administrativo Sancionador del Ministerio de la Producción aplicable a la

LEY

Industria y Comercio Interno, aprobado por Decreto Supremo Nº 002-2018-PRODUCE, o la norma que lo sustituya.

Artículo 6. Autoridad Decisora

6.1. La potestad sancionadora que ejerce el Ministerio de la Producción, se materializa, en primera instancia administrativa, a través de la unidad orgánica de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones, o la que haga sus veces, del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del Ministerio de la Producción, que tiene la función de resolver los procedimientos administrativos sancionadores, previa recomendación de la unidad orgánica instructora de la referida Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la norma de organización y funciones del Ministerio de la Producción que se encuentre vigente, y de conformidad con el Reglamento de Fiscalización y del Procedimiento Administrativo Sancionador del Ministerio de la Producción aplicable a la Industria y Comercio Interno, aprobado por Decreto Supremo Nº 002-2018-PRODUCE, o norma que lo sustituya.

6.2 El Consejo de Apelación de Sanciones del Ministerio de la Producción es el órgano resolutivo que evalúa y resuelve, en segunda y última instancia administrativa, los recursos de apelación interpuestos contra los actos administrativos de los procedimientos sancionadores del Ministerio de la Producción.

Artículo 7. Infracciones, sanciones y medidas administrativas

El Ministerio de la Producción, a través del reglamento de la presente ley, establece la tipificación de las infracciones y su calificación, así como las sanciones a ser impuestas y las medidas cautelares y correctivas a ser dictadas, por el incumplimiento de las disposiciones relativas vigentes en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, e Inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

Las sanciones a imponer a las personas jurídicas que cuenten con Autorización de Planta y a los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados serán de multa, suspensión o de cancelación de la autorización otorgada por el Ministerio de la Producción.

Artículo 8. Financiamiento

La presente Ley se financia con cargo a los recursos del presupuesto institucional del Ministerio de la Producción, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamento de la presente Ley y adecuación normativa.

Mediante Decreto Supremo refrendado por el/la Ministro/a de la Producción se aprueba el Reglamento de la presente Ley, en un plazo no mayor a noventa (90) días

calendario, contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Asimismo, el Ministerio de la Producción, cuando corresponda, adecúa las normas reglamentarias vigentes a las disposiciones de la presente Ley, en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario contados a partir de su vigencia.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ANÍBAL TORRES VÁSQUEZ
Presidente del Consejo de Ministros

JORGE LUIS PRADO PALOMINO
Ministro de la Producción

PERÚ
CONGRESO de la REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **04** de **abril** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N°1592/2021-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

1. **PRODUCCIÓN, MICRO Y PEQUEÑA EMPRESA Y COOPERATIVAS.**

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

LEY QUE REGULA LAS POTESTADES FISCALIZADORA Y SANCIONADORA DEL MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN EN MATERIA DE AUTORIZACIÓN DE PLANTA PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS INDUSTRIALES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE, Y DE LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD AUTORIZADOS

I. ANTECEDENTES.

El literal a) del numeral 1 del artículo 7 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC (en adelante, **Reglamento Nacional de Vehículos**), norma reglamentaria de la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, **Ley General de Transporte**), dispone, con relación al Número de Identificación Vehicular (**VIN**), que la determinación de sus tres primeros caracteres corresponde a la Identificación Mundial del Fabricante (WMI), siendo este determinado de acuerdo con la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la Norma ISO 3780, y es asignado en el Perú por el Ministerio de la Producción (en adelante, **PRODUCE**).

El artículo 11 del citado Reglamento señala que los vehículos deben cumplir con los requisitos mínimos de carácter técnico y de seguridad, a fin de permitir su tránsito en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre; en ese sentido, es necesaria la aprobación de medidas respecto de los establecimientos donde se desarrollen actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, a efectos de garantizar que los vehículos que fabriquen, ensamblen, modifiquen y/o monten cumplan con las especificaciones contenidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

A través del Decreto Supremo Nº 019-2018-MTC, se modificó la Décimo Novena Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, disponiendo el reemplazo del derogado RPIN por la **Autorización de Planta** para la fabricación y/o ensamblaje de vehículos de transporte terrestre, otorgada para actividades de fabricación, ensamblaje **adicionando además las actividades de modificación y/o montaje de vehículos**.

Mediante Decreto Supremo Nº 006-2021-PRODUCE, se aprobó el Reglamento para la Autorización de Plantas para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante – WMI (en adelante, **Reglamento WMI**), el cual establece las disposiciones para la emisión de la Autorización de Planta para las actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de Vehículos de Transporte Terrestre, así como para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (**Código WMI**), comprendidas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

Por otro lado, es preciso señalar que, mediante el Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE se creó el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (en adelante, **Reglamento ROECA**), el cual establece que la autorización a los Organismos de Evaluación de la Conformidad privados o públicos (OECA) es otorgada por el PRODUCE, en función al cumplimiento de los requisitos que se establecen en el artículo 3 del referido Decreto Supremo; en mérito a ello, los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados podrán, por encargo del PRODUCE, realizar actividades de evaluación de la conformidad para determinar la conformidad de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos, actividades de fiscalización u otras actividades que determine el Ministerio en el ámbito de su competencia.

Al respecto, cabe añadir que en los reglamentos WMI y ROECA no se establecen de forma literal la potestad sancionadora (régimen de infracciones y sanciones) del PRODUCE, en materias de Autorización de Planta para las actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de Vehículos de Transporte Terrestre, e inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados; cuya situación consideramos constituye un **problema público** entendido dicho concepto como aquella situación indeseada que afecta a un grupo determinado de ciudadanos y que requiere de atención prioritaria del

Estado a través de los instrumentos de *acción de las políticas públicas*[1] como son: i) las normas jurídicas -materializado en la presente propuesta de ley-, ii) los servicios, iii) los recursos financieros y, iv) la persuasión; en el marco de lo señalado en la Constitución Política del Estado, la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción (Decreto Legislativo N° 1047) y el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción (Decreto Supremo N° 002-2017-PRODUCE).

II. ANÁLISIS DE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA.

Según los artículos 58 y 59 de la Constitución Política del Perú[2], el Estado orienta el desarrollo del país promoviendo, entre otros, la seguridad de las empresas y de la población, así como estimula la libertad de trabajo y de empresa, sin embargo, el ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la salud ni a la seguridad pública de la ciudadanía en general.

A su vez, el artículo 107 del referido cuerpo normativo, establece que el derecho a la iniciativa legislativa puede ejercerlo el presidente de la República, entre otras autoridades y/o instituciones[3].

Al respecto, es preciso señalar que PRODUCE es la autoridad competente en materia de industria, micro y pequeña empresa, comercio interno, promoción y desarrollo de cooperativas, pesquería, acuicultura, según lo establecido en el artículo 3 de la Ley de Organización y Funciones de PRODUCE, aprobado por Decreto Legislativo Nº 1047 (en adelante, **LOF de PRODUCE**); asimismo, el numeral 5.2 del artículo 5 del citado Decreto Legislativo dispone que PRODUCE tiene como función rectora el dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución y supervisión de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento, el reconocimiento de derechos, la sanción, fiscalización y ejecución coactiva.

En ese contexto, la LOF de PRODUCE en su artículo 7 numeral 7.1 dispone que PRODUCE cumple la función de aprobar las disposiciones normativas que le correspondan, incluyendo la facultad de tipificar reglamentariamente las infracciones por incumplimiento de obligaciones establecidas legalmente; y en su numeral 7.2 se establece que dicho sector tiene como función específica cumplir y hacer cumplir el marco normativo relacionado con su ámbito de competencia, ejerciendo la potestad fiscalizadora, sancionadora y de ejecución coactiva correspondiente; precisándose que, para estos efectos, PRODUCE podrá dictar las medidas cautelares y correctivas correspondientes.

A través del Decreto Supremo Nº 002-2017-PRODUCE, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones de PRODUCE (en adelante, **ROF de PRODUCE**), el cual determinó una nueva estructura orgánica institucional, creándose a la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones (en adelante, **DGSFS**) como nuevo órgano de línea del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria.

Ahora, cabe señalar que de acuerdo con lo señalado en el artículo 119 del ROF de PRODUCE, la DGSFS es un órgano de línea de PRODUCE responsable de la supervisión, fiscalización y control del cumplimiento de la normativa en el ámbito de su competencia[4],

---

1 **ALMOND, G. A., y POWELL, G. B.** (1978): *Comparative Politics. System, Process and Policy, Little Brown*, Boston.

2 **Constitución Política del Perú de 1993**
Artículo 58.- La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. Bajo este régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura.

3 **Constitución Política del Perú de 1993**
Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.
También tienen el mismo derecho en las materias que les son propias los otros poderes del Estado, las instituciones públicas autónomas, los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales y los colegios profesionales. Asimismo, lo tienen los ciudadanos que ejercen el derecho de iniciativa conforme a ley.

4 **Decreto Legislativo Nº1047, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción,** publicada en el diario oficial "El Peruano" el 26 de junio de 2008.
Artículo 119.- Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones
La Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones, es el órgano de línea, con autoridad técnica a nivel nacional, responsable de la supervisión, fiscalización y control del control del cumplimiento de la normativa en materia de micro, pequeña y mediana empresa (MIPYME), industria, cooperativas y comercio interno, normas e

contando, para tal efecto, con las siguientes unidades orgánicas[5]: i) Dirección de Supervisión y Fiscalización; y, ii) Dirección de Sanciones.

La Dirección de Supervisión y Fiscalización (en adelante, **DSF**) de la DGSFS, de acuerdo a lo señalado en el artículo 122 del ROF de PRODUCE, fiscaliza el cumplimiento de la normativa en materia de micro, pequeña y mediana empresa (MIPYME), industria, cooperativas, comercio interno, así como el cumplimiento de los derechos otorgados por PRODUCE, y la adecuada aplicación de la normatividad en relación al flujo de las facturas negociables, a nivel nacional, en coordinación con los otros niveles de gobierno y entidades públicas.

Así también, la Dirección de Sanciones (en adelante, **DS**) de la DGSFS, de acuerdo con lo señalado en el artículo 123 del ROF de PRODUCE, evalúa la documentación proveniente de las actividades de fiscalización y resuelve en primera instancia el procedimiento administrativo sancionador, además de dictar medidas administrativas previstas en el ordenamiento legal, administrar el Registro de Sanciones, entre otras funciones.

En ese sentido, resulta oportuno mencionar que, tal como lo establece **los principios de legalidad y de tipicidad** establecidos en el artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, solo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción (multa, suspensión, cancelación, etc.) o medidas administrativas (cautelares o correctivas) son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad[6].

Dado cuenta lo expuesto, podemos señalar que si bien PRODUCE es la autoridad encargada de emitir la Autorización de Planta para la realización de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, así como otorgar la autorización de inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, la LOF de PRODUCE no prevé la facultad sancionadora al Ministerio de la Producción, manifestada en infracciones y sanciones posibles de aplicar a un administrado infractor en dichas materias; requiriéndose, por tanto, que ello se establezca en una norma con rango de ley, de acuerdo con lo dispuesto por nuestro ordenamiento jurídico vigente.

---

instrumentos de gestión ambiental en industrias manufactureras y de comercio interno; así como, el adecuado proceso del flujo de las facturas negociables; asimismo, es el encargado de gestionar y supervisar en primera instancia administrativa el procedimiento administrativo sancionador.

5 **Decreto Legislativo Nº1047, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de la Producción,** publicada en el diario oficial "El Peruano" el 26 de junio de 2008.
Artículo 121.- Unidades Orgánicas de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones
La Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones para el cumplimiento de sus funciones, cuenta con la siguiente estructura:
a) Dirección de Supervisión y Fiscalización.
b) Dirección de Sanciones.

6 **Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS, que aprueba el Texto Único Ordenado de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General**
Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:
1. Legalidad. - Sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad.
(...)
4.Tipicidad.- Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria. A través de la tipificación de infracciones no se puede imponer a los administrados el cumplimiento de obligaciones que no estén previstas previamente en una norma legal o reglamentaria, según corresponda. En la configuración de los regímenes sancionadores se evita la tipificación de infracciones con idéntico supuesto de hecho e idéntico fundamento respecto de aquellos delitos o faltas ya establecidos en las leyes penales o respecto de aquellas infracciones ya tipificadas en otras normas administrativas sancionadoras.
(...)

Por lo que, resulta necesario dotar a PRODUCE de un marco normativo que le permita ejercer de forma íntegra las potestades fiscalizadora y sancionadora en materia de Autorización de Planta para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, en observancia de lo dispuesto por los principios de legalidad y tipicidad recogidos en el artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

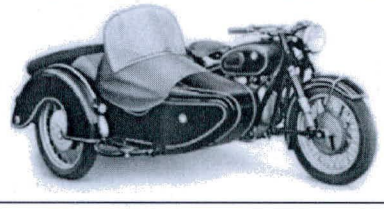
III. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.

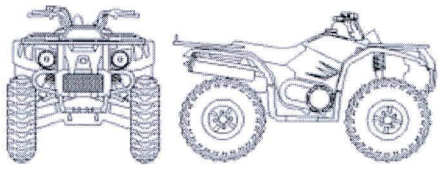
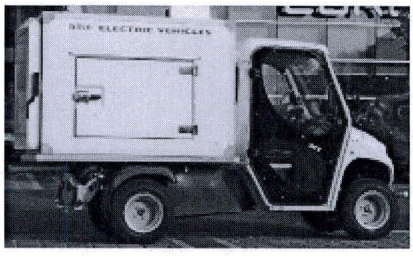
III.1 LA AUSENCIA DE RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES REFERIDAS A LA AUTORIZACIÓN DE PLANTA PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS INDUSTRIALES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

a) **De los vehículos de transporte terrestre en el país.**

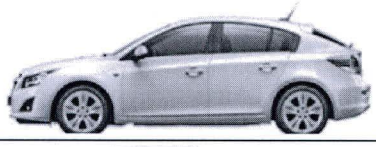
El parque automotor lo conforman vehículos de transporte terrestre autorizados para su circulación a nivel nacional que, de acuerdo con el Anexo I del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, se clasifican de la siguiente manera:

Categoría L: Vehículos automotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos destinados a circular por las vías públicas.

Subcategoría	Descripción	Imagen referencial
L1:	Dos (2) ruedas, velocidad máxima de construcción de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm3 en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.	
L2:	De tres (3) ruedas, con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h y con una cilindrada de hasta 50 cm^3en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.	
L3:	De dos (2) ruedas, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm^3en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión.	
L4:	De tres (3) ruedas asimétricas a su eje longitudinal, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm^3en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. (Motocicletas con sidecar).	
L5:	De tres (3) ruedas simétricas a su eje longitudinal, con una velocidad máxima de construcción mayor a 50 km/h y con una cilindrada superior a 50 cm^3en el caso de un motor térmico o de cualquier otro medio de propulsión. Excepcionalmente, el eje posterior puede ser de rodada doble.	

L6:	De cuatro (4) ruedas (cuatriciclos ligeros), con una velocidad máxima de construcción que no excede de 50 km/h, con peso neto inferior o igual a 350 kg, sin incluir el peso de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, y con una cilindrada de hasta 50 cm^3, en el caso de un motor térmico de encendido por chispa, o de hasta 4 kW de potencia neta máxima, en el caso de otros motores térmicos, o de hasta 4 kW de potencia nominal continua máxima en el caso de los motores eléctricos.	
L7:	De cuatro (4) ruedas (cuatriciclos no clasificados en L6), con peso neto de hasta 400 kg para los de transporte de pasajeros, o de hasta 550 kg para los de transporte de mercancías, sin incluir el peso de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, con una cilindrada superior a 50 cm^3, en el caso de un motor térmico de encendido por chispa, o de hasta 15 kW de potencia neta máxima, en el caso de otros motores térmicos, o de hasta 15 kW de potencia nominal continua, en el caso de los motores eléctricos.	

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de pasajeros.

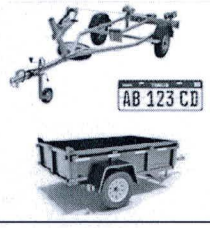
Subcategoría	Descripción	Imagen referencial
M1:	De ocho asientos o menos, sin contar el asiento del conductor.	
M2:	De más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos.	
M3:	De más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de 5 toneladas.	

Categoría N: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y construidos para el transporte de mercancía.

Subcategoría	Descripción	Imagen referencial
N1:	De peso bruto vehicular de 3,5 toneladas o menos.	
N2:	De peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas hasta 12 toneladas.	

N3:	De peso bruto vehicular mayor a 12 toneladas.	

Categoría O: Remolques (incluidos semiremolques).

Subcategoría	Descripción	Imagen referencial
O1:	Remolques de peso bruto vehicular de 0,75 toneladas o menos.	
O2:	Remolques de peso bruto vehicular de más 0,75 toneladas hasta 3,5 toneladas.	
O3:	Remolques de peso bruto vehicular de más de 3,5 toneladas hasta 10 toneladas.	
O4:	Remolques de peso bruto vehicular de más de 10 toneladas.	

Combinaciones especiales

- S : Adicionalmente, los vehículos de las categorías M, N u O para el transporte de pasajeros o mercancías que realizan una función específica, para la cual requieren carrocerías y/o equipos especiales, se clasifican en:

  - SA: Casas rodantes
  - SB: Vehículos blindados para el transporte de valores
  - SC: Ambulancias
  - SD: Vehículos funerarios
  - SE: Bomberos
  - SF: Vehículos celulares
  - SG: Porta tropas.

Es así que la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje en el territorio nacional de todos estos vehículos de transporte terrestre **debe realizarse en plantas autorizadas por PRODUCE** que cuenten con las condiciones mínimas y con estándares de calidad que permitan que dichos vehículos automotores realicen un transporte seguro de personas y de carga.

Actualmente, se cuenta con la siguiente información sobre los vehículos de transporte terrestre fabricados, ensamblados, modificados y/o montados en plantas autorizadas por PRODUCE:

CATEGORIA	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
L	276,675	284,508	286,117	285,661	425,612	**1,558,573**
M (BUSES)	4,105	4,714	4,302	2,136	1,971	**17,228**

N (CAMIONES)	9,739	9,922	9,995	9,030	12,919	**51,605**
O	5,061	4,557	4,572	4,730*	4,730*	**23,650**
				PARQUE AUTOMOTOR		**1'651,056**

Fuente: Asociación Automotriz del Perú (https://aap.org.pe/) respecto de las categorías "L", "M", "N" y Superintendencia Nacional de los Registro Públicas – SUNARP respecto de la categoría "O".
*Estimación promedio de los años anteriores.

Es decir, en los últimos cinco años, se ha fabricado, ensamblado, modificado y/o montado más de un millón y medio de vehículos de transporte terrestre en el territorio nacional en plantas autorizadas por PRODUCE.

Por otro lado, tenemos que, al 26 de febrero de 2022, existe un universo de 167 administrados con 178 autorizaciones de planta otorgada por PRODUCE para realizar las actividades fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo con la siguiente distribución geográfica:

ÍTEM	REGIÓN	CANTIDAD DE PLANTAS	REPRESENTACIÓN NACIONAL
01	LIMA	86	48.3%
02	CALLAO	12	6.7%
03	AREQUIPA	15	8.4%
04	LA LIBERTAD	13	7.3%
05	LAMBAYEQUE	12	6.7%
06	UCAYALI	11	6.2%
07	PIURA	5	2.8%
08	JUNIN	5	2.8%
09	SAN MARTIN	5	2.8%
10	LORETO	3	1.7%
11	PUNO	3	1.7%
12	MADRE DE DIOS	3	1.7%
13	CUSCO	3	1.7%
14	APURIMAC	1	0.6%
15	TUMBES	1	0.6%
		178	

Fuente: PRODUCE

De lo anterior se desprende que el 55 % de plantas se encuentran ubicadas en Lima y Callao, seguido por las regiones de Arequipa, La Libertad, Lambayeque y Ucayali que en conjunto representan el 84 % de plantas autorizadas a nivel nacional.

Ahora, tal como se describirá en los acápites siguientes, PRODUCE ha verificado que aproximadamente el 85% de plantas autorizadas fiscalizadas no cumplían con las disposiciones establecidas en la normativa que regulaba sus actividades, lo que resulta alarmante, debido a que la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de un vehículo de transporte terrestre en condiciones que no son óptimas es altamente riesgoso, pues expone al peligro a los trabajadores de las plantas del sector automotriz, los conductores y la sociedad en general.

Así, por ejemplo, desde hace algunos años, la informalidad en la industria automotriz favoreció las actividades de modificación de camiones para convertirlos en buses de

transporte interprovincial de pasajeros, denominados popularmente como *"buses camión"*, cuyo tránsito evidentemente generó graves consecuencias para la vida y salud de las personas, dado que su inestabilidad y baja calidad de su estructura fueron factores que originaron varios accidentes de tránsito[7].

Con relación a ello, es oportuno mencionar que, de acuerdo con las estadísticas de accidentes de tránsito a nivel nacional de los años 2019 y 2020, la cantidad de accidentes que vincularon a algún tipo de vehículo de transporte terrestre que requerían de la intervención de las plantas autorizadas por el PRODUCE, tuvo las siguientes características:

Accidentes de tránsito no fatales 2019-2020

VEHICULO	TIPO	2019	2020 (*)
MAYORES	OMNIBUS	6,612	3,179
	CAMION	4,031	2,837
	REMOLCADOR (TRACTO)	1,135	759
	REMOLQUE Y SEMOREMOLQUE	852	595
	TOTAL	**12,630**	**7,370**
MENORES	MOTO LINEAL	16,388	12,498
	MOTOCAR	12,426	6,861
	TRICICLO	265	116
	FURGONETA	264	159
	TOTAL	**29,343**	**19,634**

Fuente: 2019: Policía Nacional del Perú/Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones/División de Estadística.
2020: Compendio Estadístico - Sector Interior / Oficina de Planeamiento y Estadística 2020

(*) En el marco de la pandemia de la COVID-19.

Accidentes de tránsito fatales 2019-2020

VEHICULO	TIPO	2019	2020(*)
MAYORES	OMNIBUS	253	122
	CAMION	335	218
	REMOLCADOR (TRACTO)	34	52
	REMOLQUE Y SEMOREMOLQUE	94	60
	TOTAL	**716**	**452**
MENORES	MOTO LINEAL	624	542
	MOTOCAR	215	153
	TRICICLO	10	7
	FURGONETA	5	12
	TOTAL	**854**	**714**

Fuente: 2019: Policía Nacional del Perú/Dirección de Tecnología de la Información y Comunicaciones/División de Estadística.
2020: Compendio Estadístico - Sector Interior / Oficina de Planeamiento y Estadística 2020

(*) En el marco de la pandemia de la COVID-19.

Es importante mencionar que si bien no resultaría posible determinar con certeza que todos estos accidentes de tránsito fueron provocados por la mala fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de los vehículos siniestrados, no resulta menos verosímil que existe una relación directa entre estas circunstancias y dichos accidentes vehiculares.

---

7 Exposición de Motivos del Reglamento WMI, pág. 2.

En efecto, el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades del Ministerio de Salud (MINSA), conforme lo reportado por la Dirección de Estadística de la Policía Nacional del Perú (PNP), precisó que 1,929 accidentes de tránsito durante el año 2018, estuvieron relacionados a fallas mecánicas de las unidades vehiculares, las cuales se pudieron haber dado respecto a vehículos que han sido fabricados en plantas autorizadas que no cumplían con condiciones mínimas[8].

Debiéndose tener en cuenta, además, que este problema público puede seguir incrementándose si es que las personas que desarrollan las actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre no perciben que haya probabilidad de ser detectados en el incumplimiento de sus obligaciones, lo cual de ninguna manera generará los incentivos adecuados para que desarrollen sus actividades cumpliendo la normativa vigente a cargo de PRODUCE.

Siendo así, una regulación laxa sobre fiscalización y sanción respecto a actividades productivas industriales de vehículos de transporte terrestre podría aumentar el riesgo de la informalidad en las actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos automotores, incrementándose, con ello, el riesgo en la seguridad y vida de la ciudadanía, lo que hace obligatorio la intervención regulatoria del Estado, para proteger a las personas que directa o indirectamente podrían verse afectadas; más aún si los accidentes de tránsito generan grandes pérdidas económicas al país; por ejemplo, solo en el 2017 se calculó que los costos de los daños producidos por accidentes de tránsito en el Perú ascendían aproximadamente a 1,000 millones de dólares por año, es decir, 1.5% a 2% del PBI[9].

Por tal motivo, la fiscalización de (i) las empresas que cuentan con autorización de planta, (ii) los procesos que desarrollan las mismas y (iii) las condiciones técnicas en las que desarrollan sus actividades, resulta de vital importancia para el Estado, a fin de garantizar que los vehículos fabricados y ensamblados en el Perú que soliciten su inmatriculación ante la SUNARP -para su circulación en el país- cumplan con los estándares técnicos necesarios que resguarden la seguridad y vida de las personas.

Y si a ello le sumamos los hallazgos identificados durante el desarrollo de las acciones de fiscalización de PRODUCE que evidencian -como más adelante se detallarán-: (i) un desfase entre el número de vehículos reportados al PRODUCE y el número de vehículos cuya inmatriculación fue solicitada ante SUNARP, (ii) que las empresas que cuentan con autorización de planta no tienen la infraestructura adecuada para el desarrollo de sus actividades de fabricación o ensamblaje de vehículos automotores y, (iii) la presunta existencia de un mercado negro de asignación del código WMI de vehículos automotores que no han sido fabricados ni ensamblados en alguna planta autorizada por PRODUCE, genera la urgencia y necesidad de regular las potestades sancionadoras de PRODUCE en esta materia, con el fin de desarrollar más y mejores acciones de fiscalización e imponer las sanciones correspondientes a los administrados que incumplan cualquiera de las obligaciones fiscalizables a su cargo en materia de WMI de vehículos automotores.

Debiéndose precisar que la participación de PRODUCE en materia de la asignación del código WMI de vehículos automotores, se desarrolla en una etapa anterior a la inmatriculación del vehículo ante la SUNARP; es decir, antes de la circulación del mismo en la red vial que pertenece al Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).

Con lo cual la primera inscripción de dominio o la inmatriculación del vehículo en SUNARP importa solo el registro de algunas de sus características como son: la categoría, la marca, la serie del chasis, año de fabricación, año del modelo, cilindrada, peso bruto, peso neto, entre otros; y esta primera inscripción se efectúa con la sola presentación del formulario aprobado para tal fin por SUNARP. Es así que, con la inmatriculación de cada vehículo en el Registro de Propiedad Vehicular de SUNARP, se emite la autorización para la emisión de la placa de

---

8 Exposición de Motivos del Reglamento WMI, pág. 4.

9 Información extraída del siguiente enlace web: https://elperuano.pe/noticia/59707-los-accidentes-viales-dejan-mas-de-50000-afectados-anualmente

circulación y con ello, se permite la circulación de los vehículos en la red vial nacional; no realizando SUNARP verificación alguna respecto al cumplimiento de las condiciones técnicas previstas en la normativa vigente sobre la materia.

En cambio, la actuación de PRODUCE se realiza en la etapa previa a la inmatriculación vehicular en SUNARP, garantizándose que el vehículo al ser inscrito por primera vez en el Registro de Propiedad Vehicular, ha sido fabricado, ensamblado, modificado y/o montado en una planta que cumple con todas las garantías técnicas y de infraestructura que aseguren un producto en óptimas condiciones para su circulación en la red vial nacional; salvaguardándose, con ello, la seguridad y vida de la ciudadanía, como la economía de millones de familias peruanas y del país.

Adicionalmente, al ejercer PRODUCE un control de fiscalización y sanción en esta etapa previa al ingreso del vehículo al Registro de Propiedad Vehicular de SUNARP, y a su circulación en la red vial nacional, ello contribuirá a la reducción del número de accidentes de tránsito, en tanto que, se garantizaría que solo accedan al registro y con ello, a la red vial nacional, vehículos que han sido fabricados, ensamblados, modificados y/o montados cumpliendo los estándares técnicos y de calidad establecidos en el marco normativo aplicable a la asignación del código WMI.

Por otro lado, cabe mencionar que los vehículos automotores fabricados, ensamblados, montados y/o modificados en plantas de producción que no cumplen las condiciones mínimas indicadas en el Reglamento WMI, pueden generar explosiones o deflagraciones como la acontecida en enero de 2020, en el distrito de Villa el Salvador, cuyas consecuencias, a la fecha, siguen padeciendo muchas familias víctimas de dicha tragedia.

b) Procedimiento para la emisión de la Autorización de Planta para la fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de Vehículos de Transporte Terrestre, y para la asignación de Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre.

De acuerdo con el Reglamento WMI, aquella persona jurídica que desee realizar actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de vehículos de transporte terrestre, deberá obtener por parte de la Dirección de Ordenamiento de Productos Industriales y Fiscalizados de la Dirección General de Políticas y Análisis Regulatorio (en adelante, **DOPIF**), una Autorización de Planta. Para ello, deberán cumplir los requisitos establecidos en las normas correspondientes que se encuentren vigentes a la fecha en la cual se solicite la emisión del acto administrativo que contenga la autorización respectiva (para el funcionamiento de planta).

Adicionalmente, aquella persona jurídica que desee realizar actividades de fabricación de vehículos de transporte terrestre, además de contar con una Autorización de Planta para la fabricación de Vehículos de Transporte Terrestre vigente, deberá solicitar la asignación del Código WMI, el cual es un código asignado al fabricante de vehículos de transporte terrestre para su identificación a nivel mundial[10]. Al respecto, cabe señalar que, para su asignación, el fabricante debe cumplir con los requisitos establecidos en las normas para la asignación del Código WMI de Vehículos de Transporte Terrestre que se encuentren vigentes a la fecha en la cual se solicite la emisión del acto administrativo correspondiente.

Luego de la evaluación respectiva, PRODUCE a través de una Resolución Directoral emitida por la DOPIF otorgará la Autorización de Planta de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre. Asimismo, asignará el Código WMI correspondiente, cuya vigencia se encuentra sujeta a la vigencia de la Autorización de Planta antes señalada.

---

[10] El Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo Nº 058-2003-MTC, en su artículo 7 numeral 1 literal a, con relación a los códigos de identificación vehicular, establece que los tres primeros caracteres del número de identificación vehicular (VIN) corresponden a la identificación mundial del fabricante (WMI) se determinan de acuerdo a la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la Norma ISO 3780, y son asignados en el Perú por el Ministerio de la Producción

c) Empresas fabricantes y/o ensambladoras con Código WMI asignado y Autorización de Planta.

Al 9 de enero de 2020, existían 190 empresas fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre, que cuentan con código de identificación mundial del fabricante (WMI) asignado por PRODUCE, de acuerdo al siguiente detalle:

CUADRO 1

ITEM	REGION	ADMINISTRADOS	REPRESENTATIVIDAD
1	LIMA	86	45%
2	AREQUIPA	31	16%
3	LA LIBERTAD	15	8%
4	CALLAO	10	5%
5	UCAYALI	10	5%
6	LAMBAYEQUE	8	4%
7	LORETO	5	3%
8	JUNIN	5	3%
9	SAN MARTIN	5	3%
10	PUNO	4	2%
11	MADRE DE DIOS	4	2%
12	TACNA	2	1%
13	CUSCO	2	1%
14	CAJAMARCA	1	1%
15	APURIMAC	1	1%
16	PIURA	1	1%
	TOTAL	190	100%

Fuente: PRODUCE

d) Empresas dedicadas únicamente a la modificación y montaje de vehículos de transporte terrestre.

Al 5 de febrero de 2020, existían 22 empresas dedicadas únicamente a la modificación y montaje de vehículos de transporte terrestre, tal como se muestra a continuación:

CUADRO 2

	CANTIDAD DE ADMINISTRADOS	REPRESENTATIVIDAD
LIMA	12	55%
AREQUIPA	5	23%
LA LIBERTAD	2	9%
LAMBAYEQUE	1	5%
TACNA	2	9%
TOTAL	22	100%

Fuente: PRODUCE

e) Crecimiento del universo de empresas fabricantes y/o ensambladoras con Código WMI Asignado y Autorización de Planta.

De acuerdo con la información obtenida del portal electrónico de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, el incremento de empresas dedicadas a la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, es el siguiente:

CUADRO 3

DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vehículos Automotores, Remolques y Transportes Diversos	1,525	1,666	1,810	1,897	2,100	2,200	2,424	2,433

Fuente: SUNAT

Del año 2007 al 2014 el número de las empresas dedicadas a la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre se ha ido incrementando significativamente, pasando de 1,525 en el año 2007 a 2,433 en el año 2014, lo que significa un incremento de 59.54%, en 8 años de actividad.

Durante dicho período, el marco normativo estaba contenido en el Decreto Supremo Nº 012-2003-PRODUCE, que regulaba las normas, procedimientos y requisitos para la asignación del Código WMI, el cual correspondía a las 3 primeras posiciones o primera sección del VIN, y las posiciones 12va., 13va. y 14va de éste cuando corresponda, para el caso de los vehículos menores automotores de tres ruedas de fabricación o ensamblaje nacional; y, el Decreto Supremo Nº 014-2004-PRODUCE, que establecía normas, procedimientos y requisitos para la asignación del Código WMI, que correspondía a las 3 primeras posiciones o primera sección del Número de Identificación Vehicular - VIN, y las 12va., 13va. y 14va. de éste cuando corresponda, para el caso de vehículos de fabricación nacional, referidos a remolques y semirremolques de las categorías 02, 03 y 04.

En tal contexto, los Decretos Supremos antes citados, establecían las condiciones mínimas que debían tener los establecimientos de fabricación y/o ensamblaje de vehículos, referidos a equipos y maquinarias, así como en materia de personal técnico. Posteriormente, a través del Reglamento Nacional de Vehículos, se precisaron las condiciones mínimas que deben tener los establecimientos de fabricación y/o ensamblaje de vehículos, referidos a equipos, maquinarias y personal técnico, según corresponda.

Ahora, corresponde señalar que el incremento de actores en el mercado está directamente relacionado con el aumento de incumplimientos al marco normativo de cualquier actividad económica que se desarrolle, haciendo necesaria la regulación no solo para detectar las vulneraciones a las normas (a través del desarrollo de una actividad de fiscalización) sino también para sancionar aquellas conductas tipificadas previamente como infracciones administrativas.

Por ello, y como se ha señalado precedentemente, el ROF de PRODUCE, determinó una nueva estructura orgánica institucional, creándose la DGSFS como nuevo órgano de línea del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del PRODUCE.

En ese sentido, el artículo 119 del ROF de PRODUCE, establece que la DGSFS es un órgano de línea de PRODUCE responsable de la supervisión, fiscalización y control del cumplimiento de la normativa en el ámbito de su competencia.

La DGSFS cuenta con dos unidades orgánicas, la DSF la cual fiscaliza el cumplimiento de la normativa en materia de micro, pequeña y mediana empresa (MIPYME), industria, cooperativas, comercio interno, así como el cumplimiento de los derechos otorgados por PRODUCE, y la adecuada aplicación de la normatividad en relación al flujo de las facturas negociables, a nivel nacional, en coordinación con los otros niveles de gobierno y entidades públicas; y, la DS, la cual evalúa la documentación proveniente de las actividades de fiscalización y resuelve en primera instancia el procedimiento administrativo sancionador, además dicta medidas administrativas previstas en el ordenamiento legal, administra el Registro de Sanciones, entre otras funciones.

Es así que, durante las acciones de fiscalización desarrolladas por la DSF en los años 2017, 2018 y 2019, se ha advertido incumplimientos al marco normativo vigente, no obstante, las vulneraciones detectadas no han sido tipificadas por una norma como infracciones administrativas y, por tanto, tampoco se han impuesto las consecuencias (sanciones) a las mismas. De lo expuesto, se advierte que en la actualidad, si bien existe un marco normativo que establece las obligaciones, prohibiciones y otras disposiciones a los administrados que desarrollan actividades vinculadas a la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre debidamente autorizados, no es menos cierto que se carece de un régimen sancionador que permita al Estado (PRODUCE) determinar infracciones y aplicar sanciones, a pesar de haberse advertido en las acciones de fiscalización realizadas por la DGSFS, el incumplimiento reiterado, por parte de los administrados, de las obligaciones

y prohibiciones establecidas en el marco normativo vigente en dicho momento (Ver Cuadro N° 4).

En ese sentido, estando vinculadas las actividad de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre a la seguridad de las personas, se justifica la necesidad de contar con un marco normativo adecuado que permita ejercer tanto la potestad fiscalizadora, identificando las infracciones a las obligaciones establecidas en el Reglamento WMI, como la potestad sancionadora por parte del Estado (PRODUCE), para reprimir aquellas conductas contrarias al ordenamiento jurídico que tienen incidencia directa o indirecta en la afectación de un bien jurídico como es la vida y la salud de la población en general.

f) Acciones de fiscalización a empresas fabricantes y/o ensambladoras con Código WMI asignado y Autorización de Planta.

Durante los años 2017, 2018 y 2019, la DSF de la DGSFS realizó 197 acciones de fiscalización. El detalle se muestra a continuación:

CUADRO 4

	ACCIONES DE FISCALIZACIÓN	CON HALLAZGO	SIN HALLAZGO	REPROGRAMAR	SOLO ACTAS
2017	**50**	29	13	8	0
2018	**101**	43	49	9	0
2019	**46**	26	7	1	12
Total	**197**				

Fuente: DGSFS PRODUCE

g) Hallazgos identificados durante las acciones de fiscalización de PRODUCE.

De las acciones de fiscalización detalladas en el cuadro anterior, se obtuvieron como resultados los siguientes hallazgos por presuntos incumplimientos a las obligaciones establecidas en el Reglamento para la Asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 023-2016-PRODUCE:

CUADRO 5

			2017	2018	2019
ASIGNACIÓN CÓDIGO WMI	**7°**	**Obligaciones e impedimentos resultantes de la asignación del Código WMI**	5	15	4
	11°	**Requisitos para la Asignación del Código WMI**	1	0	0
AUTORIZACIÓN DE PLANTA	**13°**	**Condiciones mínimas de la planta**	10	34	18
	14°	**Modificación del contenido de la Asignación del Código WMI**	0	0	0
	15°	**Obligaciones del Fabricante y/o Ensamblador**	0	2	1
OTROS			14	17	4

Fuente: DGSFS PRODUCE

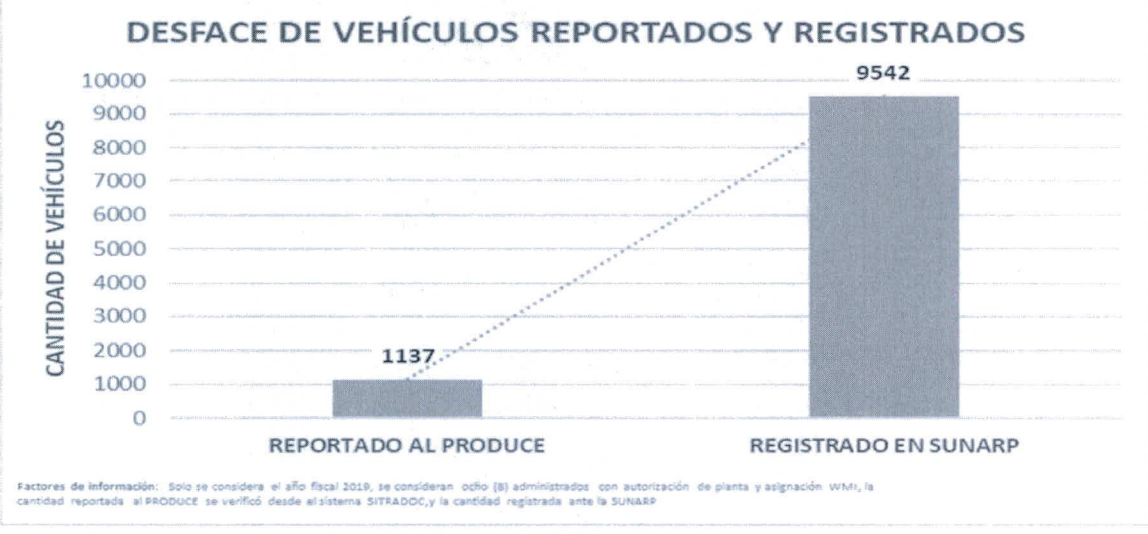
h) Diferencia entre el reporte presentado a SUNARP y PRODUCE respecto de vehículos que cuentan con Código WMI asignado y Autorización de Planta.

CUADRO 6

ADMINISTRADO	MARCA	REP. PRODUCE 2019	REG. SUNARP 2019	UNIDADES NO REPORTADAS
JUAN SALVATIERRA CONDEZO	MELGA	7	712	**705**
METALLUM S.A.C.	KVR TRAILERS	0	416	**416**
REPARACIÓN CONSTRUCCIÓN TANQUES CISTERNAS AFINES E.I.R.L.	RECONCISA	91	129	**38**
FABRICACIÓN DE REMOLQUES, SEMI REMOLQUES Y MAQUINARIAS E.I.R.L.	LIM	0	2	**2**
	MAXMETAL	0	470	**470**
INDUSTRIAS SAKIMOTO	"REMOLQUE"	12	92	**80**
	"TRIMOTO"	120	1105	**985**
	"MOTOCICLETA"	0	49	**49**
INVERSIONES LUMERS	LUMERS	303	1660	**1357**
CESAR AUGUSTO GARCÍA	KATSUMOTO	84	1893	**1809**
	FUJIMOTORS	0	37	**37**
TRICAR TECNOLOGIA S.A.C.	GM23	0	0	**0**
	TTGM23	367	2828	**2461**
	TOTAL	984	9,393	**8405**

Fuente: PRODUCE y SUNARP

IMAGEN 2



Del cuadro 6 y la Imagen 2 presentadas precedentemente se aprecia que existe una diferencia considerable entre los vehículos reportados por las empresas fabricantes y/o ensambladoras con Código WMI asignado y Autorización de Planta ante PRODUCE y los registros efectuados ante la Superintendencia Nacional de Registro Públicos (SUNARP).

Esta diferencia de 8,405 unidades no reportadas ante PRODUCE, demuestra la proliferación de empresas que registran unidades ante SUNARP sin que las mismas hayan sido fabricadas y/o ensambladas en las plantas que figuran en el registro de PRODUCE; es decir, son unidades que pueden circular con una Tarjeta de Identificación Vehicular obtenida con información irreal respecto a las condiciones en las que fueron fabricadas o ensambladas; reflejándose la existencia de un presunto mercado negro de asignación del código WMI de vehículos automotores que no han sido fabricados ni ensamblados en alguna planta autorizada por PRODUCE.

Asimismo, esta incongruencia demostraría, por ejemplo, el incumplimiento por parte de los administrados de utilizar el Código WMI asignado para el registro de vehículos fabricados en un establecimiento distinto al autorizado, o por un fabricante o ensamblador distinto al autorizado, estipulado en el artículo 7.2.2 del Reglamento para la Asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre, aprobado mediante Decreto Supremo N° 023-2016-PRODUCE, vigente a la fecha de presentación de los referidos reportes; lo cual, a la fecha, solo es materia de supervisión y fiscalización pero no de sanción por parte de PRODUCE (Decreto Supremo N° 006-2021-PRODUCE); permitiendo, entre otros, que vehículos automotores sigan circulando sin ningún control ni cumpliendo los estándares técnicos y de calidad mínimos, incrementando, con ello, la probabilidad y el impacto de participar en accidentes de tránsito que pongan en riesgo la seguridad, salud y vida de las personas, todo lo cual significa además un mayor costo para el Estado que tiene que lidiar con esas externalidades negativas -como hemos señalado precedentemente- por falta de una regulación que de manera ex – ante le permita intervenir para corregir estas desviaciones del mercado.

Es bajo este marco, que es posible concluir que estamos ante un **problema público** por cuanto los vehículos de transporte terrestre por ser considerados por el ordenamiento jurídico como un bien riesgoso, tienen un gran impacto en la vida de las personas; ya que no sólo les permite la libre movilización, sino también se han convertido en una herramienta de trabajo como parte importante en la economía del país; por ejemplo, se estima que el transporte público atiende la mayor parte de los viajes en las ciudades: 71% de viajes motorizados en Lima - Callao y el 63% de viajes en Arequipa[11]; y, por su naturaleza, incrementa la probabilidad de participar en accidentes de tránsito y los costos que ello implica, como se ha descrito precedentemente. En ese sentido, es de suma importancia la exigencia de condiciones mínimas que se deben cumplir para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de los vehículos automotores, los cuales deben contemplar no solamente la comodidad de uso, sino sobre todo la seguridad y tranquilidad de los ciudadanos, estando ello estrechamente relacionado con la infraestructura, equipos y maquinarias, recursos humanos y otras actividades que intervienen en el proceso productivo de dicho sector.

Dicho ello, se puede agregar además que, de toda la evidencia de los hallazgos identificados, urge que el Estado (PRODUCE) tenga facultades fiscalizadoras y sancionadoras, en tanto que, se ha demostrado que un grupo considerable de agentes económicos que participan en este mercado no solo no vienen cumpliendo por sí mismos con las obligaciones a su cargo, sino que también, con el incumplimiento de sus obligaciones, están poniendo en riesgo la salud y vida de las personas, lo cual debe generar una respuesta concreta por parte de las entidades públicas competentes; diseñando el marco normativo necesario que le permita ejercer dichas potestades (de fiscalización y sanción), para salvaguardar la seguridad e integridad física de la ciudadanía, así como desincentivando los accidentes de tránsito o por lo menos reducir la gravedad o cantidad de los mismos; internalizándose las externalidades (positivas y negativas) que generan tanto el uso de estos bienes (los vehículos automotores), como las actividades industriales de los mismos; esto bajo los criterios de razonabilidad y proporcionalidad previstos por la normativa vigente (por ejemplo, al momento de dictar las medidas administrativas: correctivas, cautelares y/o de sanción).

[11] Información extraída del siguiente enlace web: http://portal.mtc.gob.pe/nosotros/documentos/PEI/PEI(2018-2021).pdf

III.2 LA AUSENCIA DE RÉGIMEN DE INFRACCIONES Y SANCIONES REFERIDAS AL REGISTRO DE ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD AUTORIZADOS.

a) De los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA).

Los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA) son entidades que actúan por encargo del PRODUCE en la evaluación de productos industriales manufacturados sometidos a reglamentos técnicos, actividades de fiscalización u otras actividades que determine la autoridad administrativa en el ámbito de su competencia, como la inspección de plantas en las que se realizan actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de vehículos de transporte terrestre, entre otros.

Si bien es cierto, la tendencia es que este tipo de certificación sea otorgada por organismos que cuenten con acreditación de INACAL, aún no existen en el mercado organismos acreditados respecto de determinados productos industriales (por ejemplo: cables eléctricos aislados, pilas, baterías, neumáticos, etc.); por lo que, resulta necesario contar con organismos que desarrollen estas actividades relacionadas con la evaluación de productos industriales manufacturados sometidos a reglamentos técnicos por encargo del PRODUCE, como los OECA, que cuenten con competencia técnica para el desarrollo de las mismas.

Cabe precisar que las actividades de certificación de productos industriales manufacturados que desarrollan los OECA están orientadas a asegurar el cumplimiento de las condiciones técnicas establecidas en las normas industriales de competencia del PRODUCE, tales como el Reglamento Técnico sobre Conductores eléctricos de cobre de baja tensión de uso en edificaciones domiciliarias, comerciales y usos similares, aprobado por Decreto Supremo N° 013-2016-PRODUCE, el cual tiene como finalidad establecer las condiciones de seguridad que deben cumplir los conductores eléctricos de cobre de baja tensión en salvaguarda de la seguridad y vida de las personas, reduciendo los siniestros (incendios) y daños asociados con la utilización de los conductores eléctricos inadecuados, que permita disminuir, a su vez, las atenciones médicas de los ciudadanos y los gastos en que incurren, incluidos los gastos que el Estado destina en atención de los accidentes, los daños al patrimonio y al medio ambiente.

Asimismo, cabe señalar el Reglamento Técnico sobre Pilas y baterías de zinc carbón, aprobado por Decreto Supremo N° 018-2005-PRODUCE, el cual tiene como objeto establecer las características técnicas, así como de rotulado y etiquetado que deben cumplir las pilas y baterías de zinc-carbón, con el fin de proteger al consumidor de productos contaminantes y nocivos a la salud.

Además, la Ley N° 28312, Ley que crea el Programa Nacional "Cómprale al Perú" y su reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 030-2005-PRODUCE, cuyo fin es autorizar el uso del sello de calidad del referido programa a productos industriales que cuentan con un alto estándar de calidad.

Igualmente, el Reglamento Técnico para Neumáticos de automóvil, camión ligero, buses y camiones, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2005-PRODUCE, el cual establece los requisitos y especificaciones técnicas mínimas que deben cumplir los neumáticos para automóvil, camión ligero, buses y camiones, sean de procedencia nacional o importado, siendo su cumplimiento de carácter obligatorio.

Y, finalmente, el Reglamento para la Autorización de Plantas para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, así como para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI), aprobado por Decreto Supremo N° 006-2021-PRODUCE, cuya finalidad se ha expuesto en las líneas precedentes.

Por ello, resulta tan importante la idoneidad de las actividades desarrolladas por los OECA, pues la **certificación** es una garantía de la conformidad de los requisitos técnicos previstos en los reglamentos técnicos de productos industriales manufacturados antes señalados, incluyendo la inspección de planta la cual nos garantizaría las condiciones mínimas que deben reunir para la

fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre previstas en la normativa vigente, en una primera etapa, sin perjuicio de las acciones de fiscalización que realiza la DGSFS, en una etapa posterior.

b) Procedimiento para otorgar la autorización a los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA).

De acuerdo al Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE, el cual creó el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, la autorización para operar como un Organismo de Evaluación de la Conformidad será otorgada por la DOPIF (ex Dirección de Normas Técnicas y Control de la Dirección Nacional de Industria del Viceministerio de Industria del Ministerio de la Producción) en función al cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3 del referido cuerpo normativo, según el cual el administrado -entre otros- deberá estar legalmente constituido como persona jurídica; así como, ser un Organismo independiente, no tener inversión ni interés ni ninguna relación con los productores, compradores o usuarios de los productos a evaluar; tener una organización que asegure la imparcialidad en sus decisiones; y, tener procedimientos para la atención de solicitudes y la evaluación de la conformidad de los productos a evaluar.

La autorización tiene como ámbito de aplicación las siguientes actividades de evaluación de la conformidad:

a) Certificación de Productos (comprende productos, servicios y procesos).
b) Inspección (comprende productos, servicios y procesos).
c) Ensayos.

Debiéndose precisar, además, que la autorización en cada actividad se otorga para un alcance determinado:

i) Certificación de productos de prototipo y lote; por sector o subsector de productos de acuerdo a la clasificación que establezca el Ministerio de la Producción.
j) Certificación de productos para otorgar marca de conformidad; por producto y documento normativo (reglamento técnico, norma técnica, especificaciones u otros).
k) Inspección, por producto y documento normativo (reglamento técnico, norma técnica, especificaciones u otros).
l) Ensayo, para métodos de ensayo y productos específicos.

Finalmente, la autorización antes señalada tendrá una vigencia de dos (2) años, al término de los cuales la inscripción otorgada caduca automáticamente, debiendo el interesado gestionar la renovación correspondiente; sin embargo, los administrados podrán solicitar la ampliación de la autorización antes del vencimiento de la misma, para lo cual deberán presentar una solicitud en el formato proporcionado por el PRODUCE, suscrita por el representante legal del interesado, adjuntando -entre otros- la relación de los organismos que subcontrata, si corresponde y, el pago de los derechos administrativos.

c) Del universo de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA) y sus actividades autorizadas.

A la fecha, existen cinco (05) Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA) por el PRODUCE, todos los cuales son privados y realizan las siguientes actividades autorizadas[12]:

[12] Información extraída del siguiente enlace web:https://iregtiha.produce.gob.pe/api/Portal/REGISTRO_ORGANISMOS_EVALUACION_CONFORMIDAD_AUTORIZADOS

CUADRO 7

OECA	ACTIVIDAD
LENOR PERU S.A.C.	Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - hilos y cables eléctricos aislados.
	Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el programa nacional "Cómprale al Perú" - hilos y cables eléctricos aislados.
	Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - pilas y baterías de zinc carbón
	Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el programa nacional "Cómprale al Perú" - pilas y baterías de zinc carbón.
INSPECCIONES E INGENIEROS J.P. S.A.C.	Inspección de planta y emisión de certificado de inspección de planta, a las empresas que realizan actividades de fabricación, ensamblaje, montaje o modificación de vehículos de transporte terrestre.
INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES S.R.L.	Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el programa nacional "Cómprale al Perú" - diversos productos.
	Certificación de las condiciones mínimas de plantas industriales fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre.
	Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - pilas y baterías de zinc carbón.
SGS DEL PERU S.A.C.	Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - pilas y baterías de zinc carbón.
CUBICACIONES HD S.A.C.	Inspección de planta y emisión de certificado de inspección de planta, a las empresas que realizan actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de vehículos de transporte terrestre.
TOTAL 5 OECA	6 ACTIVIDADES

Fuente: PRODUCE

Asimismo, en el siguiente cuadro se detalla la cantidad de OECA que existen por cada actividad vinculada a las materias de competencia del PRODUCE[13]:

CUADRO 8

MATERIA	CANTIDAD DE OECA
Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - hilos y cables eléctricos aislados	1
Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el Programa Nacional "Cómprale al Perú" - hilos y cables eléctricos aislados	1
Certificación de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos - pilas y baterías de zinc carbón	3

[13] Información extraída del siguiente enlace web: https://iregtiha.produce.gob.pe/api/Portal/REGISTRO_ORGANISMOS_EVALUACION_CONFORMIDAD_AUTORIZADOS

Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el Programa Nacional "Cómprale al Perú" - pilas y baterías de zinc carbón	1
Inspección de planta y emisión de certificado de inspección de planta, a las empresas que realizan actividades de fabricación, ensamblaje, montaje o modificación de vehículos de transporte terrestre	3
Certificación de productos autorizados para evaluar la conformidad de productos industriales manufactureros a incorporarse en el programa nacional "Cómprale al Perú" - diversos productos	1
TOTAL	**10**

Fuente: PRODUCE

De los cuadros anteriores, se desprende que los OECA cumplen un rol preponderante pues, a la fecha, certifican productos industriales manufactureros sometidos al Reglamento Técnico sobre Conductores eléctricos de cobre de baja tensión de uso en edificaciones domiciliarias, comerciales y usos similares o al Reglamento Técnico sobre Pilas y baterías de zinc carbón; o inspeccionan las plantas en las que se realiza las actividades de fabricación, ensamblaje, montaje y/o modificación de vehículos de transporte terrestre; entre otros.

d) De los certificados de inspección de planta emitidos por los OECA a las empresas que realizan actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre - Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI).

El Reglamento WMI, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2021-PRODUCE, establece como un requisito para el otorgamiento de la Autorización de Planta para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, que el administrado presente copia del Certificado de Inspección e Informe de Inspección favorables de la planta, emitidos por un organismo de inspección (OECA), los cuales deben contener información sobre la capacidad productiva máxima anual y sobre la verificación del cumplimiento de las condiciones mínimas de planta contempladas en el referido reglamento.

En ese sentido, es preciso señalar que, al 23 de febrero de 2022, PRODUCE ha otorgado 178 autorizaciones de planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre[14], las cuales han sido emitidas en mérito a un igual número de Certificados e Informes de Inspección elaborados por los siguientes OECA: i) INSPECCIONES E INGENIEROS J.P. S.A.C., ii) INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES S.R.L., y iii) CUBICACIONES HD S.A.C., los cuales según lo señalado en los Cuadros 7 y 8 del presente documento, se encontraban autorizados para realizar dicha actividad.

e) De las acciones de fiscalización ejecutadas e incumplimientos detectados por la DGSFS de PRODUCE.

Durante el año 2019, la DSF realizó acciones de fiscalización a dos (02) OECA por el PRODUCE, encontrándose como principal hallazgo que se habrían estado realizando actividades de evaluación de la conformidad en forma deficiente y/o defectuosa.

Al respecto, es preciso señalar que al 2019 solo existían cuatro (04) OECA para realizar actividades de evaluación de la conformidad como organismo de inspección y emisión de certificados de inspección a empresas fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre, dos (02) de estos tenían autorizaciones otorgadas en dicho año, mientras que los dos (02) restantes venían desarrollando actividades desde años anteriores, conforme se puede observar a continuación[15]:

---

[14] Información remitida por la DOPIF a través del Memorando N° 00000544-2021-PRODUCE/DOPIF del 31 de diciembre de 2021, en mérito al requerimiento efectuado a través del Memorando N° 00000511-2021-PRODUCE/DSF por la DSF. Siendo posteriormente actualizada al 25 de febrero de 2022 por la DSF.

[15] Información extraída del siguiente enlace web: https://www.produce.gob.pe/documentos/mype-industria/dire/relacion-de-organismos-de-conformidad.pdf

CUADRO 9

N°	OECA	Constancia de Inscripción	Vigencia de la autorización	Documento Normativo (*)	Actividades de Evaluación
01	INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES S.R.L.	N° 002-2018-PRODUCE/DVMYPE-I/DGPAR-DOPIF	**Desde el 20/07/2018** al 20/07/2020	Decreto Supremo N° 023-2016-PRODUCE, publicado en el Diario "El Peruano" con fecha 14/11/2016.	Certificación de las Condiciones Mínimas de plantas industriales fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre.
02	CERTIFICADOS PERU S.A.C.	N° 002-2017-PRODUCE/DVMYPE-I/DGPAR-DOPIF	**Desde el 21/09/2017** al 21/09/2019		
03	CUBICACIONES HD E.I.R.L.	N° 001-2019-PRODUCE/DVMYPE-I/DGPAR-DOPIF	**Desde el 14/01/2019** al 14/01/2021		
04	INSPECCIONES E INGENIEROS J.P. E.I.R.L.	N° 002-2019-PRODUCE/DVMYPE-I/DGPAR-DOPIF	**Desde el 06/02/2019** al 06/02/2021		

Fuente: PRODUCE
(*) Normativa vigente al momento en el que se desarrollaron las acciones de fiscalización.

Asimismo, cabe mencionar que los OECA con mayor tiempo de funcionamiento (INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES S.R.L. y CERTIFICADOS PERU S.A.C.), son los que otorgaron más del 90% de certificaciones de condiciones mínimas de plantas industriales a fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre durante los años 2017, 2018 y 2019.

Por lo antes expuesto, la DSF programó realizar durante el año 2019 dos (02) acciones de fiscalización a los OECA denominados i) INTERNATIONAL CERTIFICATION SERVICES S.R.L., y ii) CERTIFICADOS PERU S.A.C., con el objeto de verificar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE, el cual creó el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

En ese sentido, con el objeto de poder verificar las actividades realizadas por los OECA y constatar que efectivamente no venían realizando actividades de evaluación de la conformidad en forma deficiente o defectuosa[16], se contrastó los incumplimientos detectados en las plantas industriales durante el desarrollo de acciones de fiscalización a fabricantes y/o ensambladoras de vehículos de transporte terrestre, con la información contenida en las certificaciones de condiciones mínimas de plantas industriales emitidas por los OECA, identificándose una serie de incongruencias entre lo observado en campo por el personal de la DSF y lo señalado en la certificación. Cabe precisar que si bien el realizar actividades de evaluación de la conformidad en forma deficiente o defectuosa es una causal de cancelación de la autorización otorgada por PRODUCE a los OECA, según lo previsto en el Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE, dicha norma **no contiene un procedimiento sancionador** *per se* sino que regula -entre otros- los supuestos de autorización de los OECA para realizar actividades de evaluación para determinar la conformidad de productos industriales manufactureros sometidos a reglamentos técnicos, actividades de fiscalización u otras actividades que determine el Ministerio de la Producción en el ámbito de su competencia.

---

16 Significado para la palabra "deficiente" según la Real Academia de la Lengua Española – RAE:
1. adj. Falto o incompleto.
2. adj. Que tiene algún defecto o que no alcanza el nivel considerado normal.
3. adj. Dicho de una persona: Que tiene deficiencia mental. U. t. c. s.
Portal web consultado: https://dle.rae.es/?w=deficiente&m=form
Significado para la palabra "defectuoso, sa" según la Real Academia de la Lengua Española – RAE:
1. adj. Imperfecto, falto.
Portal web consultado: https://dle.rae.es/?w=defectuoso

En tal sentido, y en virtud de los hallazgos identificados durante las acciones de fiscalización, es posible concluir que este aspecto también se trata de un **problema público** a nivel nacional pues tal como se mencionó en líneas precedentes, resulta importante la idoneidad de las actividades de certificación y de inspección desarrolladas por los OECA, pues son una garantía de la conformidad de los requisitos técnicos previstos en los reglamentos de productos industriales manufacturados antes señalados y de las condiciones mínimas que debe reunir una planta para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre previstas en la normativa vigente.

Ahora, sin la existencia de diversos mecanismos para lograr el cumplimiento de la regulación de las actividades que desarrollan los OECA, ello podría conllevar al otorgamiento de certificaciones defectuosas, con incongruencias o que no se ajustan a la realidad, que implicaría que dichas certificaciones o inspecciones se obtengan de manera irregular, incentivando un mercado negro difícil de controlar, y teniendo como consecuencia la pérdida de confianza de la ciudadanía ante el acontecimiento de cualquier accidente, explosión, incendio o siniestro producido por productos industriales que no cumplen los requisitos técnicos o en plantas en condiciones no idóneas, en caso de vehículos de transporte terrestre, pero que han sido autorizadas por PRODUCE.

Por tal motivo, es necesario contar con un régimen que permita, además de fiscalizar las actividades que desarrollan los OECA, imponer las sanciones y medidas administrativas que, de ser el caso, resulten pertinentes, de acuerdo con las disposiciones contenidas en la presente Ley.

IV. EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS DE LA PROPUESTA.

La estructura de la Ley que regula la Potestad Fiscalizadora y Sancionadora del Ministerio de la Producción en materia de Autorización de Planta para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, consta de ocho (8) artículos distribuidos en dos capítulos, y una disposición complementaria final, conforme al detalle que se expone en los numerales siguientes.

IV.1 Disposiciones Generales.

El objeto del Proyecto de Ley es establecer las disposiciones que regulan las potestades fiscalizadora y sancionadora ejercidas por el PRODUCE en las siguientes materias:

a) Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre.

b) Inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados por el PRODUCE, regulado por Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE.

En concordancia con ello, la finalidad es asegurar el cumplimiento de las obligaciones de las personas jurídicas, que cuenten con Autorización de Planta otorgada por el Ministerio de la Producción para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, así como respecto de aquellos Organismos de Evaluación de la Conformidad privados o públicos, autorizados por PRODUCE.

Asimismo, respecto a su ámbito de aplicación se ha establecido que las disposiciones contenidas en el Proyecto de Ley son aplicables en todo el territorio nacional a: (i) las personas jurídicas, que cuenten con Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, otorgada por PRODUCE, y, (ii) los Organismos de Evaluación de la Conformidad privados o públicos, autorizados por PRODUCE.

IV.2 Potestad Fiscalizadora y Sancionadora.

4.2.1 De las competencias de fiscalización y sanción.

En el artículo 4 del Proyecto de Ley, se prevé que, de conformidad a lo establecido en la LOF de PRODUCE, este, en el marco de sus competencias, tiene la función de cumplir y hacer cumplir el marco normativo en materia de normalización industrial, ejerciendo la potestad fiscalizadora y sancionadora correspondiente.

En ese sentido, establece que la potestad fiscalizadora que ejerce el PRODUCE comprende la verificación del cumplimiento de las disposiciones normativas vigentes en materia de: (i) Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre; y (ii) la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados; la cual ejerce a través de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección, incluyendo el dictado de medidas administrativas.

Asimismo, establece que la potestad sancionadora se realiza mediante acciones conducentes a determinar la existencia o inexistencia de responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones relacionadas con el incumplimiento de las disposiciones normativas vigentes en las materias de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre e inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, incluyendo también el dictado de medidas administrativas.

4.2.2 De la Autoridad Fiscalizadora.

En mérito a lo antes expuesto, el artículo 5 del Proyecto de Ley establece que la potestad fiscalizadora del PRODUCE, es ejercida a través de la unidad orgánica (Dirección de Supervisión y Fiscalización) de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones, o la que haga sus veces, del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del Ministerio de la Producción, que tiene la función de supervisar y fiscalizar el cumplimiento de las normas del ámbito de su competencia, de acuerdo con lo establecido en la norma de organización y funciones de PRODUCE que se encuentre vigente, y de conformidad con el Reglamento de Fiscalización y del Procedimiento Administrativo Sancionador del Ministerio de la Producción aplicable a la Industria y Comercio Interno, aprobado por Decreto Supremo Nº 002-2018-PRODUCE, o la norma que lo sustituya.

Cabe precisar que dicha unidad orgánica (Dirección de Supervisión y Fiscalización) también tiene la función de instruir los procedimientos administrativos sancionadores, en su calidad de Autoridad Instructora, de acuerdo con lo establecido en el ROF de PRODUCE vigente, y de conformidad con el Reglamento de Fiscalización y del Procedimiento Administrativo Sancionador del Ministerio de la Producción aplicable a la Industria y Comercio Interno, aprobado por Decreto Supremo Nº 002-2018-PRODUCE.

4.2.3 De la Autoridad Decisora.

Asimismo, el artículo 6 del Proyecto de Ley establece que la potestad sancionadora del PRODUCE, se materializa, en primera instancia administrativa, a través de la unidad orgánica (Dirección de Sanciones) de la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones, o la que haga sus veces, del Despacho Viceministerial de MYPE e Industria del Ministerio de la Producción, que tiene la función de resolver los procedimientos administrativos sancionadores, previa recomendación de la unidad orgánica instructora de la referida Dirección General, de acuerdo con lo establecido en la norma de organización y funciones de PRODUCE que se encuentre vigente, y de conformidad con el Reglamento de Fiscalización y del Procedimiento Administrativo Sancionador del Ministerio de la Producción aplicable a la Industria y Comercio Interno, aprobado por Decreto Supremo Nº 002-2018-PRODUCE, o norma que lo sustituya.

4.2.4 Infracciones, sanciones y medidas administrativas.

La estrategia de cumplimiento regulatorio del Ministerio de la Producción respecto de las normas de competencia del sector MYPE e Industria comprende diversas acciones, desde capacitaciones sobre las obligaciones contenidas en dichas normas hasta la fiscalización del cumplimiento de las mismas, de acuerdo con las funciones otorgadas a la DGSFS en el artículo 121 del ROF de PRODUCE. Es preciso mencionar que la actividad de fiscalización, conforme lo dispuesto en el numeral 245.1 del artículo 245 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, puede concluir en la certificación o constancia de conformidad de la actividad desarrollada por el administrado, la recomendación de mejoras o correcciones de la actividad desarrollada por el administrado, advertencia de existencia de incumplimientos no susceptibles de ameritar la determinación de responsabilidad administrativa, la recomendación de inicio de un procedimiento administrativo sancionador o la adopción de medidas correctivas. Asimismo, en aplicación de lo establecido en el numeral 245.2 del artículo 245 del referido texto normativo, la DGSFS realiza algunas fiscalizaciones únicamente con finalidad orientativa, esto es de identificación de riesgos y notificación de alertas a los administrados con la finalidad de que, de manera voluntaria, mejoren su gestión sin que ello conlleve el inicio de un procedimiento administrativo sancionador.

En ese sentido, para lograr incrementar el nivel de cumplimiento de las disposiciones que regulan la materia de Autorización de Planta para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, salvaguardando los bienes jurídicos protegidos por la Ley, como son: la seguridad, la salud y la vida de las personas -sin perjuicio de proteger la economía de miles de familias peruanas y del país-; resulta importante que la DGSFS aplique las acciones descritas en el párrafo anterior, y, de ser caso, ejercer su potestad sancionadora en dicha materia (la cual, a la fecha, no tiene).

Sobre el particular, y como se ha señalado precedentemente, existe un universo de 167 administrados con 178 autorizaciones de planta otorgada por el PRODUCE, para realizar las actividades fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre. Al respecto, se estima ejecutar acciones de fiscalización al 75% de dicho universo durante los próximos tres (3) años. Cabe resaltar que este nivel de cumplimiento estará sujeto a la disponibilidad de personal técnico y recursos económicos. Sin perjuicio de ello, se estima viable la meta señalada puesto que se considera un avance de fiscalización del veinticinco (25%) del universo de administrados por año, lo cual se condice con lo señalado en el acápite de Análisis de Costo - Beneficio. Es así que el siguiente indicador medirá el avance de las fiscalizaciones ejecutadas:

$$\frac{Cantidad\ anual\ de\ Fiscalizaciones\ ejecutadas\ en\ materia\ de\ WMI}{Total\ de\ administrados\ con\ autorización\ de\ planta\ en\ materia\ de\ WMI} \geq 25\%$$

En cuanto al ejercicio de la potestad sancionadora en materia de Autorización de Planta para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, se debe mencionar que el artículo 7 del Proyecto de Ley, dispone que en mérito al principio de tipicidad previsto en el numeral 4 del artículo 248 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS[17], el reglamento establecerá la tipificación de las infracciones y su calificación, así como las medidas cautelares y correctivas (medidas administrativas) a ser dictadas, por el incumplimiento de las normas vigentes que regulan las materias previamente mencionadas (objeto de la presente norma).

---

17 **Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.**
Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:
(...)
4. **Tipicidad.-** Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria.

En relación a las sanciones a imponer a las personas jurídicas que cuenten con Autorización de Planta y a los Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados (OECA), se establece que las mismas serán de multa, suspensión o cancelación del derecho otorgado. Cabe precisar que, en el caso de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, la suspensión y cancelación son respecto de la autorización de planta, y en el caso de los Organismos de Evaluación de la Conformidad, la suspensión y cancelación son respecto de la autorización otorgada por el Ministerio de la Producción, previa a su inscripción en el Registro de OECA.

Por otro lado, respecto a las medidas administrativas tenemos que serán disposiciones emitidas por los órganos competentes de la DGSFS de PRODUCE, que tendrán por finalidad prevenir, mitigar o revertir los efectos negativos a los bienes jurídicos protegidos por la Ley como son la seguridad, la salud y la vida de las personas; pudiendo ser: mandatos de carácter particular, medidas correctivas -que pueden ser dictadas incluso desde la actividad de fiscalización-, medidas cautelares u otros; los cuales formarían parte de las obligaciones fiscalizables de los administrados, debiendo ser cumplidas en el plazo, forma y modo establecidos.

Al respecto, es pertinente mencionar que bajo determinadas condiciones, el Estado está facultado a restringir el ejercicio de derechos individuales de las personas naturales o jurídicas, a efectos de resguardar un interés superior como la seguridad, la salud y la vida de las personas; ello, a través de diversas medidas administrativas; sin embargo, estas deben ser entendidas como excepcionales y deben ser acordes con los principios previstos en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

En efecto, según el principio de legalidad, la Administración Pública debe actuar con respeto a la Constitución, la Ley y al derecho, dentro de las facultades que le fueron atribuidas y de acuerdo a los fines para los que les fueron dadas. De este principio se deriva el principio de razonabilidad que prevé que cuando la Administración establezca restricciones o limitaciones a los derechos de los administrados, deben adaptarse dentro de los límites de la facultad atribuida y manteniendo la debida proporción entre los medios a emplear y los fines públicos que se desean tutelar para lograr una adecuada protección del interés colectivo.

En ese sentido, si bien se habilita a la autoridad competente (PRODUCE) al dictado de sanciones y medidas administrativas, las mismas deben adoptarse respetando el principio de legalidad, de razonabilidad y los demás principios que rigen la actuación de la Administración, todo lo cual, deberá formar parte de la motivación que las sustenten y justifiquen en el transcurso del procedimiento administrativo sancionador.

4.2.5 Financiamiento.

El artículo 8 del Proyecto de Ley señala que la presente norma se financia con cargo a los recursos del presupuesto institucional del Ministerio de la Producción, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público, lo cual se condice con lo señalado en el acápite de Análisis de Costo - Beneficio.

IV.3 Disposición Complementaria Final.

En la Única Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley, se hace mención a que mediante Decreto Supremo refrendado por el/la Ministro/a de la Producción se aprueba el Reglamento de la presente Ley, en un plazo no mayor a noventa (90) días calendarios contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Asimismo, se dispone que el Ministerio de la Producción, cuando corresponda, adecúa las normas reglamentarias vigentes a las disposiciones de la presente Ley, en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario contados a partir de su vigencia.

V. ANÁLISIS DE COSTO – BENEFICIO.

El Proyecto de Ley tiene como objeto establecer las disposiciones que regulan las potestades fiscalizadora y sancionadora ejercidas por el Ministerio de la Producción en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre vigentes; así como de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, creado por Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE. Ello conlleva a una serie de costos y beneficios directos e indirectos sobre los agentes involucrados (personas jurídicas que realizan las actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y montaje de vehículos de transporte terrestre), los mismos que se desarrollan a continuación:

V.1 Costos.

a) Para las personas jurídicas que soliciten las Autorizaciones de Planta y la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados.

Con el establecimiento de un régimen sancionador no se incurrirán en costos adicionales, toda vez que la finalidad de dicho régimen no es otra que desincentivar conductas contrarias al ordenamiento legal establecido, en salvaguarda del interés general y de bienes jurídicos protegidos como la seguridad, salud y vida de las personas.

b) Para la sociedad.

La sociedad no se verá afectada de manera negativa con el Proyecto de Ley, dado que el mismo está orientado a mejorar el marco normativo vigente en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre, y del Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, creado por Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE; en salvaguarda de la seguridad, salud y vida de las personas.

c) Para el Estado.

Los costos para el Estado se encuentran asociados al tiempo y recursos que PRODUCE deberá destinar para ejercer su función fiscalizadora y sancionadora en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre vigentes; así como de inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, creado por Decreto Supremo N° 017-2005-PRODUCE; debiéndose tomar en cuenta que, como se puede observar en los cuadros 3 y 6 del presente documento, el universo de empresas dedicadas a la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre se ha visto incrementado significativamente en ocho (8) años de actividad (+59.54%); identificándose presuntos incumplimientos a las obligaciones establecidas en aproximadamente el 50% de dichos administrados.

Además de lo antes señalado, cabe precisar que el numeral 20.2 del inciso 2) del artículo 20° del Reglamento WMI, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2021-PRODUCE[18],

---

[18] **Reglamento para la Autorización de Plantas para actividades productivas industriales relativas a los vehículos de transporte terrestre, y para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI)**
Artículo 20° Revocación y nulidad de la asignación del Código WMI y Autorización de Planta
20.1 La asignación del Código WMI y Autorización de Planta será:
REVOCADA, en el siguiente supuesto:

establece que en caso algún administrado, al cual se le haya revocado la autorización de planta para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre en mérito a las acciones de fiscalización ejecutadas por la DSF, solicite una nueva autorización, la DOPIF remitirá el certificado de inspección favorable y el informe que lo sustenta a la DSF para la emisión de la opinión correspondiente, en mérito de la cual se darán por levantados o no los hallazgos que motivaron la revocación.

Por tal motivo, será necesario que la DSF programe una nueva acción de fiscalización de campo en las instalaciones del administrado, las cuales se pueden ubicar en Lima o en provincia, con el objeto de constatar si el mismo ha cumplido con levantar o no los hallazgos que motivaron la revocación de la autorización de planta para la fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, generando que se tenga que disponer de personal esencial dedicado a dichas actividades, lo cual implica, a su vez, la correspondiente ejecución de recursos presupuestales.

Por lo antes expuesto, se puede observar que tanto la DSF como la DS van a ejercer de forma permanente y continúa sus potestades fiscalizadora y sancionadora en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre vigentes; así como de la inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, creado por Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE; para lo cual deberán contar con un número idóneo de personal especializado, así como con presupuesto para pasajes y viáticos, más aun si tenemos en cuenta que, conforme se señala en el cuadro 1 del presente documento, aproximadamente el 50% de administrados se encuentran en provincia.

En ese sentido, se ha determinado que el costo estimado para el desarrollo de las actividades de fiscalización y sanción de competencia de la DGSFS -incluyendo las reguladas en el presente proyecto de ley- ascendería a un poco más de S/ 2 millones soles anuales. Este comprende la contratación de personal multidisciplinario (ingenieros, abogados, economistas y personal administrativo); asimismo incluye viáticos y pasajes aéreos necesarios para las fiscalizaciones que se realizarán al interior del país, así como los montos en equipamiento, materiales y transporte (peajes). El detalle del costo estimado se muestra a continuación:

Ítem	Concepto	Importe
1	Personal	S/ 2,003,132
2	Pasajes	S/ 17,600
3	Viáticos	S/ 31,360
4	Equipamiento	S/ 84,000
5	Materiales	S/ 2,500
6	Transporte	S/ 200
		S/ 2,138,792

---

1) Incumplir con mantener vigente cualquiera de los requisitos señalados en el numeral 4, 5, 6 y 7 del artículo 7 del presente Reglamento, durante la vigencia de su autorización de planta o asignación del Código WMI.

NULA, en el siguiente supuesto:

2) Presentar información inexacta, falsa o fraudulenta en los procedimientos regulados en el artículo 9, advertidos como consecuencia de la aplicación del deber de fiscalización posterior.

20.2 La causal descrita en el inciso 1) del numeral 20.1 del presente artículo, es identificada por la DSF, debiendo comunicar a la DOPIF la configuración de la causal y el hallazgo que lo sustenta. La DOPIF remite lo actuado a la DGPAR para que proceda conforme a lo señalado en el artículo 214 del TUO del LPAG.
En los casos de revocación, cuando el administrado solicite una nueva autorización de planta para la fabricación, ensamblaje, modificación o montaje, sobre la base de un certificado de inspección favorable, éste y el informe que lo sustenta, son remitidos a la DSF para que emita opinión respecto al levantamiento de los hallazgos que dieron origen a la revocación.

20.3 (...)

Se debe precisar, además, que se cuenta con la disponibilidad presupuestaria, ya que, tomando como referencia el presupuesto asignado en el presente año fiscal 2022 a la DGSFS, se cubriría dicho costo estimado; sabiendo que el monto del presupuesto asignado para el año 2022 a la Dirección General de Supervisión, Fiscalización y Sanciones (DGSFS) asciende a S/ 2´165,759.00 soles, en la categoría presupuestal APNOP (Asignaciones presupuestarias que no resultan en productos), sin producto y con actividad 5000751 "Evaluación, vigilancia y monitoreo de la calidad ambiental a nivel nacional"; no requiriéndose, por tanto, recursos adicionales del Tesoro Público.

Finalmente, es oportuno también mencionar que los recursos provenientes de las multas son recursos directamente recaudados (RDR) que podrían ser destinados a financiar las actividades de fiscalización y sanción de la DGSFS de PRODUCE durante el 2022, en tanto no se encuentre vigente disposición legal en contrario; siendo de especial relevancia señalar que el inciso 1) del numeral 15.3 del artículo 15 del Decreto Legislativo N° 1441[19], establece que constituyen recursos del Tesoro Público los Recursos Directamente Recaudados (RDR) provenientes de las tasas, ingresos no tributarios y multas que recaudan las entidades referidas en los numerales i) y ii) del literal a) del inciso 1 del artículo 3 del citado Decreto Legislativo; cuya Primera Disposición Complementaria Final precisa que lo dispuesto en el citado artículo es aplicable a partir del Año Fiscal 2023.

V.2 Beneficios.

a) Para la persona jurídica que realice actividades vinculadas con la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI), la Autorización de Planta otorgada por el Ministerio de la Producción o con el Registro de Organismos de la Evaluación de la Conformidad Autorizados.

La aprobación del Proyecto de Ley es una acción necesaria, justificada y apropiada, considerando el bien jurídico protegido en estas actividades, el cual está referido a salvaguardar la seguridad, salud y la vida de las personas. Asimismo, permitirá ordenar y formalizar el sector económico que realiza actividades vinculadas con la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI), la Autorización de Planta otorgada por el Ministerio de la Producción o con el Registro de Organismos de la Evaluación de la Conformidad Autorizados, generando un mercado que se desenvolverá dentro de las normas de libre y leal competencia.

b) Para la sociedad.

La aprobación del Proyecto de Ley genera un beneficio sustancial en la sociedad, puesto que el propósito de fortalecer el régimen de fiscalización y establecer un régimen sancionador en materia de autorización de las plantas de vehículos de transporte terrestre y los OECA, es con aras de proteger la seguridad, la salud y la vida de la ciudadanía.

c) Para el Estado.

La aprobación del Proyecto de Ley tiene por finalidad establecer disposiciones vinculadas al régimen de la actividad de fiscalización y al régimen sancionador en materia de autorización de las plantas de vehículos de transporte terrestre y los OECA, a fin de que dichas actividades se realicen en condiciones de seguridad, salvaguardando la vida y la salud de las personas. Ello contribuirá a que el Estado cumpla con su deber constitucional de proteger a la

---

[19] Cabe precisar que el Decreto Legislativo Nº 1441, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Tesorería, publicado en el diario oficial El Peruano el 16 de setiembre de 2018, establece lo siguiente:
Artículo 15.- Gestión de Ingresos
(...)
15.3 Los Recursos Directamente Recaudados se rigen de acuerdo a lo siguiente:
1. Constituyen recursos del Tesoro Público los provenientes de las tasas, ingresos no tributarios y multas que recaudan las entidades referidas en los numerales i. y ii. del literal a. del inciso 1 del artículo 3, en el marco de la legislación aplicable.
Primera. - Vigencia y progresividad
1. Lo dispuesto en el inciso 1 del numeral 15.3 del presente Decreto Legislativo es aplicable a partir del Año Fiscal 2023, e incluye el saldo de balance del año fiscal anterior.

población de las amenazas o riegos que vulneren su integridad, al margen que evitará al país incurrir en aquellas externalidades que se generan por la ocurrencia de accidentes vehiculares, que provocan el despliegue de recursos humanos y económicos para los hospitales del Estado, la Policía Nacional, el Ministerio Público, el Poder Judicial, entre otros.

Por estas consideraciones, la propuesta normativa genera mayores beneficios que costos, así entonces, consideramos que el proyecto normativo lejos de ocasionar una carga regulatoria, genera bienestar social y ordenará el mercado relacionado a las actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y montaje de vehículos de transporte terrestre, así como lo relativo a la evaluación de la conformidad para verificar el cumplimiento de lo establecido en los Reglamentos Técnicos, especificaciones administrativas de cumplimiento obligatorio, actividades de fiscalización y otras que determine el Ministerio de la Producción. En mérito a ello, resulta viable la aprobación de la propuesta de Ley.

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

Tal como se mencionó, el Decreto Supremo Nº 006-2021-PRODUCE, que aprobó el Reglamento WMI, así como el Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE, que creó el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, no regulan de manera íntegra las potestades fiscalizadora y sancionadora de PRODUCE en materia de Autorización de Planta para el desarrollo de actividades de fabricación, ensamblaje, modificación y/o montaje de vehículos de transporte terrestre, de acuerdo a las normas para la asignación del Código de Identificación Mundial del Fabricante (WMI) de Vehículos de Transporte Terrestre vigentes, y de inscripción en el Registro de Organismos de Evaluación de la Conformidad Autorizados, creado por Decreto Supremo Nº 017-2005-PRODUCE; por lo que, el Proyecto de Ley no genera efectos derogatorios sobre la normativa vigente. Ello, sin perjuicio de las adecuaciones de las normas reglamentarias que resulten necesarias para la correcta aplicación de la presente Ley.