

Modifican el Reglamento Nacional de Vehículos

DECRETO SUPREMO N° 002-2005-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, modificado por los Decretos Supremos N° 005-2004-MTC, N° 014-2004-MTC y N° 035-2004-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos, el mismo que tiene como objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del sistema nacional de transporte terrestre;

Que, es necesario realizar ajustes en dicho cuerpo normativo con el objeto de mejorar el régimen de gestión y fiscalización de los pesos y medidas vehiculares, así como perfeccionar otros aspectos técnicos relacionados con los procedimientos de incorporación de vehículos al sistema nacional de transporte terrestre, garantizando de esta manera la seguridad de los usuarios del transporte y la correcta conservación y mantenimiento de la infraestructura vial;

Que, por otro lado, en razón de la introducción en el mercado del transporte peruano del gas natural vehicular (GNV), como alternativa viable para reducir los índices de contaminación ambiental y afrontar los efectos perniciosos de las fluctuaciones en los precios internacionales del combustible, se hace necesario que el Estado, cumpliendo su rol subsidiario, regule las conversiones de los vehículos originalmente diseñados para combustión de gasolina o diésel con la finalidad de instalar en ellos el equipamiento que permita su combustión a gas natural vehicular (GNV), a fin de que éstas se realicen con las máximas garantías de seguridad, por talleres debidamente calificados y utilizando materiales de la mejor calidad, previniendo de este modo la ocurrencia de accidentes a causa del riesgo que implica su utilización sin control;

Que, la regulación referida en el párrafo precedente debe complementar y estar debidamente concordada con las Normas Técnicas Peruanas expedidas por el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), así como con la normativa que sobre este particular vienen expidiendo otros sectores del Estado, a fin de que tales conversiones formen parte de los sistemas de control de carga de combustibles que viene implementando el Estado con tecnología de punta;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre;

DECRETA:

Artículo 1.- Modifíquense el numeral 13 del artículo 14; el artículo 23; el literal a) del numeral 1 del artículo 24; el tercer y penúltimo párrafos del artículo 28; los artículos 29, 36, 40; 42 y 43; primer párrafo del artículo 49; primer párrafo del artículo 50; artículos 51, 55, 56, 60, 61 y 69; el segundo párrafo del artículo 71; el segundo párrafo del artículo 76; el artículo 78; y la Novena, Décima, Décima Primera, Décima Cuarta y Décimo Octava Disposiciones Complementarias del Reglamento Nacional de Vehículos, los mismos que quedarán redactados de la siguiente manera:

“Artículo 14.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos de las categorías M y N

(...)

13. Los vehículos de la categoría M3 deben contar con tacógrafo o dispositivo electrónico registrador de tiempo y velocidad”.

“Artículo 23.- Requisitos técnicos adicionales para los vehículos destinados al transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos

Adicionalmente, los vehículos destinados al transporte de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación:

1. Casco cerrado tipo cisterna diseñado y fabricado exclusivamente para el transporte de combustibles. A partir del 01 de enero del 2005, no se permitirá la circulación en el SNTT de vehículos con cisternas que estén acondicionadas con zonas de carga para el transporte de otro tipo de mercancías y/o transporte de personas.

2. Rompeolas separados cada 1,6 m. como máximo, para los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 01 de enero del 2005.

3. De tener más de un compartimiento, éstos deben estar separados por cámara(s) de aire de doble mamparo, la misma que deberá contar con dos agujeros de diámetro no menor a 25 mm, uno en la parte superior y otro en la parte inferior y sin tapones. Se admite separación simple para aquellos vehículos que posean mamparos bombeados y pestañados. Esta exigencia será aplicable a los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 01 de enero del 2005.

4. Adicionalmente a los rótulos exigibles por la normatividad vigente, los laterales y la parte posterior de la cisterna deben consignar: “PELIGRO COMBUSTIBLE”. Los caracteres del rótulo deben de tener una altura mínima de 150 mm y un grosor mínimo de 20 mm.

5. Dispositivo antiestático para la circulación.

6. Sistema de carga y descarga de combustible de acuerdo a lo establecido por la normatividad del sector Energía y Minas.”

“Artículo 24.- Requisitos técnicos para los vehículos destinados al Servicio de Transporte Escolar

(...)

1. Vehículos de categoría M1:

a. Peso neto mínimo de 1000 kg y cilindrada mínima de 1450 cm³.

(...)”

“Artículo 28.- Modificación y conversión vehicular

(...)

Para la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular del cambio de tipo de combustible, cuando se modifique el vehículo para combustión de GNV, GLP, sistemas bi-combustible o sistemas duales se requerirá el Certificado de Conformidad de Conversión.

(...)”

Los Certificados de Conformidad de Modificación y/o Conversión deben ser emitidos por las personas jurídicas autorizadas por la DGCT de acuerdo al procedimiento establecido para tal efecto en la Directiva correspondiente. En mérito a dichos Certificados y de los demás documentos exigidos para cada caso, el registrador inscribirá las modificaciones efectuadas al vehículo y expedirá la Tarjeta de Identificación Vehicular respectiva.

(...)”.

“Artículo 29.- Conversión del sistema de combustión de gasolina o diesel a GLP, GNV, sistema bi-combustible o sistema dual.

Las conversiones efectuadas a los vehículos con la finalidad de implementar en ellos el sistema de alimentación de combustible a GLP, GNV, sistemas bi-combustibles o sistemas duales, deberán constar en la Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular, conforme lo establecido en el artículo anterior del presente Reglamento.

Dichas conversiones se realizarán usando cilindros y accesorios nuevos, conforme a los siguientes procedimientos:

A. Conversiones a GLP automotriz:

Los vehículos originalmente diseñados para la combustión de gasolina que sean convertidos a combustión de GLP automotriz o sistema bi-combustible (gasolina/GLP) deben reunir como mínimo las siguientes características:

1. El vaporizador/regulador deberá contar con sistema de corte de gas automático si el motor dejara de funcionar.

2. Los tanques para GLP automotriz deberán ser fabricados bajo normas ASME Sección VIII (American Society of Mechanical Engineers) y cumplir con las normas dictadas para recipientes a presión.

3. El tanque para GLP automotriz deberá contar con los siguientes componentes:

3.1. Válvula check en la entrada de gas

3.2. Limitador automático de carga a 80%

3.3. Válvula de exceso de presión

3.4. Válvula de exceso de flujo

4. Los accesorios e insumos (mangueras, tuberías y válvulas) utilizados en la instalación deberán ser certificados para uso de GLP automotriz.

5. Los equipos y accesorios utilizados en la modificación para uso de GLP automotriz deben cumplir con la Norma Técnica Peruana NTP 321.115:2003.

B. Conversiones a GNV:

1. Requisitos generales:

Los vehículos originalmente diseñados para la combustión de gasolina o diésel que sean convertidos a combustión de GNV, sistema bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido/GNV), deben cumplir como mínimo las siguientes especificaciones:

1.1. Tanques para GNV fabricados de acuerdo a la Norma Técnica Peruana NTP 111.013:2004.

1.2. Equipos y accesorios utilizados en la conversión para uso de GNV fabricados de acuerdo con la Norma Técnica Peruana NTP 111.014:2004.

1.3. Montaje de equipos completos en vehículos convertidos para uso de GNV de acuerdo a lo dispuesto por la Norma Técnica Peruana NTP 111.015:2004

1.4. Dispositivos de sujeción de tanques para GNV de acuerdo con la Norma Técnica Peruana NTP 111.016.2004.

1.5. Los tanques, equipos y accesorios utilizados en la conversión para uso de GNV deben estar certificados y aprobados por el órgano competente de PRODUCE y de acuerdo a las normas que dicho Ministerio expida.

2. Autorización de Talleres de conversión para GNV:

2.1. Las conversiones efectuadas a los vehículos con la finalidad de instalar en ellos el equipo completo que permita la combustión a GNV, solamente serán realizadas por los talleres de conversión autorizados por la DGCT y que cumplan con la Norma Técnica Peruana NTP: 111.018.2004.

2.2. La autorización, certificación y control de talleres de conversión se realizará de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto establezca la DGCT en la Directiva correspondiente.

2.3. Únicamente los talleres de conversión autorizados por la DGCT realizarán las reparaciones de los equipos completos que permitan la combustión a GNV.

3. Vehículos habilitados para abastecerse de GNV:

3.1. Todo vehículo convertido para la combustión de GNV deberá ser certificado por alguna Entidad Certificadora de Conversiones autorizada por la DGCT, la misma que, una vez que apruebe la conversión, emitirá el correspondiente Certificado de Conformidad de Conversión, instalará el microchip o dispositivo electrónico con acoplamiento electromagnético que permita el almacenamiento e intercambio de información y registrará los datos del vehículo en el Sistema de Control de Carga de GNV, habilitando de esta manera el vehículo convertido por el plazo de un (1) año para cargar GNV.

3.2. Los vehículos nuevos originalmente diseñados para combustión de GNV deberán ser igualmente habilitados por alguna Entidad Certificadora de Conversiones autorizada por la DGCT, la misma que instalará el microchip o dispositivo electrónico con acoplamiento electromagnético que permita el almacenamiento e intercambio de información y registrará los datos del vehículo en el Sistema de Control de Carga de GNV, habilitando de esta manera el vehículo por el plazo de un (1) año para cargar GNV

3.3. La instalación del microchip o dispositivo electrónico con acoplamiento electromagnético que permita el almacenamiento e intercambio de información deberá realizarse de acuerdo a las exigencias establecidas en la NTP: 111.015.2004 y la NTP: 111.019.2004.

3.4. Únicamente vehículos habilitados y que tengan instalado el microchip o dispositivo electrónico con acoplamiento electromagnético podrán abastecerse de GNV en las estaciones de servicio. Toda estación de servicio deberá estar autorizada por la entidad competente para suministrar dicho combustible.

4. Certificación anual de los vehículos convertidos:

4.1. Los vehículos a combustión de GNV, sistema bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido/GNV) deberán ser inspeccionados como condición previa para renovar su habilitación para cargar GNV por alguna de las Entidades Certificadoras de Conversiones autorizados por la DGCT con el objeto de verificar que los componentes instalados se encuentren en correcto estado de funcionamiento.

4.2. Una vez aprobada la inspección, la Entidad Certificadora de Conversiones registrará en el Sistema de Control de Carga de GNV la renovación de la habilitación del vehículo para cargar GNV por el plazo de un (1) año y emitirá el correspondiente Certificado de Inspección Anual.

4.3. Vencido el plazo de la habilitación para cargar GNV o el de renovación de la misma, sin que el vehículo haya sido sometido a la inspección correspondiente, éste quedará automáticamente imposibilitado de cargar dicho combustible por el Sistema de Control de Carga de GNV.

5. Certificación Quinquenal de Cilindros:

5.1. Los cilindros de los vehículos a combustión de GNV, bi-combustible (gasolina/GNV) o sistema dual (combustible líquido/GNV), deberán ser inspeccionados cada cinco (5) años en cualquiera de los Centros de Revisión Periódica de Cilindros (CRPC) autorizados por la DGCT para verificar que éstos mantienen los requisitos mínimos de funcionamiento de acuerdo a la NTP 111.017.2004.

5.2. Las inspecciones quinquenales de los cilindros para GNV solamente podrán ser realizadas en los Centros de Revisión Periódica de Cilindros autorizados por la DGCT de acuerdo al procedimiento establecido para dicho efecto.

5.3. Los vehículos que no aprueben la inspección quinquenal de cilindros quedarán automáticamente imposibilitados por el Sistema de Control de Carga de GNV de cargar dicho combustible.

“Artículo 36.- Señalización de las medidas vehiculares

Los vehículos o combinaciones vehiculares que sobrepasen los 20.5 metros de largo, deben consignar en la parte posterior su longitud total en metros. Los caracteres del rótulo utilizados para consignar la longitud deben tener una altura mínima de 100 mm y un grosor mínimo de 10 mm.”

“Artículo 40.- Controles de medidas

La medición de la longitud del vehículo o combinación de vehículos se efectúa desde la parte más sobresaliente de cada voladizo del mismo.

Toda mercancía transportada será trasladada dentro del área de carga del vehículo. Excepcionalmente, la mercancía transportada podrá exceder en la parte posterior hasta en un 8% la longitud total del vehículo, sin exceder en ningún caso el voladizo máximo permitido señalado en el Anexo IV. En este caso, se debe cumplir las siguientes condiciones:

a) Colocar como mínimo una banderola de color rojo en el extremo posterior de la mercancía, la que además no debe obstaculizar la visión de la Placa Única Nacional de Rodaje; y,

b) La circulación estará permitida únicamente en el horario de 6:00 a 18:00 horas.

Cuando la longitud máxima de la mercancía que se transporta excede en 8% la longitud total del vehículo y/o cuando por cualquier razón justificada deba realizarse el transporte fuera del horario establecido, se debe solicitar autorización para el transporte de mercancías especiales.

La tolerancia en el control del ancho de la mercancía transportada será de hasta el 5% del ancho máximo del vehículo.

La medición de altura del vehículo se efectúa desde la superficie de la calzada hasta el punto más elevado de la carrocería y/o mercancía. La tolerancia en el control de la altura de la mercancía transportada será de hasta el 5% de la altura máxima permitida del vehículo. En ningún caso, la altura máxima de la mercancía transportada deberá exceder los 4.30 m.

Tratándose de vehículos de la Categoría N, la altura de la carrocería no podrá superar en más del 50% la altura de la cabina original del vehículo.

Las tolerancias a que se refiere este artículo se aplican exclusivamente a la mercancía transportada y no al vehículo.

El transporte de chatarra no compactada debe realizarse únicamente en tolvas cerradas, no siendo aplicable a las mismas las tolerancias antes indicadas”.

“Artículo 42.- Vehículos Especiales

Son vehículos especiales aquellos autopropulsados o remolcados, incluyendo sus combinaciones, que, por sus características particulares de diseño y en función a estar destinados a realizar obras o servicios determinados, se encuentran comprendidos en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Exceden el límite de peso bruto vehicular como consecuencia de una mayor capacidad de carga, sea ésta divisible e indivisible, sin exceder los límites de peso por eje establecidos en el Anexo IV del Reglamento.

b) Exceden las dimensiones permitidas.

c) Presentan configuraciones vehiculares que tengan mayor número de ejes que cualquiera de las contempladas en el numeral 1 del Anexo IV del reglamento.

d) Incumplen con alguna o algunas características técnicas vehiculares establecidas en el Reglamento.

Dichos vehículos, para poder circular en el SNTT, requieren autorización previa emitida por la autoridad competente, directamente o a través de la entidad que éste designe, de acuerdo al procedimiento que se establezca para dicho efecto mediante la Directiva correspondiente. El órgano competente para tales autorizaciones es el Ministerio, salvo, tratándose de las autorizaciones que se otorguen para la circulación en rutas de la red vial local a vehículos especiales de la Categoría M3 biarticulados, cuya competencia corresponde a las Municipalidades Provinciales.

Las autorizaciones, de acuerdo a la naturaleza del vehículo, tendrán una vigencia máxima de un (1) año, pudiendo ser renovables previa verificación de las condiciones que dieron mérito a la autorización inicial. En las autorizaciones debe consignarse claramente las medidas del vehículo, el peso bruto máximo y los pesos por eje autorizados, así como, de ser el caso, el tipo de unidad de tracción permitida y las restricciones para su circulación respecto a las rutas, horarios y otros factores que serán determinados en la Directiva correspondiente.

El transporte de mercancías especiales indivisibles en vehículos especiales se regirá por lo dispuesto en el artículo 43 de este Reglamento”.

“Artículo 43.- Transporte de mercancía especial

El transporte de mercancías especiales indivisibles requiere autorización previa emitida por el Ministerio, directamente o a través del órgano que éste designe, de acuerdo al procedimiento establecido para dicho efecto.

El transporte de mercancías especiales indivisibles se realizará sobre vehículos debidamente acondicionados, vehículos especiales o equipos adecuados que cuenten con el número de ejes y neumáticos necesarios que permitan transmitir correctamente los pesos admisibles al pavimento, en función a criterios técnicos establecidos en la Directiva correspondiente.

Cuando una mercancía especial indivisible es transportada en un Vehículo Especial, sin exceder las condiciones para las cuales el Vehículo Especial fue autorizado, no se requiere de una autorización para el transporte de dicha mercancía.

El transporte de mercancías especiales peligrosas se regirá por la normatividad de la materia”.

“Artículo 49.- Responsabilidad del transportista o propietario del vehículo

El transportista o propietario del vehículo es responsable administrativamente ante la autoridad competente de las infracciones al presente Reglamento atribuibles a su propia responsabilidad y las cometidas por el exceso en los límites de pesos y medidas, cuando éstas sean derivadas del diseño, configuración o fallas mecánicas del vehículo.

(...)”.

“Artículo 50.- Responsabilidad del conductor del vehículo

El conductor del vehículo es responsable administrativamente por las infracciones cometidas durante la prestación del servicio de transporte vinculadas a su propia conducta. Asimismo, es responsable por el exceso en los límites de pesos y medidas no consignadas en la guía de remisión, carta de porte o reportes de pesaje emitidos por el generador o por la última estación de pesaje, así como por el transporte de la mercancía no consignada en los referidos documentos.

(...)”

“Artículo 51.- Responsabilidad de los almacenes, terminales de almacenamiento, generadores, dadores o remitentes de la mercancía

Cuando el origen de las mercancías sea de un solo generador, los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de mercancía, cuyos despachos mensuales son mayores a 1,000 toneladas deben verificar el cumplimiento de los límites en el peso bruto vehicular, peso por ejes y dimensiones establecidos en el presente Reglamento, mediante el uso de balanzas e instrumentos de medición de dimensiones (winchas) dentro de sus instalaciones, siendo responsables administrativamente de las infracciones derivadas de su incumplimiento.

Cuando los despachos mensuales son iguales o menores 1,000 toneladas, la verificación de los límites en el peso bruto vehicular y peso por ejes establecidos en el presente Reglamento deben realizarse en balanzas dentro o fuera de sus instalaciones. Lo dispuesto en el presente párrafo será aplicable únicamente para los vehículos de las Categorías N3, O3 y O4

Los almacenes, terminales de almacenamiento, terminales portuarios o aeroportuarios, generadores, dadores o remitentes de la mercancía, además de utilizar balanzas que cumplan con los requisitos técnicos y administrativos establecidos, deberán emitir obligatoriamente la correspondiente constancia de pesaje que certifique

la verificación de los límites de peso bruto vehicular y peso por ejes o conjunto de ejes”.
(*).

(*). Confrontar con el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 012-2005-MTC, publicado el 23 Abril 2005.

“Artículo 55.- Reincidencia y habitualidad

Se considera reincidencia al hecho de incurrir por segunda o más veces en infracción muy grave en un lapso de tres (3) meses de cometida la infracción anterior.

Se incurre en habitualidad en los siguientes casos:

a.- Del conductor: Cuando incurre en doce (12) o más infracciones muy graves en un lapso de doce (12) meses.

b.- Del transportista: Cuando, empleando el mismo vehículo, incurre en seis (6) o más infracciones muy graves en un lapso de doce (12) meses.

c.- Del generador de la carga: Cuando incurre en seis (6) o más infracciones muy graves, detectadas en distintos meses, en un lapso de doce (12) meses.

Para la configuración de la reincidencia o la habitualidad, las resoluciones de sanción anteriores deben haber quedado firmes, dando por agotada la vía administrativa”.

“Artículo 56.- Sanciones

Las sanciones administrativas aplicables por las infracciones tipificadas en el presente Reglamento son las siguientes:

1. Multa de acuerdo a la escala Anexo IV y al artículo 61 del Reglamento;
2. Suspensión de la licencia de conducir del conductor por seis (6) meses o por un (1) año;
3. Suspensión de la habilitación del vehículo del servicio de transporte de carga o de la inscripción del vehículo de transporte por cuenta propia en el registro administrativo correspondiente por seis (6) meses o por un (1) año;

4. Cancelación de la Licencia de conducir e inhabilitación definitiva del conductor;
y

5. Inhabilitación definitiva para realizar la actividad del transporte terrestre.

Las sanciones no pecuniarias establecidas en el párrafo anterior se inscribirán en el registro administrativo correspondiente”.

“Artículo 60.- Reducción de la multa por pronto pago

Si el presunto infractor paga voluntariamente dentro de los quince (15) días hábiles de levantado el Formulario de Infracción o de notificado el inicio del procedimiento sancionador, la multa que corresponda a la infracción imputada, según la tabla de sanciones del presente Reglamento, será reducida en un cincuenta por ciento (50%) de su monto. Se entenderá que el pago voluntario implica aceptación de la comisión de la infracción, quedando el infractor en este caso impedido de presentar su descargo.

En caso de reclamo en cuanto al monto de la multa que corresponda a la infracción cometida, de declararse fundado éste, el infractor podrá acogerse al beneficio señalado en el párrafo anterior dentro del mismo plazo, el que se computará desde que queda firme la resolución de sanción”.

“Artículo 61.- Sanciones por Reincidencia y Habitualidad

La reincidencia en la comisión de infracciones muy graves contempladas en el presente Reglamento se sanciona con el 50% adicional a la sanción que corresponda a la infracción cometida.

La habitualidad en la comisión de infracciones muy graves, será sancionada de la siguiente manera:

	Primera sanción por incurrir en supuestos de habitualidad	Segunda sanción por incurrir en supuestos de habitualidad	Tercera sanción por incurrir en supuestos de habitualidad
Al conductor	Suspensión de la licencia de conducir por un período de seis (6) meses	Suspensión de la licencia de conducir por un período de un (1) año	Cancelación de la licencia e inhabilitación definitiva para obtener una nueva
Al transportista	Suspensión de la habilitación del vehículo del servicio de transporte de carga o de la inscripción del vehículo del transporte por cuenta propia en el registro administrativo por un	Suspensión de la habilitación del vehículo del servicio de transporte de carga o de la inscripción del vehículo del transporte por cuenta propia en el registro administrativo	Inhabilitación definitiva para prestar el servicio de transporte de carga o realizar el servicio por cuenta propia.

	período de seis (6) meses	por un período un (1) año	
Al generador de la carga	El doble de la multa que corresponda a la infracción	El quintuplo de la multa que corresponda a la infracción	El décuplo de la multa que corresponda a la infracción

“Artículo 69.- Plazo para la presentación de descargos

El presunto infractor tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para la presentación de sus descargos, pudiendo, además, ofrecer los medios probatorios que sean necesarios para acreditar los hechos alegados en su favor.”

“Artículo 71.- Conclusión del procedimiento

(.....)

En los casos referidos a los numerales 2 y 3, la autoridad competente dispondrá el archivo definitivo del procedimiento.”

“Artículo 76.- Actualización de la deuda y pago de intereses

(....)

Una vez actualizada la deuda, se le aplicará la tasa de interés legal que fija el Banco Central de Reserva del Perú”.

“Artículo 78.- Medidas preventivas

La autoridad competente, de conformidad con el presente Reglamento, en forma individual o simultánea, podrá aplicar las siguientes medidas preventivas:

- a) Interrupción de la circulación del vehículo;
- b) Internamiento del vehículo en un depósito oficial fijado por la autoridad competente;
- c) Descarga de la mercancía en exceso, la que se realiza por cuenta y riesgo del infractor;
- d) Reestiba de la mercancía, si su naturaleza y la del vehículo lo permiten, la que se realiza por cuenta y riesgo del infractor; y

e) Retención de la licencia de conducir, cuando la infracción ha sido detectada en presencia de la autoridad policial, la que debe suscribir el acta de verificación.

Las medidas preventivas se mantendrán vigentes en tanto subsistan las causas que motivaron su aplicación y no se haya cancelado la multa que correspondiere, incluido los intereses y gastos de cobranza. Tratándose del internamiento preventivo, para el cese de la medida, bastará el pago de la multa si el vehículo es retirado del depósito sin mercancía.

En el caso de infracciones del conductor que conlleven la aplicación de la sanción de cancelación o inhabilitación de la licencia de conducir, la medida preventiva de retención de licencia se mantendrá hasta el cumplimiento total de la sanción, salvo que el infractor sea absuelto en el procedimiento sancionador correspondiente.

En caso de aplicarse la medida preventiva de internamiento del vehículo, el transportista y/o propietario de la mercancía tiene derecho a que se le brinden las facilidades del caso para retirar la mercancía de su propiedad, inclusive dentro de los recintos en que se realiza el depósito. En ningún caso, la autoridad competente asume responsabilidad alguna por la existencia, integridad y conservación de la mercancía”.

“Novena Disposición Complementaria.- A partir del 1 de enero de 2005, no se permitirá la circulación de los vehículos de la configuración C4 sin eje direccional posterior que hubieren ingresado al SNTT con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento, a cuyo efecto la fecha de ingreso del vehículo al SNTT será acreditada con la respectiva Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular”.

“Décima Disposición Complementaria.- La autoridad competente para emitir las autorizaciones a que se refieren los artículos 42 y 43 del presente Reglamento es Provías Nacional, quien lo hará de acuerdo a las condiciones, requisitos y procedimientos que se establezcan para tal efecto. En dichos procedimientos se precisarán igualmente las definiciones, clasificación, requisitos y restricciones para la circulación de vehículos especiales y para el transporte de mercancías especiales indivisibles, debiendo asimismo adoptarse las medidas necesarias para garantizar la atención permanente a los usuarios.

En tanto no se aprueben los procedimientos a que se refiere el párrafo anterior, Provías Nacional podrá otorgar las autorizaciones correspondientes de acuerdo a sus procedimientos internos”.

“Décimo Primera Disposición Complementaria.- La DGCT debe implementar, a más tardar el 31 de diciembre del 2005, el Registro Nacional de Homologación Vehicular. Asimismo, podrá delegar la gestión de dicho Registro, así como el

conocimiento y tramitación del procedimiento de homologación vehicular, en otras entidades debidamente calificadas para tal efecto.

El número del Registro de Homologación de los vehículos será exigible a partir del sexto mes de implementado el Registro Nacional de Homologación Vehicular.”

“Décimo Cuarta Disposición Complementaria.- El Ministerio, el Registro de Propiedad Vehicular y la SUNAT, a más tardar dentro de los tres (3) meses de implementado el Registro Nacional de Homologación Vehicular, establecerán el Sistema de Información Registral de Homologación en Tiempo Real. Para dicho efecto, la oficina a cargo del procedimiento y Registro Nacional de Homologación Vehicular del Ministerio o la entidad en la que se delegue dicha competencia, pondrá a disposición de las entidades señaladas la información registral de homologación”.

“Décimo Octava Disposición Complementaria.- El Ministerio, a más tardar el 31 de diciembre del 2005 debe aprobar el procedimiento, requisitos y restricciones para la incorporación de Vehículos Especiales al SNTT.

En tanto no se apruebe el procedimiento referido en el párrafo anterior, la SUNAT y el Registro de Propiedad Vehicular no exigirán la Autorización de Incorporación de Vehículos Especiales”.

Artículo 2.- Modifíquense los numerales 7) y 15), los acápites 3 y 7 del numeral 16), los acápites 2 y 3 del numeral 27), los numerales 33), 37) y 38) y el acápite 5 del numeral 53) del Anexo II; y los numerales 3, 5, 7 y 8 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, los mismos que quedarán redactados de la siguiente manera:

“ANEXO II : DEFINICIONES

(...)

7) Camión.- Vehículo automotor de la Categoría N2 ó N3 con excepción del remolcador (tracto remolcador), diseñado exclusivamente para transportar mercancías sobre sí mismo, con un peso bruto vehicular mayor a 3,5 toneladas. Debe incluir una carrocería o estructura portante.

(...)

15). Dolly.- Vehículo no motorizado de la categoría O que porta sobre su estructura una quinta rueda y que es empleado para el acople de un semirremolque, soportando parte del peso del mismo.

16). Eje.-

(...)

3. Eje doble.- Conjunto de dos (2) ejes motrices o no, articulados al vehículo y entre sí por dispositivos(s) común(es) que permitan una distribución de carga uniforme entre los dos ejes, y separados a una distancia entre centros de ruedas superior a 1,20 m e inferior a 2,40 m.

(...)

7. Eje triple.- Conjunto de tres (3) ejes motrices o no, articulados al vehículo y entre sí por dispositivos(s) común(es) que permitan una distribución de carga uniforme entre los tres ejes, y separados a una distancia entre centros de ruedas externas superior a 2,40 m e inferior a 3,60m.

(...)

27). Mercancías:

(...)

2. Mercancía especial.- Mercancía peligrosa y/o indivisible que, para ser transportada, excede los límites de pesos y/o medidas permitidas por el Reglamento.

3. Mercancía indivisible, Mercancía que, por sus características, no puede ser fraccionada sin afectar su naturaleza.

(...)

33). Pesos y Capacidad de Carga:

1. Capacidad de arrastre.- Capacidad técnica máxima del camión o remolcador para poder transportar la carga, su propio peso y el peso del (los) remolque(s) o semirremolque(s). Es determinada por el fabricante.

2. Capacidad de carga (carga útil).- Carga máxima que puede transportar un vehículo (personas y/o mercancías) sin que exceda el Peso Bruto Vehicular indicado por el fabricante.

3. Capacidad de carga legal (carga útil legal).- Carga máxima que puede transportar un vehículo (personas y/o mercancías) en función de su tara y de los límites previstos en el presente Reglamento.

4. Peso Bruto Vehicular (PBV).- Peso total del vehículo determinado por el fabricante, que incluye la tara de vehículo más la capacidad de carga.

5. Peso Bruto Vehicular Legal (PBVL).- Peso total del vehículo de acuerdo a lo establecido en el reglamento y según su configuración. Incluye la tara del vehículo más la capacidad de carga legal.

6. Peso Bruto Vehicular Combinado (PBVC).- Peso bruto vehicular de la combinación camión o remolcador más remolque(s) y/o semirremolque(s).

7. Peso Bruto Vehicular Combinado Legal (PBVCL).- Peso bruto vehicular de la combinación camión o remolcador más remolque(s) y/o semirremolque(s), de acuerdo a lo establecido en el reglamento según su configuración vehicular.

8. Peso máximo por eje(s).- Es la carga máxima por eje o conjunto de ejes determinado por el fabricante.

9. Peso máximo por eje(s) legal.- Carga máxima por eje o conjunto de ejes permitido por el presente Reglamento.

10. Peso neto.- Peso en vacío del vehículo determinado por el fabricante.

11. Peso por eje(s).- Es la carga transmitida al pavimento por los ejes o conjunto de ejes de un vehículo.

12. Tara.- Peso neto del vehículo en orden de marcha sin carga ni pasajeros más el peso del 90% de la capacidad del tanque(s) de combustible, 100% de otros fluidos, herramientas, rueda(s) de repuesto y conductor (70 kg).

(...).

37).- Relación potencia / peso bruto vehicular.- Potencia del motor en kW entre el peso bruto vehicular en toneladas.

38).- Remolcador (tracto remolcador), Vehículo automotor de la Categoría N2 ó N3 diseñado exclusivamente para halar semirremolques y soportar parte de la carga total que le transmite el semirremolque a través de la quinta rueda.

(...)

53). Vehículo:

(...)

5. Vehículo especial.- Son aquellos autopropulsados o remolcados, incluyendo sus combinaciones, que, por sus características particulares de diseño y en función a estar destinados a realizar obras o servicios determinados, no cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el Reglamento.

No se consideran vehículos especiales a las máquinas y equipos diseñados y fabricados exclusivamente para el uso fuera del SNTT, en la industria de la construcción, minería y agricultura (máquinas amarillas y máquinas verdes).

Las combinaciones especiales consignadas en el Anexo I: Clasificación Vehicular, que cumplen con las disposiciones de pesos, medidas, emisiones u otras establecidas en el presente reglamento no se consideran vehículos especiales.

(...)"

“ANEXO IV: PESOS Y MEDIDAS

(...)

3. TOLERANCIA DEL PESAJE DINAMICO

La tolerancia para el peso por eje o conjunto de ejes determinado en el pesaje dinámico será del 5% conforme a lo dispuesto en la presente tabla.

Eje (s)	Neumáticos	Capacidad máxima Permitida en kg.	Tolerancia
Simple	2	7,000	350 kg
Simple	04	11,000	550 kg
Doble	04	12,000	600 kg
Doble	06	16,000	800 kg
Doble	08	18,000	900 kg
Triple	06	16,000	800 kg
Triple	10	23,000	1150 kg
Triple	12	25,000	1250 kg

La tolerancia para el peso bruto vehicular legal simple o combinado determinado en el pesaje dinámico será de 3%. Excedida la tolerancia se aplican las multas.

(.....).

5. SUSPENSIONES NEUMÁTICAS Y NEUMÁTICOS EXTRA ANCHOS (SUPER SINGLE)

5.1 Los vehículos equipados con suspensión neumática tendrán una bonificación de hasta el 10% sobre los pesos máximos por eje o conjunto de ejes establecidos en el presente reglamento; así como una bonificación de hasta el 5% sobre el peso bruto vehicular máximo permitido, siempre que la suspensión de todos sus ejes o conjuntos de ejes sea neumática, con excepción del eje delantero para el caso de vehículos de transporte de mercancías, en cuyo caso la bonificación sobre los pesos máximos por eje se otorgará únicamente a los ejes que cuentan con dicha suspensión.

5.2 A los vehículos dotados con neumáticos extra anchos (medida igual o mayor de 385/65) les corresponderá como máximo los pesos máximos por eje o conjunto de ejes establecidos en el presente reglamento para rodada doble.

5.3 Los vehículos de la categoría M3 que cuenten con suspensión neumática en todos sus ejes y neumáticos extra anchos (medida igual o mayor de 385/65) en el eje delantero, podrán tener un peso máximo de 8 t. en el eje delantero.

5.4 En el caso que el vehículo cuente con suspensión neumática y con neumáticos extra anchos, la bonificación total sobre el peso bruto vehicular será de hasta el 10%.

5.5 Para que un vehículo automotor sea beneficiado con las bonificaciones contenidas en los numerales precedentes, el transportista deberá acreditar, con el correspondiente certificado emitido por el fabricante del mismo o por su representante autorizado en el Perú, que dicho vehículo cuenta con suspensión neumática y/o neumáticos extra anchos. En el caso de vehículos no motorizados, dicho certificado será emitido por alguna Entidad Certificadora autorizada por la DGCT para tal efecto.

5.6 El certificado antes citado, deberá especificar asimismo los límites máximos de las bonificaciones sin exceder lo estipulado en el presente numeral, en función de las capacidades máximas de diseño de la suspensión, ejes y neumáticos.

5.7 La autoridad competente designada por el Ministerio para realizar el control de pesos y medidas, evaluará el certificado antes citado y expedirá el permiso correspondiente de acuerdo al procedimiento que para dicho efecto se establezca,

llevando un registro de los vehículos beneficiados con las bonificaciones correspondientes.

7. INFRACCIONES Y SANCIONES

	INFRACCIÓN	MULTA SEGÚN AGENTE INFRACTOR			MEDIDA PREVENTIVA	CALIFICACIÓN
		Conductor	Transportista	Generador / dador		
P.1	Vehículo con exceso de PBV de hasta 1500 kg.	Exceso de peso	Exceso de peso	2.5 UIT		Leve
P.2	Vehículo con exceso de PBV desde 1,501 kg. hasta 3,000 kg.	(en kg por	(en kg por	5 UIT	Descarga de la mercancía	Grave
P.3	Vehículo con exceso de PBV desde 3,001 kg	0.00666 (en % UIT)	0.0333 (en % UIT)	10 UIT	en exceso	Muy grave
P.4	Vehículo con exceso de peso por ejes de hasta 1500 kg.	Exceso de peso	Exceso de peso	2.5 UIT	Reestiba si el vehículo lo permite o	Leve
P.5	Vehículo con exceso de peso por ejes desde 1,501 kg. hasta 3,000 Kg.	(en kg por	(en kg por	5 UIT	descarga de la mercancía en	Grave.
P.6	Vehículo con exceso de peso por ejes desde 3,001 kg.	0.00666	0.01667	10 UIT	exceso.	Muy grave
P.7	Transporte de mercancías cuyo ancho exceda el máximo permitido en más de 5% hasta 10%.	(en % UIT)	(en % UIT)		Interrupción de la circulación del	Leve
P.8	Transporte de mercancías cuyo ancho exceda el máximo permitido en más de 10% hasta 15%	No aplica	5% UIT	50% UIT	vehículo y	Grave.
P.9	Transporte de mercancías cuyo ancho exceda el máximo permitido en más de 15%	No aplica	10% UIT	1 UIT	Reestiba o descarga de la mercancía en	Muy grave
P.10	Transporte de mercancías cuyo largo excedan el máximo permitido en más de 8% hasta 10%	No aplica	20% UIT	1.5 UIT	exceso.	Muy grave
P.11	Transporte de mercancías cuyo largo excedan el máximo permitido en más de 10% hasta 12%	No aplica	25% UIT	50% UIT	Interrupción de la	Leve
P.12	Transporte de mercancías cuyo largo excedan el máximo permitido en más de 12%	No aplica	50% UIT	1 UIT	vehículo y	Grave.
P.13	Transporte de mercancías cuya altura exceda el máximo permitido en más del 5% hasta 7%	No aplica	1 UIT	1.5 UIT	Reestiba o descarga de la mercancía en	Muy grave
P.14	Transporte de mercancías cuya altura excedan el máximo permitido en más del 7%	No aplica	10% UIT	1 UIT	exceso.	Muy grave
P.15	No contar con la balanza dentro de sus instalaciones, cuando corresponda de acuerdo al artículo 51 o no facilitar la verificación de	No aplica	20% UIT	1.5 UIT	Interrupción de la circulación del vehículo y	Grave
		No aplica	20% UIT	1.5 UIT	Reestiba o descarga de la mercancía en	Muy grave
		No aplica	20% UIT	1.5 UIT	exceso	Muy grave
		No aplica	No aplica	10 UIT	No aplica	Muy grave

	la misma.					
	No efectuar el control de peso en					
P.16	balanzas fuera de sus instalaciones, cuando corresponda de acuerdo al artículo 51.	No aplica	No aplica	5 UIT	No aplica	Muy grave
	Balanza descalibrada y/o					
P.17	consignar pesos en documentos para el Transporte que no concuerdan con lo transportado.	No aplica	No aplica	5 UIT	No aplica	Muy grave
	Que la mercancía especial que se transporta no cuente con				Interrupción de la	
P.18	autorización de la autoridad competente o incumpla con lo dispuesto en la autorización correspondiente.	No aplica	50% UIT	No aplica	circulación e internamiento del vehículo	Muy grave
	Adulteración de autorización para				Interrupción de la	
P.19	la mercancía especial que se transporta.	No aplica	1 UIT	No aplica	circulación e internamiento del vehículo.	Muy grave
	Trasbordo de mercancías y/o pasajeros de un vehículo a otro	20% UIT			Descarga de	Muy grave
P.20	para la manifiesta evasión del control de pesos y/o medidas vehiculares.	por cada conductor	1 UIT	No aplica	la mercancía en exceso	
	Obstaculizar intencionalmente y/o				Retención de	
P.21	deliberadamente el proceso de pesaje	15% UIT	No aplica	No aplica	licencia de conducir	Muy grave
P.22	No consignar las señalizaciones establecidas en el artículo 36	No aplica	10% UIT	No aplica	No aplica	Leve
	Evasión o fuga evidente a la acción de control de pesos y medidas vehiculares que realice la				Retención de	
P.23	autoridad competente en presencia del efectivo de la Policía Nacional del Perú y verificada en forma inmediata a su ocurrencia y estando el vehículo con carga.	15% UIT	No aplica	No aplica	licencia de conducir	Muy grave
	Circular con el eje retráctil retraído cuando el vehículo esté cargado,					
P.24	excediendo el PBV o peso por ejes según su configuración, Para la determinación del exceso no se considerará el eje retráctil.	50% UIT	No aplica	No aplica	No aplica	Muy grave
	No respetar la señalización de las					
P.25	estaciones de pesaje referidas al ingreso y salida de la estación.	10 % UIT	No aplica	No aplica	No aplica	Grave
	Circular en horas no autorizadas				Interrupción	
P.26	y/o incumplir con las condiciones	20 % UIT	No aplica	No aplica	de la	Grave

	para la circulación de vehículos especiales.				circulación del vehículo	
	No emitir la constancia de pesaje					
P.27	de acuerdo a lo establecido en el artículo 51 del Reglamento,	No aplica	No aplica	1 UIT	No aplica	Leve

(....).

7.1 TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES:

7.2 En caso de concurso de infracciones derivadas de un mismo hecho, se aplicará la multa que resulte mayor. Asimismo, no podrá imponerse sucesiva o simultáneamente una sanción administrativa por el mismo hecho en los casos que se aprecie la identidad del sujeto, hecho y fundamento. Finalmente, la aplicación de sanciones se hará con arreglo a los criterios de atribución de responsabilidad administrativa establecidos en los artículos 49, 50 y 51 del presente Reglamento.

7.3 El exceso de peso se determina descontando, al peso que arroje la balanza dinámica, el peso máximo legal permitido, la tolerancia correspondiente y, de ser aplicable, la bonificación dispuesta por el numeral 5 del Anexo IV: Pesos y Medidas.

7.4 La autoridad competente, una vez que el vehículo haya pasado el pesaje en cada estación instalada para tal efecto, otorgará un reporte de pesaje y, de ser el caso, una constancia de haber reestibado la carga. Dichos documentos serán mostrados en las siguientes estaciones de pesaje cuando la autoridad competente lo requiera y no exoneran al vehículo del pesaje en las siguientes balanzas. En ningún caso se obligará al transportista a reestibar la carga más de dos (2) veces durante el viaje.

7.5 Las tolerancias en dimensiones se aplican a las mercancías y no al vehículo.

7.6 Para que se configure la infracción de exceso de peso por ejes del vehículo se debe sumar los excesos de peso de cada eje o conjunto de ejes del vehículo sin considerar los ejes del vehículo que no registren exceso alguno.

7.7 La verificación de las infracciones contenidas en el cuadro de infracciones y sanciones referidas precedentemente se realizará conforme al manual de instrucciones del inspector que deberá aprobarse mediante Resolución Directoral que será publicada en el Diario Oficial "El Peruano". La aprobación del citado manual no condiciona las acciones de control que realiza la autoridad competente.

7.8 Tratándose de mercancía deformable, no se aplicará al transportista ni al generador de la carga la sanción de multa que corresponde a la Infracción P.7 de la Tabla de Infracciones y Sanciones que antecede, sino únicamente la medida preventiva.

7.9 Para la configuración de la Infracción P.20 de la Tabla de Infracciones y Sanciones que antecede, el peso total de las mercancías de los vehículos que intervienen en el trasbordo debe exceder la capacidad de carga legal del vehículo de mayor capacidad. La negativa a someterse al pesaje correspondiente, hace presumir el exceso en la capacidad de carga del vehículo de mayor capacidad o el exceso en las dimensiones máximas permitidas y, por tanto, la manifiesta intención evasora al control de pesos y medidas vehiculares.

7.10 Para el control del peso bruto vehicular en vehículos combinados se tomará en cuenta los límites de peso bruto de cada una de las configuraciones vehiculares que la conforman.

8. DE LA CONTINUIDAD DEL VIAJE

Verificado el exceso en los límites de pesos y medidas, el conductor o propietario del vehículo debe realizar, por su cuenta y riesgo, las acciones de descarga y/o reestiba de la mercancía cuando se disponga tales medidas preventivas. Tratándose de aquellos casos en los que, conforme lo dispuesto en el presente Reglamento, se hubiere retenido la licencia de conducir, el inspector extenderá de modo inmediato una constancia sobre la retención de la licencia autorizando la culminación del viaje con el mismo conductor. La referida constancia tendrá una vigencia que no excederá de las veinticuatro (24) horas y deberá ser firmada por un efectivo de la Policía Nacional del Perú”.

Artículo 3.- Incorpórese un tercer párrafo al artículo 27; dos últimos párrafos al artículo 28; un cuarto y quinto párrafo al artículo 38; las Disposiciones Complementarias Trigésima Segunda y Trigésima Tercera; los numerales 59), 60), 61), 62) 63), 64) y 65) al Anexo II, y el Cuadro de la configuración vehicular BA-2 al numeral 1 del Anexo IV, del Reglamento Nacional de Vehículos, los mismos que quedarán redactados de la siguiente manera:

“Artículo 27.- Accesorios vehiculares

(.....)

El cumplimiento de los requisitos señalados en el primer párrafo del presente artículo podrá ser certificado por una Entidad Certificadora autorizada por la DGCT, en cuyo caso se presumirá que el accesorio o accesorios instalados en el vehículo no atentan contra la seguridad de los usuarios, salvo prueba en contrario”.

“Artículo 28.- Modificación vehicular

(.....)

Para la inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular de las modificaciones efectuadas a las características registrables de los vehículos de categoría O, el Certificado de Conformidad de Modificación podrá ser emitido, alternativamente, por un ingeniero mecánico o mecánico-electricista debidamente colegiado y habilitado.

El costo de los certificados no debe exceder el costo real del material empleado en su confección, el de los gastos administrativos y el de operación del personal encargado de la certificación.”

“Artículo 38.- Tolerancia del pesaje dinámico

(.....)

Tratándose del transporte de líquidos en cisternas, concentrados de mineral a granel, alimentos a granel y animales vivos realizado en vehículos que hayan ingresado al SNTT antes de la entrada en vigencia del presente Reglamento, la tolerancia del peso por eje o conjunto de ejes será del 8%. Los vehículos que transporten contenedores precintados en Aduanas están exonerados del control de peso por ejes. En ambos casos, los vehículos no pueden sobrepasar el peso bruto vehicular máximo permitido para su configuración”.

Tratándose del transporte en contenedores, el peso de la mercancía en ningún caso podrá exceder la capacidad de carga nominal del contenedor.”

“Trigésima Segunda Disposición Complementaria.- Las configuraciones vehiculares que comprendan a vehículos de la categoría O, que tengan menor número de ejes que cualquiera de las contempladas en el numeral 1 del anexo IV del presente reglamento, quedan autorizadas a circular en el SNTT, siempre y cuando se respete el peso bruto vehicular máximo permitido para dicha configuración y los pesos máximos por eje o conjunto de ejes establecidas en el numeral 2 del mismo Anexo y las demás disposiciones contempladas en el presente reglamento”.

“Trigésimo Tercera Disposición Complementaria.- Las combinaciones vehiculares con un peso bruto vehicular superior a las 48 toneladas, cuyas configuraciones se encuentren contempladas en el Anexo IV del Reglamento, para transportar mercancías dentro del SNTT, siempre y cuando no excedan los pesos máximos permitidos por eje o conjunto de ejes, deberán contar con una autorización especial emitida por Provías Nacional, la misma que se emitirá por el mismo plazo y de acuerdo al mismo procedimiento establecidos para la emisión de autorizaciones para vehículos especiales, así como estableciendo las restricciones y requisitos técnicos para la combinación vehicular y para la ruta específica a utilizar en sus operaciones”.

“ANEXO II : DEFINICIONES

(....)

59). Cabezal de Seguridad.- Elemento diseñado para proteger el cuello y la nuca de los ocupantes de un vehículo, puede formar parte del mismo asiento (integrados o respaldo extendido), ser una parte separada montada sobre él o estar fijado sobre un panel de fondo de cabina.

60). Entidad Certificadora.- Persona jurídica autorizada por la DGCT, conforme a los requisitos y procedimientos establecidos en la Directiva correspondiente, encargada de emitir los Certificados de Conformidad de Fabricación, Ensamblaje, Modificación, Conversión, Montaje, Cumplimiento y/u otros que establezca el presente Reglamento. La autorización correspondiente indicará expresamente los Certificados de Conformidad que puede emitir cada Entidad

61). GLP.- Gas Licuado de Petróleo. Es aquel que, al ser almacenado y manipulado en fase líquida bajo condiciones de presión moderada y a temperatura ambiente, puede ser empleado como combustible vehicular.

62). GNV.- Gas Natural Vehicular. Es el gas natural seco que se comprime y almacena en cilindros para ser empleado como combustible vehicular.

63). Sistema bi-combustible.- Denominado bi-fuel. Es el conjunto de elementos (que constituyen un equipo completo de conversión) que hacen posible que el vehículo pueda operarse con gasolina según su diseño original o alternativamente con GNV, como consecuencia del montaje del equipo mencionado.

64). Sistema dual.- Denominado también dual-fuel. Es el conjunto de elementos (que constituyen un equipo completo de conversión) que hacen posible que el vehículo pueda operarse usando combustible líquido y GNV simultáneamente).

65). Representante autorizado del fabricante en el Perú.- Para efecto de ejercer la facultad de emitir Autorización de Montaje y/o Autorización de Modificación y otras establecidas en el presente Reglamento, se considera como tal a la persona natural o jurídica con domicilio legal y fiscal en el territorio nacional, que tenga suscrito con el fabricante de determinada(s) marca(s) vehicular(es) un contrato de representación y distribución mercantil para el Perú”.

“ANEXO IV : PESOS Y MEDIDAS

{ INCLUDEPICTURE

"http://www.minjus.gob.pe/SPIJ/Graficos/Peru/2005/Enero/22/DS-002-2005-MTC.gif"

* MERGEFORMATINET }

1. PESOS Y MEDIDAS MÁXIMAS PERMITIDAS

Artículo 4.- Condónese las multas no pagadas hasta la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Supremo impuestas por la autoridad competente, mediante resolución firme, a conductores, transportistas y generadores de carga por la comisión de infracciones al Reglamento Nacional de Vehículos y dispóngase el archivo de las actas de verificación y procedimientos administrativos sancionadores que se hubieron levantado o se encontraran en trámite a la fecha de entrada en vigencia del presente Decreto Supremo relacionadas con dichas infracciones, cualquiera que sea su estado de tramitación.

Artículo 5.- Restablézcase, a partir del 01 de abril del 2005, el control de pesos por eje conforme al Reglamento Nacional de Vehículos a todos los vehículos que circulan en el SNTT, el mismo que estuvo suspendido desde el 07 de marzo del 2004, estableciéndose que, para que tengan validez las citadas acciones de control, las balanzas de las estaciones de pesaje fijas y móviles deberán estar calibradas y certificadas por alguna entidad especializada debidamente acreditada ante INDECOPI con una vigencia no mayor a seis (6) meses.

Tratándose del transporte de líquidos en cisternas, concentrados de mineral a granel, alimentos a granel y animales vivos, el restablecimiento de la fiscalización en el control de pesos por eje a que se refiere el párrafo anterior, se iniciará con una campaña preventiva que permita la adecuación de los transportistas a las exigencias del Reglamento, la misma que durará hasta el 30 de junio del 2005 y en la que se levantarán formularios de infracción de carácter educativo. A partir del 01 de julio del 2005 la fiscalización será efectiva. (*)

(*) Artículo modificado por el Artículo 1 del Decreto Supremo N° 012-2005-MTC, publicado el 23 Abril 2005, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 5.- Restablézcase, a partir del 1 de setiembre de 2005, el control de peso por eje conforme al Reglamento Nacional de Vehículos a todos los vehículos que circulan en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre - SNTT, el mismo que estuvo suspendido desde el 7 de marzo de 2004, estableciéndose que, para que tengan validez las citadas acciones de control, las balanzas de las estaciones de pesaje fijas y móviles deberán estar calibradas y certificadas por el Servicio Nacional de Metrología de INDECOPI, o por alguna entidad especializada que cuente con acreditación ante INDECOPI con una vigencia no mayor a seis (6) meses.

Tratándose del transporte de líquidos en cisternas, concentrados de mineral a granel, alimentos a granel y animales vivos, el restablecimiento de la fiscalización en el control de peso por eje a que se refiere el párrafo anterior, se iniciará con una campaña preventiva que permita la adecuación de los transportistas a las exigencias del Reglamento, la misma que se iniciará el 1 de julio del 2005 y durará hasta el 30 de setiembre de 2005, en la que se levantarán formularios de infracción de carácter educativo. A partir del 1 de octubre de 2005 la fiscalización será efectiva”.

Artículo 6.- Facúltese a los inspectores de transporte designados por la DGCT para realizar acciones de control de las infracciones a los servicios de transporte interprovincial de personas del ámbito nacional y transporte de mercancías para que puedan, igualmente, realizar acciones de control de las infracciones al Reglamento Nacional de Vehículos y, consecuentemente, levantar los formularios de infracción correspondientes. Esta facultad no altera las competencias de fiscalización asignadas en virtud al presente Reglamento.

Artículo 7.- Facúltese al Ministerio de Transportes y Comunicaciones o a la entidad que éste designe para la fiscalización de pesos y medidas vehiculares a utilizar en las acciones de control, balanzas fijas y móviles de propiedad de terceros debidamente calibradas, previa celebración de convenios con sus propietarios y cumplimiento de los requisitos que se establezcan en la Directiva correspondiente.

Artículo 8.- Excepcionalmente y por única vez, establézcase un nuevo plazo de sesenta (60) días calendario, a contarse a partir del día siguiente de la publicación del presente Decreto Supremo, para la inscripción ante la municipalidad provincial correspondiente de los vehículos que no cumplan el requisito establecido en el numeral 4 del artículo 25 del Reglamento Nacional de Vehículos para prestar el servicio de taxi, siempre y cuando dichos vehículos se hayan incorporado al SNTT hasta el 31 de marzo del 2004.

Para dicha inscripción que es independiente de cualquier otro trámite para autorizar el servicio de taxi, únicamente será exigible la verificación de que el vehículo se encuentra en el supuesto a que se refiere el párrafo precedente mediante la presentación de la correspondiente Tarjeta de Identificación Vehicular o Tarjeta de Propiedad Vehicular, debiendo quedar copia de ésta en los archivos de la municipalidad provincial.

Las constancias que se han expedido por la inscripción de vehículos realizada al amparo del segundo párrafo del artículo 25 del Reglamento Nacional de Vehículos, así como las que se expidan por la inscripción de vehículos conforme al presente artículo, únicamente dan derecho a la exoneración del requisito exigido por el numeral 4 del artículo 25 del citado Reglamento.

Artículo 9.- Para la aplicación de lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 7; numerales 1, 2, 3, 5 y 10 del artículo 14; numerales 6, 7 y 9 del artículo 19; numerales 4 y 5 del artículo 26; y llamada (9) del Cuadro de Categorías M y N del numeral 1 y llamadas (1) y (2) del Cuadro “Instrumentos e Indicadores para el Control de Operación” del numeral 5 del Anexo III; se considera como fecha de incorporación del vehículo al SNTT la del conocimiento de embarque para el caso de vehículos importados y la del certificado de fabricación o ensamblaje para el caso de vehículos de fabricación nacional.

Artículo 10.- Deróguense la Quinta, Octava y la Vigésimo Tercera Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

Artículo 11.- El plazo de adecuación previsto en la Sexta Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC vencerá el 01 de enero del 2006.

Artículo 12.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiún días del mes de enero del año dos mil cinco.

ALEJANDRO TOLEDO

Presidente Constitucional de la República

JOSÉ ORTIZ RIVERA

Ministro de Transportes y Comunicaciones