

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ
ESCUELA DE POSGRADO



Mejora de la gestión del Certificado de Identificación Vehicular,
para enfrentar el delito de Estafa en la Compraventa de
vehículos de segundo uso.

Trabajo de Investigación para optar el Título de Magíster en
Gobierno y Políticas Públicas

AUTOR

Jesús Segundo Yovera La Torre

ASESOR

Leonidas Lucas Ramos Morales

JURADO

Noam Dante Valentin Lopez Villanes

Fernando Ernesto Dagnino Varas

LIMA – PERU

2018

INDICE

RESUMEN	5
ABSTRACT	6
INTRODUCCION	7
CAPÍTULO I: DEL PROBLEMA.....	13
1. Identificación del Problema	13
1.1. Definición del problema	13
1.2. Marco conceptual del problema	14
1.3. Evidencia del problema.....	16
1.4. Organizaciones involucradas en la atención del problema	23
1.5. Afectación al ciudadano.....	26
2. Estado de la cuestión	27
2.1. Identificación de medidas adoptadas hasta el momento por la institución frente al problema	27
2.2. Normas vinculadas al problema.....	29
2.3. Estudios nacionales e internacionales en torno al problema	47
CAPÍTULO II: DE LA PROPUESTA DE MEJORA	54
3. Causas del Problema	54
3.1 Condición 1:.....	54
3.2 Condición 2:.....	56
3.3 Condición 3:.....	57
4. Transformación de árboles de problemas a medios	62
4.1 Medio 1:	62
4.2 Medio 2:	63
4.3 Medio 3:	64
5. Estructura de la solución.....	65

	3
5.1 Selección de medios.....	65
5.2 Cambio innovador.....	65
5.3 Prototipo de solución	73
5.4 Matriz de Innovación.....	98
CAPÍTULO III: VIABILIDAD DE LA INTERVENCIÓN INNOVADORA PROPUESTA.....	99
6. Matriz de costeo e indicadores.....	99
7. Viabilidad	100
7.1 Viabilidad organizacional	100
7.2 Viabilidad económica.....	101
7.3 Viabilidad normativa.....	102
7.4 Cuadro resumen	104
7.5 Validación operativa	104
CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES	108
BIBLIOGRAFÍA	111

Listado de tablas

Tabla 1 Tasa de víctimas de estafa por departamentos	18
Tabla 2 Población de 15 á más años de edad víctimas de estafa a nivel nacional	18
Tabla 3 Situación de denuncias en las distintas divisiones de la DIRINCRI	21
Tabla 4 Clanes investigados por estafas en compra venta de vehículos	22
Tabla 5 Denuncias por estafas del 2014 al 2017	23
Tabla 6 Denuncias de Robo de vehículos por Departamentos (2008 – 2015)	26
Tabla 7 Certificados de Identificación vehicular expedidos ´por la DIPROVE PNP (2014 -2016)	61

Tabla 8 Procedimiento actual para inscripción en SUNARP	76
Tabla 9 Procedimiento requerido para inscripción en SUNARP	80
Tabla 10 Procedimiento para la obtención del certificado de identificación vehicular	87
Tabla 11 Presupuesto para la automatización de datos y creación de código de seguridad	91

Listado de ilustraciones

Ilustración 1 Árbol de causas	61
Ilustración 2 Árbol de medios	64
Ilustración 3 Procedimiento actual.....	76
Ilustración 4 Procedimiento requerido	81
Ilustración 5 Certificado de Identificación Vehicular	82
Ilustración 6 Hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular	83
Ilustración 7 Obtención del certificado de identificación vehicular.....	87
Ilustración 8 Distribución de valores en el VIN (Número de Identificación Vehicular)	89

RESUMEN

Por la gravedad que representa su ejecución, la estafa en la compraventa de vehículos de segundo uso, es considerada en la legislación peruana como un delito cometido por el crimen organizado, actividad ilícita que se demuestra con los diversos clanes investigados y desarticulados por las Unidades especializadas de la Policía Nacional del Perú (PNP); Sin embargo, a pesar de los esfuerzos que realizan las autoridades para combatirla, es notorio que no existen actualmente mecanismos que permitan a las personas que adquieren un vehículo de segundo uso, conocer si las autopartes del móvil que compran, son las correctas y si sus características verdaderamente coinciden con los documentos del mismo, requeridos para la transferencia. Actualmente, las notarías y la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP), cómo organismos responsables de la gestión y ejecución de las transferencias vehiculares, sólo requieren para dicho trámite, la documentación personal del comprador y vendedor, así como la de propiedad del vehículo; sin exigir algo que les garantice que revisado físicamente el mismo, puedan proceder o no a la transferencia solicitada. Este proyecto, con la finalidad de disminuir esta clase de delitos y teniendo en cuenta que la deficiencia radica en la falta de una inspección física del vehículo, propone una solución innovadora que consiste en mejorar la gestión del “Certificado de Identificación Vehicular”, documento que se plasma como consecuencia de un Peritaje técnico desarrollado por peritos de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE PNP). En éste se detallan si las características del bien inspeccionado (Placas, número de serie, número de motor, etc.), coinciden con los documentos presentados o en su defecto si fueron modificadas o erradicadas, lo cual de haber sido así, da origen a una investigación, evitando que el futuro comprador sea timado. Específicamente tal mejora, está orientada a la automatización de datos por parte de la DIPROVE PNP, para permitir su interoperabilidad con los organismos comprometidos, así como la asignación de un código en el certificado, por seguridad y para que coadyuve a la simplificación administrativa; como actos previos a la exigencia del mencionado certificado de identificación vehicular como requisito obligatorio para las transferencias de este tipo. Se hizo uso de bibliografía documental, así como de datos estadísticos recogidos de diversas entidades estatales; concluyendo en la necesidad de realizar las actividades descritas, para finalmente lograr reducir los delitos de estafa en la compra venta de vehículos de segunda mano.

Palabras clave: Compraventa de vehículos, transferencia vehicular, peritaje técnico, automatización de datos, código de seguridad.

ABSTRACT

Due to the seriousness of its execution represents, the fraud in the purchase of second-use vehicles, is considered by the Peruvian legislation, as a felony committed by organized crime, illegal activity that it's demonstrated with the various crime organizations that were investigated and disarticulated by the peruvian Specialized units of the Peru's National Police (PNP); However, despite all the efforts of the different authorities against it, is notorious that there are currently no mechanisms that allow people who acquire a second use vehicle , to know if the characteristics or autoparts of the purchased one, are really the right ones and match with the documents of the same. Currently, the notary's offices and the National Superintendency of Public Records (SUNARP by it's acronym in spanish), as organisms responsables for the management and execution of vehicular transfers, only require for such procedure, the personal documents from buyer and seller, as the property of the vehicle as well; without even demanding something that guarantees them that once the good is physically checked, they can proceed or not to the requested transfer. This project, with the purpose of reducing this type of crimes and considering the deficiency lies in the lack of a physical inspection of the vehicle, proposes an innovative solution which consists on improving the management of the "Vehicle Identification Certificate", document that is captured as a result of a Technical Expertise developed by experts from the Prevention and Investigation of Vehicles Theft's Division (DIPROVE PNP – by it's acronym in spanish). In this one, is detailed if the characteristics of the good inspected (license plates, serial number, engine number, etc.) match with the documents presented or if they were modified or eradicated, which, if it were the case, starts an investigation, avoiding the future buyer from being scammed. Specifically, such improvement is oriented to the automation of data by the DIPROVE PNP, to allow its interoperability with the agencies involved, as well as the allocation of a code in the certificate for security and also to contribute to the administrative simplification; as previous acts to the requirement of the aforementioned vehicle identification certificate as a mandatory requirement for this kind of transfers. Documentary bibliography was used, as well as statistical data collected from various state entities; concluding in the need to perform the decribed activities, to finally achieve the reduction of the fraud crimes in the purchase and sale of second-hand vehicles..

Keywords: Purchase vehicles, vehicular transfer, technical expertise, data automation, security code.

INTRODUCCION

El robo de vehículos es un delito apreciado como un problema social que va más allá de un hecho aislado, cometido contra víctimas individuales. Se ejecuta cada vez con mayor frecuencia en muchos países alrededor del mundo y de manera peculiar en Bolivia, Ecuador y Perú. Es perpetrado tanto por la delincuencia común, como por el crimen organizado, con la consecuente repercusión que dicho acto representa en nuestra sociedad, no sólo por la experiencia negativa que sufre todo ciudadano al ser despojado de su bien, sino porque éste tipo de hechos, se constituyen en el inicio de una cadena delictiva que abarca no sólo la venta del vehículo, ya sea completo o en partes, sino que también se expande a la alteración de sus mecanismos de identificación, la falsificación de sus documentos y su posterior venta (concretándose la estafa) o al traslado a otros países para su comercialización, o en su defecto, para ser utilizados como medio de comisión de delitos más graves como asaltos, secuestros, robos, etc.

Teniendo en cuenta que, para que un hecho delictivo pueda constituir una estafa, debe existir de por medio el engaño, componente primordial que puede exteriorizarse en cualquier conducta o proceder que impulse a una equivocación o a la comisión de un error, dando lugar en consecuencia, a la obtención de beneficios a partir de dicho embuste; la ley peruana establece sanciones para este tipo de infracciones, agravándose la pena, cuando se trata de compra-venta de vehículos motorizados o bienes inmuebles (Código Penal, 1991, pág 134).

Y es que en el caso específico de la compraventa de “vehículos de segundo uso” o de “segunda mano”¹, la estafa se produce cuando de alguna manera se pretende siquiera, cambiar físicamente las características² de singularidad del vehículo (podría tratarse de un vehículo robado, encontrándose por tanto, muy asociado éste tipo de delitos con la estafa, o simplemente al variar sus particularidades, para procurar reducir su año de antigüedad y hacer creer que se trata de un vehículo más nuevo). Se falsifican documentos con la misma finalidad, llegando incluso, por deficiencias del sistema, a registrar o inscribir dicho bien en el organismo correspondiente, sin que hayan sido detectadas tales deficiencias; teniendo expedito el camino para poder comercializarlo.

A pesar de no existir datos concretos, que nos permitan individualizar cada uno de los tipos de estafa y muy especialmente en los casos en donde el bien comercializado es un vehículo; luego de recurrir a fuentes de organismos como el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), el Ministerio Público (MINPUB), el Ministerio del Interior (MIN), la Policía Nacional del Perú (PNP) a través de la División de Investigación de Estafas (DIVINEST PNP) y la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE PNP), etc; se puede distinguir, que gran parte de vehículos robados son comercializados (como vehículo o en sus diversas autopartes) y que un significativo número, sería enajenado por diversos clanes, estableciéndose en efecto, el movimiento de grandes cantidades de dinero y en consecuencia, surge la necesidad de realizar

¹ Vehículo que ya ha sido usado o poseído por otra u otras personas.

² Elementos o particularidades de un vehículo, que lo hacen diferente de otro parecido por su color, modelo y marca; pero que al efectuar una comprobación física detallada del mismo, permite notar la diferencia. Estos son: Placas, número de serie, número de motor, plaqueta del fabricante, etc.

acciones para evitar que se produzcan este tipos de delitos, especialmente la estafa.

Se ha podido establecer que tres aspectos o causas resultan primordiales, los cuales permiten el surgimiento de este tipo de delitos contra el patrimonio y especialmente la estafa. Estas causas están reflejadas en: i) la falta de coordinación de la PNP (DIVINEST y DIPROVE) con la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP), como organismo registral en la transferencia de vehículos; ii) el deficiente desarrollo de un sistema informático en la PNP (especialmente en las Divisiones anteriormente señaladas), que impide que pueda interactuar con otras entidades como las notarías y el propio ente registral, en acciones de interoperabilidad para combatir especialmente, éste tipo de delitos, y ; iii) la falta de utilidad y valor que se brinda a los peritajes de identificación vehicular, plasmados en el certificado correspondiente, los que permiten determinar la situación y condiciones en que se encuentra un vehículo próximo a ser comercializado. A propósito del presente proyecto, ésta última causa, transformada en medio, es la que se propone como núcleo innovador para combatir la estafa en la compra venta de vehículos.

Bajo ese contexto, es preciso señalar que, la identificación vehicular es el procedimiento que permite determinar la diferencia que tiene todo vehículo respecto de otros, semejantes o parecidos, lo cual lo constituye como único. Esta técnica, realizada a través de la revisión física del mismo, faculta al perito que la realiza, poder especificar sus características técnicas (especialmente el número

de identificación del vehículo: VIN³), lo cual le permite por ejemplo, saber de qué país procede, el año de fabricación, comprobar si no están manipulados sus dígitos verificadores de seguridad, así como algunos otros datos que posibilitarían, en caso de haber existido adulteraciones en dicho bien, evitar una futura estafa.

Actualmente, la DIPROVE cuenta en la sección de peritajes, dependiente de su departamento de apoyo técnico, con personal de peritos capacitados y especializados para llevar a cabo este tipo de identificación vehicular; sin embargo, la SUNARP como órgano registral de bienes muebles e inmuebles, que no lleva a cabo ningún tipo de revisión o verificación física del vehículo antes de registrarlo, no exige como “requisito para la inmatriculación (primera inscripción de un vehículo) , así como tampoco para la inscripción (después de una transferencia como consecuencia de una compra venta)” (Sunarp, Tupa-2004, págs. 2772-2783), el documento que expide la mencionada entidad policial como consecuencia de dicho peritaje (Certificado de Identificación Vehicular), ya que sólo requiere para ello, documentos de transferencia (contrato de compra venta) legalizados por notarios que menos aún, han podido realizar la constatación física del bien.

Es por ello que, con el propósito de coadyuvar a combatir los delitos contra el patrimonio (Código Penal, 1991, pág. 125) en la modalidad de estafa en la compra venta de vehículos, efectuando una comparación de procedimientos, en el presente proyecto se pretende hacer notar la importancia que tiene el

³ VIN: Número de identificación vehicular (Vehicle identification number): Es un conjunto de 17 caracteres alfanuméricos, que actúan como identificador de un vehículo, diferenciándolo de otro similar.

Certificado de Identificación Vehicular, documento otorgado como consecuencia de un peritaje a dichos bienes y que, el no ser exigido por el órgano registral, como requisito tanto en la inmatriculación, así como en la transferencia de un vehículo, no permite contar, en perjuicio de los ciudadanos, con los filtros necesarios que le posibilitan determinar si lo que está comprando, es realmente lo que desea, sin exponerse a una de estafa. Por el contrario, destacar la importancia y necesidad de exigencia del mencionado certificado, como requisito antes de cualquier transacción, permitirá contar con una poderosa herramienta de innovación en bien de la ciudadanía; por cuanto dicho acto, no transgrede normas de simplificación administrativa, permite incrementar la interoperabilidad entre los organismos que actúan como actores en este tipo de intercambios, es sostenible en el tiempo y asimismo, genera valor público.

En tal sentido, el presente trabajo consta de cuatro partes, las cuales han sido precisadas de la siguiente manera:

En el primer capítulo, denominado “DEL PROBLEMA”, se trata de definir la estafa en la compraventa de vehículos de segunda mano, para luego, estableciendo un marco conceptual y teórico apropiado, tratar de evidenciarla a través de datos estadísticos recogidos de entidades estatales como el INEI y la propia PNP, definiendo asimismo las organizaciones involucradas en el tratamiento del mencionado delito, como es que éste afecta al ciudadano y las medidas que hasta la fecha se han tomado para combatirlo.

En el segundo capítulo: "DE LA PROPUESTA DE MEJORA", se precisan las condiciones que se constituyen como causas generadoras del problema, procediendo luego de transformar este árbol de problemas a medios, a estructurar una solución y proponer un cambio innovador, basado en la mejora de la gestión del Certificado de Identificación Vehicular, otorgado como consecuencia de un peritaje técnico realizado por personal de la DIPROVE PNP.

El tercer capítulo: "VIABILIDAD DE LA MEJORA"; luego de establecer la matriz de costeo y los indicadores que permitirán medir la producción y efectividad de la mejora propuesta, precisa la viabilidad de la misma, tanto en la parte organizacional, económica y normativa, para culminar con el cuadro resumen y la validación operativa.

De igual forma, como capítulo cuarto, se señalan algunas conclusiones, con las cuales se pretende demostrar que la propuesta de mejora realmente funciona y es factible llevarla a cabo, por cuanto genera el cambio que realmente se espera al prevenir las estafas en la compraventa de vehículos de segunda mano y porque finalmente resulta de gran beneficio para un gran número de ciudadanos que día a día, requieren de transferir un vehículo sin llegar a ser estafados.

Finalmente, resulta correcto y necesario, manifestar mi agradecimiento a todas las personas que, con sus valiosos aportes y su apoyo incondicional, han permitido que el presente trabajo pueda culminarse; debiendo mencionar entre ellos al Jefe de la DIVINEST PNP, al Jefe de la DIPROVE PNP, al Jefe de la Sección de Peritajes de la DIPROVE, entre otros.

CAPÍTULO I: DEL PROBLEMA

En los últimos años el Delito contra el Patrimonio (robo, hurto y receptación) de vehículos motorizados se ha incrementado paulatinamente, en Lima Metropolitana. Se observa que delincuentes se apoderan de vehículos sin distinción de marcas y/o modelos (autos, camionetas y otras clases de vehículos motorizados), para luego ser modificados en sus características originales en establecimientos o locales clandestinos (en donde son desmantelados o seccionados) para la comercialización ilegal de autopartes y accesorios en mercados informales o con fachada de formales, de manera tal que, irónicamente muchas veces, los mismos agraviados recurren a estas personas y locales informales, para adquirir sin saberlo en algunos casos, sus propias especies robadas, produciéndose una cadena delictiva. Dicha situación se agrava cuando diversas personas sin saberlo, adquieren vehículos de segunda mano, sin tener conocimiento de datos o información básica que les permita adquirir con toda seguridad dicho bien y sin imaginarse siquiera que alguno de ellos pudo haber sido robado, habiendo procedido incluso a hacer la transferencia en el organismo registral, a través de las notarías, sin haber sido informado claramente de lo que estaba adquiriendo; convirtiéndose en consecuencia en víctima de una estafa.

1. Identificación del Problema

1.1. Definición del problema

Alta incidencia de delitos de Estafa en compra venta de vehículos de segunda mano, por reducida cobertura de peritajes de identificación vehicular efectuados por la DIPROVE PNP de Lima Metropolitana. entre los años 2014 – 2016.

1.2. Marco conceptual del problema

1.2.1 La estafa

Considerada como una modalidad de los delitos contra el patrimonio, es una infracción a través de la cual se atenta contra los bienes de las personas, utilizando medios fraudulentos; ya que por medio del engaño, de la astucia, o del ardid, se les logra inducir a error, de tal manera que puedan disponer de sus bienes o propiedades, de manera perjudicial, cumpliendo su objetivo de sacar un beneficio de tal situación.

1.2.2 La norma penal peruana

El Código Penal Peruano señala la estafa como el acto cometido por “el que procura para sí o para otro un provecho ilícito en perjuicio de tercero, induciendo o manteniendo en error al agraviado mediante engaño, astucia, ardid u otra forma fraudulenta”; determinando para éste, una pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de seis años (Código Penal, 1991, pág 132).; situación que cambia cuando se trata de una estafa agravada (artículo 196-A), ya que en este caso, la privación de libertad será no menor de cuatro ni mayor de ocho años y con noventa a doscientos días-multa (Código Penal, 1991, pág 134), cuando:

1. Se cometa en agravio de menores de edad, personas con discapacidad, mujeres en estado de gravidez o adulto mayor.
2. Se realice con la participación de dos o más personas.
3. Se cometa en agravio de pluralidad de víctimas.

4. Se realice con ocasión de compra-venta de vehículos motorizados o bienes inmuebles.

5. Se realice para sustraer o acceder a los datos de tarjetas de ahorro o de crédito, emitidos por el sistema financiero o bancario.

1.2.3 El engaño como parte central

Se debe resaltar, en este aspecto que, es el engaño el factor fundamental y determinante para que exista o se pueda configurar este tipo de delito; el cual puede manifestarse en cualquier comportamiento capaz de inducir a error. Legalmente se puede señalar que la estafa se produce cuando se constituye el engaño de una persona a otra y se origina la consecuente obtención de beneficios a partir de dicho embuste.

1.2.4 Bien jurídico protegido

A nivel jurídico se considera que es el patrimonio el bien protegido (LEYTON, 2014, pág. 129), el cual consiste en una universalidad de derecho constituida por activos y pasivos. Por lo tanto, cuando se produce una estafa que disminuye el patrimonio de una persona, se considera que se lesiona este bien jurídico, con las consecuencias legales que esto tiene.

1.2.5 Crimen Organizado

Se considera crimen organizado “a cualquier agrupación de tres o más personas que se reparten diversas tareas o funciones, cualquiera sea su estructura y ámbito de acción que, con carácter estable o por tiempo indefinido, se crea, existe o funciona,

inequívoca y directamente de manera concertada y coordinada, con la finalidad de cometer uno o más delitos graves” (LEY 30077, 2013, pág. 501405).

1.3. Evidencia del problema

1.3.1 Dimensión del problema

Teniendo en cuenta que actualmente el delito de Robo, Hurto y Receptación de Vehículos resulta ser un problema político y social de gran envergadura, especialmente en nuestro país, que requiere la urgente implementación de medidas prácticas que permitan prevenirlo de manera adecuada, más aún si a partir de este, se generan delitos conexos; especialmente aquellos que, como consecuencia del cambio de características de un vehículo, de su transferencia o inmatriculación⁴, se estarían convalidando o formalizando registros vehiculares con falsificación de documentos por contrabando e incluso por estafa.

Paralelamente a la comisión de los delitos previamente mencionados, se presentan aquellos que están relacionados con el internamiento en nuestro país de vehículos, mayores especialmente, y su posterior inmatriculación en los registros de la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP). Esta entidad no toma en cuenta que al realizar éste acto administrativo, convalida o formaliza en muchos casos, hechos que podrían estar

⁴ La inmatriculación es el acto por el cual se incorpora un predio al Registro. Se realiza con la primera inscripción de dominio, salvo disposición distinta.

asociados a la falsificación de documentos, contrabando e incluso por estafa.

El delito de estafa se estaría produciendo especialmente, cuando un sujeto con la finalidad de intentar hacer creer que se trata de un vehículo muy nuevo el que trata de comercializar o en su defecto, cuando sujetos, luego de haber robado un vehículo motorizado (o un tercero receptor de dicho bien), alteran sus características de identificación (que lo hacen único), valiéndose de cualquier engaño y finalmente, de haberlo registrado de manera fraudulenta en la SUNARP, venden el mencionado bien a otra persona, causándole a ésta última un gran perjuicio patrimonial.

1.3.2 La estafa en el ámbito nacional

Respecto a la estafa, se debe afirmar que, tratándose de un perjuicio que afecta el patrimonio de la víctima, no implica, tal como se puede determinar de lo precisado en nuestro código penal vigente, que quien actúa para cometerla, lo haga para obtener un beneficio; sino simplemente basta el hecho de que quien la comete, obre con esa finalidad a través del ardid o engaño. Es por ello que en dicha norma se considera como agravante, cuando se trata de vehículos motorizados, estableciendo la correspondiente pena privativa de libertad.

Como podemos apreciar en la tabla N° 01, a nivel nacional el departamento de Cusco presentó la mayor tasa de víctimas de estafa (15 de cada 100 habitantes de 15 y más años de edad);

siguen Áncash y Lima (14 y 12 víctimas de cada 100 habitantes de 15 y más años de edad, respectivamente).

Tabla 1 Tasa de víctimas de estafa por departamentos

PERÚ URBANO: POBLACIÓN DE 15 Y MÁS AÑOS DE EDAD, VÍCTIMA DE ESTAFA, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2015 (Tasa por cada 100 habitantes de 15 y más años de edad)																									
DEPARTAMENTOS	Cusco	Áncash	Lima	Callao	Huancavelica	La Libertad	Piura	Junín	Ucayali	Tacna	M de Djos	Puno	Pasco	Ica	Moquegua	Arequipa	Amazonas	San Martín	Apurímac	Loreto	Cajamarca	Huánuco	Ayacucho	Tumbes	Lambayeque
PORCENTAJE	14,5	13,8	12,1	10,2	10,1	9,5	9,2	8,2	8,1	7,8	7,6	6,8	6,2	6,2	5,3	4,2	3,5	3,3	2,7	2,7	2,4	1,7	1,0	0,8	0,5

Fuente: INEI – Encuesta Nacional de Programas Estratégicos 2015.

De igual forma, en la tabla N° 02 podemos notar que, a pesar de no haberse encontrado estadísticas respecto a las modalidades de estafa, en donde el vehículo resulta ser el bien jurídico protegido; es conveniente tener en cuenta el considerable porcentaje de la población víctima de estafa a nivel nacional. Y es precisamente que, respecto al delito de estafa, el propio INEI, determina que durante el año 2015, fueron 1254 personas que recibieron pena privativa de la libertad por cometer este tipo de delito. (INEI, 2016)

Tabla 2 Población de 15 á más años de edad víctimas de estafa a nivel nacional

PORCENTAJE DE LA POBLACION A NIVEL NACIONAL DE 15 A MAS AÑOS DE EDAD VICTIMAS DE ESTAFA					
AÑOS	2011	2012	2013	2014	2015
PORCENTAJE	12,1	11,1	11,5	7,0	9,0

Fuente: INEI. Principales indicadores sobre criminalidad y seguridad ciudadana 2011-2015
Elaboración: Propia

1.3.3 La estafa en compra venta de vehículos, en el ámbito nacional

Las exigencias previstas como requisitos TUPA de la SUNARP, para los trámites de registro de un vehículo, no necesariamente resultan ser las adecuadas para la prevención de delitos contra el patrimonio (robo, hurto, receptación, estafa, etc.), es decir aquellos que afectan la propiedad vehicular de una persona y tampoco resultan ser eficaces para evitar otros como los delitos contra la fe pública (falsificación de documentos) y los aduaneros como el contrabando, por cuanto su orientación no es precisamente para impedir que al efectuar las inscripciones o registros, personas inescrupulosas o integrantes de organizaciones criminales, ejecuten acciones vedadas como, cambiar las características de un vehículo robado o recién internado en nuestro territorio y negociarlo, o también falsificar documentos que les permitan iniciar acciones que finalmente devienen en resoluciones judiciales a través de las cuales logran la adjudicación del vehículo.

Todo ello, considerando que los responsables de efectuar los diversos registros en la SUNARP (Registradores Públicos), al momento de realizar dichos actos, sólo lo hacen cumpliendo medidas administrativas mínimas, tomando en cuenta únicamente la documentación que se les presenta y no efectúan - tampoco tienen los conocimientos y recursos técnicos necesarios - la revisión física del vehículo. Esto se agrava además porque, si bien es cierto la verificación física del vehículo puede ser encargada a entidades técnicas autorizadas, la realidad es que éstas por

diferentes motivos no denuncian las irregularidades ante la PNP. Las anomalías presentadas tanto en el vehículo como en la documentación constituyen delitos que quedan impunes y el proceso de estafa continua; hechos que si serían detectados, denunciados penalmente e investigados por la DIPROVE, luego del peritaje de identificación vehicular que realice su personal especializado.

Por tanto, se puede afirmar que nos encontramos frente a situaciones que podrían devenir en comisión de delitos al momento de efectuar la inscripción de uno o más vehículos en la SUNARP, como consecuencia de no exigir por parte del organismo registral, la revisión física del vehículo previa a su inscripción, por personal de la Policía Nacional (DIPROVE PNP); ya sea a través del aprovechamiento de algunos malos usuarios o tramitadores que, explotan oportunidades como éstas, para fraguar documentos y lograr inscripciones fraudulentas, o también de funcionarios que en su condición de registradores públicos, conociendo la realidad y la falta de exigencia de la ley, simplemente evitarían actuar o presumiblemente se coludirían con malos usuarios o tramitadores interesados; hechos que en muchos casos, concluirían en una presunta estafa, por cuanto dicho bien luego de ser “registrado”, se comercializa, con el consecuente perjuicio de la ciudadanía.

1.3.4 Deficiencias en el registro y gestión de datos en la PNP

El Sistema Informático de Denuncias Policiales (SIDPOL) de la PNP (PNP, Directiva, 2015), presenta deficiencias tanto en

sus procesos – protocolos, así como en su soporte tecnológico; pues no muestra registro de datos estadísticos de manera específica, respecto a los diferentes tipos de estafas en compra venta de inmuebles o muebles (vehículos, prendas, etc.), presentándolos sólo de manera genérica como “denuncias por estafas”. De igual forma, en la búsqueda de información efectuada en la División de Estafas de la PNP, Unidad especializada para investigar este tipo de delitos, se pudo confirmar que existe información genérica respecto a los delitos que allí se investigan, apreciándose que resaltan de manera muy significativa las denuncias referidas a los delitos contra el patrimonio, en donde la estafa es una de sus modalidades, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 3 Situación de denuncias en las distintas divisiones de la DIRINCRI

DIVISIONES PNP		2014			2015			2016			2017 (I SEM.)		
		RECIBIDAS	RESUELTAS	PENDIENTES	RECIBIDAS	RESUELTAS	PENDIENTES	RECIBIDAS	RESUELTAS	PENDIENTES	RECIBIDAS	RESUELTAS	PENDIENTES
1	D. CONTRA EL PATRIMONIO	1910	1890	20	2126	2005	121	1858	1682	176	1044	327	717
2	D. CONTRA LA CON. B. EN LOS NEGOCIOS	94	90	4	71	69	2	66	63	3	43	21	22
3	D. CONTRA LOS DERECHOS INTELLECTUALES	7	6	1	9	8	1	5	4	1	2	1	1
4	D. CONTRA EL ORD. FIN. Y MONETARIO	33	33	0	43	43	0	33	26	7	9	2	7
5	D. CONTRA LA FE PUBLICA	498	480	18	467	450	17	440	380	60	232	110	122
6	D. CONTRA LA ADM PUBLICA	25	25	0	28	27	1	43	38	5	18	12	6
7	OTROS DELITOS	111	99	12	3	0	3	0	0	0	0	0	0
TOTAL		2678	2623	55	2747	2602	145	2445	2193	252	1348	473	875

Fuente: División de Estafas de la PNP. Elaboración propia

1.3.5 Existencia de clanes para la comisión de estafas

De igual manera, en la información obtenida, se ha podido apreciar que existen diversas denuncias a diferentes sujetos que

han sido señalados por investigadores de la División de Estafas, como integrantes de alguna organización criminal⁵, o grupo delictivo (Ley 30077, 2013) – a los que se denomina coloquialmente “clan” - en estafas en compra venta de vehículos⁶. Se aprecia además (sin precisar fechas, por cuanto no lo ha señalado la fuente), los grandes montos que se manejan como consecuencia de las transacciones donde el bien que se negocia es el vehículo.

Tabla 4 Clanes investigados por estafas en compra venta de vehículos

CLANES	DENUNCIAS			MONTO SOLES	
	RECIBIDAS	RESUELTAS	PENDIENTES	SOLES	DOLARES
SALAZAR MONTAÑEZ	185	172	13	93,872	1,029,222
SALAZAR GAMERO	75	68	7	0	253,590
DELGADO DAVILA	50	49	1	0	268,978
ROJAS MENDOZA	217	197	20	279,920	872,366
TOTAL	527	486	41	373,792	2,424,156

Fuente: División de Estafas de la DIRINCRI PNP – Elaboración propia

Sin embargo, a pesar de las deficiencias de detalle en la información recibida, se ha podido establecer, tal como se muestra en la Tabla N° 05, que existe en los últimos años (desde el 2014, hasta mediados del 2017), un número de denuncias (41), que sin ser muy significativo, resalta los montos que representan las mismas lo cual nos demuestra que la estafa como consecuencia

⁵ Para efectos de la Ley 30077, se considera organización criminal a cualquier agrupación de tres o más personas que se reparten diversas tareas o funciones, cualquiera sea su estructura y ámbito de acción, que, con carácter estable o por tiempo indefinido, se crea, existe o funciona, inequívoca y directamente, de manera concertada y coordinada, con la finalidad de cometer uno o más delitos graves señalados en el artículo 3 de la misma Ley

⁶ Por la reserva del caso, se ha obviado en colocar los nombres de los integrantes de cada uno de ellos, señalando solamente al cabecilla.

de la compra venta de vehículos, resulta ser una modalidad muy perjudicial para la víctima y de grandes ganancias para el estafador o clanes que la cometen; implicando, en consecuencia, la necesidad de tomar acciones sobre el particular, por cuanto durante todo ese proceso, se han ido generando, ampliando y diversificando redes de comisión de delitos asociados.

Tabla 5 Denuncias por estafas del 2014 al 2017

DENUNCIAS POR ESTAFA			
AÑO	N° CASOS	MONTO SOLES	SITUACION
2014	24	611,754.00	RESUELTAS
2015	9	84,500.00	EN PROCESO
2016	1	20,147.00	EN PROCESO
2017	7	368,417.00	EN PROCESO
TOTAL	41	1,084,818.00	_____

Fuente: División de Estafas – Dirección Nacional de Investigación Criminal PNP. – Elaboración propia.

1.4. Organizaciones involucradas en la atención del problema

Bajo el criterio de que este tipo de transgresiones son cometidas en su mayoría por organizaciones delictivas (clanes), corresponde por tanto, tratar la estafa como un delito asociado al crimen organizado, que cada vez incrementan sus ingresos por cuanto existen aspectos que los favorecen como son: incremento del parque automotor cada año, desconocimiento de los compradores de vehículos, falta de filtros para frenar transacciones fraudulentas, indiferencia de algunas autoridades responsables, entre otros. Este tipo de situaciones indirectamente también les permite seguir expandiendo su actividad (lo cual las hace más peligrosas), resultando por tanto importante, analizar el rol que

cumple cada uno de los organismos que se encuentran involucrados en la atención del problema.

1.4.1 La Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)

Es un organismo dependiente del Ministerio de Justicia y responsable de planificar, organizar, normar, dirigir, coordinar y supervisar la inscripción y publicidad de actos y contratos en los registros que conforman el Sistema, entre los cuales se encuentran los que se refieren a vehículos motorizados; motivo por el cual establece, en concordancia con el Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular, requisitos y plazos en las diferentes anotaciones tanto de vehículos mayores como menores, de acuerdo a su TUPA, especificando condiciones o requisitos para cada caso.

1.4.2 La División de Investigación de Estafas y Otras Defraudaciones de la Policía Nacional del Perú. (DIVINEST- PNP)

Dependencia Policial que fue creada como Sección durante el año de 1971 y que actualmente depende de la División de Investigación de Delitos Contra el Patrimonio de la Dirección Nacional de Investigación Criminal de la PNP.

1.4.3 División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos de la Policía Nacional del Perú (DIPROVE - PNP)

Unidad policial, que cumple funciones como órgano operativo de la Dirección de Investigación Criminal de la Policía Nacional del Perú (DIRINCRI PNP), permanentemente desarrolla acciones de prevención, a través del patrullaje motorizado,

destinadas a combatir todo este tipo de delitos que de una u otra forma, afectan el patrimonio de las personas, depositado en su propiedad vehicular; asimismo realiza funciones de investigación con la finalidad de identificar a los presuntos autores de los diversos ilícitos cometidos sobre el particular.

Cuenta en su organización, con un especializado grupo de personas que conforman el Departamento de Apoyo Técnico, al cual pertenece la Sección de Peritajes y cuya labor de sus integrantes está orientada a opinar profesional y detalladamente a través de un dictamen escrito que deviene en la formulación final de un Certificado de Identificación Vehicular, sobre las características que permiten la identificación plena de cualquier tipo de vehículo, luego de haberlo inspeccionado física y comparativamente con su correspondiente documentación.

1.4.4 Las Notarías

Los notarios son profesionales del derecho que están autorizados para dar fe de los actos y contratos que ante él se celebran (En este caso la compraventa de vehículos). Para ello formaliza la voluntad de los otorgantes, redactando los instrumentos a los que confiere autenticidad, conserva los originales y expide los traslados correspondientes. (Dec. Leg. N° 1049, 2008, Art. 2)

1.5. Afectación al ciudadano

Como se puede observar en la siguiente tabla (N°06), el incremento de robo de vehículos en Lima es innegable, debiendo considerar que un gran número de personas no denuncian a la policía ya sea por desconfianza o por simplemente “tener que perder su tiempo”.

Tabla 6 Denuncias de Robo de vehículos por Departamentos (2008 – 2015)

DENUNCIAS POR ROBO DE VEHÍCULOS, SEGÚN DEPARTAMENTO, 2008 – 2015								
Departamento	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Lima	8,194	8,627	6,988	6,453	6,912	6,551	5,975	6,211

Fuente: Ministerio del Interior (MININTER) - Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones. Elaboración: Propia

El Hurto, Robo y Receptación de vehículos motorizados de tránsito terrestre, sus autopartes y accesorios, constituyen modalidades del delito contra el patrimonio de significativa incidencia en el ámbito nacional toda vez que, estas actividades representan para las personas que se mueven en este circuito delictivo, una fuente de "alta rentabilidad a bajo riesgo"; que deviene de situaciones coyunturales, como lo son: la benevolencia de las penas, negligencia manifiesta de los propietarios, aumento del parque automotor, proliferación de centros informales que comercializan vehículos motorizados de tránsito terrestre, repuestos, autopartes y accesorios de segundo uso, etc.

El Hurto, Robo y Receptación de vehículos, es sancionado con penas que aún siguen siendo benignas, lo cual es aprovechado por los DDCC. y comerciantes de accesorios y autopartes de procedencia dudosa, generando el incremento de estos actos ilegales y

constituyéndose en términos monetarios en un ingreso indebido; lo cual va en desmedro del patrimonio de los ciudadanos que de alguna manera se sienten impotentes para recuperar el bien sustraído, incluso a veces, tomando conocimiento, extraoficialmente, que su vehículo robado habría sufrido un cambio de identidad y posteriormente habría sido comercializado a otras personas que lo adquieren, creyendo comprar legalmente dicho bien, sin conocer las consecuencias y menos los pormenores de tales transacciones; resultando finalmente, estafados también, llegando por tanto a producirse la afectación de su patrimonio.

Es precisamente que, antes de comercializar un vehículo robado, los sujetos que lo sustrajeron o terceros (receptadores), utilizando diferentes formas de engaño, logran inscribir de manera ilegal dicho bien ante el órgano registral y, con la misma astucia proceden a venderlo a personas que creen comprar algo lícito, sin percatarse del dolo, trayéndoles como consecuencia un perjuicio económico y lleno de problemas que a futuro les causará inconvenientes, ya que se trata de un bien robado.

2. Estado de la cuestión

2.1. Identificación de medidas adoptadas hasta el momento por la institución frente al problema

Revisados los antecedentes sobre las medidas que hasta el momento ha podido llevar a cabo la Institución y de manera prioritaria, la DIPROVE PNP, así como la DIVINEST PNP, para prevenir este tipo de delitos, se puede corroborar que hasta el momento han sido mínimas y de manera específica, aquellas que se refieren a la coordinación tanto

con la SUNARP, así como con los notarios; por tanto, éstas resultan insuficientes para poder acabar con el problema, ya que las deficiencias que tales medidas presentan, son muy notorias, de manera primordial en el aspecto de coordinación. A continuación, se detalla lo realizado hasta el momento:

El año 2008, con la finalidad de efectuar una mejor labor de prevención de robo de vehículos, la PNP, representada por su Director General, firmó con la SUNARP, un “Convenio de cooperación interinstitucional”, cuyo objeto determinaba “los alcances del suministro de información que la SUNARP brindará a la PNP, en la persona de su Director General, a fin de que de acuerdo a sus atribuciones otorgadas por el Dec. Leg. N° 989, cuente con un mecanismo de acceso y comprobación directa del servicio de publicidad registral que resulte necesaria, relacionada con personas que se encuentren comprendidas en procesos de investigación policial, permitiendo cumplir con éxito, la misión encomendada”, obligándose el órgano registral a “proporcionar en sobre cerrado, una clave de acceso al servicio de publicidad registral en línea⁷, al despacho del Director General de la PNP”. Dicho pactó formuló para una duración de dos años y su renovación estaba supeditada a un acuerdo previo y por escrito de las partes, dentro de los treinta (30) días anteriores a su finalización.

Se debe precisar que dicho trato no ha resultado efectivo a la fecha, por cuanto el uso de la mencionada clave, sólo permitía efectuar limitadas consultas en línea, insuficientes para la cantidad de operativos

⁷ Permite acceder a la base de datos de la SUNARP, para obtener información disponible sobre índice de distintos registros, repositorio de imágenes de partidas registrales y títulos almacenados, etc.

que diariamente se llevan a cabo por la DIPROVE PNP. en Lima Metropolitana.

De igual forma, no es posible precisar respecto a la posibilidad de que otra entidad a nivel nacional, haya efectuado acciones que permitan evitar el robo de vehículos y consecuentemente las estafas en donde el bien jurídico protegido es un vehículo.

2.2. Normas vinculadas al problema

Regulación de la estafa en torno a la transacción de vehículos motorizados en el Perú

El Código Penal Peruano, en su artículo 196, señala la estafa como el acto cometido por “el que procura para sí o para otro un provecho ilícito en perjuicio de tercero, induciendo o manteniendo en error al agraviado mediante engaño, astucia, ardid u otra forma fraudulenta”; determinando para éste, una pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de seis años; situación que cambia cuando se trata de una estafa agravada (artículo 196-A), ya que en este caso, la privación de libertad será no menor de cuatro ni mayor de ocho años y con noventa a doscientos días-multa, cuando la estafa:

1. Se cometa en agravio de menores de edad, personas con discapacidad, mujeres en estado de gravidez o adulto mayor.
2. Se realice con la participación de dos o más personas.
3. Se cometa en agravio de pluralidad de víctimas.
4. **Se realice con ocasión de compra-venta de vehículos motorizados o bienes inmuebles.**

5. Se realice para sustraer o acceder a los datos de tarjetas de ahorro o de crédito, emitidos por el sistema financiero o bancario.

Normas que regulan la actuación de la entidad bajo análisis

A las entidades de la Administración Pública

A. Sobre la Simplificación Administrativa

La Ley N° 27444 – Ley de Procedimiento Administrativo General (Congreso de la República, 2001), incluye en un solo texto legal, todas las normas de simplificación administrativa, deroga las anteriores y establece los principios del procedimiento y servicios administrativos prestados en exclusividad por las entidades del Estado.

Decreta en su artículo 48, la competencia de supervisión y fiscalización de la Secretaria de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros (SGP-PCM) y de la Comisión de Eliminación de Barreras Burocráticas del INDECOPI (antes Comisión de Acceso al Mercado).

B. Ley Marco de Modernización del Estado (Congreso de la República, 2002, págs. 216537 – 216540)

Ley que declara al Estado peruano en proceso de modernización en sus diferentes instancias, dependencias, entidades, organizaciones y procedimientos; con la finalidad de mejorar la gestión pública y construir un Estado democrático, descentralizado y al servicio del ciudadano.

C. Aprobación de diversas medidas de simplificación administrativa (Congreso de la República, 2016)

Se aprueban diversas medidas de simplificación administrativa, precisando en algunos de sus artículos lo siguiente:

Art. 2. Interoperabilidad entre entidades de la Administración Pública

Dispóngase que las entidades de la Administración Pública de manera gratuita, a través de la interoperabilidad, interconecten, pongan a disposición, permitan el acceso o suministren la información o bases de datos actualizadas que administren, recaben, sistematicen, creen o posean respecto de los usuarios o administrados, que las demás entidades requieran necesariamente y de acuerdo a ley, para la tramitación de sus procedimientos administrativos y para sus actos de administración interna.

En los casos en los que la información o datos se encuentren protegidos bajo la Ley N° 29733, Ley de Protección de Datos Personales, las entidades de la Administración Pública deben obtener la autorización expresa e indubitable del usuario o administrado para acceder a dicha información o datos.

Art. 3. Implementación progresiva de la interoperabilidad en beneficio del ciudadano

3.1 Las entidades de la Administración Pública que posean y administren la información señalada en el numeral 3.2 del

presente artículo deben ponerla a disposición de manera gratuita y permanente a las entidades del Poder Ejecutivo para la interoperabilidad a que hace referencia el artículo 2 del presente Decreto Legislativo, dentro del plazo máximo de sesenta (60) días hábiles computado a partir de la publicación de la presente norma.

3.2 La información de los usuarios y administrados que las entidades de la Administración Pública deben proporcionar a las entidades del Poder Ejecutivo de manera gratuita es:

- Identificación y estado civil;
- Antecedentes penales;
- Antecedentes judiciales;
- Antecedentes policiales;
- Grados y Títulos;
- Vigencia de poderes y designación de representantes legales;
- Titularidad o dominio sobre bienes registrados.

3.3 En tanto se implemente la interoperabilidad, la información y documentos mencionados en el numeral 3.2 precedente podrán ser sustituidos, a opción del administrado o usuario, por declaración jurada, conforme a lo establecido en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

3.4 Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, se establecen los plazos aplicables a las demás entidades de la Administración Pública, y cualquier otra disposición que resulte necesaria para la interoperabilidad a que hace referencia el artículo 2 del presente Decreto Legislativo.

3.5 Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros y el sector competente se puede ampliar la información o documentación indicada en el numeral 3.2 del presente artículo.

3.6 Las entidades de la Administración Pública deben utilizar la Plataforma de Interoperabilidad del Estado administrada por la Presidencia del Consejo de Ministros a través de la Oficina Nacional de Gobierno Electrónico e Informática - ONGEI.

Art. 4 Prohibición de la exigencia de información a los usuarios y administrados

Las entidades de la Administración Pública están prohibidas de exigir a los administrados o usuarios la información que puedan obtener directamente mediante la interoperabilidad a que se refieren los artículos 2 y 3 del presente Decreto Legislativo.

Art. 5 Prohibición de la exigencia de documentación

5.1 Las entidades de la Administración Pública están prohibidas de exigir a los administrados o usuarios, en el marco de un procedimiento o trámite administrativo, los siguientes documentos:

- a) Copia del Documento Nacional de Identidad.
- b) Copias de Partida de Nacimiento o de Bautizo cuando se presente el Documento Nacional de Identidad, excepto en los procedimientos donde resulte esencial acreditar la filiación y esta no pueda ser acreditada fehacientemente por otro medio.
- c) Copias de Partida de Nacimiento o Certificado de Defunción emitidas en fecha reciente o dentro de un periodo máximo.
- d) Legalización notarial de firmas, salvo que se exija por ley expresa.
- e) Copia de la ficha RUC o certificado de información registrada en la Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria - SUNAT.
- f) Certificados o constancias de habilitación profesional o similares expedidos por los Colegios Profesionales, cuando dicha calidad pueda ser verificadas a través del respectivo portal institucional.
- g) Cualquier otro requisito que acredite o proporcione información que conste en registros de libre acceso a

través de internet u otro medio de comunicación pública.

5.2. Lo dispuesto en los literales e), f) y g) del numeral anterior no es aplicable a aquellas entidades de la Administración Pública ubicadas en zonas que no cuenten con cobertura de acceso a internet.

5.3. Mediante Decreto Supremo refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros se podrá ampliar la documentación indicada en el numeral 5.1 del presente artículo.

D. Texto Único Ordenado de la Ley de Tributación Municipal

(MEF,2004, pág. 280366-280377)

Ley que en su Capítulo III, establece todo lo relacionado con el impuesto vehicular, de acuerdo al siguiente detalle:

Art. 30 El Impuesto al Patrimonio Vehicular, de periodicidad anual, grava la propiedad de los vehículos, automóviles, camionetas, station wagons, camiones, buses y ómnibuses, con una antigüedad no mayor de tres (3) años. Dicho plazo se computará a partir de la primera inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

Art. 30-A La administración del impuesto corresponde a las Municipalidades Provinciales, en cuya jurisdicción tenga su domicilio el propietario del vehículo. El rendimiento del impuesto constituye renta de la Municipalidad Provincial.

Art. 31 Son sujetos pasivos, en calidad de contribuyentes, las personas naturales o jurídicas propietarias de los vehículos señalados en el artículo anterior. El carácter de sujeto del impuesto se atribuirá con arreglo a la situación jurídica configurada al 1 de enero del año a que corresponda la obligación tributaria. Cuando se efectúe cualquier transferencia, el adquirente asumirá la condición de contribuyente a partir del 1 de enero del año siguiente de producido el hecho.

Art. 32 La base imponible del impuesto está constituida por el valor original de adquisición, importación o de ingreso al patrimonio, el que en ningún caso será menor a la tabla referencial que anualmente debe aprobar el Ministerio de Economía y Finanzas, considerando un valor de ajuste por antigüedad del vehículo.

Art. 33 La tasa del impuesto es de 1%, aplicable sobre el valor del vehículo. En ningún caso, el monto a pagar será inferior al 1.5% de la UIT vigente al 1 de enero del año al que corresponde el impuesto.

Art. 34 Los contribuyentes están obligados a presentar declaración jurada:

- a) Anualmente, el último día hábil del mes de febrero, salvo que la Municipalidad establezca una prórroga.
- b) Cuando se efectúe cualquier transferencia de dominio.

En estos casos, la declaración jurada debe presentarse

hasta el último día hábil del mes siguiente de producidos los hechos.

- c) Cuando así lo determine la administración tributaria para la generalidad de contribuyentes y dentro del plazo que determine para tal fin.

La actualización de los valores de los vehículos por las Municipalidades, sustituye la obligación contemplada por el inciso a) del presente artículo, y se entenderá como válida en caso que el contribuyente no la objete dentro del plazo establecido para el pago al contado del impuesto.

Art. 35 El impuesto podrá cancelarse de acuerdo a las siguientes alternativas:

- a) Al contado, hasta el último día hábil del mes de febrero de cada año.
- b) En forma fraccionada, hasta en cuatro cuotas trimestrales. En este caso, la primera cuota será equivalente a un cuarto del impuesto total resultante y deberá pagarse hasta el último día hábil del mes de febrero. Las cuotas restantes serán pagadas hasta el último día hábil de los meses de mayo, agosto y noviembre, debiendo ser reajustadas de acuerdo a la variación acumulada del Índice de Precios al Por Mayor (IPM) que publica el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), por el período comprendido desde el

mes de vencimiento de pago de la primera cuota y el mes precedente al pago.

Art. 36 Tratándose de las transferencias a que se refiere el inciso b) del artículo 34, el transferente deberá cancelar la integridad del impuesto adeudado que le corresponde hasta el último día hábil del mes siguiente de producida la transferencia.

Art. 37 Se encuentran inafectos al pago del impuesto, la propiedad vehicular de las siguientes entidades:

- a) El Gobierno Central, las Regiones y las Municipalidades.
- b) Los Gobiernos extranjeros y organismos internacionales.
- c) Entidades religiosas.
- d) Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú.
- e) Universidades y centros educativos, conforme a la Constitución.
- f) Los vehículos de propiedad de las personas jurídicas que no formen parte de su activo fijo.
- g) Los vehículos nuevos de pasajeros con antigüedad no mayor de tres (3) años de propiedad de las personas jurídicas o naturales, debidamente autorizados por la autoridad competente para prestar servicio de transporte público masivo. La inafectación permanecerá vigente por el tiempo de duración de la autorización correspondiente.

E. Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública

(PCM,2013, págs. 485765 – 485785)

Con Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, del ocho de Enero del 2013, se aprobó la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, con el fin de promover en el Perú una Administración Pública eficiente, enfocada en resultados y que rinda cuenta a los ciudadanos.

En la mencionada política de modernización se señalan las principales deficiencias de la gestión pública en nuestro país, tales como:

- Ausencia de un sistema eficiente de planeamiento y problemas de articulación con el sistema de presupuesto público.
- Deficiente diseño de la estructura de organización y funciones.
- Inadecuados procesos de producción de bienes y servicios públicos.
- Infraestructura, equipamiento y gestión logística insuficiente.
- Inadecuada política y gestión de recursos humanos.
- Limitada evaluación de resultados e impactos, así como seguimiento y monitoreo de los insumos, procesos, productos y resultados de proyectos y actividades.
- Carencia de sistemas y métodos de gestión de la información y el conocimiento.
- Débil articulación intergubernamental e intersectorial.

De igual manera, la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, tiene el siguiente Objetivo General: ***“Orientar, articular e impulsar en todas las entidades públicas, el proceso de***

modernización hacia una gestión pública para resultados que impacte positivamente en el bienestar del ciudadano y el desarrollo del país”; planteando asimismo, para poder lograrlo, los siguientes objetivos específicos:

1. Promover que las entidades públicas en los tres niveles de gobierno cuenten con objetivos claros, medibles, alcanzables y acordes con las Políticas Nacionales y Sectoriales.
2. Conseguir que el Estado disponga, asigne y ejecute los recursos presupuestales para financiar los resultados que los ciudadanos esperan y valoran.
3. Redefinir a nivel nacional, regional y local, las competencias y funciones de las entidades en concordancia con el proceso de descentralización.
4. Implementar la gestión por procesos y promover la simplificación administrativa en todas las entidades públicas a fin de generar resultados positivos en la mejora de los procedimientos y servicios orientados a los ciudadanos y empresas.
5. Promover que el sistema de recursos humanos asegure la profesionalización de la función pública a fin de contar con funcionarios y servidores idóneos para el puesto y las funciones que desempeñan.
6. Monitorear y evaluar la eficiencia y eficacia en la transformación de los insumos, en los productos y resultados que los ciudadanos demandan.

7. Desarrollar un sistema de gestión del conocimiento integrado al sistema de seguimiento, monitoreo y evaluación de la gestión pública, que permita obtener lecciones aprendidas de los éxitos y fracasos y establezcan mejores prácticas para un nuevo ciclo de gestión.
8. Promover el gobierno electrónico a través del uso intensivo de las tecnologías de información y comunicación (TIC) como soporte a los procesos de planificación, producción y gestión de las entidades públicas permitiendo a su vez consolidar propuestas de gobierno abierto.
9. Asegurar la transparencia, la participación, la vigilancia y la colaboración ciudadana en el debate de las políticas públicas y en la expresión de opinión sobre la calidad de los servicios públicos y el desempeño de las entidades.
10. Promover, apoyar y participar en espacios de coordinación interinstitucional con entidades del mismo nivel como de otros niveles de gobierno, para multiplicar la capacidad de servicio del Estado en beneficio de los ciudadanos mediante la articulación de políticas, recursos y capacidades institucionales.
11. Articular las Políticas Públicas Nacionales y Sectoriales, las cuales se analizan, diseñan, aprueban, implementan, evalúan y mejoran promoviendo el debate y la participación ciudadana.
12. Fomentar la creación de mecanismos de articulación necesarios para lograr una coordinación eficiente entre las entidades públicas de los tres niveles de gobierno.

13. Promover la descentralización de las funciones, responsabilidades, capacidades y recursos de las entidades públicas en los tres niveles de gobierno a fin de prestar de manera eficaz, eficiente y transparente los bienes y servicios públicos que los ciudadanos demandan.
14. Articular, simplificar y actualizar los sistemas y promover un funcionamiento que considere la heterogeneidad de las entidades públicas en lo referente a sus funciones, tamaño y capacidades

A la Superintendencia Nacional de Registros Públicos (SUNARP)

En su Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), figuran una determinada cantidad de registros relacionados con vehículos motorizados, de acuerdo al siguiente detalle:

A. REGISTRO DE PROPIEDAD VEHICULAR

Respecto a la inmatriculación de vehículos, figuran once (11) distintas maneras de hacer este tipo de inscripción

B. CAMBIO DE CATEGORÍA Y MODIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS DE VEHÍCULOS

Obran en este campo, nueve (09)

C. TRANSFERENCIA DE PROPIEDAD

Aquí se establecen diez (10) distintas formas de efectuar transferencias.

D. GRAVÁMENES Y ANOTACIONES PREVENTIVAS

Se señalan en este aspecto, quince (15) formas distintas de obtener gravámenes y efectuar anotaciones

E. SERVICIOS DE PUBLICIDAD REGISTRAL SIMPLE Y OTROS SERVICIOS

Diecisiete (17) maneras de solicitar servicios de publicidad registral y otros, Se debe destacar que en este rubro se precisa la Autorización de regrabación de motor, que es la única en la que se requiere con obligación, la presentación del Certificado de Identificación Vehicular.

A La División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE)

Constitución Política del Perú. Finalidad fundamental PNP

Artículo 166.- La Policía Nacional del Perú, tiene por finalidad fundamental garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del

privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras.

Creación de la DIPROVE

La División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos (DIPROVE), fue creada mediante Resolución Ministerial N° 0111-87-IN/DM del 26 de Agosto del 1987, con el nombre de SUB DIRECCION ESPECIALIZADA GC DE INVESTIGACION DE ROBO DE VEHICULOS (DIROVE – GC), dicha creación se debió a la proliferación del delito contra el patrimonio en la modalidad de Hurto, Robo de Vehículos, autopartes y accesorios, asignándole la misión de prevenir, investigar y denunciar este tipo de delito ante la autoridad competente en Lima Metropolitana, disponiendo asimismo el mencionado dispositivo legal, que se considere dentro de la Estructura Orgánica de las regiones policiales de la entonces Guardia Civil, a las Secciones de Prevención de Robo de Vehículos (SEPROVE), para que cumplieran la misma misión asignada a la DIROVE, en provincias.

Funciones de la DIPROVE como integrante del Sistema de Investigación criminal (SINCRI)

- Investigar y denunciar los delitos contra el patrimonio – robo, hurto o receptación de vehículos motorizados de tránsito terrestre, auto partes y accesorios.
- Neutralizar estas modalidades delictivas o reducir su incidencia a través de la ejecución especializada de operaciones policiales.

DIRECTIVA N° 23-08-2011-DIRINCRI-PNP-DIROVE/UNIPLO-B

Establece normas y procedimientos a seguir en la prevención e investigación de ilícitos contra el patrimonio en las modalidades de HURTO, ROBO y RECEPCIÓN de vehículos de tránsito terrestre, sus autopartes y accesorios, para optimizar el nivel de coordinación con las Direcciones Territoriales, Direcciones Especializadas y Unidades PNP encargadas de la investigación de otros hechos delictuosos.

En el aspecto de criminalística, se realizan los procedimientos y formulación de documentos siguientes:

- a. Efectuaran las pericias de Identificación Vehicular (actividades que serán ejecutadas por personal PNP profesional técnico especializado “Peritos”, de la DIROVE, DEIROVE y SIROVE), que después de la verificación de las características externas e internas y números identificatorios de vehículos automotores, cuyos resultados serán plasmados en el “Dictamen Pericial de Identificación Vehicular”, que se constituye en un documento técnico de uso público, para los procesos investigatorios y/o esclarecimiento de hechos delictuosos
- b. En la sede DIROVE-PNP-Lima, funciona un Laboratorio de Criminalística el cual depende sistemáticamente de la OFICRI-DIRINCRI-PNP, contando con personal profesional técnico calificado, para realizar exámenes físico químico en las placas de rodaje; pericias grafotécnica (Tarjeta de Identificación Vehicular- TIV antes Tarjeta de propiedad, Licencias de Conducir, Certificados SOAT, autógrafas en contratos compra-venta, etc.), tomas de

muestras de impresiones dactilares y recojo de huellas dactilares (ITC) realizado en el lugar de los hechos, pronunciándose y plasmándolo (debidamente fundamentado) en el documento denominado “Dictamen Pericial”, exclusivamente en Robo, Hurto y Receptación de vehículos autopartes y accesorios; también se elaboran reactivos químicos para el Área de Identificación Vehicular-Peritajes.

- c. En caso de dictámenes Periciales en los cuales se solicita la regrabación del N° de Serie de vehículos, deberán acompañarse vistas fotográficas panorámicas del vehículo a fin de evitarse las suplantaciones

La DIPROVE, DEIROVE y SIROVES, a nivel nacional (excepto el Callao), son los encargados de emitir el “Certificado Policial de Identificación Vehicular” (CPIV) denominación establecida en el DS. N° 004-2009-IN, mediante el cual, se afirma y da por cierto las informaciones contenidas en el documento (marcaciones seriales, características y datos concernientes al vehículo motorizado de tránsito terrestre). Su costo es fijado anualmente de acuerdo al porcentaje de la UIT de la tasa estipulada en el TUPA de cada año vigente al tiempo de la expedición; siendo el “Certificado Policial de Identificación Vehicular” para vehículos mayores el 2.15 %, vehículos menores 0.77%, y autopartes c/u (motor, monoblock, chasis, carrocería, etc.) 0.54% de la UIT; importe que constituye ingreso propio de la Policía Nacional del

Perú y su recaudación se realiza “Vía Banco de la Nación”; su trámite y emisión normal demorará como máximo cuarenta y ocho (48) horas, salvo que medie alguna observación por afectación u otro motivo, en cuyo caso se circunscribe al término de la distancia. La SIROVE Callao, es el único órgano desconcentrado que no emitirá CPIV, toda vez que (en Lima y Callao), la DIROVE es la Dependencia responsable de hacerlo.

Texto único de Procedimientos Administrativos de la PNP

Precisa el costo del Certificado de Identificación Vehicular, estableciendo los montos para el pago al Banco de la Nación, dependiendo si se trata de vehículos mayores, menores u otro tipo de servicio relacionado con vehículos automotores.

2.3. Estudios nacionales e internacionales en torno al problema

Estudios internacionales

(Medina Castillo, 2011), presentó la tesis titulada: “Estrategias administrativas para optimizar la recaudación del impuesto sobre vehículo”, en la Universidad de los Andes, Mérida – Venezuela, teniendo como objetivo principal: Presentar estrategias administrativas que optimicen la recaudación del Impuesto sobre vehículo en el Municipio Libertador del estado Mérida. Tuvo como muestra: Determinada al azar y conformada por cuatro sujetos de estudio: un funcionario encargado de recaudar el impuesto sobre vehículo y tres contribuyentes adscritos al Municipio Libertador. Arribando a las siguientes conclusiones: Ofrece un modelo de lectura internacional de las dificultades y posibilidades que

se pueden encontrar en cuanto a la recaudación del impuesto sobre vehículo, permitiendo además inferir un análisis de los efectos que pueden generar la aplicación de dichas estrategias. Presenta algunas estrategias administrativas de modo que se logre optimizar el proceso de recaudación del Impuesto sobre Vehículo con el fin de resolver las dificultades presentes en el sistema de recaudación existente, debido a que ésta estaba detenida lo que contribuía a la disminución de sus competencias. Determina que la experiencia estudiada en el proceso actual de recaudación del impuesto sobre el vehículo muestra que existen vacíos de información, ausencia de un sistema estructurado y falta de organización en cuanto al tema de recaudación se refiere. Precisa que el sistema de recaudación planteado en las estrategias administrativas, debe estar basado en un acuerdo entre los funcionarios del Servicio Autónomo de Administración Tributaria del Municipio Libertador (SAMAT) y los contribuyentes, de manera tal que se permita una serie de intercambios con el fin de alcanzar objetivos comunes. Señala que la metodología del estudio de casos ofrece un modelo de investigación especialmente útil. La complejidad de situaciones en la que se tiene que intervenir precisa de un análisis con profundidad de una situación determinada por la que atraviesa una organización gubernamental en un contexto concreto, premisas fundamentales que contempla el enfoque del estudio de caso.

(Soloman Rangel, 2008), presentó la tesis titulada: “La seguridad ciudadana que debe de proponer la Policía Nacional Civil, a los

propietarios de vehículos automotores de marcas y modelos recientes y su protección, para evitar, los delitos de hurto y robo, específicamente en la ciudad de Guatemala”. en la Universidad de San Carlos de Guatemala, arribando a las siguientes conclusiones: La Constitución Política de la República de Guatemala, establece que el Estado está organizado para proteger a la persona y su familia, garantizándole a sus habitantes los bienes jurídicamente tutelados como la vida, la libertad, de la justicia, la seguridad, así como la paz, el desarrollo integral de la persona y la propiedad privada como un derecho inherente a la persona humana. Estableció que son diversas las causas por las cuales a los delincuentes se les facilita el robo o hurto de vehículos automotores, a pesar de los intentos que las autoridades hacen para combatir esta clase de hechos delictivos. Pudo establecer que los delincuentes con el propósito de comercializar o poseer los vehículos objeto de robo y hurto, alteran los números de identificación del vehículo, números de chasis, así también falsifican la documentación respectiva, sin que existan los medios inmediatos idóneos para poder detectar estas anomalías. Precisa que las fuerzas de seguridad para combatir el alto índice de robos de vehículos en Guatemala, aplican diferentes sistemas y técnicas tecnológicas, muchas veces sin el conocimiento adecuado para operar cada una de ellas, lo que produce un desequilibrio en la aplicación de los sistemas de seguridad, debilidades que son aprovechadas para la apropiación indebida o comercializar los vehículos de diferentes formas. Señala que en la ciudad de Guatemala, los propietarios de vehículos automotores de marcas y modelos recientes, no toman las medidas de

seguridad necesarias para evitar el robo o hurto de los mismos. Considera que la ley penal guatemalteca, castiga con penas poco severas la comisión de los delitos de robo y hurto de vehículos.

(Castro calderón, 2011), presentó la tesis titulada: “La prueba pericial sobre identificación de vehículos”, en la Universidad Michoacana De San Nicolás De Hidalgo, Morelia – Michoacán – México. arribando a las siguientes conclusiones: La Prueba Pericial ha adquirido, doctrinal y legalmente, relevante importancia en el derecho moderno, al grado de que actualmente el perito tiene la categoría de un testigo selecto, llamado a opinar sobre el objeto de la prueba. Así la peritación, que es una actividad procesal desarrollada esencialmente a solicitud ministerial o judicial, se encuentra a cargo de personas calificadas por sus conocimientos técnicos, que suministran argumentos o razones sobre hechos que escapan a la percepción o entendimiento del común de la gente y cuya función cumple en un doble aspecto: a) de verificación de los hechos que requieren de conocimientos técnicos o de otra índole; y b) de ilustración a los órgano encargados de procurar o administrar justicia, mediante la emisión de un dictamen que forma convicción y posibilita a éstos a pronunciarse sobre la cuestión debatida con una decisión concreta. La Prueba Pericial en materia de Identificación de Vehículos, cumpliendo con su doble aspecto, verifica los elementos de identificación de los vehículos e ilustra a los Agentes del Ministerio Público y Jueces Penales del Estado, mediante el dictamen pericial correspondiente, sobre sí el vehículo de que se

trate es o no el mismo que fue objeto de un hecho ilícito o sobre el que recae una petición, permitiendo a los funcionarios estatales encargados de procurar o administrar justicia decidir en su caso sobre su aseguramiento, decomiso o devolución. Por lo anteriormente expuesto, considero que la Prueba Pericial en materia de Identificación de Vehículos es el medio esencial que permite a las autoridades de la Procuraduría General de Justicia y del Supremo Tribunal de Justicia del Estado procurar o administrar justicia en aquellos casos en que se involucran vehículos automotores, sobre todo restituir a sus legítimos propietarios en el goce de sus derechos. Hecho este, la restitución de los afectados en el goce de sus derechos, que es de elemental justicia en un Estado de derecho, sobre todo si partimos de la premisa de que el ofendido es quien recibe las consecuencias en su persona y en su patrimonio de toda conducta delictiva.

Estudios nacionales

(Peralta Campos, 2011), presentó la tesis titulada: “Estudio de la relación de la labor pericial y la cantidad de oficiales de servicios peritos en el laboratorio central de criminalística de la DIRCRI PNP, periodo 2005 - 2009”. en la Escuela Superior de Policía – Lima, teniendo como objetivo principal: Determinar la relación que existe entre la labor pericial y cantidad de Oficiales de Servicios Peritos, en el Laboratorio Central de criminalística de la DIRCRI PNP, en el período 2005 – 2009, la población y muestra es censal e isométrica, la cual fue conformada por todos los Oficiales de Servicios Peritos que laboran en el Laboratorio Central de la

Dirección de Criminalística de la Policía Nacional del Perú, ya que suman un total de 51 peritos y 6 jefes, esto se sustenta en lo que dice Cardona, si la población es menor a cien, es recomendable que la población sea muestra. Arribando a las siguientes conclusiones: La presente investigación, ha logrado su objetivo general al determinar que existe relación entre la labor pericial y cantidad de Oficiales de Servicios Peritos, en el Laboratorio Central de criminalística de la DIRCRI PNP, en el período 2005 – 2009. Existiendo déficit numérico de personal PNP de Oficiales de Servicios Peritos (Profesionales), para cumplir en forma oportuna y con calidad la función criminalística. Que, los cambios generales de colocación en el personal de Oficiales de Servicios Peritos, afectan en forma negativa en la labor pericial y cantidad de Oficiales de Servicios Peritos, en el Laboratorio Central de Criminalística PNP, en el período 2005 – 2009. Dicha relación es cuantificada en el 39.3 % de la variación de los datos. Que los destagues y permutas de los Oficiales de Servicios Peritos, afectan en forma negativa y baja la labor pericial en el Laboratorio Central de Criminalística PNP, en el período 2005 – 2009. Dicha relación es cuantificada en el 9.8 % de la variación de los datos. Que, la asimilación de nuevo personal de Oficiales de Servicios (Biología, Medicina, Psicología y Químicos Farmacéuticos, para peritos), afecta en forma positiva la labor pericial en el laboratorio Central de Criminalística PNP, en el período 2005 – 2009. Dicha relación es cuantificada en el 52.2% de la variación de los datos. Que, en el período del 2005 al 2009, el pase a la situación de retiro y disponibilidad del personal de Oficiales de Servicios Peritos afecta en forma negativa a la

labor pericial en el Laboratorio Central de Criminalística de la PNP. Dicha relación es cuantificada en el 28.8 % de la variación de datos. Que, en el período del 2005 al 2009, el número de Oficiales de Servicios tiene una relación directa con la labor pericial en el Laboratorio central de Criminalística de la DIRCRI PNP. Es decir para realizar una mayor cantidad de pericias con calidad y oportunidad, se requiere un mayor número de peritos. Dicha relación es cuantificada en el 52.79 % de la variación de datos



CAPÍTULO II: DE LA PROPUESTA DE MEJORA

Como se puede apreciar, resulta muy notoria la alta incidencia de delitos de estafa como consecuencia de la compraventa de vehículos; resaltando que el uso del engaño por parte de los sujetos que la practican, es fundamental para diferenciarlo de otros delitos contra el patrimonio; sin embargo, también se puede determinar un efecto insuficiente como consecuencia de la inadecuada política que se aplica para combatir este tipo de delitos. En tal sentido, se propone mejorar la prevención de este tipo de delitos, la cual está orientada a, luego de evaluar algunas condiciones como parte del problema, resaltar la importancia que representa el Certificado de Identificación Vehicular emitido por DIPROVE PNP, al ser considerado como requisito en cualquier tipo de transacción de vehículos de segunda mano que deba ser inscrita ante la SUNARP; procediendo a comparar los procedimientos de inscripción actual (sin el certificado de identificación vehicular como requisito) y el propuesto como solución, detallando los tiempos en detalle y demostrando que su inclusión como condición, sería de mucha ayuda, sin perjudicar normas como de simplificación administrativa y de interoperabilidad.

3. Causas del Problema

3.1 Condición 1:

“Coordinación insuficiente con la SUNARP, así como con los notarios públicos; como aliados estratégicos”

Indudablemente que la coordinación cumple un rol muy importante, pues implica integración y enlace de distintos

departamentos, entidades u organizaciones en su conjunto, de tal manera que se mantenga la dirección y orientación correcta con el fin de cumplir un conjunto de tareas que frente a la ley y la ciudadanía, deberían tal vez ser compartidas, por lo que representan la comisión de todo tipo de delitos contra el patrimonio y en este caso especial los que tienen que ver con los vehículos motorizados.

A pesar de haberse firmado durante el año 2008, un convenio de cooperación interinstitucional entre la Superintendencia Nacional de Registros Públicos con La Policía Nacional del Perú, en el cual la entidad registral se obligaba a “Proporcionar en sobre cerrado una clave de acceso al servicio de publicidad registral en línea, referido al objeto del convenio, al despacho del Director General de la PNP”.

Dicha clave, al deducir de la revisión del mencionado convenio, fue entregada especialmente, para que el personal operativo (Patrullaje motorizado), pudiera utilizarla a través de la Central de Operaciones de la DIPROVE, cada vez que desarrollaban cualquier operativo, de tal manera de contrastar la información de la base de datos de la SUNARP, con la que se posee en la correspondiente base de datos de la DIPROVE y poder determinar así, la presunción de cualquier hecho ilícito por parte de cualquier conductor intervenido, de ser el caso.

Tal parece que el tipo de nexo o relación con el organismo registral en la actualidad no está funcionando, lo cual llama seriamente la atención y amerita reflexiones aparte, por cuanto ello además implicaría, incluir como actores a los notarios públicos, que

resultan ser el paso previo a cualquier registro vehicular que se realiza en la SUNARP.

3.2 Condición 2:

“Deficiente desarrollo de un sistema informático.”

Contar con un moderno sistema informático, permite a toda organización, disponer de una herramienta que le permitirá gestionar de manera eficiente sus recursos para el cumplimiento de sus responsabilidades. En éste caso específico, es posible precisar que el no contar con un sistema adecuado tanto por parte de la DIVINEST PNP, así como de la DIPROVE PNP; no les permite detallar la información necesaria que deben tanto brindar como recibir cada una de dichas sub unidades PNP, para prevenir y combatir los delitos de estafa en donde el medio es un vehículo; mucho menos, en donde se evidencia la falta de interconexión, se hace mucho más difícil el logro de un nexo tanto con la SUNARP, así como con los notarios.

Precisamente, como consecuencia del nexo estratégico que se pudiera establecer con la Superintendencia Nacional de Registros Públicos especialmente, teniendo como herramienta un moderno y eficiente sistema informático; se logrará obtener la información correcta y completa que se requiere, tanto en las intervenciones del personal de patrullaje motorizado así como del personal de peritajes y finalmente del personal de investigaciones de dichas unidades policiales. Ello implica pues, realizar un análisis más concienzudo y a profundidad, por la importancia que representa también para la

prevención de delitos por robo, hurto y receptación de vehículos como parte de la seguridad ciudadana.

3.3 Condición 3:

“Falta de Utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular con posterior entrega del Certificado correspondiente. “

Resulta muy lógico y claro que en una relación de compra venta de un vehículo, las personas que legalmente participan tanto como vendedor y comprador, desean bajo todo punto de vista que dicha transacción sea formalizada, lo cual implica: Recibir el dinero por parte del vendedor y el bien por parte del comprador; sin embargo, cuando se debe demostrar la propiedad del bien y las deficiencias que presenta, así como efectuar los trámites para la correcta inscripción del nuevo propietario ante la SUNARP, es el momento en que surgen los inconvenientes, generándose en muchos casos el delito de estafa.

Al producirse la compra venta de un vehículo, el vendedor presenta todo tipo de documentos que “sustentan” su propiedad (contrato de compra venta, documento único administrativo -DUA- seguros, etc.); los cuales son presentados a través de las Notarías, ante la SUNARP, para ser inscrito el bien, a nombre del nuevo propietario (comprador); situación que sólo se torna en administrativa (de mero trámite), por cuanto no se exige, en perjuicio del comprador, que se adjunte también para tal inscripción, un documento que le permita conocer entre otros aspectos, si el vehículo que recibe no ha sido cambiado en sus características principales (número de serie,

número de motor, o alguna otra que haga presumir que ha sido robado), o si en su defecto las autopartes del vehículo que recibe, realmente le corresponden a éste.

Precisamente, para evitar este y otro tipo de delitos, la DIPROVE PNP, efectúa la inspección física de todo tipo de vehículos motorizados, lo cual denomina “Peritaje de identificación vehicular” y se plasma en un documento denominado “Certificado de identificación vehicular”, documento que, por haberse emitido como consecuencia de una real y efectiva revisión física del vehículo, es el único que permite que todo comprador de este bien, pueda conocer si el vehículo que adquiere, es realmente el correcto, o por el cual está pagando el monto que se le exige.

Sin embargo, la deficiencia radica efectivamente en que, tal vez aludiendo a la celeridad con la que se deben emitir y expedir los documentos, con la finalidad de evitar demoras, la SUNARP no exige como requisito el certificado expedido por la DIPROVE PNP. Es preciso señalar por ello, que no se está otorgando la utilidad debida a tan importante documento, consecuencia de la verificación física del vehículo, que puede ser motivo de una transacción vehicular.

Bajo la premisa de que la relación con la SUNARP, no está funcionando como debiera ser, por motivos no establecidos; es preciso hacer notar respecto la necesidad urgente de gestionar ante las altas autoridades policiales, así como las del propio Ministerio del Interior; se efectúen las diligencias convenientes para generar alianzas y tomar acuerdos que permitan mejorar el servicio de

prevención de robo de vehículos, especialmente en la parte que corresponde a otorgar mayor utilidad a los peritajes de identificación vehicular y considerar al Certificado de Identificación Vehicular, producto de dicho examen, como requisito indispensable para los trámites de registro vehicular ante la SUNARP, por:

- Que, como apreciamos en la primera tabla, el Robo, Hurto y receptación de vehículos motorizados, se ha incrementado notablemente debido a diferentes razones (por ejemplo: el incremento del parque automotor, el patrullaje no se abastece con personal y recursos suficientes para efectuar los operativos, muchas veces las personas afectadas con el robo de su vehículo no denuncian, etc.).
- Que, el número de estafas que se suceden a nivel nacional, a pesar de no existir una estadística que determine con exactitud las producidas en donde se tiene como bien protegido a un vehículo motorizado, resulta ser de consideración; además, es correcto considerar que este tipo de delitos, en éstos casos, se producen como delito conexo al robo, hurto y receptación de vehículos motorizados; es decir, se producen como consecuencia de ellos.
- Que, las estafas en estos casos (compra venta de vehículos), se producen, luego de que éstos bienes han sido registrados de manera deficiente en la SUNARP, por no haberse exigido como requisito indispensable el Certificado de Identificación Vehicular que emite la DIPROVE PNP, ya que éste se expide y entrega al

solicitante, luego de haber efectuado la revisión física del vehículo a registrar; situación que no permite determinar si dicho bien fue manipulado en sus caracteres de identificación y establecer que pudo ser producto de un presunto delito.

- Que, la SUNARP, tiene establecidas en su Texto Único de Procedimientos Administrativos, sesentaidos (62) diferentes formas de trámites respecto a los registros de vehículos motorizados; sin embargo, solamente para una de ellas: **“Autorización de regrabación de motor”**, exige como requisito previo el Certificado de Identificación Vehicular expedido por la DIPROVE PNP; bastándole solamente para la mayoría de los registros (sino todos), la documentación legalizada por un notario público; impidiendo que se pueda detectar y establecer la presunción de comisión de un acto ilícito, mediante la revisión y verificación física del vehículo por parte de la DIPROVE; donde se constata y, en muchos casos se confirma, si los caracteres de identificación del vehículo han sido modificados, específicamente su número de serie y de motor.
- Que, tal como se puede apreciar en la tabla N° 07, la cantidad aparentemente alta respecto a los vehículos robados anualmente, de Certificados de Identificación Vehicular expedidos por la DIPROVE, serían para cumplir con el único requisito que la SUNARP exige como condición para los trámites vehiculares; sin embargo, a decir de los propios efectivos de DIPROVE, por cuanto no hay estadística exacta; ello no es así,

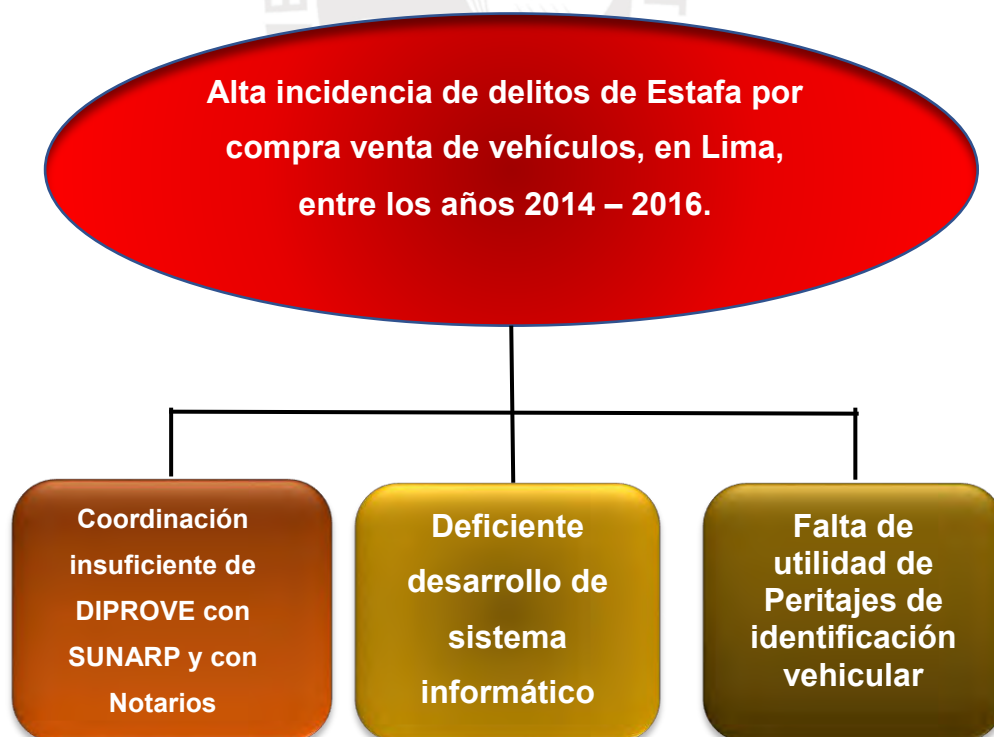
ya que la mayoría de éstos documentos, son expedidos porque son exigidos como condición para la obtención de lunas oscurecidas, hecho que nada tiene que ver con los registros vehiculares.

Tabla 7 Certificados de Identificación vehicular expedidos por la DIPROVE PNP (2014 -2016)

CERTIFICADOS DE IDENTIFICACION VEHICULAR EXPEDIDOS POR LA DIPROVE			
AÑOS	2014	2015	2016
CANTIDAD	31,583	25,555	36,143

Fuente: DIPROVE PNP. Elaboración: Propia

Ilustración 1 Árbol de causas



Problema y sus condiciones

4. Transformación de árboles de problemas a medios

4.1 Medio 1:

“Coordinación suficiente de la DIPROVE con la SUNARP, así como con los notarios públicos; como aliados estratégicos”

Un primer medio que está orientado a la suficiente coordinación que se debe alcanzar por parte de DIPROVE, con la SUNARP, así como con los notarios públicos, en razón de que todos resultan ser actores principales en la parte que implica la protección y servicio al ciudadano en cuanto a la seguridad de sus bienes; la DIPROVE como parte operativa y unidad especializada de la PNP, responsable de impedir la afectación de los propietarios de vehículos, evitando que sean producto de atracos o hurto de los mismos, ya que es allí donde se inicia la cadena delictiva que concluye en la comisión de delitos conexos, especialmente en estafas; la SUNARP como ente registral, ya que cumple un papel importante en la inscripción de las propiedades de los ciudadanos, especialmente en lo que se refiere a transferencias de bienes muebles (vehículos), y finalmente los notarios, que son las personas que dan fe a toda la documentación que se requiere para efectuar cualquier tipo de transacción (en este caso vehículos), como paso previo a la inscripción vehicular. Si lo que se pretende es reducir la comisión de este tipo de delitos, la armonía que debe existir para el desempeño de sus funciones, entre las tres entidades mencionadas, es fundamental.

4.2 Medio 2:

“Eficiente desarrollo de un sistema informático.”

Un segundo medio mencionado es, el eficiente desarrollo de un sistema informático con el que deben contar tanto la DIVINEST PNP, así como la DIPROVE PNP; muy a pesar de lo que se señala respecto a la innovación en el sector público, en el sentido que “No es solo comprar tecnología; es más que eso, implica un cambio o transformación, tanto en el resultado final del proceso o servicio como en la organización que la desarrolla o incluso en la sociedad que la adopta”⁸ (Bermúdez, Juan, López, Santos, Segura, Gisela, 2009); es precisamente que, teniendo en cuenta el avance de la tecnología y lo que representaría el incremento en la demanda de certificados de identificación vehicular, como consecuencia de los peritajes solicitados por los propietarios de vehículos con necesidad de efectuar algún trámite en el registro vehicular; resulta preponderante que la mencionada Unidad policial deba contar con los equipos y el software adecuado, que permitirá realizar las pericias en los vehículos así como el registro permanente de datos vehiculares, que faciliten evitar la comisión de delitos, especialmente de estafas y que asimismo, posibilitará alcanzar incluso, los objetivos que se proponen en la normativa legal que dispone la interoperabilidad de las entidades públicas en beneficio del ciudadano.

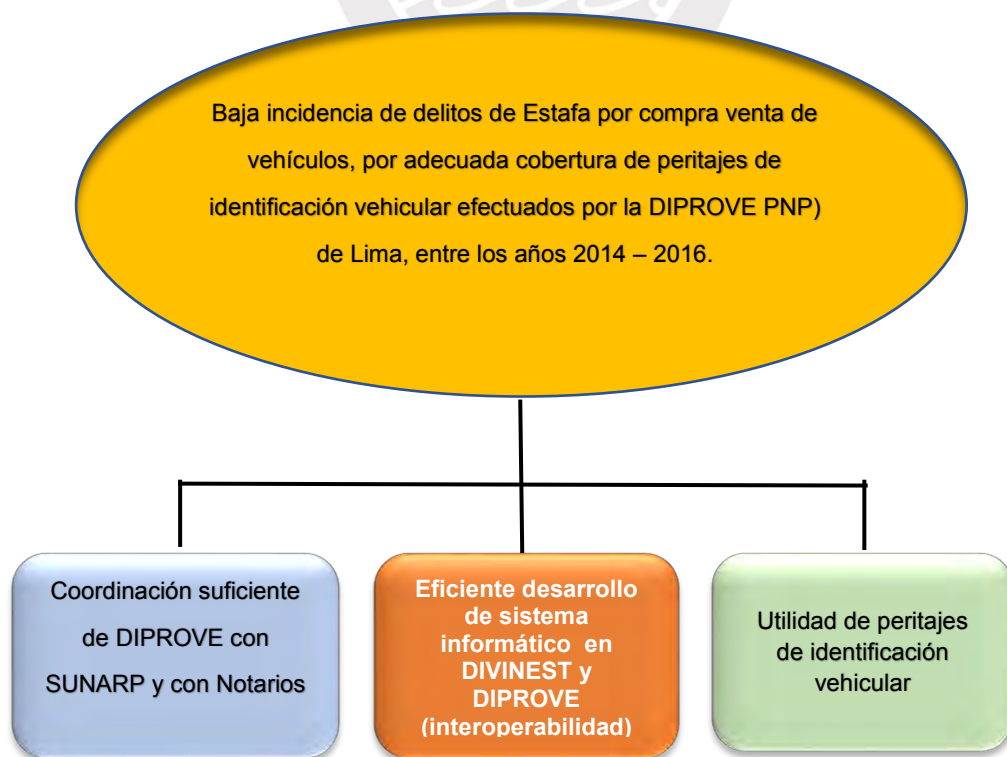
⁸ Bermúdez, Juan C., Dinámicas de la innovación en las instancias del sector público de nivel político del Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología de Costa Rica

4.3 Medio 3:

“Utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular con posterior entrega del Certificado correspondiente”

Finalmente, se propone un tercer medio, el cual resulta ser el medio seleccionado; que está referido a lograr la correcta y verdadera utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular, el cual deviene en la posterior entrega del documento que lo sustenta; es decir, se propone como principal medio innovador, por cuanto está orientado a alcanzar el real beneficio que otorga el servicio de peritaje de identificación vehicular y que se expresa o consolida en la formulación y entrega al ciudadano que lo solicita, del correspondiente certificado de identificación vehicular, ya sea en ejemplar físico o visto en línea por los funcionarios de las notarías o de la propia entidad registral.

Ilustración 2 Árbol de medios



Medios y soluciones

5. Estructura de la solución

Como ya se ha señalado, la estafa por compra venta de vehículos, es una modalidad de delitos contra el patrimonio, a través de la cual se atenta contra los bienes de las personas, utilizando medios fraudulentos; en donde, a través del engaño, la astucia, o el ardid, sujetos mal intencionados inducen a error a compradores de vehículos, en este caso, logrando apoderarse de estos bienes de manera perjudicial y sacar beneficio de tal situación. Bajo ese contexto, se pretende a través del presente proyecto, proponer un cambio que permita mejorar las inscripciones vehiculares motivadas por la transferencia de un vehículo como consecuencia de una compraventa.

5.1 Selección de medios

Como se puede apreciar, se han señalado entre otras, tres causas que de alguna forma no permiten efectuar una verdadera lucha en contra de este tipo de delitos; sin embargo, luego de su transformación a medios, se ha seleccionado el tercero de ellos (medio 3), como el que realmente va a permitir efectuar el cambio deseado y lograr que la alta incidencia de delitos de estafa por compra venta de vehículos, realmente disminuya.

5.2 Cambio innovador

Considerando entre otras definiciones, la afirmación de CEPREDE⁹, en el entendimiento que: “La innovación en el sector público, debería ser definida en un sentido más amplio, como todo

⁹Centro de Predicción Económica, creado en 1981 como fruto del trabajo de un grupo de profesores de la Universidad Autónoma de Madrid (UAM).

proceso de generación y aplicación de nuevas ideas capaces de mejorar la operatividad de las instituciones y elevar el nivel de vida de una sociedad”. (LLano, 2006); se propone como alternativa favorable y que permitirá cumplir el objetivo que se persigue, centrado en la disminución de delitos por estafa en compra venta de vehículos, el medio 3: **“Utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular con posterior entrega del Certificado correspondiente”**.

5.2.1 Descripción de la innovación

Habiendo determinado a la **“Utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular con posterior entrega del Certificado correspondiente”** como el medio que utilizaremos para la innovación que se pretende, se puede precisar que éste proyecto, está dirigido con el propósito de lograr la interoperabilidad, entendida esta como “la capacidad mediante la cual sistemas heterogéneos, no sólo tecnológicos, pueden intercambiar información y procesos técnicos o datos... Recientemente se ha amplificado su importancia ante la necesidad de llevar a buen término proyectos de gobierno electrónico cada vez más complejos, muchos de los cuales requieren la colaboración, en mayor o menor medida, de dos o más órganos administrativos” (Gascó, 2011); teniendo en cuenta que, lo que se intenta es impulsar una actuación recíproca entre instituciones como la Policía Nacional del Perú (DIVINEST PNP y DIPROVE PNP), la Superintendencia Nacional de Registros Públicos y las Notarías; para combatir los delitos contra el

patrimonio en la modalidad de estafa y específicamente en los que el bien resulta ser un vehículo motorizado; todo ello, en beneficio de su propia eficiencia interna y consecuentemente para mejorar su relación con y en provecho de los propios ciudadanos.

El Marco Europeo de Interoperabilidad (EIF)¹⁰, establece tres dimensiones de interoperabilidad: **Técnica**, referida a la conexión de sistemas a través de normas y estándares para la presentación, recolección, intercambio, transformación y transporte de datos; **Semántica**, que garantiza que los datos transferidos, comparten el mismo significado para los sistemas vinculados, y **organizativa**, relacionada con la organización de los procesos y de estructuras de organización interna para un mejor intercambio de datos; Frente a ello, es posible afirmar que actualmente, entre las instituciones comprometidas para combatir la estafa en la compra venta de vehículos, no existe.

5.2.2 Responsabilidades por actores

Como parte del presente estudio corresponde en este acápite, señalar y detallar las labores de cada una de las instituciones que deben intervenir para combatir los delitos de estafa en compra venta de vehículos motorizados, no sin antes precisar que, en este tipo de delitos, el agraviado recién se percata de haber sido timado, cuando pretende inscribir a su

¹⁰ Documento de la Unión Europea que define directrices y recomendaciones para los servicios de administración electrónica que garanticen la interoperabilidad de los sistemas

nombre y por medio de la notaría, ante los registros públicos, el vehículo que acaba de adquirir. Por ello, resulta fundamental precisar que la innovación debe estar sustentada básicamente en la prevención de este delito, es decir, evitar que se produzca, para no requerir de una posterior investigación en la que muchas veces, los ciudadanos difícilmente recuperan su capital utilizado para la compra de un vehículo motorizado. En tal sentido, las instituciones que intervendrían son:

➤ **Superintendencia Nacional de Registros Públicos**

Como entidad responsable del Registro de Propiedad Vehicular, para cualquier inscripción originada como consecuencia de la transferencia de un vehículo motorizado; de acuerdo a su “Reglamento de Inscripciones”, exige principalmente como requisitos, el **acta notarial de transferencia vehicular**, documento que debe contener como mínimo lo siguiente:

- Los datos de identificación de los contratantes o sus representantes, así como su estado civil, tipo y número de documento de identidad, cuando corresponda.
- El acto jurídico mediante el cual transfiere la propiedad del bien.
- La Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo materia de transferencia, si tuviere; o el número de serie y el número de motor del vehículo.

- El precio y la forma de pago o la valorización del vehículo, según corresponda.

Como se podrá notar, no existe la exigencia del Certificado de Identificación Vehicular, ya sea como documento en sí, o como parte de los datos que en la mencionada acta notarial se consignan. Resultando por tanto relevante, su exigencia ya sea por el organismo registral o por las notarías, teniendo en cuenta que, como reitero, dicho certificado es expedido como consecuencia de un peritaje por la revisión física del vehículo motorizado a transferir y que es el único medio que permite determinar si las características de dicho bien no fueron modificadas o si sus autopartes son las originales y verdaderamente corresponden al mismo.

➤ **Las Notarías**

El notario es el profesional del derecho que está autorizado para dar fe de los actos y contratos que ante él se celebran. Para ello formaliza la voluntad de los otorgantes, redactando los instrumentos a los que confiere autenticidad, conserva los originales y expide los traslados correspondientes; tienen por tanto, entre otras, la responsabilidad de la formulación de las “actas de transferencia de bienes muebles registrables”, entre las que se encuentran las de vehículos usados (denominadas

en el Reglamento de la Sunarp como: **acta notarial de transferencia vehicular**). Antes de la formulación de dicho documento, exigen la presentación de la tarjeta de propiedad del vehículo, copia del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) e historial de multas del vehículo. De igual forma se puede notar que no hay exigencia del Certificado de Identificación Vehicular expedido como consecuencia de un peritaje de identificación con las bondades ya descritas.

➤ **La Policía Nacional del Perú a través de DIPROVE**

Desde su creación como Unidad especializada para la prevención de robo de vehículos (hace más de treinta años), la DIPROVE ha efectuado, con su personal capacitado y especializado permanentemente, peritajes de identificación vehicular, que son plasmados en un correspondiente certificado. El procedimiento técnico que realiza (incluyendo en muchos casos exámenes físico químicos), permite resolver diferencias entre un vehículo respecto de otros, semejantes o parecidos, lo cual lo hace único. Esta técnica, realizada a través de la revisión física del mismo, habilita al perito que la realiza, poder especificar sus características técnicas, como por ejemplo saber de qué país procede, el año de fabricación, comprobar si no están manipulados sus dígitos verificadores de seguridad,

así como algunos otros datos que posibilitarían, en caso de haber existido adulteraciones en dicho bien, evitar una futura estafa.

➤ **La Policía Nacional del Perú a través de la DIVINEST**

A pesar de que lo que se pretende es prevenir las estafas en la compra venta de vehículos y se trata de una Unidad policial más enfocada en la investigación de este tipo de delitos; es importante su participación para lograr la interoperabilidad en el entendido de que en sus múltiples operativos, de alguna manera, como ya se conocen casos, va a requerir datos específicos y que son manejados por los otros organismos comprometidos, o en su defecto también brindárselos; especialmente con la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos.

Conociendo de esta manera que la conexión existente para el intercambio de datos entre la SUNARP y las notarías, no está orientada a la prevención de los delitos de estafa en la compra venta de vehículos, por cuanto no se considera a la Policía Nacional del Perú y a los datos que ella genera a través de la DIPROVE, en los distintos peritajes realizados a diferentes vehículos; podemos señalar que tanto la interoperabilidad técnica (aparentemente administrativa), así como la semántica (en la cual se debe garantizar la certeza de los datos que se comparte y en este caso, no existe por cuanto los mismos no

proceden de una revisión física del vehículo), no existen, siendo por tanto necesario constituir las o implementarlas, de acuerdo a información real, importante para prevenir las estafas especialmente en compra venta de vehículos.

Teniendo en cuenta que, lo que se pretende es innovar para evitar que se sigan produciendo estafas en transacciones vehiculares, resulta conveniente mencionar que, revisado el “Reglamento de Inscripciones del Registro de Propiedad Vehicular” aprobado con Resolución del Superintendente Nacional de los Registros Públicos N° 039-2013-SUNARP/SN del 15 FEB2013; éste en su artículo 56, sólo exige y de manera excepcional, la presentación del Certificado de Identificación Vehicular emitido por la DIPROVE, cuando se trata de tramitar la autorización para la regrabación del motor de un vehículo; lo cual llama poderosamente la atención si, tal como ya se ha señalado, todo vehículo a nivel mundial consta de tres (03) códigos de identificación, como son: El número de serie, el VIN (Número de Identificación Vehicular) y el número de motor; surge por tanto la interrogante: ¿Por qué sólo exigir el mencionado documento, para un solo elemento?. Exigirlo para todos, especialmente en las transacciones y en los cambios de características, permitiría contar con argumentos válidos para lograr una excelente prevención en la comisión de delitos de estafa en donde el bien es un vehículo automotor.

5.3 Prototipo de solución

En esta parte, se mostrará los procedimientos, de la manera como se están efectuando actualmente y de la forma como se desea innovar, de tal manera de poder demostrar la diferencia saltante radicada en la revisión física del vehículo; asimismo, haciendo conocer el procedimiento para la obtención del Certificado de Identificación Vehicular como consecuencia del peritaje técnico, se hará notar la importancia de su formulación y de la necesidad de considerarlo como requisito indispensable en la transferencia de vehículos de segundo uso. Resaltando en este aspecto, que bajo ningún punto de vista transgrede normas como la de simplificación administrativa y más bien se generará la interoperabilidad entre la DIPROVE y entidades como las Notarías y la Sunarp; presentando finalmente la correspondiente matriz con las actividades a ejecutar para llevar a efecto la innovación.

5.3.1 Procedimiento actual

Actualmente, para llevar a efecto un registro en la SUNARP, como consecuencia de una transferencia de vehículos de segunda mano, se procede de la siguiente manera:

Acuerdo de compraventa

A través de los diversos medios de comunicación, las personas que desean comprar o vender un vehículo de segundo uso, hacen conocer su deseo y luego de hacer el contacto respectivo, con las diferencias que pudieran existir, proceden a

ponerse de acuerdo respecto a las condiciones en que se llevará a cabo y como se debe efectuar dicha transacción.

Formalización en Notaria

Luego de haber acordado la compraventa del vehículo de segunda mano, tanto comprador como vendedor se presentan ante el notario con los documentos exigidos (DNI de ambos, tarjeta de propiedad del vehículo, copia del SOAT e historial de multas del vehículo).

Formulación de Acta de Transferencia

Luego de haber completado los requisitos exigidos para poder realizar la transacción del vehículo, el funcionario de la notaría procede a formular el acta de transferencia notarial con los datos requeridos, especificando también el nombre del nuevo propietario y todos los detalles que fueren necesarios, con la finalidad de tramitar correctamente la solicitud de transferencia ante el órgano registral.

Gestión ante la entidad registral (SUNARP)

Posteriormente el notario o su personal designado remite dicha acta a la entidad registral (Sunarp), de tal manera que se actúe en el registro y se pueda dejar constancia que el vehículo tiene nuevo dueño.

Acciones de registro y emisión de nueva tarjeta de identificación vehicular (TIV)

Encontrándose en la entidad registral el Acta de transferencia vehicular tramitada por la notaría, el funcionario

responsable de hacer el registro procede a hacer lo propio ingresando la información alcanzada en la base de datos de la entidad.

Entrega de nueva tarjeta de identificación vehicular (TIV)

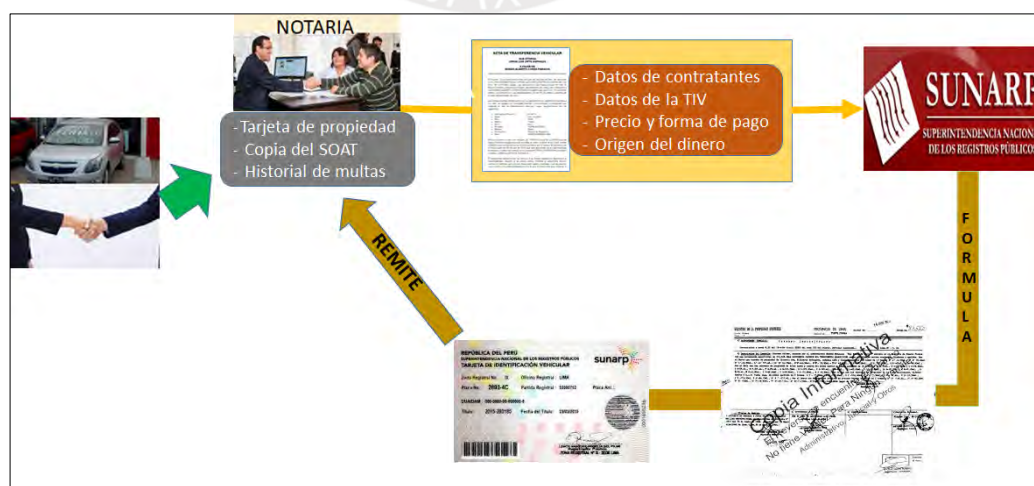
Luego de que el organismo registral ha efectuado las verificaciones y hecho las anotaciones correspondientes, la Sunarp entregará a la notaría, una nueva tarjeta de propiedad o tarjeta de identificación vehicular (TIV), la misma que contiene los datos registrados del nuevo propietario y que finalmente es entregada al comprador o nuevo dueño del vehículo.

Como puede notarse, ni las notarías como dadoras de fe del acto que se celebra entre comprador y vendedor, exigen como requisito previo a la formulación del acta notarial de transferencia vehicular, a fin de consignar datos en dicho documento; ni la propia sunarp, como ente registrador, demanda la presentación del certificado de identificación vehicular otorgado por la DIPROVE, como consecuencia del peritaje realizado.

Tabla 8 Procedimiento actual para inscripción en SUNARP

Pasos	Denominación	Descripción	Responsable	Duración
1	Acuerdo de compraventa	Pacto en el que definen la compraventa del vehículo de segunda mano.	Comprador y vendedor del vehículo.	-----
2	Formalización en Notaría	Presentación en notaría para legalizar la compraventa, portando requisitos exigidos.	Comprador y vendedor del vehículo	De 3 á 4 hrs.
3	Formulación de Acta	Funcionario de la notaría formula documento (acta) para gestionar transferencia ante Sunarp	Funcionario de notaría	
4	Gestión ante SUNARP	Remisión del Acta de transferencia vehicular a la Sunarp, por parte de la notaría, solicitando registro.	Funcionario de notaría	
5	Acciones de registro y emisión de nueva TIV	Funcionario de Sunarp ingresa información en base de datos de Sunarp y emite nueva TIV.,	Funcionario registral de Sunarp	De siete a diez días útiles
6	Entrega de nueva TIV	Luego de recibirla de Sunarp, funcionario de notaría, entrega a nuevo propietario del vehículo.	Funcionario de notaría	

Ilustración 3 Procedimiento actual



5.3.2 Procedimiento innovador requerido.

Para realizar un registro en la SUNARP al momento de efectuarse la transferencia de un vehículo de segunda mano, se propone proceder de la siguiente manera:

Acuerdo de compraventa

Paso similar al que se realiza actualmente, ya que por los diferentes medios, quienes desean comprar o vender un vehículo de segundo uso, hacen conocer su pretensión y proceden a ponerse de acuerdo, luego de contactar, respecto a las condiciones en que se efectuará la transacción.

Expedición del Certificado de Identificación Vehicular

A diferencia del procedimiento que actualmente se utiliza para inscribir la transacción en la Sunarp, éste sería el paso que deberá incrementarse, para que los apuntes que allí se detallen, sean utilizados por los notarios, o como datos en la formulación del acta de transferencia, o en su defecto como un documento que acompañe a dicha acta, cuando se gestione la nueva inscripción ante el organismo registral. Ello implica que luego de haberse efectuado el peritaje y al momento de formularse el certificado de identificación vehicular, también se generará en el Departamento de Apoyo Técnico de la DIPROVE, un código alfanumérico que permitirá que el funcionario de la notaría o el propio registrador de la SUNARP, puedan ver en línea dicho documento; asimismo, también se imprimirá dicho certificado, de

existir la necesidad de que sea presentado físicamente como documento anexo al acta de transferencia.

Formalización en Notaria

Luego de haber acordado la compraventa del vehículo de segunda mano, tanto comprador como vendedor se presentan ante el notario con los documentos exigidos (DNI de ambos, tarjeta de propiedad del vehículo, copia del SOAT, historial de multas del vehículo), allí con el código creado en el Departamento de Apoyo Técnico de la DIPROVE, se podrá visualizar el certificado de identificación vehicular y utilizar sus datos o en su defecto, de acuerdo a la exigencia también se podrá llevarlo impreso y anexarlo al acta que se remitirá a la SUNARP.

Formulación de Acta de Transferencia

Luego de haber completado los requisitos exigidos para poder realizar la transacción del vehículo, el funcionario de la notaría procede a formular el acta de transferencia notarial con los datos requeridos, especificando también el nombre del nuevo propietario y todos los detalles que fueren necesarios (podría considerarse como primera opción, colocar los datos vistos en línea del certificado de identificación vehicular), con la finalidad de tramitar correctamente la solicitud de transferencia ante el órgano registral.

Gestión ante la entidad registral (SUNARP)

Posteriormente el notario o su personal designado remite dicha acta a la entidad registral (adjuntando a la misma, como una segunda opción, el certificado de identificación vehicular impreso), de tal manera que se actúe en el registro y se pueda dejar constancia que el vehículo tiene nuevo dueño.

Acciones de registro y emisión de nueva tarjeta de identificación vehicular (TIV)

Encontrándose en la entidad registral el Acta de transferencia vehicular tramitada por la notaría (y el certificado de identificación vehicular, si se optó por la segunda opción), el funcionario responsable de hacer el registro procede a hacer lo propio ingresando la información alcanzada en la base de datos de la entidad.

Entrega de nueva tarjeta de identificación vehicular (TIV)

Luego de que el organismo registral ha efectuado las verificaciones y hecho las anotaciones correspondientes, la Sunarp entregará a la notaría, una nueva tarjeta de propiedad o tarjeta de identificación vehicular (TIV), la misma que contiene los datos registrados del nuevo propietario y que finalmente es entregada al comprador o nuevo dueño del vehículo.

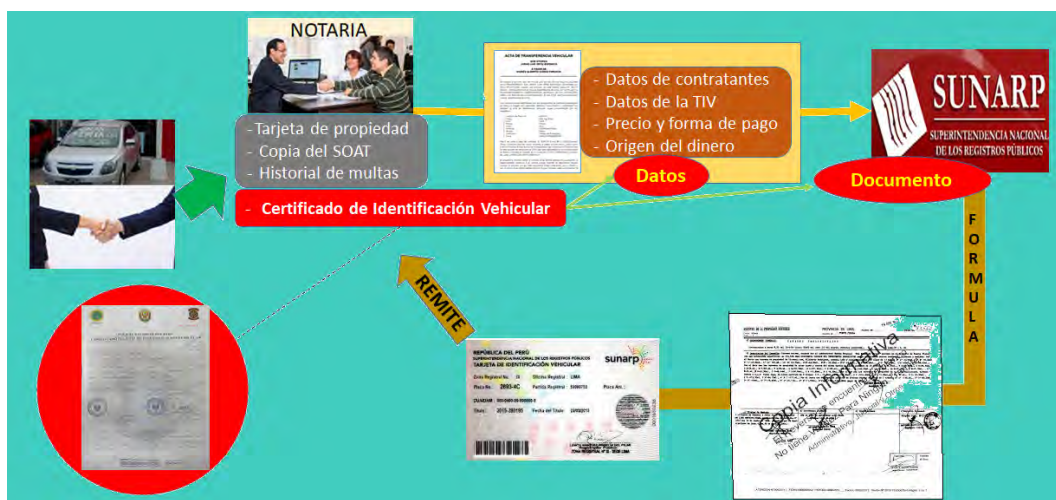
Se requiere por tanto que, en cualquiera de los dos pasos (Formalización ante notaría o en las acciones de registro en la Sunarp), sea exigido el certificado de identificación vehicular (visualizando los datos en línea o impreso). En ambos casos

debería ser exigido en las notarías, ya sea como requisito previo, cuyos datos serían parte de los que se utilizan en la formulación del acta de transferencia vehicular o en su defecto, para que como documento anexo a la misma, permita corroborar los datos que allí fueron considerados a mérito de requisitos como el DNI de vendedor y comprador, la tarjeta de propiedad del vehículo, la copia del SOAT y el historial de multas de dicho bien.

Tabla 9 Procedimiento requerido para inscripción en SUNARP

Pasos	Denominación	Descripción	Responsable	Duración
1	Acuerdo de compraventa	Pacto en el que definen la compraventa del vehículo de segunda mano.	Comprador y vendedor del vehículo.	-----
2	Expedición de Certificado de Identificación Vehicular	Como requisito para formular el Acta de transferencia vehicular o como documento anexo a la misma.	DIPROVE	Dos a tres horas
3	Formalización en Notaria	Presentación en notaría para legalizar la compraventa, portando requisitos exigidos.	Comprador y vendedor del vehículo	Dos a tres horas
4	Formulación de Acta	Funcionario de la notaría formula documento (acta) para gestionar transferencia ante Sunarp	Funcionario de notaría	
5	Gestión ante SUNARP	Remisión del Acta de transferencia vehicular a la Sunarp, por parte de la notaría, solicitando registro.	Funcionario de notaría	De siete a diez días útiles
6	Acciones de registro y emisión de nueva TIV	Funcionario de Sunarp ingresa información en base de datos de Sunarp y emite nueva TIV.,	Funcionario registral de SUNARP	
7	Entrega de nueva TIV	Luego de recibirla de Sunarp, funcionario de notaría, entrega a nuevo propietario del vehículo.	Funcionario de notaría	

Ilustración 4 Procedimiento requerido



5.3.3 El certificado de Identificación vehicular

Es un documento oficial que emite la DIPROVE PNP, en el que se consignan desde los datos del propietario (Nombres y apellidos, domicilio, etc), así como los propios de un vehículo, los mismos que son cotejados con los de la tarjeta de propiedad y con otros documentos que presenta el solicitante de dicho documento, los cuales previamente han sido establecidos como requisitos para tal fin. Dicha labor es realizada por el personal de la Oficina de Informática del Departamento de Apoyo Técnico de la DIPROVE PNP.

La expedición de este importante documento, se da como consecuencia del trabajo realizado por el personal de peritos pertenecientes al mismo Departamento de Apoyo Técnico, quienes luego de efectuar la labor de identificación física del vehículo, confirman o no los datos que fueron alcanzados por el solicitante en la documentación presentada, respecto a los

elementos de identificación del vehículo, como son: placas, motor, número de serie, clase, marca y modelo del vehículo, tipo de carrocería, año de fabricación, color, etc; resaltando como más importante el VIN, pues resulta ser como la huella digital de un vehículo.

Ilustración 5 Certificado de Identificación Vehicular

Nº 047274

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
CERTIFICADO POLICIAL DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR

DATOS DEL PROPIETARIO:
Apellidos y Nombres : RAMÍREZ GUARDAR, FRANCISCO
Domicilio : SECTOR 7 SURFO 2A BZ. F.L.T. B VILLA EL SALVADOR, LIMA

DATOS DEL VEHICULO:
Clase : STATION WAGON Marca : TOYOTA Año : 2008
Placa : FSN-360 (AUTÉNTICAS 02) Tipo : STATION WAGON
Motor : IN20999968 (ORISINAL) Color : PLATA
Serie : NCP510189678 (ORIGINAL) Modelo : SUCCEED

IDENTIFICACIÓN VEHICULAR:
OBSERVACION: FERITO RESPONSABLE : 01. PNP. SALCEDO HUAYTA CARLOS.
LIMA, 18 DE JULIO DEL 2017.

DA_335472
SERBETO JESUS GALLEGOS PINTO
MAYOR.PNP
JEFE DE OFICINA DINFOVE-PNP

07_30493029
WILLIAN E. POIRE RAMÍREZ
STI.PNP
OPERADOR DE INFORMÁTICA

VALIDO : 1- POR 45 DIAS CALENDARIOS A PARTIR DE LA FECHA
2- SOLAMENTE EL DOCUMENTO ORIGINAL
- INFORMACION REFERENCIAL DEL KARDEX Y BASE DE DATOS DINFOVE-PNP
- PIERDE VALOR POR CUALQUIER ENMIENDA/LUNA
SE HA TOMADO CONOCIMIENTO DE LO DISPUESTO EN LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERALES NRO.27444, ART.IV, INC 1, 2, 3, 4, 5 Y OTROS CON REFERENCIA A LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS POR EL SOLICITANTE.

USO EXCLUSIVO PARA LUNAS OSCURAS


Nº de Voucher

Los resultados del trabajo de verificación física del vehículo son plasmados previamente por el perito, en una boleta denominada “Hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular”, la misma que se remite a la Oficina de Informática,

para que se pueda generar el correspondiente certificado de identificación vehicular.

Es precisamente en este acto de verificación donde también se compara y, en algunos casos se confirma, si los caracteres de identificación del vehículo han sido modificados, específicamente el VIN, o el número de serie o el motor (puede ser como consecuencia de un accidente o adrede), lo que permite establecer la presunción de comisión de un acto ilícito.

Ilustración 6 Hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular



HOJA DE EXPEDIENTE PARA PERITAJE DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR

EXP. N° 18277

PARA SER LLENADO POR EL USUARIO:

PLACA DEL VEHICULO: 54P 540

PROPIETARIO: FELIX...

EMISION: ...

FECHA: ...

FIRM: ...

OTRO: ...

INFORME DEL ARCHIVO

RESPONSABLE:

RESPONSABLE:

- JTDBW9332BLO00889 -

PLACA ANTERIOR: 016

PLACA POSTERIOR: 01

CLASE: AV. MOTO MARCA: TRAYOTA MODELO: 7 ANOS

TIPO DE CARRICIONA: ESPAN. AÑO DE FABRICACION: 2011


COLOR ACTUAL: PLATA METALICO COLOR ORIGINAL: PLATA METALICO

N° DE SERIE	J	T	D	B	W	9	3	3	2	B	L	O	O	0	8	8	9	+	...
RESTALLADO																			
N° MOTOR	2	N	2	5	9	0	8	0	9	5	+	...							
RESTALLADO																			

NP: TC: NC:
 RUEDAS: ERS: CILINDROS:

OBSERVACIONES: Para 1 + mas...

FECHA: 18, 02, 12



5.3.4 Procedimiento para adquirir el certificado de identificación vehicular

Es correcto precisar que para llevar a efecto los peritajes de identificación vehicular, previos a la expedición del correspondiente certificado, la División de Prevención e Investigación de Robo de vehículos, cuenta con personal técnico capacitado, especializado y suficiente para ello, el cual se encuentra distribuido de acuerdo a las necesidades del servicio, en cuatro (04) sedes en Lima, ubicadas cada una en Barrios Altos, en Santa Anita (ambas dependen de la DIPROVE-Lima Centro), en Chorrillos (dependiente del Departamento de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos – Lima Sur) y en Los Olivos (dependiente del Departamento de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos – Lima Norte); bases cuyas instalaciones se encuentran correctamente acondicionadas para llevar a cabo este tipo de labores. Para ello, se debe realizar el siguiente procedimiento:

Requerimiento del usuario ante la DIPROVE

Implica que toda persona que desea se le expida el certificado de identificación vehicular, se presenta a la ventanilla de la Oficina de Atención de la DIPROVE y solicita dicha acción, sin más trámite que presentar los requisitos como DNI, Tarjeta de propiedad y SOAT del vehículo, además de la especie valorada cancelada al banco de la nación por el derecho de expedición del mencionado certificado.

Pase a la Sección de Peritajes de la DIPROVE y designación de perito

Inmediatamente después del registro correspondiente en la oficina de atención, el expediente formado pasa a la Sección de Peritajes de la DIROVE, en donde se designa al Perito responsable de efectuar la labor de peritaje, entregándosele la “Hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular”, la cual procede a llenar a medida que efectúa la verificación en el vehículo.

Labores de peritaje

El perito designado para efectuar la identificación vehicular, procede entre otros aspectos a contrastar los datos presentados en los documentos del expediente con los que pueda obtener en la revisión física del vehículo, destacándose en este acto, la impresión de la impronta¹¹ del número de serie del vehículo en cinta autoadhesiva, la cual es impregnada en la hoja de expediente como prueba de que efectivamente es el número real que posee el vehículo revisado. Además, procede a completar el llenado de dicha hoja con los demás datos obtenidos.

Formulación del certificado de identificación vehicular

Luego de concluir con el llenado de la “Hoja de expediente para peritaje de identificación vehicular” y de haberla firmado

¹¹ Word reference: Reproducción de imágenes en hueco o en relieve en cualquier materia blanda o dúctil.

como responsable del peritaje, procede de inmediato a entregarla en la Sección de Informática del Departamento de Apoyo Técnico de la DIPROVE, en donde, luego del cotejo de los datos obtenidos con los existentes en la base de datos de la Unidad, se formula el certificado de identificación vehicular, procediendo a su impresión y firma por los funcionarios responsables de su expedición, en caso no exista inconveniente alguno sobre la confirmación de la veracidad de los datos cotejados. De existir inconvenientes, es decir, de constatarse que algunas de las características del vehículo (placas, número de serie, número de motor, VIN, etc) fueron modificadas o adulteradas, inmediatamente se hace entrega del expediente así como del vehículo al Departamento de Investigaciones de la DIPROVE, quedando el propietario detenido o citado, si la situación lo amerita, de acuerdo a ley, para el esclarecimiento de tales anomalías.

Se debe precisar que como medida innovadora, se propone, luego de haber sido formulado el certificado, la creación de un código, para que los datos que allí están contenidos, puedan ser visibilizados en línea ya sea por el propietario y también por los funcionarios de las notarías y de la Sunarp; sin perjuicio de entregar también el ejemplar impreso, de acuerdo a como se disponga o sea necesario.

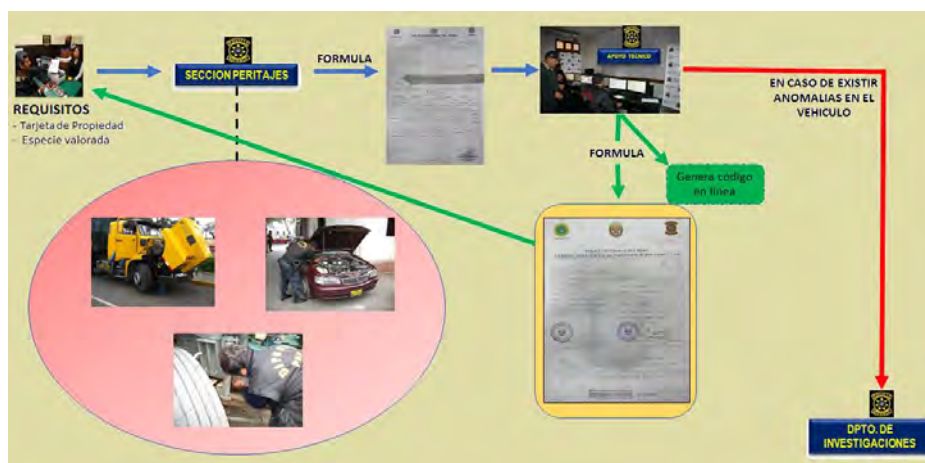
Entrega a la Oficina de Atención de la DIPROVE

El certificado de identificación vehicular es devuelto al responsable de la Oficina de Atención de la DIPROVE, para la entrega por ventanilla al usuario solicitante y para que efectúe el descargo en sus registros correspondientes.

Tabla 10 Procedimiento para la obtención del certificado de identificación vehicular

Pasos	Denominación	Descripción	Responsable	Duración
1	Requerimiento del usuario ante la DIPROVE	Entrega de requisitos: DNI, Tarjeta de propiedad, SOAT, especie valorada.	Vendedor del vehículo.	10 a 15 minutos
2	Pase a la Sección de Peritajes y designación del perito	Entrega del expediente a la Sección de Peritajes y entrega de Hoja de expediente al perito designado.	Oficina de atención. Jefe de la Sección de Peritajes	15 a 30 minutos
3	Labores de peritaje	Cotejo de datos, revisión física del vehículo y llenado de hoja de expediente.	Perito designado	45 minutos á una hora
4	Formulación del certificado	Cotejo de hoja con base de datos. Procede si no hay inconvenientes. Firmas de funcionarios No Procede si hay inconvenientes (Pasa al Dpto. Investigaciones)	Jefe de Apoyo Técnico y Formulator de certificado	45 minutos
5	Entrega a la Oficina de Atención	Para las anotaciones correspondientes y entrega del certificado al solicitante	Apoyo Técnico y Oficina de Atención	10 a 15 minutos

Ilustración 7 Obtención del certificado de identificación vehicular



5.3.5 Necesidad de realizar la revisión física del vehículo

Efectuar la verificación real de las características que presenta el vehículo al momento de su peritaje resulta de mucha importancia, por cuanto permitirá que se pueda determinar con exactitud si todas ellas en realidad son las originales y por ningún motivo han sido modificadas, ya que de haber sido de este modo, implicaría necesariamente una investigación que permita conocer en detalle lo sucedido (puede ser por un accidente de tránsito, por corrosión o también por pretender cometer un acto ilícito (tratándose de un vehículo robado y pretender venderlo, variarle el año, etc.).

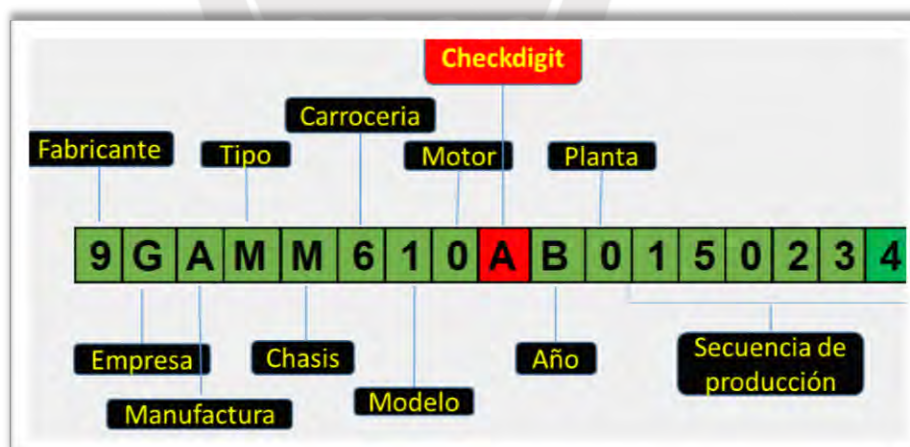
Una de las características principales y más importantes de todo vehículo es su Número de Identificación Vehicular (VIN: Vehicle identification number), el cual resulta ser como la huella digital del mismo y está compuesto por 17 dígitos o caracteres alfanuméricos, cada uno de los cuales nos indica una característica importante de identificación del bien.

Resalta como medida de seguridad en el VIN, el dígito ubicado en la novena posición denominado “checkdigit” o “dígito de control”, el cual se obtiene por medio de una ecuación preestablecida, otorgando valores a las letras del abecedario (con excepción de la I, la O, la Q y la Ñ), de acuerdo a la norma ISO

3779¹² y multiplicarlos por otro valor que se asigna de acuerdo al peso del vehículo.

Por tanto, se puede afirmar que los filtros que se generan como medidas de seguridad al efectuar la revisión física del vehículo, van a permitir que muchas personas que a diario pretenden adquirir un vehículo, puedan contar con una herramienta como el certificado de identificación vehicular, generado como consecuencia de un peritaje, que les permitirá evitar ser timados en una compraventa de un vehículo de segundo uso y en consecuencia salvaguardar su economía.

Ilustración 8 Distribución de valores en el VIN (Número de Identificación Vehicular)



¹² Organización internacional para la estandarización. (2009). Referido al contenido y estructura de un VIN, para establecer mundialmente, un sistema de numeración de identificación uniforme para vehículos de carretera. Aplicable a vehículos de motor, remolcados, motocicletas y ciclomotores.

5.3.6 Respecto a la automatización de datos y creación de código

Todo adecuado sistema está basado en procesos mejorados e innovados, los cuales deben tener un soporte tecnológico apropiado. En el caso específico del proceso que comprende la automatización de los datos que obrarían en el certificado de identificación vehicular que se propone como parte de la innovación, a fin de que, tanto las personas como las instituciones involucradas puedan visualizarlos en línea por medio de un código creado para tal fin; es posible poder llevarlo a cabo en la DIPROVE, debido a que:

- La Policía Nacional cuenta con una moderna central de datos (Data Center), con su correspondiente respaldo, con los suficientes recursos de almacenaje.
- Dispone del uso de tecnología basada en software libre, tanto para desarrollar la base de datos, así como para la programación del software de aplicativos que requeriría la automatización de datos del certificado de identificación vehicular; actuando con los correspondientes niveles de seguridad que se requieren para este servicio.
- Existiría garantía de conectividad en línea las 24 horas del día, durante los 7 días de la semana, tanto de personas como de instituciones involucradas, debido a la masificación de los servicios de internet
- El desarrollo informático tanto del Ministerio del Interior, así como de la PNP en particular, permitirían que este servicio

pueda inteoperar con otros servicios, sistemas y bases de datos relacionadas con la seguridad pública.

Asimismo, se puede precisar que estando dadas las condiciones para efectuar la automatización de datos del certificado de identificación vehicular, de tal manera que puedan ser visualizados en línea por medio de un código; los gastos que como inversión se realizarían, son los siguientes:

Tabla 11 Presupuesto para la automatización de datos y creación de código de seguridad

ACTIVIDAD	COSTO	FUENTE	OBSERVACIONES
1 Alojamiento de base de datos y respaldo	S/. 24,000.00	PNP	Anual
2 Diseño y desarrollo del Sistema informático de Identificación Vehicular	S/. 32,000.00		Una sola ocasión
3 Desarrollo de web service para conectar PNP con entidades (notarías, Sunarp, etc.)	S/. 6,000.00		Una sola ocasión

5.3.7 Evaluación de los criterios de innovación

Al proponer esta alternativa como innovadora, se pretende dejar sentado que en realidad es una propuesta hecha con coherencia y objetividad, que lo único que busca es reducir la incidencia de delitos contra el patrimonio en la modalidad de estafa por compraventa de vehículos de segundo uso y que amerita ser tomada en cuenta, por las siguientes razones:

A. No amplía el tiempo de atención, ni genera demoras

Desde que la Dirección de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos, expide un certificado de identificación vehicular, como consecuencia de haber

realizado un peritaje, se ha fijado un tiempo de atención al ciudadano, el mismo que inicialmente demoraba entre tres a cuatro días; sin embargo, a medida que han transcurrido los años, utilizando nueva tecnología y con el incremento del personal de peritos, con la finalidad de hacer mucho más eficiente la entrega de dicho servicio, se han venido disminuyendo los plazos de entrega de dicho documento; tal es así que actualmente, el procedimiento de expedición del mismo, desde el momento en que se inicia con la solicitud respectiva, se está efectuando dentro de las veinticuatro horas; es decir, se están entregando tales certificados pero por solicitudes hechas por otros motivos (en el caso de la SUNARP, como requisito sólo para “Autorización de regrabación de motor”) y no precisamente cuando se trata de transferencias de vehículos, que es lo que en realidad se pretende al proponer esta alternativa.

B. No transgrede normas de interoperabilidad ni de simplificación administrativa

Como se puede observar en párrafos anteriores, el actual gobierno, aprobó con Decreto Legislativo N° 1246 del 29 de Octubre del 2016, diversas medidas de simplificación administrativa, para que a través de la interoperabilidad, las instituciones públicas interconecten, pongan a disposición, permitan el acceso o suministren información o bases de datos actualizadas que

administren, recaben, sistematicen, creen o posean respecto de los usuarios o administrados, que las demás entidades requieran necesariamente y de acuerdo a ley, para la tramitación de sus procedimientos administrativos y para sus actos de administración interna; disponiendo la implementación progresiva de la interoperabilidad en beneficio del ciudadano. En tal sentido, la propuesta de innovación no colisiona con lo dispuesto en la mencionada norma; por el contrario, al contar con datos relevantes respecto a transacciones vehiculares de cualquier tipo, resultará de mayor beneficio para quienes realicen dichas transacciones sin ser estafados.

De igual manera, al proponer la alternativa de que el Certificado de Identificación Vehicular, otorgado como consecuencia de un peritaje vehicular, sea de mayor utilidad al considerársele como requisito indispensable en la transacción de dichos bienes, tampoco se transgrede lo precisado en las normas de simplificación administrativa, en razón de que no se producirá contratiempo alguno, que signifique perjuicio para el ciudadano, luego de que solicitara dicho servicio; teniendo en cuenta que se trata de personal técnico especializado el que lleva a cabo el trabajo y asimismo, en la formulación del mencionado certificado, no se genera mayor uso de tiempo, tal como ya

se ha señalado, tales documentos son expedidos en el mismo día de solicitado el servicio.

C. Genera impacto

Si tenemos en cuenta que actualmente el delito de Robo, Hurto y Receptación de Vehículos resulta ser un problema político y social de gran envergadura, especialmente en nuestro país, el cual requiere la urgente implementación de medidas prácticas que permitan prevenirlo de manera adecuada; considerando además que a partir de éste delito, se generan otros denominados conexos, entre los que resalta la estafa, producida muchas veces por la transferencia en la compra venta de vehículos cuyas características han sido cambiadas o erradicadas; proponer la alternativa de que el Certificado de Identificación Vehicular expedido como consecuencia de un peritaje, sea considerado como requisito indispensable para cualquier tipo de inscripción, especialmente en transferencias, que se haga en la SUNARP, implica producir cambios tanto en las organizaciones comprometidas (SUNARP: Por cuanto tendrá la certeza de contar con un documento que avala realmente la información que se le presenta como requisito para una inscripción vehicular, por cuanto procede de un acto de verificación física del bien y no como sucede actualmente que sólo recibe, incluso hasta declaraciones juradas que

señalan que es el vehículo correcto el que se inscribe, sin saber efectivamente si corresponde o no, por no haberse efectuado una verificación física del mismo; y asimismo, tanto la DIPROVE como la División de Estafas de la PNP, en razón de que los mencionados delitos, se verán disminuidos sustancialmente en beneficio de la seguridad ciudadana que reclama nuestra ciudadanía), así como también, en este gran segmento de la ciudadanía, propietarios de vehículos, que de un momento a otro y sin quererlo, son timados por inescrupulosos que sólo buscan sacar provecho en la compra venta de sus vehículos, a través del engaño; es decir, contarán con una herramienta como el mencionado certificado que, incluido como requisito en la SUNARP, les otorgaría la certeza de poder determinar si el bien que están comprando o vendiendo, es realmente el que corresponde y no ha sido cambiado por otro al cual le erradicaron o variaron sus características, por haber sido producto de un asalto y robo.

D. Genera valor público

Por la forma de implementarse y de la manera en que sea gestionada por los organismos involucrados, será muy beneficiosa para la ciudadanía, ya que todas las personas que deseen efectuar transacciones vehiculares, podrán contar con un documento que certifique de manera fehaciente, luego de una inspección física del mismo, que

el bien que se está negociando, efectivamente es el que se indica en los demás documentos, por haberse verificado que sus características principales no han sido variadas o modificadas (pudiendo tratarse de un vehículo robado) y que las autopartes que le corresponden, no han sido cambiadas por otras que también pudieran ser producto de un robo.

E. Es sostenible en el tiempo

Considerando que la unidad policial responsable de su emisión, en este caso la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos, desde su creación (26 de Agosto de 1997); es decir, desde hace más de treinta años, efectúa la labor de identificación vehicular, traducida en el correspondiente peritaje y plasmada en un documento que certifica la constatación física de todo vehículo, cuyo propietario solicitó la misma; se puede afirmar que esta labor podrá perdurar a través del tiempo, más aún si se tiene en cuenta el considerable incremento anual del parque automotor, especialmente en Lima Metropolitana.

F. Representa un cambio innovador

Teniendo en cuenta que innovación “implica un cambio o transformación, tanto en el resultado final del proceso o servicio, como en la organización que la desarrolla o incluso en la sociedad que la adopta” (Bermúdez, Juan, et

al, 2009); es posible afirmar que al lograr que se otorgue la correcta y verdadera utilidad al Peritaje de Identificación Vehicular, no sólo se va a alcanzar un cambio significativo en la parte que corresponde a la operatividad de las unidades policiales involucradas, es decir de la División de Prevención e Investigación de Robo de Vehículos, así como de la División de Investigación de Estafas, ya que se contaría con una base de datos incrementada con información de compra venta de vehículos; acción para la cual, se tomarían datos previamente verificados por los peritos, en forma física en el bien (vehículo) y plasmados en el Certificado de Identificación Vehicular; contando además, con más y mejores herramientas que permitirían llevar adelante una mejor lucha contra la delincuencia en el combate a los delitos contra el patrimonio (robo, hurto y receptación de vehículos, así como de estafa en la compra y venta de los mismos). Asimismo, en forma paralela y como valor público, adoptar ésta alternativa, contribuiría en beneficio de un grupo muy importante de propietarios de vehículos, que en el hipotético caso de que necesite adquirir un “vehículo de segunda mano”, no podrá ser objeto de engaño, que es, como sabemos, la principal excusa del timador; ello por cuanto, todo lo que se necesita saber del vehículo por comprar, se encontrará, objetivamente fundado, en el Certificado de Identificación

Vehicular, producto de la pericia realizada previamente por la DIROVE PNP.

5.4 Matriz de Innovación

Medio involucrado	Cambio innovador para lograr el medio	¿Quién es el responsable en el cambio?	¿Cuáles son las actividades necesarias para el logro del cambio
3. Mejor utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular efectuado por la DIROVE, el cual deviene en la posterior expedición del Certificado de Identificación Vehicular)	1. Generación y trámite de normatividad adecuada y necesaria para lograr que el Certificado de Identificación Vehicular producido y entregado por la DIROVE, como consecuencia del peritaje respectivo, sea considerado como requisito indispensable para cualquier trámite de transferencia de vehículos de segunda mano.	Comandante PNP. Jefe del Departamento de Apoyo Técnico de la DIROVE. Coronel PNP. Director de la DIROVE. Coronel PNP. Jefe de Investigación de Estafas General PNP. Director de la DIRINCRI. Director General de la PNP. Ministro del Interior.	1. Formular documentación sobre el particular. (Hoja de Recomendación u Hoja de Estudio y Opinión) 2. Trámite de documentación y gestión para la formulación de Resolución Ministerial 3. Gestión de documentación y de Resolución Ministerial, para generar la inclusión del Certificado de Identificación Vehicular generado y entregado por la DIROVE, como requisito indispensable en la inscripción vehicular.
	2. Capacitación y Especialización permanente del personal de Peritos, para la entrega de un producto mejorado, con el uso de nuevas técnicas y herramientas en la formulación de los peritajes de identificación vehicular	Mayor PNP. Jefe de la Sección de Peritajes. Comandante PNP. Jefe del Departamento de Apoyo Técnico de la DIROVE. Coronel PNP. Director de la DIROVE.	1. Charlas constantes al personal técnico responsable de los peritajes 2. Programación permanente de cursos de Capacitación y Especialización para el personal técnico de la Sección de Peritajes, para mantenerlos actualizados.
	3. Generación de un código que permita visualizar al solicitante, así como a los funcionarios de las notarías y del órgano registral, los datos contenidos en el certificado de identificación vehicular expedido por la DIROVE (automatización de datos)	Coronel PNP. Director de la DIROVE. General PNP. Director de la DIRINCRI, como responsable de la Unidad Ejecutora de la DIRINCRI PNP.	1. Gestión para alojamiento de la base de datos en servidores de la PNP. 2. Gestión para diseñar y desarrollar sistema informático de identificación vehicular. 3. Gestión para desarrollo de web service, a fin de conectar a la DIROVE con las Notarías y la SUNARP

CAPÍTULO III: VIABILIDAD DE LA INTERVENCIÓN INNOVADORA
PROPUESTA

6. Matriz de costeo e indicadores

Cambio innovador	¿Quién desarrollará el cambio?	Actividades	¿Cuál es el costo por actividad?	¿Cuál es el plazo por implementar?	¿Cuál es el indicador por actividad?	
Mejor utilidad del Peritaje de Identificación Vehicular efectuado por la DIPROVE, el cual deviene en la posterior expedición del Certificado de Identificación Vehicular)	MININTER	Formular Hoja de Recomendación.	Costo cero por ser parte de sus funciones	1 mes.	.	
	DIRGEN PNP	Trámite y gestión para formulación y aprobación de Resolución Ministerial en MINJUS (Modificar TUPA SUNARP)				
	Director de Investigación Criminal	Coronel Jefe de la DIPROVE				
		Coronel Jefe de la DIPROVE	Charlas de actualización	Costo cero por ser parte de sus funciones	1 mes	Cantidad de charlas dictadas
	Comandante Jefe de Departamento de Apoyo Técnico	Programación y ejecución de cursos de capacitación.	Cantidad de cursos de capacitación programados y ejecutados			
	Mayor Jefe de la Sección de Peritajes.	Programación y ejecución de cursos de especialización	Cantidad de cursos de especialización programados y ejecutados			
		Director de Investigación Criminal (como responsable de la Unidad Ejecutora)	Alojar base de datos en los servidores PNP.	S/. 24,000.00	1 semana	Porcentaje por tipo de vehículos
	Coronel Jefe de la DIPROVE	Diseñar y desarrollar sistema informático de identificación vehicular.	S/. 32,000.00	1mes	Porcentaje de avance	
		Desarrollar web service para conectar a la DIPROVE con notarías y SUNARP	S/. 6,000.00			

7. Viabilidad

7.1 Viabilidad organizacional

Enfrentar los delitos relacionados con la compra venta de vehículos, es una situación que permanentemente se discute en las instancias de gestión institucional y de operaciones policiales de la PNP., existiendo una disposición plena de parte del Comando Institucional, para llevar adelante las mejoras de innovación, por cuanto se trata de una iniciativa que sería implementada como herramienta para combatir al crimen organizado, complementando con ello la labor que se realiza para combatir los delitos contra el patrimonio (robo, hurto y estafa), cuando se trata de vehículos de segundo uso. Siendo además de rápida implementación y sostenibles en el tiempo. Ello permite afirmar que existe consenso respecto a que la forma más eficiente para enfrentar el problema es lograr una mejora en la gestión del Certificado de Identificación Vehicular, haciendo que su uso sea por un lado obligatorio para realizar la transacción de compraventa de vehículos usados y por otro, que se automatice el registro y procesamiento de la información, y que los datos - confiables - sean accesibles en línea, para todas las personas y entidades participantes en el proceso.

De igual manera, se puede afirmar que la DIPROVE como organización, posee gran capacidad para poder desarrollar la mejora, debido a que el proceso de identificación vehicular ya es una labor que se viene realizando en dicha organización y para ello cuenta con personal altamente calificado y especializado, con técnicas y

experiencia suficiente para poder desarrollar este tipo de actividades o labores.

7.2 Viabilidad económica

Antes de hacer precisiones respecto a la viabilidad económica, se debe enfatizar que, los resultados suelen ser muy negativos cuando se trata de evaluar la pérdida económica que sufre la persona que por la necesidad de adquirir o vender un vehículo de segunda mano, ha sido motivo de estafa; agravándose su pérdida cuando tiene que afrontar el proceso de investigación y judicial para determinar responsabilidades (así sea como víctima); situación que exige tomar en cuenta la propuesta de innovación planteada.

En ese sentido, se puede afirmar que la Policía Nacional del Perú, está en condiciones de poder costear económicamente los gastos que demande la implementación de la propuesta realizada, así como de los cambios que surgirán como producto de la innovación que se presenta, pues el costo que se produciría no afectaría mayormente el presupuesto fijado en razón de que este tipo de peritajes se vienen realizando en la DIPROVE PNP. pero que son exigidos como requisito en la Sunarp, únicamente cuando se requiere “Autorización” para regrabación del motor de un vehículo; situación que causa extrañeza, mucho más aún si se tiene en cuenta las pérdidas que sufre el estado cuando dedica horas/persona para enfrentar este tipo de estafas tanto en la parte preventiva como en la

de investigación (PNP – SUNARP – Ministerio Público – Poder Judicial, etc.).

Además, se debe precisar que, el incremento de los servicios que se pudiera producir como consecuencia de la implementación de la propuesta al considerarse el Certificado de Identificación Vehicular, como requisito indispensable, especialmente en la compraventa de vehículos de segunda mano; resultará sostenible en el tiempo, pudiendo mejorar de manera permanente ya que el pago de los servicios por la emisión del mencionado documento, será cubierto por los propios usuarios privados (Compradores y/o vendedores), tal y como se viene haciendo actualmente cuando se trata de otro tipo de trámites.

7.3 Viabilidad normativa

Tal vez representa la mayor dificultad respecto a la viabilidad por cuanto, efectuar el cambio para lograr que el Certificado de Identificación Vehicular formulado por la DIPROVE, sea considerado como requisito indispensable para la inscripción de las transferencias de vehículos de segundo uso, implica que la entidad registral (SUNARP) deba o tenga que variar su Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA); es decir, este paso se encuentra fuera del ámbito de intervención de la Policía Nacional del Perú; sin embargo, teniendo en cuenta la disposición y el consenso de autoridades políticas y de la Policía Nacional por combatir este tipo de delitos, como parte del crimen organizado y, teniendo en cuenta además que,

la modificación para la inclusión del requisito del uso del Certificado de Identificación Vehicular, debe ser realizada mediante la correspondiente resolución ministerial expedida por el Ministerio de Justicia; se tiene mucha confianza en que los responsables de la Policía Nacional del Perú y del Ministerio de Interior, sabrán ejecutar las acciones que corresponda, para lograr dicho cometido.



7.4 Cuadro resumen

TIPO Y SUB TIPO DE VIABILIDAD		VALORES PRESENTADOS	VALOR OBTENIDO POR LA PROPUESTA PRESENTADA
Viabilidad organizacional	Política	0 = En desacuerdo los principales autoridades de la organización 1 = A favor en un nivel regular las principales autoridades de la organización 2 = A favor en un nivel alto las principales autoridades de la organización	2
	Capacidad	0 = La organización no tiene la capacidad para desarrollar la propuesta 1 = La organización tiene una capacidad de nivel medio para desarrollar la propuesta 2 = La organización tiene una capacidad de nivel alto para desarrollar la propuesta	2
Viabilidad económica		0 = La organización no puede costear la innovación propuesta. 1 = La organización puede costear la innovación propuesta, aunque con dificultades 2 = La organización puede costear la innovación propuesta sin dificultades	2
Viabilidad normativa	Ámbito	0 = Fuera del ámbito de intervención de la organización 1 = Dentro del ámbito de intervención de la organización, pero con algunas restricciones 2 = Dentro del ámbito de intervención de la organización	0
	Dificultades normativas	0 = La propuesta implica un cambio normativo importante y de alto nivel 1 = La propuesta implica un cambio normativo de nivel medio 2 = La propuesta no implica un cambio normativo importante	1

7.5 Validación operativa

Bajo la premisa de que la ley contra el crimen organizado determina que la estafa, cuando se comete con ocasión de compra-venta de vehículos motorizados o bienes inmuebles, resulta ser

agravada y que, asimismo, de acuerdo a los datos recogidos respecto a los clanes desarticulados por compraventa ilegal de vehículos; comprobar que lo que se propone como mejora y que realmente es lo que el usuario necesita para la protección de sus bienes, en este caso de su vehículo, no presentaría mayor dificultad, por las siguientes razones:

A. Sobre el certificado de identificación vehicular

- Se trata de un documento que, como consecuencia de un peritaje técnico de identificación vehicular, se expide luego de haber efectuado físicamente la revisión del vehículo.
- En este se suscriben datos reales luego de haber efectuado la supervisión del vehículo.
- A diferencia de los datos existentes en los documentos presentados ante las notarías, en el mencionado certificado se exhiben datos reales y ciertos cotejados efectivamente tanto con los de otros documentos (DNI, Tarjeta de propiedad, SOAT, etc.), así como los que obran en la base de datos de la PNP.
- Es sustentado y formulado por personal capacitado y especializado en prevención de delitos contra el patrimonio (hurto, robo, receptación de vehículos, así como en estafa en compraventa de los mismos).

B. Sobre la automatización de datos y creación del código en línea

- Automatizar los datos, permitirá que las entidades involucradas en transferencia de un vehículo de segunda

mano, puedan disponer de toda la información sobre el particular, tan igual como podrían disponer de la misma, las diferentes unidades policiales comprometidas en la lucha contra la criminalidad organizada. Es decir, permitirá la interoperabilidad entre diferentes actores en beneficio de la ciudadanía.

- La creación del código en línea permitirá que se pueda aplicar de manera eficiente, de así tomarlo en cuenta, la simplificación administrativa; ahorrando tiempo y brindando seguridad a los bienes de los ciudadanos.

Por tanto, comprobar la efectividad que representaría el hecho de que el certificado de identificación vehicular es lo que realmente espera el usuario y que cumple con las expectativas creadas; podría llevarse a cabo de la siguiente manera:

1. Por medio de la implementación de un piloto en un sector de Lima Metropolitana, durante un período de dos (02) meses luego de culminada la fase de producción. Se procederá a validar con un registro de opiniones y observaciones de los ciudadanos intervinientes, así como de los funcionarios de las notarías de dicho sector y de la DIPROVE.
2. En un lapso de seis (06) meses, se habrá efectuado la implementación en Lima y las capitales de los departamentos del país.

3. En ocho (08) meses se habrá llevado a cabo la implementación en el ámbito nacional.



CAPÍTULO IV: CONCLUSIONES

- 8.1** Que, por la gravedad que representan los delitos de estafa cuando son cometidos en la compraventa de vehículos motorizados, éste tipo de delito es considerado en la legislación de nuestro país, como uno de aquellos en los que se aplica la ley contra el crimen organizado (Ley N° 30077); sustentándose su gravedad en los diferentes clanes que son investigados y la gran cantidad de dinero que las personas ponen en juego y pierden a veces, cuando llevan a cabo transacciones sin tomar las precauciones debidas.
- 8.2** Que, tanto las notarías como la Superintendencia Nacional de Registros Públicos, como entes responsables del trámite y registro en la compraventa de vehículos de segundo uso especialmente, no cuentan con los filtros necesarios para evitar que las personas sean timadas a través de este tipo de delitos; por cuanto dichos actos los realizan sin exigir documento alguno que respalde haberse efectuado la revisión física del vehículo y consecuentemente haber comprobado que el bien que se negocia, no ha sido modificado en sus características y efectivamente corresponde al que se describe en todos los documentos presentados.
- 8.3** Que, la coordinación insuficiente de la DIPROVE con las notarías y con la SUNARP, el deficiente desarrollo de un sistema informático y la falta de utilidad de los peritajes de identificación vehicular que devienen en la expedición del correspondiente certificado, resultan ser algunas de las causas que no han permitido contar aún con mecanismos que impidan que los delitos de estafa en la compraventa de vehículos de segunda mano, se

sigan produciendo; habiendo hasta la fecha la DIPROVE, logrado solamente que el órgano registral le facilitara una clave de consulta a su base de datos, para los operativos de prevención de robo de vehículos; situación que muy poco o nada ayuda en la prevención de estafas en este tipo de negocios.

8.4 Que, el certificado de identificación vehicular que deviene como resultado de un peritaje técnico, efectuado por personal de la DIPROVE y propuesto para ser considerado como requisito indispensable en la transacción de vehículos de segunda mano, es un documento que contiene datos reales obtenidos como consecuencia de la revisión física del vehículo y que contrastados con los de otros documentos (DNI, tarjeta de propiedad, SOAT, etc.), y con los existentes en la base de datos de la DIPROVE, permitirá que los registros llevados a cabo en la SUNARP, sean validados correctamente y permitan evitar los delitos de estafa en esta modalidad.

8.5 Que, la automatización de los datos contenidos en el certificado de identificación vehicular posibilitará que las diferentes organizaciones relacionadas con el proceso de transferencia de un vehículo de segunda mano, cuenten con información en línea sobre el particular para una mejor determinación, logrando la interoperabilidad deseada. De igual forma, permitirá que otras unidades policiales comprometidas en la lucha contra la criminalidad organizada, dispongan de mayor información, en beneficio de la ciudadanía.

- 8.6** Que, con la asignación del código de seguridad, para poder visualizar en línea los datos contenidos en el certificado de identificación vehicular, se coadyuvará para que se pueda poner en práctica de manera eficiente la ley de simplificación administrativa en beneficio de la población; ahorrando tiempo y brindando seguridad a los bienes de los ciudadanos.



BIBLIOGRAFÍA

BERMUDEZ, Juan. Santos, LOPEZ. Gisela, SEGURA

2009 “La dinámica de la gestión de la innovación”- en *DINAMO INNOVADOR- Dinámicas de la innovación en las instancias del sector público de nivel político del Sistema Nacional d.e Ciencia y Tecnología de Costa Rica- Costa Rica- Heredia C. R- pág. 38- consulta: 21 de noviembre de 2017.*
<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/icap/unpan.pdf>

CASTRO, Calderón, Myriam MORELIA

2012 *La prueba pericial sobre identificación de vehículos- Tesis de Licenciatura- Morelia, México– Universidad Michoacana de San nicolás de Hidalgo- consulta: 3 de mayo de 2017*
<http://bibliotecavirtual.dgb.umich.mx:8083/jspui/handle/123456789/6785>

CONGRESO DE LA REPUBLICA

1991a *Decreto Legislativo N° 635- Código Penal Peruano- Delito de Estafa agravada- Lima, 03 de agosto de 1991- consulta: 18 de mayo de 2017*
<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes.pdf>

1991b *Decreto Legislativo N° 635- Código Penal Peruano- Delitos Contra el Patrimonio- Lima, 03 de agosto de 1991- consulta: 18 de mayo de 2017*
<http://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes.pdf>

2001c *Ley N° 2744- Ley del Procedimiento Administrativo General- 21 de marzo del 2001.*

2002d *Ley N° 27658- Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado)- 17 de enero de 2002.*

2008e *Decreto Legislativo N° 1049- Art. 2, Ley del Notariado, 25 de junio de 2008, Lima.*

2013f *Ley N° 30077-Ley contra el crimen organizado- Delitos comprendidos- Lima, 26 de julio de 2013- Consulta: 23 de julio de 2017*
<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ley-contra-el-crimen-organizado-ley-n-30077-976948-1>

2016g *Decreto Legislativo N° 1246. Aprueba diversas medidas de simplificación administrativa. Lima, 9 de octubre del 2016. Consulta: 25 de abril de 2017.*
<http://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-legislativo-que-aprueba-diversas-medidas-de-simplifi-decreto-legislativo-n-1246-1451932-2/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA E INFORMATICA (INEI)

2016 *Anuario Estadístico de la Criminalidad y de Seguridad Ciudadana 2011-2015. Lima- consulta: 10 de octubre de 2017*
<http://www.regionlibertad.gob.pe/ineiestadisticas/libros/libro29/libro.pdf>

LEYTON, José

2014 *Los elementos típicos del delito de estafa en la doctrina y jurisprudencia contemporáneas- En Ministerio Público de Chile- Santiago- Editorial arts boni et aequi- págs. 123-161. Consulta: 23 de julio de 2017.*
<http://www.ubo.cl/icsyc/wp-content/uploads/2014/12/123-161.pdf>

LLANO, Carlos

2006 *La innovación en el Sector Público- IBM-CEPREDE- consulta: 21 de noviembre de 2017.*
http://www.osimga.gal/export/sites/osimga/gl/documentos/d/oceg/doc_ext/

MEDINA María

2011 *Estrategias administrativas para optimizar la recaudación del impuesto sobre vehículo- Tesis de Licenciatura- Mérida, Venezuela- Universidad de los Andes- consulta: 04 de Mayo de 2017*
<http://pcc.faces.ula.ve/.../TESISDEMARIAADRIANAMEDINA.pdf>

MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS

2004 Decreto Supremo N° 156-2004 EF- Texto Unico Ordenado de la Ley de Tributación Municipal- Lima. Consulta: 25 de abril de 2017
<https://www.mef.gob.pe/es/tabla-impuesto-vehicular/45-tributos/tabla-impuesto-vehicular/1758-decreto-supremo-no-156-2004-ef>

MINISTERIO DE JUSTICIA

2004 *Decreto Supremo N° 008-2004-JUS (TUPA SUNARP)- Lima, 01 de agosto de 2004. Consulta: 29 de abril de 2017*
<https://www.sunarp.gob.pe/tupa.asp>

PERALTA, Samuel

2011 *Estudio de la relación de la labor pericial y la cantidad de oficiales de servicios peritos en el laboratorio central de criminalística de la DIRCRI PNP, periodo 2005 - 2009. Tesis para optar el grado de Magister Lima, Escuela Superior de Policía, Perú.*

POLICIA NACIONAL DEL PERU

2015 *Directiva N° 13 – 10 – 2015 – DIRGEN - PNP/DIRETIC - PNP-B- Lima.*

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS (PCM)

2013 Decreto Supremo N° 004-2013-PCM, Aprueban la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, 08 de Enero del 2013. Consulta: 18 de mayo de 2017
<http://sgp.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2015/06/DS-004-2013-PCM-Aprueba-la-PNMGP.pdf>

SOLOMAN, Rolando

2008 *La seguridad ciudadana que debe de proponer la Policía Nacional Civil, a los propietarios de vehículos automotores de marcas y modelos recientes y su protección, para evitar, los delitos de hurto y robo,*

*específicamente en la ciudad de Guatemala. Guatemala, Guatemala-
Tesis para optar Licenciatura- Universidad San Carlos de Guatemala-
consulta: 04 de mayo de 2017*

http://www.biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_7543.pdf

