



Resolución Ministerial

933-2018 MTC/01.02

Lima, 23 de noviembre de 2018.

VISTO:

El Memorando N° 2318-2018-MTC/15 de la Dirección General de Transporte Terrestre, y el Informe N° 727-2018-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, señala que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto;

Que, el literal a) del artículo 16 de la Ley, establece que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo entre otras competencias la de dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito;

Que, mediante Decreto Legislativo N° 843, se restableció a partir del 1 de noviembre de 1996, la importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, de carga y pasajeros;

Que, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, establece que los vehículos usados deben cumplir con requisitos mínimos de calidad, como la antigüedad máxima permitida, el kilometraje máximo permitido, que cuenten con timón a la izquierda de fábrica, que no hayan sufrido siniestro y que cumplan con los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes;

Que, los requisitos mínimos de calidad que los vehículos usados deben cumplir para poder ser importados al país, tienen por propósito garantizar que los vehículos usados que se importan, sean en lo posible los más modernos y menos contaminantes, impidiendo así la obsolescencia anticipada del parque automotor, habida cuenta de su incidencia en los niveles de accidentalidad y de contaminación ambiental que afectan la vida y salud de la población;



Que, el último párrafo del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, establece que, mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas, y de Transportes y Comunicaciones, es posible modificar los requisitos mínimos de calidad antes referidos;

Que, la Dirección General de Transporte Terrestre, mediante el Memorando N° 2318 -2018-MTC/15, hace suyo, el Informe N° 727-2018-MTC/15.01 de la Dirección de Regulación y Normatividad, en el cual se señala que resulta necesario mejorar los parámetros o condiciones mínimas de calidad exigibles para los vehículos usados que se importan al país, en resguardo de la seguridad vial, medio ambiente y salud de las personas; para lo cual deben modificarse los literales a), b), c), y e) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843;

Que, el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, señala en su artículo 14 que las entidades públicas deben disponer la publicación de los proyectos de norma de carácter general que sean de su competencia, en el Diario Oficial "El Peruano", en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor a treinta (30) días, a la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo casos excepcionales, debiendo permitir que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas;

Que, el numeral 5.1 del punto V Disposiciones Generales de la Directiva N° 001-2011-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos de normas legales", aprobada por Resolución Ministerial N° 543-2011-MTC/01, establece que todo proyecto de norma legal de carácter general debe ser publicado en el Diario Oficial "El Peruano", en la página web del MTC o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia;

Que, en consecuencia, es necesario disponer la publicación del referido proyecto de norma en el Diario Oficial "El Peruano" y en la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-





Resolución Ministerial

933-2018 MTC/01.02

2007-MTC; el Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS; y, la Resolución Ministerial N° 543-2011-MTC/01 que aprobó la Directiva N° 001-2011-MTC/01 "Directiva que establece el procedimiento para realizar la publicación de proyectos de normas legales";

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Publicación del Proyecto

Disponer la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, así como su exposición de motivos, en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.mtc.gob.pe), el mismo día de la publicación de la presente Resolución Ministerial en el Diario Oficial "El Peruano", a efectos de recibir las sugerencias y comentarios de la ciudadanía en general, dentro del plazo de treinta (30) días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución.

Artículo 2.- Recepción y sistematización de comentarios

Encargar a la Dirección General de Transporte Terrestre la recepción, procesamiento y sistematización de los comentarios, observaciones y sugerencias que se presenten al proyecto normativo referido en el artículo 1 de la presente Resolución Ministerial, los que deben ser remitidos a la citada Dirección General, sito en Jirón Zorritos N° 1203 - Lima o a la dirección electrónica proyectonormasdgtt@mtc.gob.pe.

Regístrese, comuníquese y publíquese

EMER TRUJILLO MORI
Ministro de Transportes y Comunicaciones



PROYECTO

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO N° 843

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre pone a consideración del público interesado, el contenido del proyecto de Decreto Supremo que modifica el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843; a fin que remitan sus opiniones y sugerencias por escrito a la Dirección General de Transporte Terrestre, con atención a la Dra. Scelza Lamarca Sánchez, Directora de la Dirección de Regulación y Normatividad; sito en Jr. Zorritos N° 1203 Cercado de Lima, vía fax al 615-7798 o vía correo electrónico a proyectonormasdgtt@mtc.gob.pe, dentro del plazo de treinta (30) días calendario, de acuerdo al formato siguiente:

Artículo del Proyecto	Comentarios (*)
1°	
2°	
Comentarios generales:	

(*) Adjunte los documentos sustentatorios de sus comentarios de ser pertinentes.





Decreto Supremo

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 843

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, mediante Decreto Legislativo N° 843, se restableció a partir del 1 de noviembre de 1996, la importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, de carga y pasajeros;

Que, el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, establece que los vehículos usados deben cumplir con requisitos mínimos de calidad, como la antigüedad máxima permitida, el kilometraje máximo permitido, que cuenten con timón a la izquierda de fábrica, que no hayan sufrido siniestro y que cumplan con los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes;

Que, los requisitos mínimos de calidad que los vehículos usados deben cumplir para poder ser importados al país, tienen por propósito garantizar que los vehículos usados que se importan, sean en lo posible los más modernos y menos contaminantes, impidiendo así la obsolescencia anticipada del parque automotor, habida cuenta de su incidencia en los niveles de accidentalidad y de contaminación ambiental que afectan la vida y salud de la población;

Que, si bien dichos requisitos fueron establecidos a efectos de garantizar las condiciones mínimas de calidad que deben cumplir los vehículos usados para ser importados al país, con el transcurso del tiempo y el desarrollo de nuevas tecnologías en la industria automotriz, hoy resultan insuficientes para el cumplimiento del propósito perseguido, en razón a que no cumplen con la finalidad de optimizar la renovación del parque vehicular, persistiendo la necesidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los usuarios que, en los últimos años, se han visto seriamente comprometidas como consecuencia de la obsolescencia y las emisiones contaminantes procedentes del parque vehicular;

Que, el último párrafo del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, establece que, mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas, y de Transportes y Comunicaciones, es posible modificar los requisitos mínimos de calidad antes referidos;

Que, en consecuencia y en armonía con el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre establecido en el artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, que se orienta al resguardo de las condiciones de seguridad y salud de los usuarios, así como a la protección del



ambiente y de la comunidad en su conjunto, resulta necesario modificar el Decreto Legislativo N° 843 a fin de estandarizar en dos años la antigüedad máxima con la que los vehículos usados pueden ingresar al país, reducir el kilometraje máximo de recorrido en razón a la reducción de la antigüedad, disponer que la declaración de pérdida total es prueba suficiente para garantizar que el vehículo ha sufrido siniestro, así como, establecer la obligatoriedad de que cumplan con la norma de emisiones EURO, Tier o EPA exigible, por la normativa legal vigente de emisiones atmosféricas, para la importación de vehículos nuevos al país;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso 8) del Artículo 118 de la Constitución Política del Perú, el Decreto Legislativo N° 843 y la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto de la norma

Modifícanse los literales a), b), c) y e) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, en los siguientes términos:

"Artículo 1.- (...)

- a) Que tengan una antigüedad no mayor de dos (2) años. La antigüedad de los vehículos se cuenta a partir del año modelo. Queda prohibida la importación de vehículos usados con motor de encendido por compresión (diésel) de las categorías L, M y N, a excepción de las subcategorías M3 y N3.
- b) Que el kilometraje de recorrido de los vehículos motorizados no exceda de los límites que se detallan en el siguiente cuadro:

CATEGORÍA	Antigüedad máxima nueva (años)	Recorrido máximo (dos años)
L	2	20,000
M1	2	32,000
M2	2	36,000
M3	2	120,000
M3 (Compresión)	2	200,000
N1	2	36,000
N2	2	120,000
N3	2	240,000
N3 (Compresión)	2	400,000





Decreto Supremo

El cumplimiento de este requisito de calidad debe acreditarse ante la SUNAT, para lo cual debe consignarse el kilometraje real en los documentos de importación. Asimismo, las Entidades Verificadoras deben hacer constar que el vehículo mantiene este requisito al momento de su nacionalización en el respectivo Reporte de Inspección.

- c) Que no haya sufrido volcadura, choque frontal, lateral o trasero sustancial, incendio, aplastamiento, desmantelamiento, daño por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), daño considerado no reparable o no reconstruible, u otro tipo de daño material sustancial que cause su pérdida parcial o total, o que por cualquier causa ha sido declarado en el país de origen o procedencia como pérdida parcial o total.*
- e) Que cumplan con la norma de emisiones EURO, Tier o EPA exigible para la importación de vehículos nuevos al país por la norma legal vigente de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.
(...)"*

Artículo 2.- Consideraciones para los Vehículos usados que se encuentran en tránsito hacia el Perú

Lo dispuesto en el artículo precedente no es aplicable a los vehículos usados importados que, a partir de la entrada en vigencia de la presente norma, se encuentren en cualquiera de las siguientes situaciones:

- a. Hayan sido desembarcados en puerto peruano;
- b. Se encuentren en tránsito hacia el Perú, lo cual debe acreditarse con el correspondiente documento de transporte (conocimiento de embarque o carta de porte aérea o terrestre); y/o,
- c. Hayan sido adquiridos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente norma, lo cual debe acreditarse mediante documentos emitidos con anterioridad a dicha fecha, tales como carta de crédito irrevocable o cualquier otro documento de fecha cierta que acredite que los vehículos fueron adquiridos con anterioridad a la fecha indicada.

Los documentos de acreditación de las situaciones antes descritas, deben identificar a los vehículos usados a importarse, a través de los elementos de identificación previstos en la normatividad nacional.



Artículo 3.- Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.mtc.gov.pe), el mismo día de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano".

Artículo 4.- Refrendo

El presente Decreto Supremo será refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas, de Transportes y Comunicaciones, del Ambiente y de Energía y Minas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 1 DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 843

1. MARCO NORMATIVO GENERAL

- 1.1 Mediante la Ley N° 27181 promulgada el 7 de octubre de 1999, se dictó la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la LGTT, que establece los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

El artículo 3 de la LGTT, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

A su vez, el 30 de agosto de 1996 se publicó el Decreto Legislativo N° 843, el cual reestableció a partir del 1 de noviembre de 1996 la importación de vehículos automotores usados, de transporte de pasajeros o mercancías.

El artículo 1 del citado Decreto Legislativo establece que los vehículos usados deben cumplir con requisitos mínimos de calidad, como la antigüedad máxima permitida, el kilometraje máximo permitido, que cuenten con timón a la izquierda de fábrica, que no hayan sufrido siniestro y que cumplan con los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes.

Asimismo, en el último párrafo del artículo 1 del citado Decreto Legislativo se establece que, mediante Decreto Supremo refrendado por los Ministros de Economía y Finanzas, y de Transportes y Comunicaciones, es posible modificar los requisitos mínimos de calidad antes referidos.



Principio de legalidad

- 1.2 Como punto previo y transversal a todos los temas que se sustentan en la presente Exposición de Motivos, es oportuno señalar que el procedimiento administrativo se sustenta, entre otros, en el principio de legalidad, según el cual todas las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas, conforme a lo establecido en el Artículo IV de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General¹.

En este sentido, las entidades de la Administración Pública se encuentran sujetas al principio de legalidad, que exige a las entidades que actúen dentro de las competencias que les han sido atribuidas en las disposiciones normativas correspondientes.

¹ TUO DE LA LPAG

Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad. - Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

(...)

El Tribunal Constitucional ha señalado que éste constituye un límite de la capacidad jurídica de la administración pública, que requiere una habilitación expresa de una norma jurídica, como se señala en la siguiente jurisprudencia:

Sentencia recaída en el Expediente 2939-2004-AA/TC del 13.01.2005

*“Como es de uniforme entendimiento en la doctrina, **la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad** que implica que los entes públicos no puedan entrar en el tráfico jurídico ilimitadamente, salvo las prohibiciones o limitaciones que el ordenamiento puede contener (esto es, más o menos, lo propio de la capacidad privada); por el contrario, **sólo (sic) pueden enhebrar relaciones allí donde una norma les autoriza a ello.**”*

Ello es así, en la medida en que la Administración, en el ejercicio de sus funciones públicas y potestades, no puede invocar un supuesto principio de presunción general de aptitud o libertad (...)” (Énfasis añadido)

En la misma línea, el artículo 6 de la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, señala que toda dependencia, entidad u organismo de la Administración Pública debe tener claramente asignadas sus competencias de modo tal que pueda determinarse la calidad de su desempeño y el grado de cumplimiento de sus funciones, en base a una pluralidad de criterios de medición.

De lo expuesto, se observa una clara competencia y potestad del MTC y el MEF para aprobar una modificación del Decreto Legislativo N° 843 a través de un Decreto Supremo.



FUNDAMENTOS QUE SUSTENTAN LA EMISIÓN DEL DECRETO SUPREMO

CONSIDERACIONES NORMATIVAS SOBRE LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS

El artículo 4 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales², señala lo siguiente:

“Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen que, en ejercicio de los derechos garantizados conforme al presente Pacto por el Estado, éste podrá someter tales derechos únicamente a limitaciones determinadas por ley, sólo en la medida compatible con la naturaleza de esos derechos y con el exclusivo objeto de promover el bienestar general en una sociedad democrática.”

Nuestro ordenamiento jurídico, a través de la Constitución Política del Perú, reconoce derechos fundamentales de la persona, entre ellos, el derecho a la vida, a la salud, a gozar de un ambiente equilibrado, entre otros. Asimismo, la Carta Magna le asigna al Estado un rol tuitivo, que consiste en velar por la seguridad de la población.

Así, la Constitución en su artículo 1 establece la supremacía de la defensa de la persona humana como el fin supremo de la sociedad y estado: *“La defensa de la*

² Tratado multilateral general que reconoce Derechos económicos, sociales y culturales y establece mecanismos para su protección y garantía. Fue adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas mediante la Resolución 2200A (XXI), de 16 de diciembre de 1966 y entró en vigor el 3 de enero de 1976.

persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado”.

El artículo 59 de la misma, señala que, *“El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria”,* agregando como limitación o restricción que *“el ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública.”*

El Artículo 65 de la Carta Magna establece que, *“El Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado. Asimismo, vela, en particular, por la salud y la seguridad de la población”,* lo cual concuerda con la supremacía de la defensa de la persona humana consagrada en el artículo 1 de la Constitución Política del Perú.

Mediante el artículo 3 del Decreto Ley N° 25789, de fecha 21 de octubre de 1992 (derogado por el artículo 4 de la Ley N° 28514 y declarado que no forma parte del ordenamiento jurídico vigente, según artículo 1 de la Ley N° 29477), se dispuso la derogación de *“...todas las disposiciones que prohíban o restrinjan la importación de bienes usados, con excepción de lo establecido en el artículo precedente”,* es decir, vestido y calzado usado, de manera tal que a partir de dicha fecha se abrió la importación de vehículos usados de manera indiscriminada.



Posteriormente, se emite el Decreto de Urgencia N° 005-96, de fecha 23 de enero de 1996 (luego derogado por el Decreto Legislativo N° 843), a través del cual se suspendió la importación de toda clase de vehículos usados de transporte terrestre, situación que se mantuvo hasta agosto de ese mismo año.

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

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

- a) *Que tengan una antigüedad no mayor de cinco (5) años, con excepción de los vehículos automotores para el transporte de carga, con motores diésel, cuya antigüedad deberá ser no mayor de ocho (8) años. La antigüedad de los vehículos se contará a partir del año siguiente al de su fabricación.*
- b) *Que no haya sufrido volcaduras.*
- c) *Que no haya sufrido siniestro. Para estos efectos, se considera siniestrado a un vehículo cuando ha sufrido choques frontales, laterales, o traseros sustanciales.*
- d) *Que tengan originalmente proyectado e instalado de fábrica el timón a la izquierda. No se permitirá, en consecuencia, el ingreso de vehículos de timón original a la derecha que hubieren sido transformados a la izquierda.*

e) *Que la emisión de monóxido de carbono de los vehículos automotores no supere el límite de 9% en volumen.*

Mediante Decreto Supremo N° 016-96-MTC, de fecha 30 de octubre de 1996 (modificado por el Decreto Supremo N° 007-2001-MTC y después derogado por el artículo 6 de la Ley N° 29303), se reglamentó el Decreto Legislativo N° 843 y se dictaron las normas complementarias para la importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, de carga o pasajeros.

Cabe agregar que, que el literal e) del citado Decreto Legislativo N° 843 fue modificado por el Decreto Supremo N° 045-2000-MTC y por el Decreto Supremo N° 007-2001-MTC, que respecto a emisiones contaminantes, estableció la opacidad máxima en 72.5% o valor k de 3 (km-1) para los vehículos con motor a Diésel, así como, el contenido máximo de Hidrocarburos HC en 500 ppm del volumen y el contenido máximo de CO (monóxido de carbono) en 4.0% del volumen para los vehículos con motor a gasolina. Luego y mediante el decreto Supremo N° 017-2005-MTC, el texto quedó como hasta la fecha *“Que las emisiones contaminantes de los vehículos automotores no superen los límites máximos permisibles establecidos por la normatividad vigente”*.

El 31 de diciembre de 2001, mediante el Decreto de Urgencia N° 140-2001, se suspende nuevamente la importación de vehículos automotores usados pero sólo de los que tengan un peso bruto mayor a tres mil (3,000) kilogramos, así como de los motores, partes, piezas y repuestos usados para uso automotor³; precisamente porque fue objeto ordenar el parque automotor de los vehículos utilizados en el transporte de carga o pasajeros.

Dicho Decreto de Urgencia se sustentó en lo siguiente: i) El incremento irracional del parque automotor y su falta de renovación, en especial, en lo que respecta al servicio de transporte de pasajeros y carga, ocasionando un alto grado de informalidad, deterioro de la seguridad vial y calidad en la prestación del servicio, así como la saturación del mercado de transporte que podría poner en riesgo la competencia en dicho mercado; y, ii) La existencia de precios predatorios en el mercado de transporte terrestre de pasajeros y carga, que inciden directamente en las condiciones de seguridad y salud de los usuarios del servicio.

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

Mediante el artículo 1 del Decreto Supremo N° 017-2005-MTC, de fecha 15 Julio 2005, se reduce a dos (02) años la antigüedad máxima permitida para la importación de vehículos automotores con motor diésel para transporte de pasajeros de las categorías M2 y M3 y para transporte de carga de las Categorías N1, N2 y N3. Asimismo, se establece que las emisiones contaminantes de los vehículos automotores no deben

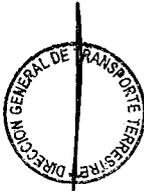
³ Artículo declarado inconstitucional por Sentencia del Tribunal Constitucional Expediente N° 17-2004-AI-TC, publicada el 13 Julio 2005

superar los límites máximos permisibles establecidos por la normatividad vigente en la materia.

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

Como se observa, el Decreto Legislativo N° 843 ha sido objeto de varias modificaciones, entre las cuales podemos citar, el Decreto Supremo N° 007-2001-MTC, Decreto Supremo N° 042-2006-MTC, Ley N° 29303, Decreto Supremo N° 100-96-EF, Decreto Supremo N° 045-2000-MTC, Decreto Supremo N° 017-2005-MTC, Decreto de Urgencia N° 050-2008, Decreto Supremo N° 052-2008-MTC, quedando los requisitos de calidad finalmente redactados de la siguiente manera:

- a) Que tengan una antigüedad no mayor de cinco (5) años, con excepción de los vehículos automotores con motor de encendido por compresión (diesel y otros) cuya antigüedad deberá ser no mayor de dos (2) años. La antigüedad de los vehículos se contará a partir del año de su fabricación. A partir del 01 de enero del 2009, queda prohibida la importación de vehículos usados con motor de encendido por compresión (diesel y otros) de las categorías L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, N1 y N2.
- b) Que el kilometraje de recorrido de los vehículos motorizados no exceda de los límites que se detallan en el siguiente cuadro:



CATEGORÍA	VEHÍCULOS DE ENCENDIDO POR CHISPA (Kilómetros)	VEHÍCULOS DE ENCENDIDO POR COMPRESIÓN (Kilómetros)
L	50,000	50,000
M1	80,000	80,000
M2	90,000	60,000
M3	300,000	200,000
N1	90,000	60,000
N2	300,000	200,000
N3	600,000	400,000

El cumplimiento de este requisito de calidad deberá acreditarse ante SUNAT, para lo cual deberá consignarse el kilometraje real en los documentos de importación. Asimismo, las Entidades Verificadoras deberán hacer constar que el vehículo mantiene este requisito al momento de su nacionalización en el respectivo Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación de Vehículos Usados, según corresponda.

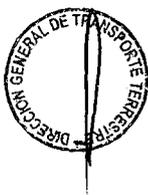
- c) Que no haya sufrido siniestro. Para estos efectos, se considera siniestrado un vehículo cuando ha sufrido volcaduras o choques frontales, laterales o traseros sustanciales.
- d) Que tengan originalmente proyectado e instalado de fábrica el timón a la izquierda. No se permitirá, en consecuencia, el ingreso de vehículos de timón original a la derecha que hubieren sido transformados a la izquierda.

- e) Que las emisiones contaminantes de los vehículos automotores no superen los límites máximos permisibles establecidos por la normatividad vigente.

En virtud al Decreto Legislativo N° 843 se dispuso además que, los requisitos de ausencia de siniestros y emisión de gases por debajo de los límites máximos permisibles, no se aplicaran a los vehículos automotores desembarcados en los Puertos de Ilo, Matarani o Paita que ingresaban a los CETICOS. Igualmente, se estableció que sólo por los referidos puertos se podía desembarcar vehículos con timón original a la derecha para su posterior conversión al sistema de dirección peruano, es decir, timón a la izquierda, en los centros de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados.

En cuanto a los CETICOS, mediante Decreto Legislativo N° 864, de fecha 27 de octubre de 1996, se crea, sobre la base del área e infraestructura de la Zona Franca Industrial de Paita, el Centro de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios - CETICOS Paita; asimismo, la Tercera Disposición Transitoria de dicho Decreto, amplía a dicho CETICOS las disposiciones establecidas por el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 843 para los vehículos automotores que sean desembarcados por el puerto de Paita y que cumplan las características del citado dispositivo.

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



El artículo 3 del TUO de las normas con rango de ley emitidas en relación a los CETICOS, aprobado por Decreto Supremo N° 112-97-EF publicado el 3 de setiembre de 1997, y la primera Disposición Modificatoria de la Ley N° 28569, del 25 de mayo de 2005, que regula el traslado de mercancías con destino a la Zofratacna, los Ceticos y terceros países, dispusieron que *“Las empresas que se constituyan o establezcan en los CETICOS de Ilo, Matarani y Tacna y en el de Paita, hasta el 31 de diciembre del año 2012 (en su primera versión era hasta el 31 de diciembre del 2004) y cuyas operaciones anuales correspondan en no menos del 92% a la exportación de bienes que producen (mediante la Tercera Disposición Complementaria, Derogatoria y Final de la Ley N° 28569 también se dejó sin efecto este porcentaje), estarán exoneradas hasta el 31 de diciembre del año 2012 del Impuesto a la Renta, Impuesto General a las Ventas, Impuesto de Promoción Municipal, Impuesto de Promoción Municipal Adicional, Impuesto Selectivo al Consumo, Contribución al FONAVI, así como de todo impuesto, tasa, aportación o contribución, tanto del gobierno central como municipal, incluso de aquellos que requieran de norma exoneratoria expresa”*.

Cabe indicar que, el Decreto de Urgencia 079-2000, del 19 de setiembre de 2000, suspendió el ingreso a CETICOS de los vehículos automotores de transporte de pasajeros con más de nueve (9) asientos y de transporte de carga con peso bruto vehicular mayor a tres mil (3,000) kilogramos. La dación de esta norma respondió a las razones siguientes: i) La escasa demanda de los vehículos usados de transporte de pasajeros a que se refieren las normas no permite la importación de repuestos nuevos necesarios para la adecuación del volante del sistema de dirección; y, ii) El

reacondicionamiento de dichos vehículos se realiza con adaptaciones en sus componentes y, por tal razón, su circulación en la vía pública constituye un riesgo permanente para la vida y salud de las personas.

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

Mediante Resolución Directoral N° 12489-2007-MTC/15, de fecha 9 de agosto de 2007 y elevada de rango normativo mediante Decreto Supremo N° 022-2009-MTC, se aprueba la Directiva N° 003-2007-MTC/15, con el objeto de establecer el régimen de autorización y funcionamiento de las entidades verificadoras y garantizar que los vehículos usados que sean importados por el Régimen Regular y por el Régimen de CETICOS y/o ZOFRATACNA, cumplan con los requisitos mínimos de calidad que establecen las normas peruanas, orientadas a la protección y seguridad de las personas, los usuarios de transporte y del tránsito terrestre, así como la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.

Posteriormente y a través de la Ley N° 28629, de fecha 2 de diciembre del 2005, se modifica la Tercera Disposición Transitoria y Complementaria de la Ley N° 27688, antes señalada, a efectos de prorrogar el plazo para que los talleres establecidos en ZOFRATACNA puedan seguir desarrollando la actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados hasta el 18 de diciembre del 2008. Dicha disposición fue modificada, por último, por la Ley N° 29303 de fecha 18 de diciembre del 2008, estableciendo el 31 de diciembre de 2010, como plazo límite para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en la ZOFRATACNA y el 31 de diciembre de 2012 como plazo límite para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS de Matarani, Ilo y Paita.

Se debe tener presente que, a la fecha, no es posible realizar las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS (ahora llamados Zonas Especiales de Desarrollo - ZED), conforme a lo establecido en el artículo 5 de la Ley N° 29303⁴.

Por otro lado, con Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, se aprobó el Reglamento Nacional de Vehículos, en adelante el RNV, el mismo que tiene por objeto establecer los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, en adelante SNTT.

El RNV fue promulgado el 7 de octubre de 2003 y si bien ha sido varias veces modificado, el desarrollo de los estándares de calidad y diseño vehicular en atención a la mejora de tecnologías en la industria automotriz, han generado que esta norma, en algunas de las materias que trata, se encuentre desfasado en relación, inclusive, a

⁴ Artículo 5.- Plazo de culminación de las actividades de los CETICOS
Establécese el 31 de diciembre de 2012 como plazo límite para la culminación de las actividades de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS de Matarani, Ilo y Paita, a que se refiere el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 843.

la legislación internacional, por lo que resulta imperativo iniciar un trabajo de revisión y actualización normativa, la mismo que se inicia con la presente propuesta de modificación.

Con Decreto Supremo N° 050-2010-MTC, de fecha 19 de octubre del 2010, se modificó el RNV precisándose los instrumentos idóneos para acreditar el requisito de kilometraje máximo permitido, así como, los casos en los que la Entidad Verificadora no deberá expedir el Reporte de Inspección o Primer Reporte de Verificación con respecto a vehículos usados que hayan sufrido siniestro, con el objeto de evitar la obsolescencia de los vehículos usados que ingresan al país, la adulteración o fraude de la documentación requerida para acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos de calidad para la importación de vehículos usados, el incremento de los índices de accidentalidad y la contaminación ambiental, producto de la obsolescencia del parque automotor nacional.

Mediante Decreto Supremo N° 053-2010-MTC, de fecha 11 de noviembre del 2010, se modificó el RNV, estableciéndose un nuevo marco legal para la importación de motores, partes, piezas y repuestos usados destinados a los vehículos de transporte terrestre, con el objeto de evitar la obsolescencia del parque automotor nacional, mediante la implementación de procedimientos destinados a garantizar que la importación de autopartes usadas, se realice en óptimas condiciones de calidad y como mercancía remanufacturada.

En suma, se precisó que los intervinientes en la cadena de comercialización de los vehículos importados usados y las empresas que realizan su reparación y reacondicionamiento, serán solidariamente responsables frente al consumidor final, por la idoneidad y calidad de la reparación y/o reacondicionamiento del vehículo usado y el efectivo cumplimiento de la garantía ofrecida por los talleres que realizan tal actividad, conforme lo establecido por El Código de Protección y Defensa del Consumidor, aprobado por Ley N° 29571.



Del mismo modo, se establecieron criterios técnicos para diferenciar claramente los vehículos nuevos de los usados, ampliándose las causales de caducidad de las autorizaciones y acreditaciones otorgadas a las Entidades Verificadoras, Entidades Certificadoras, Talleres de Conversión e Ingenieros acreditados para suscribir la ficha técnica de importación de vehículos usados.

RESPECTO AL COMPROMISO DE MITIGAR LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO

La Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC), a través del Acuerdo de París, en adelante el Acuerdo, busca fortalecer la respuesta global ante el Cambio Climático de las Partes que la conforman.

El Perú ha participado en la XXI Conferencia Internacional sobre Cambio Climático 2015 y la 11va Conferencia de las Partes en París, organizada por la CMNUCC, en la cual se suscribió un acuerdo para limitar el calentamiento global debajo de los 2 grados centígrados.

El Perú ratificó el Acuerdo el 22 de julio de 2016, expresando así su interés y voluntad de avanzar hacia el logro de la meta global. Con la entrada en vigor del Acuerdo, los países se comprometen a diseñar e implementar sus Contribuciones Nacionalmente

Determinadas (NDC) para enfrentar los impactos del cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Las NDC son un compromiso de la comunidad internacional para enfrentar los impactos del cambio climático y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, limitando el incremento de temperatura media del planeta por debajo de 2 °C. El cumplimiento de las NDC es un ejemplo de la importancia que tiene para los países contar con una visión de desarrollo a largo plazo considerando acciones que beneficien a las presentes y futuras generaciones.

En el Perú las NDC constituyen un mandato claro que es compatible con las recomendaciones que se necesitan acoger para lograr el ingreso a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), ya que nuestro país apuesta por lograr su crecimiento económico sin degradar el ambiente.

Es así que, el Perú presentó formalmente ante la CMNUCC su propuesta nacional de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) a través de la Contribución Prevista y Determinada a Nivel Nacional (INDC por sus siglas en inglés), la cual contempla una reducción del 30% de sus emisiones de GEI, respecto a las emisiones de GEI proyectadas para el año 2030 (20% de sus emisiones de GEI hacia el año 2030, respecto de un escenario *business as usual* -BAU, con una ambición de 10% condicionado al apoyo internacional y a la existencia de las condiciones habilitantes).



No obstante lo señalado, tenemos que, el crecimiento de las emisiones de GEI a través del transporte terrestre en países en desarrollo es un desafío creciente para mitigar el cambio climático. En el Perú, el sector transporte es una importante fuente de emisiones de GEI, representa el 40% de las emisiones del sector energía y un 10.4% de las emisiones nacionales del año 2012, con la particularidad que éstas se concentran en áreas urbanas reducidas, por lo que su índice de nocividad es mayor que las emisiones generadas por el sector forestal, minero o de hidrocarburos ubicadas fuera de las áreas urbanas.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), durante el primer semestre del año 2014, en coordinación con los Ministerios del Ambiente (MINAM), de Energía y Minas (MINEM), de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS), de Economía y Finanzas (MEF), la Municipalidad Metropolitana de Lima (GTU), el Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (Protransporte), la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE) y la ONG TRANSITEMOS, con el apoyo de la GIZ (Agencia de Cooperación Alemana para el Desarrollo) y la KfW (Banco Alemán de Desarrollo) diseñaron el NAMA de Transporte Urbano Sostenible – TRANSPerú, cuyos objetivos son desarrollar sistemas sostenibles de transporte urbano y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI).

A tal efecto, el MTC, en representación del Gobierno del Perú, apoyado por el Comité coordinador del NAMA y la GIZ, presentó en julio de 2014 una propuesta de proyecto denominado “NAMA Support Project” (NSP) al fondo NAMA Facility, que fue acompañado de un requerimiento para financiar la implementación de las actividades de la primera fase de ejecución del NAMA. La solicitud fue por un total de nueve millones de euros (cinco millones para cooperación técnica y cuatro millones para cooperación financiera).

En el mes de noviembre del 2014, la NAMA Facility informó oficialmente al Gobierno

Peruano que, de un total de 49 propuestas, la propuesta presentada por el Perú había sido pre-aprobada.

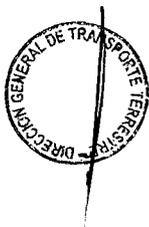
El 16 de junio del 2015 se remitió al Directorio de la NAMA Facility una versión detallada de la propuesta y el 16 de diciembre del 2015 la NAMA Facility informó oficialmente al Gobierno Peruano que la NAMA de Transporte Urbano Sostenible - TRANSPerú presentada aprobó exitosamente la fase de evaluación.

El 29 de enero del 2016 se registra la NAMA de Transporte Urbano Sostenible del Perú – TRANSPerú ante la UNFCCC bajo la categoría Support for implementation.

Como señalamos anteriormente, la NAMA TRANSPerú tiene por objeto mejorar el transporte y la movilidad urbana y con ello reducir las emisiones de GEI y, al mismo tiempo, crear beneficios de desarrollo sostenible que conduzcan a una mejora de la situación económica, social y ambiental de la sociedad local.

La NAMA TRANSPerú se ejecutará a través de seis paquetes de medidas y políticas que permitirán la implementación de un sistema de transporte público integrado en Lima Metropolitana, Callao y ciudades intermedias, en torno a los siguientes componentes:

- a) Sistema público de transporte público integrado en Lima Metropolitana y Callao.
- b) Desarrollo de transporte no motorizado.
- c) Desarrollo institucional para mejorar la gestión del transporte urbano.
- d) Modernización del parque automotor del servicio de transporte público (chatarreo).
- e) Control y mitigación de emisiones de GEI y gases contaminantes del parque automotor (homologación).
- f) Transporte Urbano Sostenible en apoyo a Gobiernos Locales.



Se debe considerar que, la calidad del aire está afectada por la contaminación ambiental, en particular producida por los gases de escape de los vehículos automotores, y que a su vez la calidad de la combustión depende en parte de la calidad de los combustibles con que son abastecidos.

Asimismo, los vehículos usados que son importados al país, pese a los mecanismos de control establecidos en el Reglamento Nacional de Vehículos, han contribuido al aumento de la contaminación vehicular, en especial en Lima, siendo declarada en el presente año, por el Foro Económico Mundial (WEF), como la segunda ciudad más contaminada de Latinoamérica.

En razón a los compromisos y reducción de la contaminación, se emitió el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM de fecha 30 Noviembre de 2017, en el cual se establecen los Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.

Cabe agregar que, mediante Ley N° 28694, Ley que regula el contenido de Azufre en el Combustible Diésel, de fecha 20 Marzo de 2006, se introduce el índice de nocividad como criterio para determinar la tasa del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que grava los combustibles, con el objeto de gravar más, en términos relativos, a aquellos más contaminantes.

Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 003-2018-MINAM de fecha 09 de mayo de 2018, se aprueban los Índices de Nocividad de Combustibles (INC) para el período 2018- 2019.

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

En suma a esos esfuerzos, se creó mediante Decreto Supremo N° 013-2016-MINAM, el Grupo de Trabajo Multisectorial encargado de proponer medidas para mejorar la Calidad del Aire a nivel nacional vinculadas a las emisiones vehiculares, dependiente del Ministerio del Ambiente, conformado por el Viceministerio de Energía, Viceministerio de Economía y Viceministerio de Transportes, el cual tiene por objeto coordinar y formular propuestas para mejorar la calidad de los combustibles y reducir los niveles de las emisiones vehiculares, así como fomentar las acciones necesarias para su implementación.

En atención a lo antes expuesto, y como parte de los compromisos asumidos para reducir las emisiones GEI en salvaguarda del medio ambiente y salud de las personas, el Grupo de Trabajo Multisectorial citado en el párrafo precedente, en su sesión de fecha 14 de setiembre de 2018 y respecto a la problemática de la importación de vehículos usados, acordó trabajar la modificación de la normativa referida a la importación de éstos vehículos contenida en el Decreto Legislativo 843, tal como consta en el Acta N° 004-GTMCAEVH/2018, todo ello con la finalidad de mitigar la contaminación ambiental emanada de los vehículos usados importados.



ALCANCES SOBRE LA APLICACIÓN DEL DECRETO LEGISLATIVO 843

Al respecto, el numeral 1.1 del artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), señala que, de acuerdo al Principio de Legalidad, las autoridades deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, así como dentro de las facultades que le están atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

Asimismo, la Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 13 de enero de 2005, bajo el Expediente N° 2939-2004-AA/TC, señaló que: *“la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad”* siendo que *“solo pueden enhebrar relaciones allí donde una norma les autoriza a ello”*.

El 30 de agosto de 1996, como se ha señalado, se publicó el Decreto Legislativo N° 843, el cual reestableció a partir del 1 de noviembre de 1996, la importación de vehículos automotores usados, de transporte de pasajeros o mercancías.⁵ Para ello y

⁵El Reglamento Nacional de Administración De Transporte, aprobado por Decreto Supremo 017-2009-MTC señala en su artículo 3° de definiciones:

Servicio de Transporte Regular de Personas: Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. Se presta bajo las modalidades de Servicio Estándar y Servicio Diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Vehículos y el presente Reglamento.

de conformidad con el artículo 1, dichos vehículos deben cumplir con los requisitos mínimos de calidad, los cuales son: la antigüedad máxima permitida, el kilometraje máximo permitido, que cuente con timón a la izquierda de fábrica, que no haya sufrido siniestro y que cumpla con los límites máximos permisibles.

Dicha disposición legal, al ser una norma con rango de ley, establece la exigencia de requisitos mínimos de calidad, que rigen en todo el territorio de la República para la importación de vehículos automotores usados y que además constituyen condiciones técnicas de calidad, no simples requisitos documentarios.

En este sentido, la Resolución 0124-2015/SDC-INDECOPI emitida por el Tribunal de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual de la Sala Especializada en Defensa de la Competencia⁶, señala que en reiterados pronunciamientos⁷, la Sala ha indicado que los requisitos consisten en la exigencia de presentar cierta documentación o suministrar información para dar inicio a un procedimiento determinado; mientras que, las condiciones son aquellas exigencias, requeridas una vez admitida a trámite la solicitud, que consisten en el cumplimiento de determinados factores y/o realización de actuaciones por parte de los administrados, a fin de otorgar el acto administrativo solicitado.

Siendo esto así, los requerimientos mínimos de calidad establecidos en el Decreto Legislativo N° 843, son exigencias orientadas a establecer estándares de calidad o condiciones que debe tener un vehículo automotor usado para ser importado al Perú.

En adición a lo antes señalado, el fundamento 4 de la Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 3 de mayo del 2012, señala que los requisitos para la importación de vehículos automotores usados, establecido en el Decreto Legislativo N° 843, *“constituyen un límite legítimo, razonable y proporcional al ejercicio de los derechos constitucionales al trabajo y a las libertades de empresa, de contratación y de iniciativa privada, porque persiguen la protección de un fin constitucional, como lo es la protección de los derechos a un medio ambiente equilibrado y adecuado para la salud de las personas”*⁸.



A mayor sustento, la Sentencia del Tribunal Constitucional de fecha 12 de agosto del 2010, bajo el Expediente N° 00001-2010-CC/TC señala las consecuencias del desacato del precedente constitucional vinculante de la STC 05961-2009-PA/TC, referida a la importación de vehículos automotores usados, indicando lo siguiente:

- *“Fundamento numeral 20: Para determinar tales consecuencias jurídicas, es importante tener presente que en el considerando 8 de la RTC 05961-2009-PA/TC, este Tribunal subrayó que las reglas establecidas como precedente vinculante [sobre la importación de vehículos automotores y partes usadas] deben ser acatadas y respetadas no sólo por los jueces, sino también por todos los poderes públicos, es decir, que estos se encontraban impedidos de actuar en contra de las reglas establecidas como precedente vinculante.*

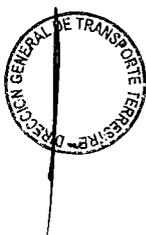
Servicio de Transporte de Mercancías en General: Modalidad del servicio de transporte público de mercancías o carga en general, bajo cualquier modalidad.

⁶ Expediente 001-2014/CEB-INDECOPI-LAL

⁷ Ver Resoluciones 0634-2014/SDC-INDECOPI, 0442-2014/SDC-INDECOPI, 0430-2014/SDC-INDECOPI, 0421-2014/SDC-INDECOPI.

⁸ EXP. N.° 03088-2011-PA/TC

- *Fundamento numeral 21: El precedente constitucional, por su fuerza vinculante, tiene efectos similares a una ley, esto es, que las reglas establecidas en él son de obligatorio e ineludible cumplimiento por todas las personas y entidades de la Administración Pública, sin importar si han sido parte o terceros en el proceso en que se emitió.*
- *Fundamento numeral 22: Por consiguiente, a partir del 18 de junio de 2010 ningún juez podía emitir alguna resolución judicial que resolviera inaplicar el Decreto Legislativo N° 843. Ello porque en las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC se determinó que, por la forma y por el fondo, el contenido normativo de los decretos mencionados era conforme con la Constitución, por lo que debía ser acatado, respetado y cumplido por todas las personas y entidades de la Administración Pública.*
- *Fundamento numeral 23: El tercer punto resolutivo de la STC 05961-2009-PA/TC este Tribunal estableció como precedente vinculante que todos los jueces del Poder Judicial que conozcan de cualquier clase de proceso en el que se cuestione la constitucionalidad del Decreto Legislativo N.º 843, por imperio del tercer párrafo del artículo VI del Título Preliminar del Código Procesal Constitucional y de la Primera Disposición General de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional, tienen el deber de confirmar la constitucionalidad de su contenido normativo.*
- *Fundamento numeral 25: Toda resolución judicial, sea una medida cautelar o una sentencia de primer o segundo grado, que inaplique el contenido normativo del Decreto Legislativo N° 843, o que contravenga, inobserve o se aparte de las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC, es nula de pleno derecho por ser inconstitucional.*
- *Fundamento numeral 27: Si se comprueba que las resoluciones judiciales emitidas son contrarias a las reglas establecidas como precedente vinculante en la STC 05961-2009-PA/TC, el TC considera que los jueces que las emitieron deben ser procesados y sancionados por el Consejo Nacional de la Magistratura y la Oficina de Control de la Magistratura, así como denunciados por el Ministerio Público, a fin de que sean procesados penalmente, pues ningún juez puede fallar en contra del texto expreso y claro de las reglas establecidas como precedente vinculante.*
- *Fundamento numeral 28: Todas las medidas cautelares que disponen la inaplicación del Decreto Legislativo N° 843, o de los Decretos Supremos N° 045-2000-MTC, 053-2000-MTC, 017-2005-MTC y 042-2006-MTC o de los Decretos de Urgencia N°s. 079-2000, 086-2000, 050-2008 y 052-2008, y que permiten la libre importación de partes y vehículos automotores usados, han sido dictadas en contravención del límite de irreversibilidad de las mismas previsto en el artículo 15 del CPCo.”*



El Tribunal Constitucional, en los últimos años; ha ratificado las normas emitidas por el Ejecutivo respecto de la importación de vehículos usados, estableciendo mediante el precedente vinculante de la STC 05961-2009-PA/TC, que el único que puede establecer requisitos técnicos vehiculares es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, validando como normas compatibles con el cuadro de valores constitucionales y, por tanto, legítimas, razonables y proporcionales, entre otros, al

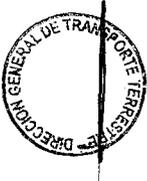
Decreto Supremo N° 042-2006-MTC y los Decretos de Urgencia N° 050-2008 y 052-2008.

Sobre la base de lo expuesto, se puede colegir que el Decreto Legislativo N° 843 establece condiciones de calidad para la importación de vehículos usados, orientados al resguardo y protección del medio ambiente y la salud de las personas, por lo que, su obligatoriedad no nace de una disposición reglamentaria, sino que proviene directamente de una norma con rango y fuerza de ley⁹.

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE OBSOLESCENCIA DEL PARQUE AUTOMOTOR

Mediante la Ley N° 27181, Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la LGTT, de fecha 08 de octubre de 1999, se estableció los lineamientos generales, económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre que rige en todo el territorio de la República.

Conforme al artículo 3 y 4 de la LGTT, la acción estatal, en materia de transporte y tránsito terrestre, se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y de la comunidad en su conjunto. De igual forma, se establece que el rol del Estado proviene de las definiciones nacionales de política económica y social y que debe focalizar su acción en aquellos mercados de transporte que presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia, en especial en aquellos de baja demanda a fin de mejorar su competitividad y en aquellos afectados por las distorsiones producidas por la congestión vehicular y la contaminación ambiental.



En armonía con el objetivo de la acción estatal, conforme a la LGTT, debe compatibilizarse la normativa vigente, en materia de transporte y tránsito terrestre, orientándola hacia la racionalización y renovación del parque vehicular, así como la necesidad de resguardar las condiciones de seguridad y salud de los ciudadanos, las cuales se han visto comprometidas como consecuencia de la obsolescencia y las emisiones contaminantes procedentes del parque vehicular.

Se debe recordar que la liberalización y desregulación del transporte que caracterizó la década de los 90, convirtió a esta actividad en el colchón de mitigación frente al desempleo y la pobreza. En efecto, como consecuencia de las medidas de austeridad y ajuste económico que adoptó el gobierno de entonces, hubieron despidos masivos de trabajadores tanto del sector público como del sector privado, de manera tal que, había que facilitarles el acceso a una actividad económica y así evitar una explosión social de graves consecuencias.

Sin embargo, al adoptar tales decisiones, que en principio debieron ser temporales, no se tomó en cuenta la dimensión axiológica del transporte y las graves repercusiones que este tipo de medidas produjeron y continúan produciendo en perjuicio de la colectividad, habiéndose optado por una solución fácil, la cual, como hemos señalado, hasta el día de hoy genera en toda la población consecuencias de las externalidades negativas.

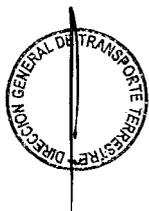
Uno de los efectos de las medidas de liberación y desregulación, es la obsolescencia de parque automotor, como consecuencia de que aproximadamente el 80% de

⁹ Artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley orgánica del Poder Ejecutivo.

vehículos que lo conforman se ha incorporado al Sistema Nacional de Transporte Terrestre - SNTT como vehículos usados, reparados y/o reacondicionados en CETICOS y ZOFRATACNA, régimen que ha propiciado la incorporación de vehículos con timón cambiado y chasis usados que después se convertían en los denominados "bus camión"¹⁰.

A su vez, esta forma de conformación del parque vehicular ha devenido en la actualidad en un parque vehicular con un promedio de antigüedad de 15,5 años para el parque privado y 22,5 para el parque del servicio público de transporte de pasajeros y carga¹¹.

En ese orden de ideas, las políticas de liberalización de importación de vehículos usados, que se implementaron mediante los Decretos Legislativos N°s. 842 y 843, así como, las medidas de desregulación de la actividad del transporte público de pasajeros implementados mediante los Decretos Legislativos N°s. 640 y 651, originaron un crecimiento desordenado del parque vehicular, con unidades obsoletas, peligrosas y contaminantes, dado que se privilegió la importación de vehículos usados en lugar de nuevos. El crecimiento del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios de transporte de pasajeros con unidades que no permiten una racional utilización de la capacidad e infraestructura vial (combis y taxis), ha generado, a su vez, niveles de congestión vehicular tan altos que los tiempos de viaje se han alargado, con la consecuente pérdida de horas/hombre y desperdicio de combustible (sobre combustión).



Cabe indicar que, la sobreoferta vehicular existente en el servicio de transporte y la falta de una adecuada regulación, han originado un alto nivel de informalidad en dicho servicio que, en algunas de sus modalidades, ha desencadenado una competencia desleal que no permite mejorar la seguridad y calidad de los servicios ni renovar la flota existente, menos aún implementar un verdadero sistema integrado de transporte.

Las personas que adquirieron en los últimos años un vehículo, nuevo o usado, para utilizarlo como herramienta de trabajo, ven amenazada su posibilidad de subsistencia y están consumiendo su capital de trabajo debido a la sobreoferta existente, siendo por lo tanto, el sector más afectado en caso de incrementar la importación de vehículos usados, como más adelante detallaremos.

En resumen, tener mecanismos o condiciones de calidad poco rigurosas, que permiten la importación de vehículos usados con excesivos años de antigüedad, alto kilometraje y abierta definición de siniestralidad, ocasionan externalidades negativas, entre las que mencionamos el incremento del parque automotor con vehículos usados, obsolescencia del parque automotor, accidentes de tránsito, contaminación ambiental y reducción de la recaudación tributaria a causa de importación de vehículos usados.

REGIMEN DE IMPORTACION DE VEHICULOS USADOS Y ENVEJECIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR COMO PARTE DE LA PROBLEMÁTICA

El incremento de las importaciones de vehículos usados reparados y reacondicionados se da desde el año 1992, fecha en que se reabre la importación de vehículos usados al país y en especial desde el año 1996, cuando se emiten los Decretos Legislativos N° 842 y 843, mediante los cuales se crean los CETICOS (hoy Zonas

¹⁰ Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 042-2006-MTC.

¹¹ Exposición de Motivos del Decreto Supremo N° 042-2006-MTC.

Especiales de Desarrollo – ZED) y ZOFRATACNA y se establecen los requisitos técnicos que éstos deben cumplir para su ingreso al país.

Hasta el año 2007 ingresaron al país 1'059,892 vehículos, de los cuales 644,782 unidades (60.8%) eran usados, reparados y reacondicionados en los CETICOS y ZOFRATACNA. Esta situación originó grandes externalidades negativas al país, como el incremento de la contaminación ambiental por el mayor uso y circulación de vehículos obsoletos importados como usados, el incremento de los índices de accidentalidad por la promoción del ingreso de vehículos usados que ya cumplieron su vida útil en su país de origen, la desaceleración de la renovación del parque automotor y el incremento de su antigüedad promedio, el mismo que en el año 2007 se estimaba en 19 años.

A partir del año 2007, la mayor importación de vehículos nuevos ha venido de la mano con una menor importación de vehículos usados, debido fundamentalmente a la mejora sostenida de la economía peruana y a la dación del Decreto Supremo N° 210-2007-EF, mediante el cual se redujo a 0% el ISC aplicable a los vehículos nuevos gasolineros, con el objeto de promover su uso y permitir su futura conversión a Gas Natural Vehicular-GNV, fomentando el cambio de la matriz energética a este combustible.

Asimismo, se comenzó a desincentivar la importación de vehículos usados al gravárseles con un ISC de 30%, tal como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1

IMPORTACION DE VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS (1992-2017)¹²

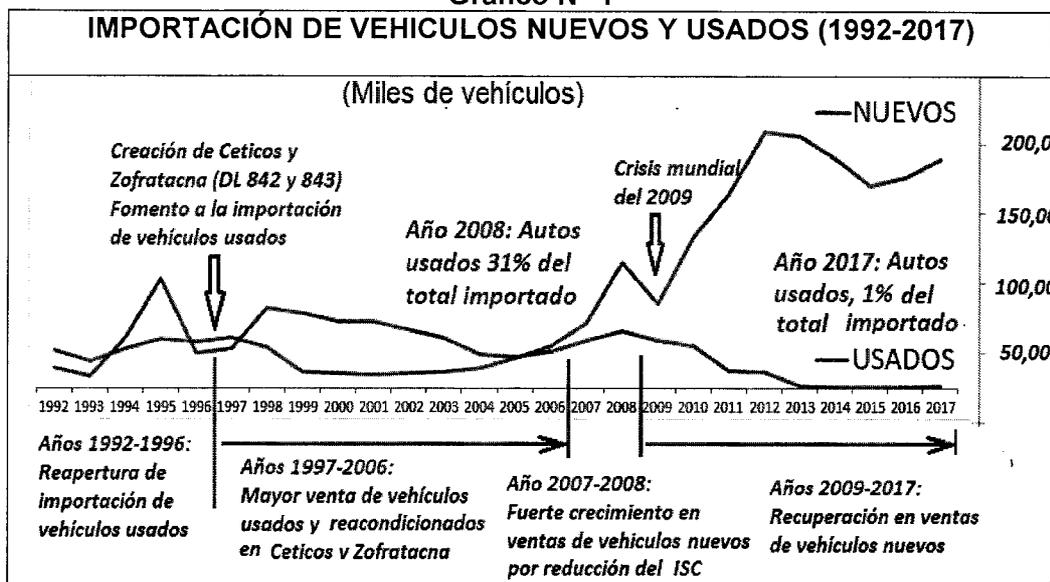
AÑO	TOTAL	NUEVOS	USADOS	% Usados
TOTAL	2,745,465	1,952,436	793,029	
1992	44,939	29,594	15,345	34.1%
1993	30,694	21,402	9,292	30.3%
1994	70,574	30,936	39,638	56.2%
1995	125,000	38,310	86,690	69.4%
1996	64,660	36,837	27,823	43.0%
1997	71,707	40,266	31,441	43.8%
1998	96,986	32,747	64,239	66.2%
1999	72,583	12,989	59,594	82.1%
2000	65,365	12,007	53,358	81.6%
2001	63,334	10,818	52,516	82.9%
2002	57,867	11,694	46,173	79.8%



¹² Fuente Asociación Automotriz del Perú

2003	52,476	12,489	39,987	76.2%
2004	43,046	15,751	27,295	63.4%
2005	47,821	23,701	24,120	50.4%
2006	62,615	33,549	29,066	46.4%
2007	90,225	52,020	38,205	42.3%
2008	145,401	100,108	45,293	31.2%
2009	104,168	66,879	37,289	35.8%
2010	153,500	120,000	33,500	21.8%
2011	167,569	154,108	13,461	8.0%
2012	215,917	202,916	13,001	6.0%
2013	202,011	200,291	1,720	0.9%
2014	184,009	183,151	858	0.5%
2015	161,717	161,005	712	0.4%
2016	168,522	167,586	936	0.6%
2017	182,759	181,282	1,477	0.8%

Gráfico N° 1



El incremento de la importación de vehículos nuevos, frente a la reducción de la importación de vehículos usados, según la ilustración anterior, ha permitido que la antigüedad promedio del parque automotor se reduzca a 13 años en el 2016, indicador que demuestra la mejora del parque automotor.

Sin embargo, durante los años 1992-2012, periodo en el que estuvo permitida la importación de vehículos usados por los CETICOS y ZOFRATACNA, se importaron al país 787,326 vehículos usados siniestrados con timón cambiado y con más de 5 años de antigüedad, lo que ha originado que de nuestro parque vehicular actual (2'745,465 vehículos), casi un tercio de vehículos haya ingresado al país como usado o reacondicionado con consecuencias nefastas en seguridad, medioambiente y recaudación tributaria. Desde el año 2013, solo está permitido el ingreso de vehículos usados por el régimen regular y es el caso que, desde esa fecha, solo han ingresado al país 5,703 vehículos usados.

Adicionalmente, se debe considerar que pese al crecimiento económico de los últimos años, el Perú aún se encuentra rezagado respecto a sus pares de la región en términos de adquisición de vehículos. El número de personas por vehículo adquirido asciende a 11 en Perú, mientras que en los países de la región el promedio es 5 personas por vehículo vendido¹³.

**Cuadro N° 2:
Por el número de personas por vehículos adquirido**



CON LA IMPORTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS USADOS SE INCREMENTA LA CONTAMINACION AMBIENTAL

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

Durante los años 1992 al 2001, periodo en el cual la importación de vehículos usados se incrementó, las Infecciones Respiratorias Agudas (IRAs) en niños menores a 5 años se elevaron en casi 270%, contrastando con el 100% de incremento del parque vehicular, de manera tal que el crecimiento desproporcionado de dicho parque tuvo consecuencias, aproximadamente, tres veces más funestas en el ambiente y la salud de las personas. Actualmente, se producen más de 3.2 millones de IRAs anuales en niños menores de 5 años como consecuencia de la contaminación ambiental.

En Lima Metropolitana se ha detectado, de modo reciente, la presencia de 200 microgramos de partículas totales en suspensión en el aire, en tanto que el estándar mundialmente admitido es de 75 microgramos de partículas totales en suspensión.

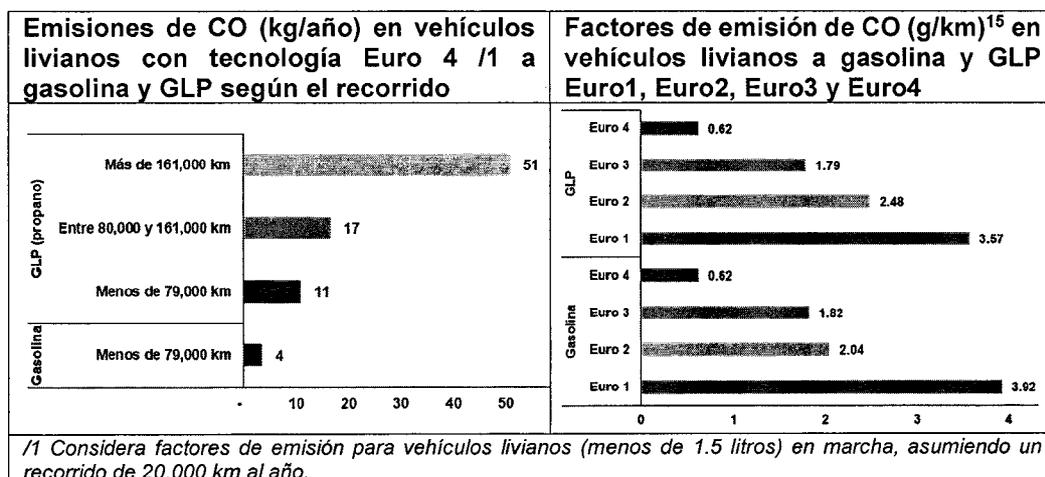
Cabe indicar que el cuerpo humano no puede protegerse de las partículas ultra finas—materiales particulados (PM10 y PM2.5), que pueden ingresar al corazón y a los pulmones por inhalación y tienen graves efectos sobre la salud, ocasionando enfermedades respiratorias, afecciones cardíacas, afecciones pulmonares, etc.

En cuanto a los automóviles a GLP y sus emisiones contaminantes, la Agencia Europea de Medio Ambiente (EEMA) señala que los niveles de emisiones de CO (óxido de carbono) (kg/año) de los automóviles a GLP son mayores a los de gasolina, ambos

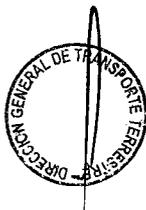
¹³ Fuente: Asociación Automotriz del Perú

de tecnología Euro 4¹⁴ y conforme aumenta el kilometraje, aumentan las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero para vehículos a GLP. Asimismo, los vehículos Euro 4 a gasolina tienen emisiones significativamente menores que los vehículos Euro 3 a GLP, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.

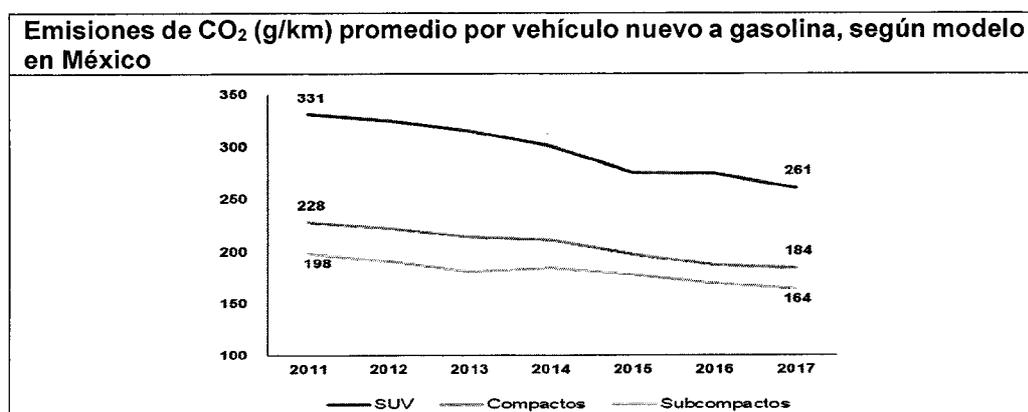
CUADRO N° 3:
Porcentaje de emisiones según el combustible



En términos generales, los automóviles usados contaminan más que los nuevos. En México se encontró que en promedio las emisiones de los vehículos de 10 años o más son más altas que las de los vehículos más recientes (CO₂ entre 3 y 4 veces más; HC hidrocarburos entre 4 y 6 veces más y NOx óxidos de nitrógeno, hasta 3 veces más). Para los vehículos de más de 5 años de antigüedad, las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) (g/km)¹⁶ en promedio son 20% más altas que la de un vehículo nuevo a gasolina, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:



CUADRO N° 4



¹⁴ Fuente: EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2016 - Last Update June 2017) / International Vehicle Emissions Model (IVE), 2010

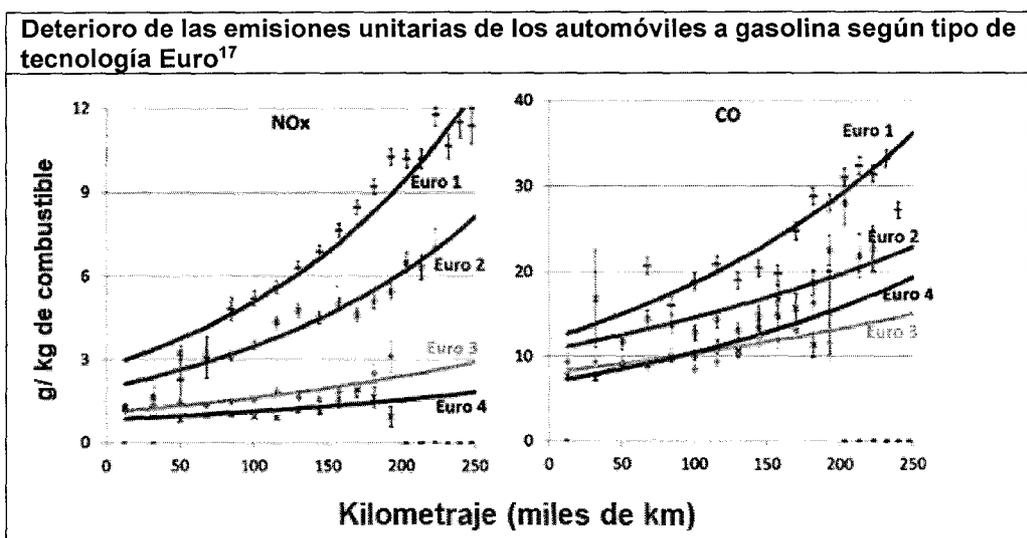
¹⁵ Fuente: Ministerio del Ambiente - MINAM

¹⁶ Fuente: Eco. Vehículos México

Asimismo, conforme se incrementa el recorrido de los vehículos, se tiene un deterioro del nivel de emisiones, es decir un vehículo Euro 4 nuevo emite mucho menos gases contaminantes que un vehículo Euro 4 con más de 100,000 km. de recorrido.

Esto es comprensible dado que en atención al avance constante de la tecnología, los vehículos vienen equipados con motores más eficientes y sistemas avanzados de control de emisiones que reducen el consumo de combustible y las emisiones de gases contaminantes, garantizando la protección del medio ambiente y de la comunidad en su conjunto. Sin embargo, con el paso del tiempo, estos sistemas se saturan o van perdiendo efectividad.

CUADRO N° 5



Como quiera que los automóviles emiten gases nocivos CO (óxido de carbono), HC (hidrocarburo), NOx (óxido de nitrógeno), y MP (material particulado) y de efecto invernadero: CO₂ (dióxido de carbono), países como Chile, Ecuador, Colombia, Venezuela y México, han prohibido su importación en los términos siguientes:

CHILE¹⁸:

- **Base Legal:** Ley N° 18.483, (1985 y modificatorias), Ley que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz.
- **Excepciones:** No se pueden importar automóviles usados, con la única excepción que beneficia a chilenos que hayan vivido en el extranjero y retornen a su país.
- **Requisitos:**
 - 1) Solo pueden importar automóviles usados los chilenos mayores de edad que hayan residido en el extranjero por un período de 18 meses o más.
 - 2) El vehículo a importar debe haber sido adquirido en el país donde residió quien desea importarlo a Chile, y por lo menos seis meses antes de su regreso.

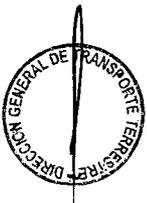
¹⁷ Fuente: Borken-Kleefeld, J., y Chen, Y. (2015)

¹⁸ Fuente: <https://www.aduana.cl/importacion-de-vehiculos/aduana/2017-11-22/101502.html>

- 3) Los vehículos traídos por chilenos que retornan después de una estadía en el extranjero solamente pueden ser transferidos a otra persona tres años después de su importación al país.
- **Vehículos usados:**
 - 1) Automóviles de tipo familiar (turismo; station wagon y van).
 - 2) Todo terreno tipo jeep y similares, con tracción en cuatro ruedas.
 - 3) Casa-rodante
 - 4) Para transporte de mercancías. (Furgones; camionetas; camiones comunes).
 - 5) Se excluye: tracto-camiones o camiones articulados."
 - **Tributos:**
 - 1) Se debe cancelar el 6% sobre el valor aduanero del vehículo.
 - 2) El IVA: 19% sobre el valor Aduanero más los derechos de aduana.
 - 3) Tasa de almacenaje y Movilización de Mercancías."

ECUADOR¹⁹:

- **Base Legal:** Convenio de Complementación en el Sector Automotor (16-09-1999), suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela, que aprueba no importar vehículos usados. Vigente a partir del 01-01-2000.
- **Excepciones:** El ingreso de vehículos usados en general está prohibido en Ecuador. No obstante, recientemente se ha publicado una aclaración por la que se detalla la posibilidad de importar un vehículo dentro de los enseres o menaje de aquellos ecuatorianos que han estado trabajando en el extranjero y vuelven a su país.
- **Requisitos:** Se puede traer un vehículo o motocicleta como parte del Menaje de Casa, siempre que se demuestre la propiedad a favor del solicitante de la exoneración presentando el original del título de propiedad, registro, matrícula o documento equivalente emitido por la autoridad competente en el exterior, cuya fecha de emisión debe ser anterior al arribo de la persona migrante con él ánimo de domiciliarse en el Ecuador.



COLOMBIA²⁰:

- **Base Legal:** Convenio de Complementación en el Sector Automotor (16-09-1999), suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela, que aprueba no importar vehículos usados. Vigente a partir del 01-01-2000.
- **Excepciones:** La única forma de importar es mediante el uso del cupo diplomático (lo tienen las personas de las embajadas para su uso personal).
- **Requisitos:** No se permite la importación de vehículos usados de las personas que trabajan fuera de Colombia y que regresan al país, solo procede con cupo diplomático.

VENEZUELA²¹:

- **Base Legal:** Convenio de Complementación en el Sector Automotor (16-09-1999), suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela, que aprueba no importar vehículos usados. Vigente a partir del 01-01-2000.
- **Excepciones:** La importación de vehículos usados que ingresan a Venezuela está regulada bajo el Régimen de Equipaje de Pasajeros. (Resolución del Ministerio de Hacienda No. 924 del 29 de agosto de

¹⁹ Fuente: <https://www.aduana.gob.ec/para-migrantes/>

²⁰ Fuente: http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/acaas/trt_acaas.pdf

²¹ Fuente: <https://www.aduana.gob.ec/para-migrantes/>

1991 fue publicada en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 34.790, del 03 de septiembre de 1991).

➤ **Requisitos:**

- 1) Cada pasajero sólo podrá introducir formando parte de su equipaje, un vehículo sin restricción en cuanto a marca y modelo.
- 2) El pasajero debe ser mayor de edad y haber permanecido en el exterior por un período no menor de un (1) año, pudiendo dicho lapso haber sido interrumpido, por cortas salidas y entradas, es decir, que su residencia no debe cambiar.
- 3) El vehículo debe ser de propiedad y uso personal del pasajero, debiendo estar amparado por patente o certificado original de registro expedido a su nombre por la autoridad competente el país de procedencia de vehículo. Dicho certificado debe ser expedido con no menos de once (11) meses antes del ingreso del pasajero a Venezuela.
- 4) A los efectos de la nacionalización del vehículo, objeto de este régimen, el interesado debe presentar documentación debidamente legalizada ante la Sección Consular de la Embajada de Venezuela, donde conste que el interesado ha utilizado el vehículo en calidad de propietario por un período no menor de once (11) meses. Dicha documentación deberá incluir la Factura Original de la Compra efectuada por el pasajero o documento substitutivo de la compraventa del respectivo país, y llenar la planilla correspondiente.
- 5) Los vehículos automóviles para el transporte de personas que ingresen al país bajo éste régimen, estarán liberados del pago de Impuestos de Importación, es decir sólo deberán cancelar el monto de la Tasa por Servicios de Aduana equivalente al 2% sobre el valor CIF del vehículo, siempre que su valor en estado nuevo no supere en moneda nacional el equivalente a veinte mil dólares (US \$ 20.000) de los Estados Unidos de Norteamérica; en cuyo caso deberán cancelar además del impuesto previsto en el Arancel de Aduanas, 35% ad valorem sobre el valor CIF del vehículo.
- 6) Los vehículos que ingresen bajo este régimen, no podrán ser cedidos ni traspasados dentro de un lapso de tres (3) años, contados a partir de la nacionalización del mismo. Igualmente, bajo este régimen no podrán introducir otro vehículo al país, sino después de transcurridos tres (3) años.



MÉXICO²²:

- **Base Legal:** Decreto DOF (01-7-2011) que regula la importación definitiva de vehículos usados al territorio nacional. Posteriormente se extiende el plazo que autoriza la importación de vehículos usados hasta el 31 de diciembre del 2019.
- **Excepciones:** La Secretaría de Economía de México señaló (26-10-2017) que extendió el plazo para la importación de vehículos usados, en medio de la polémica renegociación del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN) que incluye a Estados Unidos y Canadá.
- **Requisitos:**

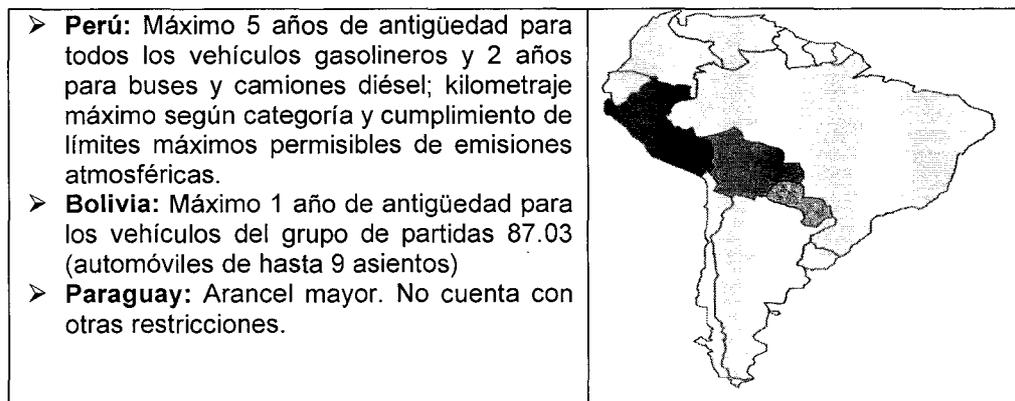
²² Fuente: <https://mx.reuters.com/article/economia-mexico-autos-idMXL1N1OS0SO> ;
<http://www.viveusa.mx/articulo/2018/01/17/educacion/como-importar-un-vehiculo-usado-de-eu-mexico>

- 1) Para las personas: i) Ser mexicano, ii) Identificación oficial, iii) CURP - Clave Única de Registro de Población.
 - 2) Para el vehículo: i) Título de propiedad a nombre del importador o endosado a su favor
- **Vehículos Usados:**
- 1) El número de identificación vehicular, o serie corresponda al de fabricación o ensamble del vehículo en México, Estados Unidos de América o Canadá.
 - 2) El modelo sea de ocho a nueve años anteriores al año en que se realice la importación.
 - 3) No se encuentren restringidos o prohibidos para circular en el país de procedencia."
- **Tributos:**
- 1) El Impuesto General de Importación: Se deberá pagar el 10% del valor del vehículo (sobre la lista de precios estimados de Hacienda). Si el vehículo es de años anteriores el impuesto puede ser hasta de 50% y para modelos recientes también varía
 - 2) El IVA 16%.
 - 3) Derecho de trámite aduanero (Se pagará una cuota de 8 al millar, si el valor es menor a \$ 249.89 pesos, se pagará este monto)."

Solamente se permite la importación de vehículos usados en el Perú, Bolivia y Paraguay.



Gráfico N° 2: Restricciones a la importación de vehículos usados



Por otro lado, debido a la contaminación ambiental que generan las emisiones vehiculares, muchos países en el mundo tienen políticas tributarias en función del grado de contaminación que los vehículos generan:

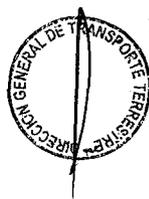
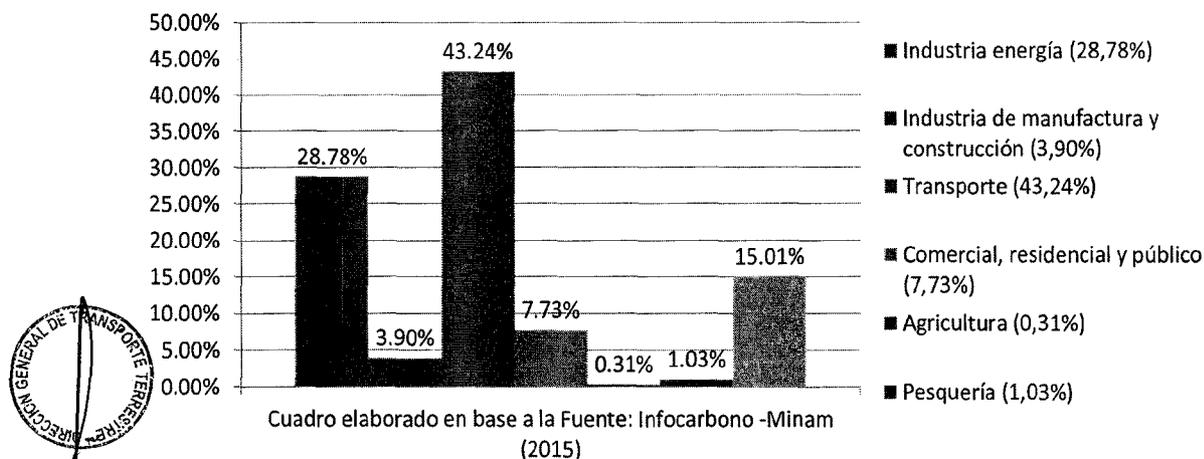
- En países como Colombia, México o Ecuador se cobra una tasa diferenciada según el precio de importación del vehículo. Mientras más caro es el vehículo, mayor es la tasa de impuesto.
- En Chile, los vehículos con una cilindrada superior a los 1,500 cm³, pagan un impuesto adicional. Adicionalmente, se estableció por Ley N° 20.780 un impuesto a pagarse por una única vez y que depende del rendimiento del vehículo, la emisión de NO_x (óxido de nitrógeno) y el precio del vehículo.
- La mayoría de países europeos entre otros países desarrollados utilizan un impuesto basado en las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) de los vehículos; los que más CO₂ (dióxido de carbono) generan pagan una tasa mayor.

- En Colombia, los combustibles tienen un impuesto en función a su factor de emisión de CO₂ (dióxido de carbono).

En suma, los vehículos de diésel, gasolina, gas, etc. causan Gases de Efecto Invernadero (GEI) tales como CO₂ (dióxido de carbono) CH₄ (metano) y NOx (óxido de nitrógeno) y según el Ministerio del Ambiente, mediante la Tercera Comunicación Nacional del Perú a la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la categoría Energía ascienden a 44 637,83 Gg (gigagramos) de CO₂ equivalente. Esta categoría corresponde al 26,06% del total de las emisiones nacionales, donde el componente más importante es la emisión de CO₂, representando el 94,4 % del total de la categoría.

Cabe agregar que, los siguientes emisores en importancia son:

**Cuadro N° 6:
Porcentaje de contaminación por actividad**



LOS VEHÍCULOS USADOS INCREMENTAN LOS INDICES DE ACCIDENTABILIDAD

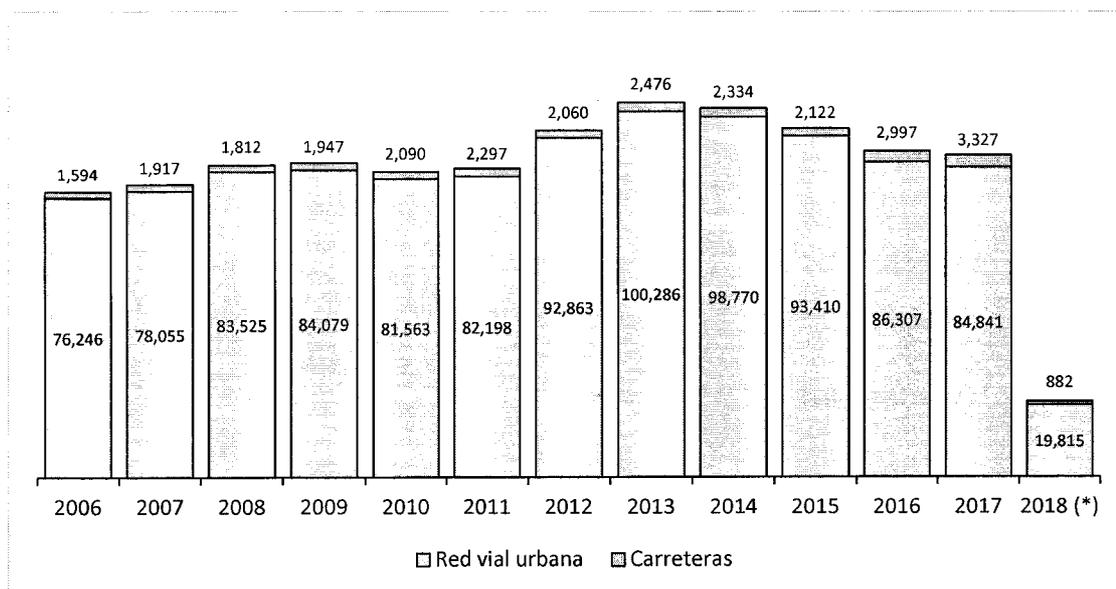
En el periodo comprendido entre los años 1990 y 2003 hubo más de 46,000 personas fallecidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. El mayor número de muertos por accidentes de tránsito se presentan precisamente en los años en que existieron mayores flujos de importación de vehículos usados (años 96, 97 y 98), registrándose una tendencia a la reducción en el número de muertos durante los años posteriores a la década del 90 en que se emitieron dispositivos orientados a revertir esta situación, tales como los Decretos de Urgencia N° 079-2000 y N° 140-2001, los mismos que prohibieron la importación de vehículos usados de más de 3,000 kilogramos de peso bruto vehicular, vehículos de pasajeros de más de 9 asientos (combis o camionetas rurales), así como motores, partes, piezas y repuestos usados para uso automotor.

En los últimos 10 años se han producido más de 900,000 accidentes de tránsito²³ y más de 30 mil personas han fallecido por esta causa. Entre 8 y 10 peruanos mueren

²³ Fuente: Policía Nacional del Perú – Dirección de Estadística; Elaboración: MTC – Secretaría Técnica del CNSV

al día por accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito son responsables del 3,7% de la mortalidad general en el país.

**CUADRO N° 7:
Accidentes en Perú (2006 – 2017)**

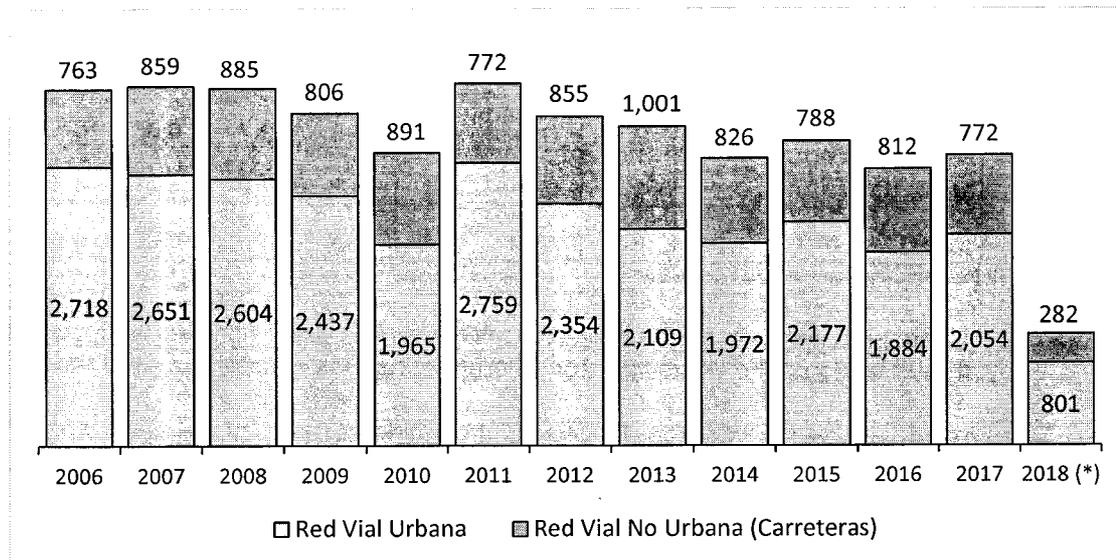


Fuente: MTC (2018). Elaboración Propia.

(*) Solo se incluye información de accidentes hasta Marzo del 2018.



**CUADRO N° 8:
Muertos por Accidentes de Tránsito en el Perú (2006 – 2017)**



Fuente: MTC (2018). Elaboración Propia.

(*) Solo se incluye información de accidentes hasta Marzo del 2018.

En cuanto a las cifras en relación a las estadísticas a nivel de región, tenemos lo siguiente:

**CUADRO N° 9:
Tasa de fallecidos por 100 mil habitantes**

Fallecidos cada 100,000 habitantes	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ARGENTINA	S/D	14.5	13.0	12.6	12.3	12.3	12.3	12.4
BRASIL	17.1	20.0	19.4	21.0	21.9	22.2	20.1	S/D
CHILE	14.3	13.8	11.6	12.1	11.9	11.4	12.0	11.9
COLOMBIA	S/D	12.2	12.5	11.4	12.0	12.6	12.6	12.9
ESPAÑA	14.3	6.7	5.9	5.4	4.5	4.1	3.6	3.6
MÉXICO	14.2	15.5	16.0	14.7	14.7	14.6	13.4	13.3
PERÚ	15.6	15.7	14.5	12.6	15.4	12.6	13.2	11.8

Fuente: Adaptado de OISEVI (2016).²⁴

**CUADRO N° 10:
Tasa de fallecidos por cada 10 mil vehículos del parque automotor**

Fallecidos por 10,000 vehículos	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ARGENTINA	S/D	3.7	3.2	2.9	2.6	2.5	2.3	2.2
BRASIL	9.8	7.0	6.3	6.3	6.1	5.8	5.0	S/D
CHILE	10.6	7.8	6.4	6.3	5.7	5.0	4.9	4.6
COLOMBIA	21.2	8.2	7.9	6.7	6.6	6.4	5.9	5.5
ESPAÑA	2.5	1.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.5
MÉXICO	9.0	5.8	5.8	5.2	5.0	4.9	4.3	4.2
PERÚ	29.7	18.9	14.9	11.8	12.9	10.5	9.5	7.5

Fuente: Adaptado de OISEVI (2016).²⁵

Como se desprende de los cuadros anteriores, el mayor porcentaje de accidentes es atribuible al tránsito vehicular, donde predominan los accidentes en la red vial urbana.

Asimismo, en los cuadros de fallecidos dividido por países, se aprecian importantes indicadores, donde la tasa de fallecidos por 100 mil habitantes y la tasa de fallecidos por cada 10 mil vehículos del parque automotor de Perú es elevada, triplicando y en algunos hasta cuadruplicando el porcentaje de fallecidos en comparación con los demás países, justamente dichos indicadores muestran tendencia a la baja considerable de fallecidos a consecuencia de vehículos entre los años 2010 y 2012, siendo precisamente las fechas en que se dispuso la culminación de las actividades

²⁴ OISEVI (2016). "VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2015-16". Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

²⁵ Ibidem.

de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los ZOFRATACNA (2010) y CETICOS (2012).

Cabe agregar que, los daños económicos se estiman en 1,000 millones de dólares por año, es decir, aproximadamente entre el 1,5% y el 2% del PBI. Esto representa un proyecto Camisea cada año. (Fuente: PNP y MINSA).

Es preciso traer a colación, el cuadro de indicadores de accidentabilidad en el Perú, según el Consejo Nacional de Seguridad Vial, en el cual se detallan los heridos y fallecidos por accidente y la valoración de los perjuicios anuales, el cual detallamos a continuación:

CUADRO N° 11:
Indicadores de accidentabilidad a nivel nacional para el periodo 2013-2017

Año	Accidentes	Heridos (% de Heridos Graves)	Muertos	Valuación iRAP²⁶ (millones S/)
2013	102,762	59,453 (42%)	3,110	10,552
2014	101,104	58,148 (38%)	2,798	9,493
2015	95,532	56,499 (42%)	2,965	10,060
2016	89,304	53,776 (40%)	2,696	9,147
2017	88,168	54,970 (41%)	2,826	9,588
Promedio	95,374	56,569 (41%)	2,879	9,768

Elaboración: DGTT. Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial.



La valorización de los perjuicios anuales causados por accidentes de tránsito de acuerdo a la metodología propuesta por el Consejo Nacional de Seguridad Vial tiene como resultado un valor de aproximadamente 9.7 mil millones de soles anuales, siguiendo los estimados más conservadores.

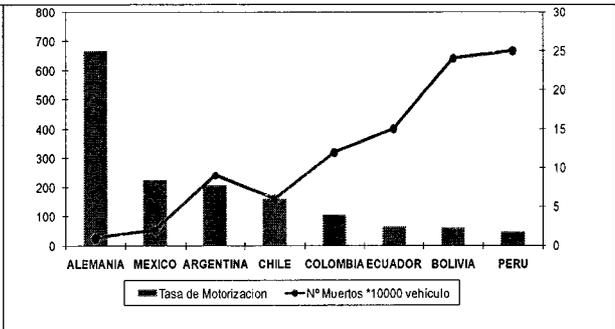
En atención a las cifras del Consejo Nacional de Seguridad Vial, en los últimos 5 años se reporta un promedio anual de alrededor de Noventa y Cinco Mil accidentes de tránsito a nivel nacional, con un saldo de Cincuenta y Siete Mil heridos y alrededor de 2,900 muertos.

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

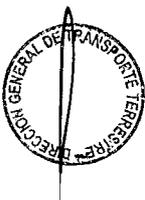
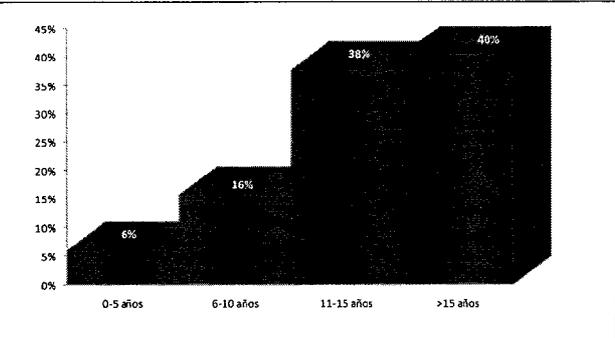
Gráficos N° 3

²⁶ La metodología se explica en el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2015-2024" del Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015), pp. 102-109. Supuestos conservadores: i) el valor de la muerte es de 1.3 millones de soles; ii) el valor de una lesión grave es de 0.26 millones de soles; y iii) hay 8 ocurrencias de lesiones graves por cada muerte registrada.

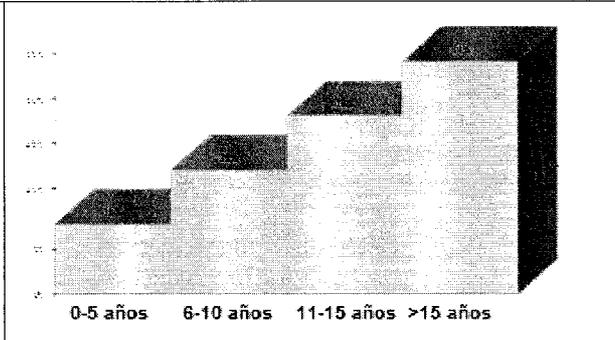
La relación de la tasa de motorización y muertes por cada 10,000 habitantes de algunos países al 2006, evidencia graves problemas estructurales en la gestión del tránsito y transporte en el Perú, que exigen cambios estructurales importantes y urgentes.



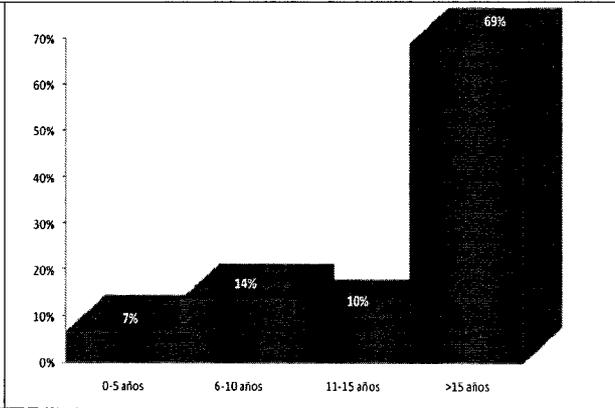
El 78% de los vehículos de transporte público involucrados en accidentes de tránsito fatales en el 1er semestre 2007, registran más de 10 años de antigüedad. (Total Accidentes Fatales Enero – Junio 2007: 316 Accidentes, Total Muestra de transporte público: 114 vehículos, Edad Promedio de Vehículos Intervinientes: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



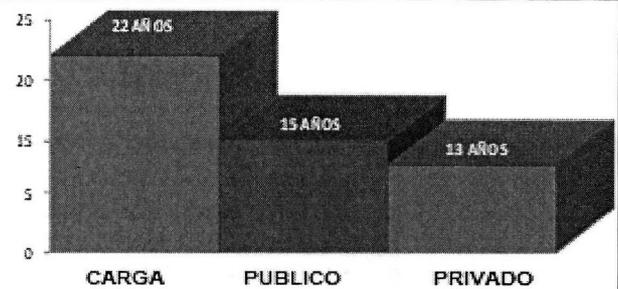
El 62 % de los vehículos de transporte privado involucrados en accidentes de tránsito fatales en el 1er semestre 2007, registraban más de 10 años de antigüedad. (Total Accidentes Fatales Enero – Junio 2007: 316 Accidentes, Total Muestra de transporte público: 100 vehículos, Edad Promedio de Vehículos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



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



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



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

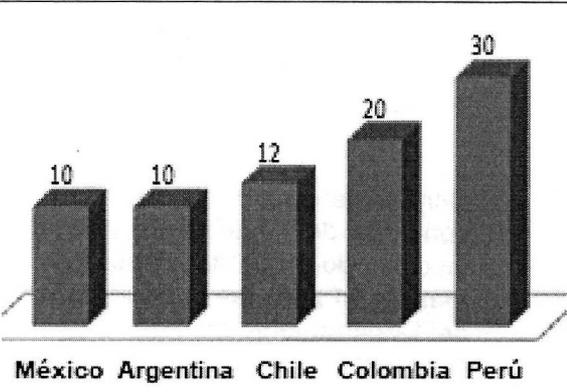


Gráfico N° 4:
Distribución porcentual de station wagon intervinientes en accidentes de tránsito fatales, según tipo de condición de inicial timón del vehículo



Asimismo, el Informe de CIDATT concluye que:

- La antigüedad de los vehículos tiene incidencia en accidentes fatales, dado que el 78% de vehículos de transporte público involucrados en accidentes de tránsito fatales poseen más de 10 años; 62% de vehículos de transporte privado involucrados en accidentes de tránsito fatales poseen más de 10 años y; 79% de vehículos de transporte de carga involucrados en accidentes de tránsito fatales poseen más de 10 años. Un vehículo en buen estado de funcionamiento y con modernas tecnologías de seguridad, tiene menores probabilidades de participar en accidente sin graves consecuencias en cuanto a severidad se refiere.
- Los vehículos con timón cambiado están involucrados en más accidentes fatales, dado que de cada 10 station wagon que intervienen en accidentes fatales 7 son de timón cambiado, modificado a la izquierda en CETICOS para operar en el país. Además, el 64 % de vehículos station wagon involucrados

en accidentes de tránsito fatales, poseen más de 10 años y 6 de cada 10 station wagon de timón cambiado que intervienen en accidentes de tránsito fatales, corresponden a "taxis".

Del mismo modo, el mismo Informe de CIDATT recomienda lo siguiente:

- Estudiar y aprobar estándares de carácter técnico para el parque automotor peruano tomando como ejemplo lo hecho por otros países que han logrado bajar su tasa de severidad de accidentes de tránsito fatales.
- Restringir la ANTIGÜEDAD MÁXIMA a 15 años, a todo vehículo de transporte público.
- Prohibir la importación de VEHÍCULOS USADOS sobre todo los de TIMÓN CAMBIADO. No tiene sentido, promover por un lado medidas para renovar el parque automotor y cambiar la matriz energética, y, por el otro lado continuar, con la importación de vehículos que contribuyen a su envejecimiento.

Complementariamente, estudios realizados en España demuestran que un vehículo con más de 10 años de antigüedad tiene el doble de probabilidades de verse involucrado en un accidente que uno con menos de 5 años. Para automóviles con más de 14 años las posibilidades de sufrir un siniestro se triplican. Según Juan Dols del Departamento de Ingeniería Mecánica y Materiales de la Universidad Politécnica de Valencia, el número de fallecidos por accidente de tránsito en España podría reducirse entre 30% y 40% y las lesiones graves y mortales entre 21% y 29%, si todos los vehículos que circulan en ese país fueran automóviles nuevos que cuentan con diferentes sistemas de seguridad pasiva y activa que no incorporan los automóviles antiguos.



MODIFICACIÓN DEL IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO (ISC) A LOS VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS

Mediante Decreto Supremo N° 095-2018-EF se modificaron las tasas del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) que se aplican a los vehículos automotores, habiéndose incrementado de 0% a 10% el ISC a los vehículos nuevos a gasolina, de 10% a 20% el ISC a los vehículos nuevos a diésel y reducido de 30% a 10% el ISC a los vehículos usados a gas, duales, híbridos y eléctricos. En términos generales, las modificaciones realizadas al ISC son:

**CUADRO N° 12:
Productos afectos al ISC del 10%**

PARTIDAS ARANCELARIAS	PRODUCTOS AFECTOS AL ISC DEL 10%	ISC Antes
8703.10.00.00	Vehículos para desplazarse sobre nieve y en campos de golf nuevos a gasolina y usados a gas, dual, híbridos y eléctricos	10% Nuevos 30% Usados
8703.21.00.10/ 8703.24.90.90	Automóviles nuevos ensamblados a gasolina Desde Cil <1,000 cc (8703.21.00) → Cil > 3,000 cc (8703.24.00)	0%
8703.21.00.10/ 8703.33.90.90	Automóviles usados a gas y duales	30%
8703.40.10.00 / 8703.80.90.90	Automóviles usados híbridos y eléctricos	30%
8703.90.00.10/ 8703.90.00.90	Otros automóviles usados	30%
8711.10.00.00/ 8711.50.00.00	Motocicletas nuevas a gasolina	0%
8711.10.00.00/ 8711.90.00.00	Motocicletas usadas a gas, duales, híbridos y eléctricos.	0%

Productos afectos al ISC del 20%

PARTIDAS ARANCELARIAS	PRODUCTOS AFECTOS AL ISC DEL 20%	ISC Antes
8703.10.00.00	Vehículos para desplazarse sobre nieve y en campos de golf nuevos a diésel	10%
8703.31.10.00 / 8703.33.90.90	Automóviles nuevos ensamblados a diésel Desde Cil <1,500 cc (8703.31) → Cil > 2,500 cc (8703.33)	10%
8711.10.00.00 / 8711.50.00.00	Motocicletas nuevas a diésel	0%

Productos afectos al ISC del 20%

PARTIDAS ARANCELARIAS	PRODUCTOS AFECTOS AL ISC DEL 40%	ISC Antes
8701.20.00.00	Tracto camiones usados	30%
8702.10.10.00 / 8702.90.90.90	Microbús, Minibús y Ómnibus usados para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.	30%
8703.10.00.00	Vehículos para desplazarse sobre nieve y en campos de golf usados a gasolina o diésel	30%
8703.21.00.10 / 8703.33.90.90	Automóviles usados a gasolina o diésel	30%
8704.21.10.10 / 8704.90.99.00	Automóviles usados para transporte de mercancías (Camiones).	30%
8706.00.10.00 / 8706.00.99.00	Chasis usados de vehículos automóviles, equipados con su motor.	30%
8707.10.00.00 / 8707.90.90.00	Carrocerías usadas de vehículos automóviles, incluidas las cabinas.	30%
8711.10.00.00 / 8711.50.00.00	Motocicletas usadas a gasolina o diésel	0%



De acuerdo a lo manifestado por el Ministerio de Economía y Finanzas, la finalidad de la dación del Decreto Supremo N° 095-2018-EF no es recaudatoria, sino la protección de la salud de las personas y del medio ambiente. En el caso de los vehículos, el objetivo de política fiscal es disminuir la contaminación ambiental generada por éstos, por ello se ha visto por conveniente aumentar el ISC a los vehículos y a los combustibles más contaminantes y reducir el ISC a los vehículos y a los combustibles menos contaminantes, razón por la cual la referida norma precisa que los vehículos nuevos para transporte de pasajeros, que tengan algún mecanismo dual como gas o eléctrico, no pagarán impuestos y los vehículos a gasolina nuevos tienen una tasa de solo 10%.

Por el contrario, se desincentiva el uso de los vehículos a gasolina usados que tienen una tasa de 40%. Asimismo, los vehículos nuevos que utilicen diésel o semidiésel tienen una tasa de 20%, mientras que a los vehículos usados se les aplicará una tasa de 40%. Por último, las camionetas pick-up no pagarán impuesto por ser un bien de capital.

No obstante lo indicado, se ha podido advertir que con la dación de dicho dispositivo, se está posibilitando el reinicio de la importación de vehículos usados, debido a que el incremento del ISC a los vehículos nuevos ha venido de la mano con la disminución del ISC a los vehículos usados a gas, en los términos siguientes:

- Se ha incrementado de 0 al 10% el ISC a los automóviles nuevos a gasolina, los mismos que conforme a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, deben cumplir con la norma de emisiones Euro IV, Tier II o EPA 2007; por lo que consumen menos combustible y son menos contaminantes, y en consecuencia, más eficientes.

- Se ha reducido del 30 al 10% el ISC a los automóviles usados a gas, duales, híbridos y eléctricos, debiéndose considerar que éstos vehículos, cuando son importados con 5 años de antigüedad, requieren importantes cambios en sus componentes mecánicos, sistemas de combustión a gas o baterías en el caso de híbridos y eléctricos (los mismos que tienen una vida útil de 8 años).

**CUADRO N° 13:
Impuesto Selectivo al Consumo de vehículo usado y nuevo**

Partidas arancelarias	Estado	Combustible	ISC	
			Antes	Ahora
8703.21.00.10/ 8703.24.90.90	Usado	Gas, Gasolina y Gas, Diésel o Semidiésel y Gas.	30%	10%
	Nuevo	Gasolina	0%	10%

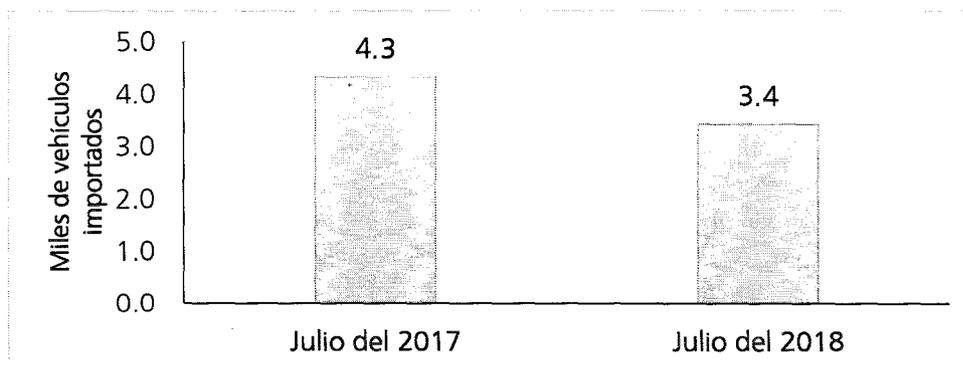
El efecto inmediato del incremento del ISC a los vehículos nuevos, es el incremento de su precio de venta al consumidor final, lo que ocasionará una contracción de las importaciones y adquisiciones en el corto plazo, la misma que, debido a la elasticidad de la demanda, debería recuperarse en el mediano y largo plazo.

Sin embargo, aparejado con el incremento del ISC a los vehículos nuevos, se ha dispuesto la reducción del ISC a los vehículos usados a gas, lo que afecta el supuesto antes descrito referido a la elasticidad de la demanda, dado que ante el incremento de precios del vehículo nuevo, el consumidor cuenta con un producto alternativo (un vehículo usado a gas), el cual puede ser comercializado a un precio mucho menor, debido a la reducción del ISC.



La importación de vehículos nuevos a gasolina de las partidas 87.03.21.00.10 y 87.03.24.90.20, comparando el mes de Julio del 2017 y Julio del 2018 en miles de unidades, se ha reducido, tal como se muestra a continuación:

**CUADRO N° 14:
Comparativo de vehículos nuevos importados cuyo combustible es la gasolina**



Fuente: SUNAT (2018). Elaboración Propia.

A través de la importación de vehículos usados se incrementará el parque automotor pues los consumidores cambiarán su opción de compra de un auto nuevo a uno

usado a gas e incluso convertidos en los CETICOS, dado que mediante Ley N° 29303 se prohibió las actividades de reparación y/o reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS y ZOFRATACNA, y es el caso que no se ha precisado adecuadamente que la “conversión a gas” es parte de la actividad de “reparación y reacondicionamiento” de un vehículo usado. En otros términos, puede indirectamente fomentarse el ingreso de vehículos usados a gas, dado que ahora éstos tienen el mismo valor de ISC que los vehículos nuevos gasolineros.

De otro lado, se ha podido verificar que, a nivel mundial, existe una oferta exportable muy amplia de vehículos usados, debido a que los países desarrollados han establecido políticas muy estrictas de renovación de parque vehicular por temas ambientales y eficiencia energética y es el caso que, precisamente, en nuestro país se estaría generando un mercado atractivo en donde pueden ser colocados estos vehículos usados.

De acuerdo al portal de SUNAT, el 90% de las importaciones de autos usados, durante los últimos 10 años, provienen de Korea y son a combustible GLP, lo cual es explicable debido a que en ese país hay una oferta considerable de este tipo de autos, los cuales se dedican 100% al servicio de taxi. El parque automotor de vehículos a gas GLP en Korea es del orden de 2.5 millones de unidades²⁷, los mismos que cumplen con emisiones equivalentes a la norma Euro II, tienen un recorrido anual promedio de 81,742 km y que, por políticas de renovación de parque, salen de circulación antes de los 5 años de antigüedad, generándose una oferta exportable de 500,000 vehículos usados a gas GLP. Cabe indicar que dichos vehículos no han estado ingresando a Perú debido a la tasa del 30% de ISC que se les aplicaba antes de la dación del Decreto Supremo N° 095-2018-EF. La información antes citada ha sido obtenida de la publicación de “Korea LPG Association” tal como se muestra a continuación:

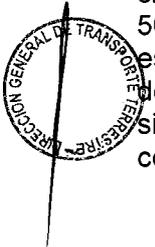


Gráfico N°5:
Vehículos de taxi a gas que se dedican al servicio de Taxi

II. Development of Korean Autogas Market

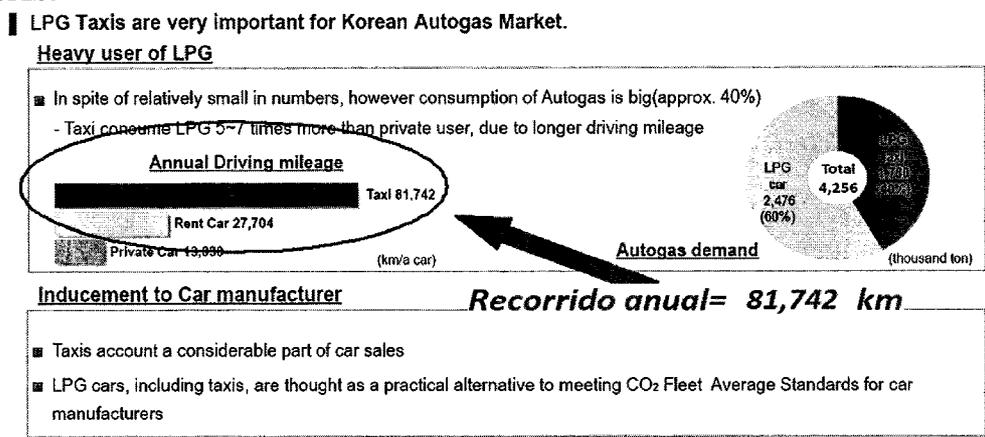


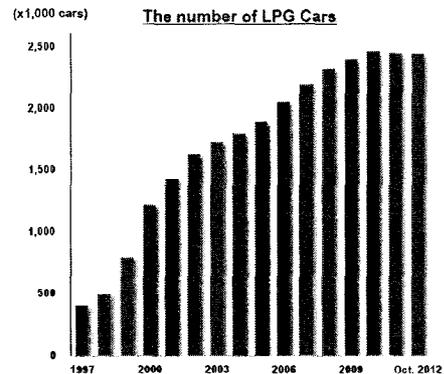
Gráfico N° 6:
Incremento en el Registro de vehículos a LPG en Korea

²⁷ https://www.wlpga.org/wp-content/uploads/2012/12/Mr_Kang_-_The_overview_on_Korean_Autogas_Market.pdf

II. Development of Korean Autogas Market

- ◆ As previous mentioned, Government policies led to the increase of LPG cars in Korea.
 - At the end of 2010, there are about 2.5 million LPG cars in Korea.
- ◆ However, the number of LPG cars are gradually decreasing due to the increase of scrapped LPG cars and high LPG price.

Registered LPG Cars
2,459,155 → 2,440,204
(Nov. 2010) (Oct. 2012)

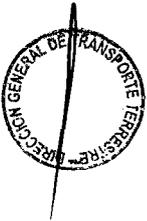


14

Korea LPG Association

De la información recogida, podemos inferir además que el ingreso de más de 15,000 autos usados a gas, que en su mayoría son taxis, afectará el sistema de transporte urbano por cuanto podría generar una sobre oferta de taxis, y es probable de colectivos, que son servicios que en el primer caso se requiere regular, y en el segundo, se encuentran proscrito a nivel urbano.

En líneas generales, tenemos entonces que la reducción de la importación de vehículos nuevos a corto plazo estaría en el orden del 20% (10,000 vehículos nuevos), brecha que sería cubierta potencialmente por 15,000 vehículos usados a gas, debido a la reducción del ISC al del 30% al 10%.



Si comparamos la contaminación generada por 15,000 autos usados a gas Euro II, los mismos que van a sustituir la importación de 10,000 autos nuevos a gasolina Euro IV, se tiene que el nivel de emisiones de los autos usados a gas respecto de los autos nuevos se incrementa en 3.3 veces para el CO (monóxido de carbono), 4.5 veces para los HC (hidrocarburos) y 3.75 veces para los NOx (óxidos de nitrógeno). Es decir, 15,000 vehículos usados a gas Euro II, contaminan en promedio 4 veces más que 10,000 vehículos nuevos Euro4.

CUADRO N° 15:

Contaminación por recorrido anual según el tipo de vehículo y EURO

	Total Importados	Recorrido anual (km)	CO (g/km)	Total CO (ton)	HC (g/km)	Total HC (ton)	NOx (g/km)	Total NOx (ton)
NUEVOS (Euro4)	10,000	81,742	1.00	817.42	0.10	81.74	0.08	65.39
USADOS (Euro 2)	15,000	81,742	2.20	2,697.49	0.30	367.84	0.20	245.23
Incremento de emisiones				3.3		4.5		3.75

De la revisión de nuestros recientes antecedentes, se ha podido corroborar que la importación de vehículos usados, en forma indiscriminada y desregulada, produjo consecuencias nocivas al país que hasta hoy se siguen sufriendo.

Los vehículos usados a gas, al ser importados con 5 años de antigüedad, requieren importantes cambios en sus componentes mecánicos, sistemas de combustión a gas, etc., por lo que es probable que el resultado deseado no se cumpla y se retorne a la situación que teníamos hace menos de diez años, época en la que la importación de vehículos usados era muy fuerte, volviéndose a generar las siguientes externalidades negativas en el país, como son:

- a) La desaceleración de la renovación del parque vehicular por menor ingreso de vehículos nuevos y mayor ingreso de vehículos usados, incrementándose su antigüedad promedio, el mismo que se calcula en 13 años.
- b) El incremento de la contaminación ambiental por el mayor uso y circulación de vehículos obsoletos importados como usados.
- c) El incremento de los índices de accidentalidad por la promoción del ingreso de vehículos usados que ya cumplieron su vida útil en su país de origen.
- d) La reducción de la recaudación tributaria al promoverse la informalidad y la evasión de impuestos.
- e) La desaceleración de las conversiones a GNV y GLP que se realizan en el mercado interno por mayor disponibilidad de vehículos usados importados a GLP, lo que ocasionará la pérdida de puestos de trabajo por el cierre de las empresas formales en el país que se dedican a dicha actividad.



Respecto de las conversiones a gas en el país, es preciso indicar que mediante Decreto Supremo N° 006-2005-EM se creó el Sistema de Control de Carga de GNV-SCCGNV con la participación activa de COFIDE, MTC, MINEM y PRODUCE, con el objeto de promover el cambio de la matriz energética del país a Gas Natural Vehicular-GNV, combustible que se dispone ampliamente en el Perú y es suministrado de los yacimientos de Camisea.

De acuerdo al reporte estadístico mensual del Sistema de Control de Carga de Gas Natural Vehicular²⁸, a cargo de COFIDE, durante los años 2005 al 2017, se han convertido 254,687 vehículos (40,486 autos nuevos financiados a través del SCCGNV²⁹; 17,317 autos nuevos no financiados; 72,285 conversiones financiadas a través del SCCGNV y 124,596 conversiones no financiadas), lo que confirma que las políticas implementadas por el Poder Ejecutivo desde el año 2004³⁰ para promover el cambio de la matriz energética a GNV han dado buenos resultados, dado que al año 2017 se tiene que el 10% del parque automotor nacional y el 15% del parque automotor de Lima, usa como combustible el Gas Natural Vehicular-GNV, tal como se pueden observar en los siguientes cuadros:

²⁸ http://www.infogas.com.pe/estadisticas/04-2018/Infogas_GNV_reporte_04-2018.pdf

²⁹ **SCCGNV**: Sistema de Control de carga de GNV a cargo de COFIDE

³⁰ Creación de la Comisión Nacional para la Promoción del Uso de Gas Natural - DS N° 022-2004-PRODUCE

CUADRO N° 16:
Porcentaje de vehículos convertidos a gas del 2005 al 2017

AÑO	Autos nuevos financiados a través del SCCGNV	Autos nuevos no financiados	Conversiones financiadas a través del SCCGNV	Conversiones no financiadas
2005	0	0	0	62
2006	0	2	4,094	1,280
2007	301	117	14,087	3,224
2008	2,367	1,021	23,605	7,464
2009	4,001	889	14,904	4,413
2010	7,386	1,570	8,193	5,881
2011	5,775	1,917	3,892	11,722
2012	3,855	3,488	1,015	17,343
2013	3,356	2,354	345	13,395
2014	3,901	2,048	726	19,405
2015	3,382	1,607	564	14,708
2016	2,887	1,116	349	12,682
2017	3,275	1,188	511	13,017
Total	40,486	17,317	72,285	124,596
			254,684	

Elaboración propia de la Fuente: COFIDE / Sistema de Control de Carga de GNV-INFOGAS

CUADRO N° 17
Vehículos convertidos a GNV



ESTADÍSTICAS SISTEMA CONTROL DE CARGA DE GNV

AL 31 DE JULIO 2018

PARTICIPANTES ⁽¹⁾

	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18
Estaciones de Servicio	302	302	304	306	305	309	313
Talleres de Conversión	166	165	165	164	164	162	161
PEC's	72	72	74	74	74	74	74
Entidades Certificadoras	10	10	12	11	11	10	10
Entidades que Financian	21	21	21	21	21	21	21
CRPC	4	4	4	4	4	4	4
Sistema Integrado de Transporte (SIT)	2	2	2	2	2	2	2
Consumidor Directo	4	4	4	4	4	4	4

⁽¹⁾ Información acumulada al 31 de julio de 2018

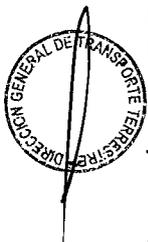
	ene-18	feb-18	mar-18	abr-18	may-18	jun-18	jul-18
Total vehículos convertidos ⁽²⁾	256,249	257,684	259,140	260,617	262,268	263,938	265,523
Total vehículos activos ⁽³⁾	252,852	254,294	255,714	257,157	258,772	260,405	261,948
Vehículos activados en el mes	1,566	1,434	1,456	1,477	1,651	1,670	1,585
Vehículos dados de baja en el mes ⁽⁴⁾	46	35	36	34	36	37	42
Vehículos convertidos en el mes	1,315	1,232	1,262	1,278	1,400	1,368	1,317
Vehículos nuevos en el mes ⁽⁵⁾	251	202	194	199	251	302	268
Vehículos que registran consumos en el mes	184,451	184,363	185,637	185,898	186,506	186,754	187,847
Autos nuevos financiados a través del SCCGNV ⁽⁶⁾	77	76	47	9	35	31	72
Autos nuevos no financiados	174	126	147	190	216	271	196
Conversiones financiadas a través del SCCGNV ⁽⁶⁾	51	61	47	40	43	40	68
Conversiones no financiadas	1,264	1,171	1,215	1,238	1,357	1,328	1,249

Fuente: COFIDE / Sistema de Control de Carga de GNV-INFOGAS

En tal sentido, existe una situación inminente de que se incremente drásticamente la importación de vehículos usados a gas GLP, lo cual resultaría contraproducente para el país, dado que – adicionalmente a lo ya señalado - el combustible que disponemos, y es promocionado por el estado peruano, es el Gas Natural Vehicular-GNV y no el Gas Licuado de Petróleo-GLP, el cual tenemos que importarlo dado que no disponemos de ese recurso energético.

Por lo expuesto, se considera necesario adoptar tomar medidas razonables que eviten un ingreso masivo indiscriminado de vehículos usados, siendo la opción más idónea la modificación de los requisitos de calidad establecidos en el Decreto Legislativo N° 843.

Finalmente, es necesario agregar que el Informe de Movilidad Eléctrica y oportunidades para Latinoamérica, elaborado por Gianni López y Sebastian Galarza, del Centro Mario Molina Chile, bajo el Programa Euroclima y la supervisión del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (ONU Medio Ambiente), señala en la hoja de ruta para el despliegue movilidad eléctrica en Latinoamérica, que para continuar y acelerar la transición a la movilidad eléctrica significaría que Latinoamérica debería eliminar ciertas barreras así como generar una seria de condiciones habilitantes, tales como eliminar las importaciones de vehículos usados, a fin de eliminar las distorsiones de mercado.



PROPUESTA NORMATIVA Y ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA PARTE DISPOSITIVA DE LA PROPUESTA

La reciente modificación del ISC a la importación de vehículos por parte del MEF fue justificada por el objetivo de combatir la contaminación ambiental y fomentar la renovación del parque automotor, sin embargo, al equiparar el ISC de los vehículos usados con los vehículos nuevos, ha surgido la importancia de resguardar el medio ambiente, salud y seguridad vial.

Cabe indicar que, de la evidencia internacional revisada, así como las estimaciones realizadas a partir de la data del Ministerio del Ambiente-MINAM, se desprende que los vehículos usados a GLP contaminan más que los vehículos nuevos a gasolina.

Esta sustitución entre vehículos nuevos y usados, permite adelantar los siguientes efectos:

- Retroceso en renovación del parque automotor, parque que de por sí ya es antiguo y podría envejecer aún más.
- Crecimiento de vehículos usados que son más contaminantes que los vehículos nuevos.
- Reducción en la importación de vehículos nuevos Euro 4, siendo una herramienta para combatir la contaminación ambiental generada por las emisiones vehiculares el parque automotor.

En ese sentido, se debe contemplar la aplicación de algunas medidas que permitan garantizar la renovación del parque automotor, entre las cuales se encuentran las siguientes:

- Restringir la importación de vehículos usados de más de dos años de antigüedad por ser más contaminantes.
- Mejorar los estándares de calidad para los vehículos usados importados.

- Considerar las experiencias internacionales de incentivos (subsidios directos, beneficios tributarios, entre otros) a la utilización de vehículos menos contaminantes (híbridos o eléctricos).

Como se ha señalado, si bien el Decreto Legislativo 843 de forma literal señala que los vehículos usados deben cumplir con requisitos³¹ mínimos de calidad, ello debe entenderse como condiciones técnicas de calidad.

Considerando lo antes expuesto, resulta necesario modificar las condiciones de calidad para la importación de vehículos usados establecidos en el Artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843, con el objeto de mantener las políticas de renovación del parque automotor con vehículos nuevos y si se trata de promover la importación de vehículos usados, que éstos sean en lo posible los más modernos y menos contaminantes, razón por la cual se propone:

- Estandarizar en dos años la antigüedad máxima con la que pueden ingresar al país
- Reducir el kilometraje máximo de recorrido en razón de la reducción de la antigüedad
- Disponer que la declaración de pérdida total es prueba suficiente para garantizar que el vehículo ha sufrido siniestro
- Establecer la obligatoriedad de que cumplan con la norma de emisiones EURO, Tier ó EPA exigible para la importación de vehículos nuevos al país por la norma legal vigente de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.



En tal sentido, se propone modificar los requisitos de calidad para la importación de vehículos usados establecidos en el artículo 1° del Decreto Legislativo N° 843 en los términos siguientes:

“Artículo 1.- A partir del 1 de noviembre de 1996, queda restablecida la importación de vehículos automotores usados, de transporte de pasajeros o mercancías, que cumplan con los requisitos mínimos de calidad que se señalan a continuación:

- a) Que tengan una antigüedad no mayor de dos (2) años. La antigüedad de los vehículos se cuenta a partir del año modelo. Queda prohibida la importación de vehículos usados con motor de encendido por compresión (diésel) de las categorías L, M y N, a excepción de las subcategorías M3 y N3.
- b) Que el kilometraje de recorrido de los vehículos motorizados no exceda de los límites que se detallan en el siguiente cuadro:

CATEGORÍA	Antigüedad máxima nueva (años)	Recorrido máximo (dos años)
L	2	20,000
M1	2	32,000
M2	2	36,000
M3	2	120,000
M3 (Compresión)	2	200,000
N1	2	36,000

³¹ La Real Academia Española define requisitos como circunstancia o condición necesaria para algo.

N2	2	120,000
N3	2	240,000
N3 (Compresión)	2	400,000

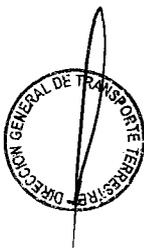
El cumplimiento de este requisito de calidad debe acreditarse ante la SUNAT, para lo cual debe consignarse el kilometraje real en los documentos de importación. Asimismo, las Entidades Verificadoras deben hacer constar que el vehículo mantiene este requisito al momento de su nacionalización en el respectivo Reporte de Inspección.

- c) Que no haya sufrido volcadura, choque frontal, lateral o trasero sustancial, incendio, aplastamiento, desmantelamiento, daño por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), daño considerado no reparable o no reconstruible, u otro tipo de daño material sustancial que cause su pérdida parcial o total, o que por cualquier causa ha sido declarado en el país de origen o procedencia como pérdida parcial o total.

(...)

- e) Que cumplan con la norma de emisiones EURO, Tier o EPA exigible para la importación de vehículos nuevos al país por la norma legal vigente de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.

(...)"



La modificación del literal a) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 se hace necesario, tal como se ha señalado en diversos países desarrollados, al existir una considerable oferta de vehículos usados, que ya han cumplido su vida útil y, que por políticas internas de renovación de parque automotor, deben salir de circulación antes de los 5 años de antigüedad, por lo que son exportados a países como el nuestro.

Cabe resaltar que, los vehículos usados en sí, independientemente de la fuente de energía, que presenten una mayor antigüedad, ponen en riesgo para el medio ambiente, la salud y la seguridad vial. Por ejemplo, los vehículos eléctricos si bien son una fuente energía limpia, su batería tiene una vida útil aproximada de ocho (8) años, por lo que al importarse vehículos usados con antigüedad máxima de cinco (5) años, existe el riesgo de que la vida útil del vehículo sea solo por los 3 años restantes.

En ese sentido, resulta pertinente estandarizar a dos (2) años de antigüedad para las otras fuentes de energía distintas al Diésel, considerando que actualmente el Decreto Legislativo N° 843, establece dos (2) años para los vehículos usados a Diésel.

Se debe considerar además que lo que se busca con la reducción de la antigüedad del vehículo, es resguardar el medio ambiente, la salud y la seguridad vial, dado que los vehículos de 5 años de antigüedad presentan un mayor desgaste de sus piezas por el mismo uso durante dicho periodo, lo cual repercute en más contaminación ambiental, obsolescencia del parque automotor y posibles accidentes de tránsito.

En tal sentido, se propone la modificación del literal a) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 en los términos siguientes:

- "a) Que tengan una antigüedad no mayor de dos (2) años. La antigüedad de los vehículos se cuenta a partir del año modelo. Queda prohibida la importación de

vehículos usados con motor de encendido por compresión (diésel) de las categorías L, M y N, a excepción de las subcategorías M3 y N3.”

La modificación del literal b) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843, resulta como consecuencia de la modificación del requisito de antigüedad, debiendo concordarse el recorrido máximo en función de cada categoría vehicular.

Para el caso de los vehículos de la categoría L, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 50,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 10,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 20,000 km. La importación de vehículos de la categoría L, de encendido por compresión, está prohibida.

Sobre los vehículos de la categoría M1, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 80,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 16,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 32,000 km. La importación de vehículos de la categoría M1, de encendido por compresión, está prohibida.

Para los vehículos de la categoría M2, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 90,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 18,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 36,000 km. La importación de vehículos de la categoría M2, de encendido por compresión, está prohibida.

De igual modo, para los vehículos de la categoría M3, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 300,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 60,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 120,000 km.

Respecto, a vehículos de la categoría M3 de encendido por compresión, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 200,000 km y una antigüedad máxima de 2 años, que implica un recorrido anual de 100,000 km. Como la antigüedad no se modifica, el recorrido máximo se mantiene.

En el caso de los vehículos de la categoría N1, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 90,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 18,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 36,000 km. La importación de vehículos de encendido por compresión de la categoría N1 está prohibida.

Es de precisar que, para los vehículos de la categoría N2, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 300,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 60,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 120,000 km. La importación de vehículos de encendido por compresión de la categoría N2 está prohibida.



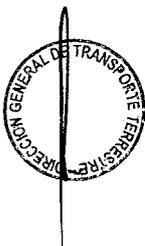
Sobre los vehículos de la categoría N3, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 600,000 km, solo para los vehículos de encendido por chispa, y una antigüedad máxima de 5 años que implica un recorrido anual de 120,000 km. Al reducir la antigüedad máxima a 2 años, de forma proporcional, el recorrido máximo debe reducirse a 240,000 km.

De igual manera, para los vehículos de la categoría N3 de encendido por compresión, la norma establece que éstos deben tener un recorrido máximo de 400,000 km y una antigüedad máxima de 2 años, que implica un recorrido anual de 200,000 km. Como la antigüedad no se modifica, el recorrido máximo se mantiene.

En tal sentido, se propone la modificación del literal b) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 en los términos siguientes:

"b) Que el kilometraje de recorrido de los vehículos motorizados no exceda de los límites que se detallan en el siguiente cuadro:

CATEGORÍA	Antigüedad máxima nueva (años)	Recorrido máximo (dos años)
L	2	20,000
M1	2	32,000
M2	2	36,000
M3	2	120,000
M3 (Compresión)	2	200,000
N1	2	36,000
N2	2	120,000
N3	2	240,000
N3 (Compresión)	2	400,000



El cumplimiento de este requisito de calidad debe acreditarse ante la SUNAT, para lo cual debe consignarse el kilometraje real en los documentos de importación. Asimismo, las Entidades Verificadoras deben hacer constar que el vehículo mantiene este requisito al momento de su nacionalización en el respectivo Reporte de Inspección.

El literal c) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 establece lo siguiente:

"Que no haya sufrido siniestro. Para estos efectos, se considera siniestrado un vehículo cuando ha sufrido volcaduras o choques frontales, laterales o traseros sustanciales"

La propuesta busca evitar que vehículos usados que han sufrido daño y luego han sido reparados ingresen al país, por lo que, al precisar que el vehículo usado ha sido declarado en el país de origen como pérdida total, se acredita fehacientemente que dicho vehículo ha sufrido un daño de tal magnitud, que no es posible que vuelva a circular.

Cabe precisar que, el término "siniestro" si bien no ha sido definido en las normas de transporte terrestre, se encuentra recogido en la Ley N° 29946, Ley de Contrato de Seguro y el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024-2002-MTC, como un suceso o daño ocurrido.

En ese sentido, se debe considerar que el término “siniestro” mantiene una vinculación con los alcances del seguro y los riesgos es objeto de cobertura del seguro contra accidentes, es por ello que es necesario precisar la condición mínima que debe presentar el vehículo, sin hacer mención a un vehículo siniestrado, a efectos de que la norma regule claramente la condición que permitirá ingresar al país a los vehículos usados que se importen, siempre y cuando cumplan con dicha condición, siendo irrelevante indicar un término (siniestro) destinado para otros alcances, considerando además que lo que se pretende regular es la exigencia de los estándares de calidad que no se enmarcan en un procedimiento administrativo, por cuanto se encuentran orientados al resguardo y protección del medio ambiente y la salud de las personas.

Sobre la base de lo expuesto, se busca precisar en la norma una serie de condiciones que pueden presentar los vehículos automotores usados que causan un daño material sustancial que repercute en su correcto funcionamiento o seguridad. Dichos daños materiales pueden producir su pérdida parcial o total, para ello se está considerando una declaración del país de origen o procedencia, es decir, basta que el vehículo usado sea declarado de origen o del país del que proceda para que la SUNAT no le permita el ingreso al país. Lo que se pretende con este mecanismo de control, es que resulte viable la utilización de los vehículos usados, evitando el ingreso de vehículos usados obsoletos, deteriorados o chatarra que agudicen los alarmantes índices de accidentalidad.



En tal sentido, se propone la modificación del literal c) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 en los términos siguientes:

“c) Que no haya sufrido volcadura, choque frontal, lateral o trasero sustancial, incendio, aplastamiento, desmantelamiento, daño por agua (inundación, sumergimiento o exposición prolongada), daño considerado no reparable o no reconstruible, u otro tipo de daño material sustancial que cause su pérdida parcial o total, o que por cualquier causa ha sido declarado en el país de origen o procedencia como pérdida parcial o total.”

Finalmente, el literal e) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 establece lo siguiente:

“e). Que las emisiones contaminantes de los vehículos automotores no superen los límites máximos permisibles establecidos por la normatividad vigente.”

En este caso, los Límites Máximos Permisibles (LMP) son los establecidos por el Anexo III del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece los Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores en los términos siguientes:

**“ANEXO
VALORES DE LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES PARA VEHÍCULOS
AUTOMOTORES**

(...)

**III. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES PARA VEHÍCULOS USADOS QUE SE
INCORPOREN AL PARQUE AUTOMOTOR**

**III.1. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por chispa
de dos tiempos que usan mezclas de gasolina-aceite como combustible**

Año de fabricación(*)	CO [% - v/v]	HC [ppm]
2013 en adelante	3,6	6400

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

III.2. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por chispa de cuatro tiempos que usan gasolina, GLP o GNV como combustible u otros combustibles alternos

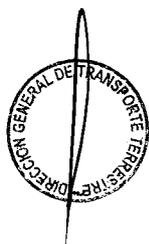
Año de fabricación(*)	CO [% - v/v]	HC [ppm]
2013 en adelante	3,6	1600

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

III.3. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por compresión de cuatro tiempos a Diésel o similar

Año de fabricación(*)	Coefficiente de Absorción [k(m-1)]
2013 en adelante	2,26

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.



III.4. Vehículos de categorías M y N con motor de encendido por chispa a gasolina, GLP o GNV como combustible u otros combustibles alternos

Año de fabricación(*)	CO [% - v/v]	HC [ppm]	CO + CO2 [% - v/v] mínimo
2013 en adelante	0,35	70	12[10(1)]

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

(1) Solamente para GLP/GNV.

III.5. Vehículos de categorías M y N con motor de encendido por compresión de cuatro tiempos a Diésel o similar

Año de fabricación(*)	Clase de motor	Coefficiente de Absorción [k(m-1)]
2013 en adelante	Sin turbo, PBV < 3,0 Ton	1,10
	Sin turbo, PBV ≥ 3,0 Ton	1,60
	Con turbo	1,60

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

Sin embargo, dichos límites son muy similares a los exigibles para los vehículos en circulación, los mismos que están contenidos en el Anexo II del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, en los términos siguientes:

**“ANEXO
VALORES DE LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES PARA VEHÍCULOS
AUTOMOTORES**

(...)
II. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES PARA VEHÍCULOS EN CIRCULACIÓN

II.1. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por chispa de dos tiempos que usan mezclas de gasolina-aceite como combustible

Año de fabricación(*)	Altitud (msnm)	CO [% - v/v]	HC [ppm]
Hasta 1995	0 a 1800	4,5	12000
	> 1800	4,5	12600
1996 a 2012	0 a 1800	4,5	8000
	> 1800	4,5	8400
2013 en adelante	A cualquier altitud	4,5	8000

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

II.2. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por chispa de cuatro tiempos que usan gasolina, GLP o GNV como combustible u otros combustibles alternos

Año de fabricación(*)	Altitud (msnm)	CO [% - v/v]	HC [ppm]
Hasta 1995	0 a 1800	4,5	2000
	> 1800	4,5	2100
1996 a 2012	0 a 1800	4,5	2000
	> 1800	4,5	2100
2013 en adelante	A cualquier altitud	4,5	2000

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

II.3. Vehículos de categorías L3 a L5 con motor de encendido por compresión de cuatro tiempos a Diésel o similar

Año de fabricación(*)	Altitud (msnm)	Coefficiente de Absorción [k(m-1)]
Hasta 1995	0 a 1000	3,40
	1001 a 2000	3,65
	2001 a 3000	3,90
	> 3000	4,15
1996 a 2012	0 a 1000	2,80
	1001 a 2000	3,05
	2001 a 3000	3,30
	> 3000	3,55
2013-2018	0 a 1000	2,50
	1001 a 2000	2,75
	2001 a 3000	3,00
	> 3000	3,25
2013 en adelante	A cualquier altitud	2,50

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

II.4. Vehículos de categorías M y N con motor de encendido por chispa a gasolina, GLP o GNV como combustible u otros combustibles alternos

Año de fabricación(*)	Altitud (msnm)	CO [% - v/v]	HC [ppm]	CO + CO2 [% - v/v] mínimo
Hasta 1995	0 a 1800	3,0	400	10[8 ⁽¹⁾]
	>1800	3,0	450	8
1996 a 2002	0 a 1800	2,5	300	10[8 ⁽¹⁾]
	>1800	2,5	350	8



2003 en adelante	0,5	100	12[8 ⁽¹⁾]
------------------	-----	-----	-----------------------

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.

(1) Solamente para GLP/GNV.

II.5. Vehículos de categorías M y N con motor de encendido por compresión de cuatro tiempos a Diésel o similar		
Año de fabricación(*)	Altitud (msnm)	Coefficiente de Absorción [k(m-1)]
Hasta 1995	0 a 1000	3,00
	1001 a 2000	3,25
	2001 a 3000	3,50
	> 3000	3,75
1996 a 2012	0 a 1000	2,50
	1001 a 2000	2,75
	2001 a 3000	3,00
	> 3000	3,25
2013 a 2017	0 a 1000	2,10
	1001 a 2000	2,35
	2001 a 3000	2,60
	> 3000	2,85
2018 en adelante	A cualquier altitud	2,10

(*) El año de fabricación es el año calendario en el que el vehículo fue fabricado, que no corresponde necesariamente el año modelo, y se encuentra consignado en la Tarjeta de Propiedad o Tarjeta de Identificación Vehicular.



No obstante ello, el Anexo II del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM establece que los vehículos nuevos deben cumplir a partir del 01 de abril del 2018, con las normas EURO4, Tier2 o EPA 2007 según corresponda, por lo que teniendo en cuenta que la antigüedad máxima exigible se ha reducido a dos años, se propone homologar la exigencia de cumplimiento de LMPs establecida para los vehículos usados con la exigible a los vehículos nuevos, es decir la norma EURO, Tier o EPA que se exija a los vehículos nuevos, también será la que se exija a los vehículos usados, uniformizando la exigencia y parámetros de emisiones de manera equivalente.

En tal sentido, se propone la modificación del literal e) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843 en los términos siguientes:

- "e) Que cumplan con la norma de emisiones EURO, Tier o EPA exigible para la importación de vehículos nuevos al país por la norma legal vigente de emisiones atmosféricas para vehículos automotores."

PRE-PUBLICACIÓN

El Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de proyectos normativos y difusión de normas legales de carácter general, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, prevé en su artículo 14, que las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia en el Diario Oficial "El Peruano", en sus Portales Electrónicos o mediante cualquier otro medio, en un plazo no menor de treinta (30) días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, salvo casos excepcionales; a efectos que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas.

Considerando las normas antes glosadas, corresponde pre-publicar el proyecto normativo por un plazo mínimo de treinta (30) días calendarios, con la finalidad de obtener las opiniones y comentarios de la ciudadanía.

ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO

A continuación desarrollamos el análisis costo beneficio de la propuesta legislativa a fin de demostrar que la acción gubernamental es necesaria, justificada y apropiada.

Cabe indicar al respecto, que el contenido de los textos constitucionales citados en el marco jurídico del presente documento, corresponden a los criterios que inspiran el goce y ejercicio de los derechos fundamentales conforme a los tratados internacionales de los cuales el Perú es Estado parte.

Asimismo, en la orientación del constitucionalismo moderno, no existen derechos fundamentales absolutos, sino que éstos deben ejercerse en armonía con los derechos de los demás, principalmente con aquellos que atañen al interés general o colectivo, de manera tal que resulta admisible que los Estados establezcan limitaciones o restricciones al ejercicio de determinados derechos constitucionales, en la medida que tales limitaciones o restricciones cumplan los requisitos de proporcionalidad, razonabilidad y legalidad y que, además, éstas sean conducentes a los fines que se pretende conseguir.

En ese sentido, queda claro que el ejercicio absoluto de las libertades de trabajo, empresa, comercio e industria, en el caso de la importación de vehículos usados, afecta la salud y seguridad públicas en Lima y otras importantes ciudades del país y, por tanto, el interés general o colectivo de la población, por la alta contaminación generada, el incremento de los accidentes de tránsito y la saturación del parque automotor, externalidades que por otro lado corresponde al Estado corregir, en ejercicio del rol subsidiario que debe cumplir dentro de una economía social de mercado, que es el modelo económico adoptado por nuestro texto constitucional y, de manera más específica, por la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre.



En esta misma dirección, las normas contenidas en los Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC), contemplan igualmente la posibilidad que los países miembros apliquen prohibiciones y restricciones a la importación de productos que atenten contra la seguridad o salud de las personas y del medio ambiente.

En suma, los representantes de las principales ciudades de Latinoamérica (incluidos Lima y Callao), reunidos en el seno de *"La Iniciativa del aire limpio para las ciudades de América Latina"* emitieron en abril de 1999 la *"Declaratoria de México"*, la misma que señala que, *"la importación de vehículos usados y tecnologías no limpias pueden convertirse en una medida potencialmente perversa para la limpieza del aire. Exigimos a los gobiernos del mundo asumir una ética distinta que sancione moralmente a aquellos países que exportan vehículos y tecnologías ambientales obsoletas sobre mercados desprotegidos de América Latina. Cada Gobierno debe generar el desarrollo de una promoción de vehículos limpios, estableciéndose las regulaciones necesarias para reducir la emisión de contaminantes tóxicos"*.

De acuerdo a lo señalado en las secciones anteriores se ha identificado la existencia de una serie de limitaciones en el vigente régimen de ingreso de vehículos al país. En efecto, existen:

- Criterios distintos sobre la antigüedad de los vehículos que ingresan al país, ya que la antigüedad de los vehículos automotores con motor de encendido por compresión (diésel y otros) debe ser no mayor de dos (2) años, mientras que la antigüedad de los vehículos automotores con otras características debe ser no mayor de cinco (5) años.
- Incentivos al ingreso de vehículos que por su antigüedad requerirán de reparaciones poco tiempo después de su ingreso al país y que son más contaminantes. Es preciso señalar que el ISC a los vehículos usados a gas, duales, híbridos y eléctricos ha disminuido de 30% a 10% por la dación del Decreto Supremo N° 095-2018-EF, constituyendo un incentivo a la adquisición de este tipo de vehículos, cuyos componentes mecánicos requieren de cambios con mayor frecuencia que de vehículos a gasolina por el desgaste que el gas causa al motor y por la necesidad de renovación de las baterías en el caso de los vehículos híbridos y eléctricos.

Los problemas señalados se enfrentarán a través de la adecuación del dispositivo normativo que regula la antigüedad de los vehículos que ingresan al país, subsanando las deficiencias encontradas en el régimen actual, de manera que se proteja al usuario final y se coadyuve a la protección del medio ambiente.

Los actores relevantes vienen a ser: i) los usuarios de los vehículos importados, que pagarán por repuestos de los componentes mecánicos que los vehículos requerirán por el uso casi al límite de su tiempo de vida al momento de ingresar al mercado nacional; ii) la sociedad en general, que se ve afectada por la contaminación que causan los vehículos usados de mayor antigüedad. Al respecto se puede señalar que:



- La protección de los usuarios se asegurará con la estandarización de la antigüedad máxima de ingreso al país de los vehículos con motor de encendido por compresión y otros a dos (2) años, de tal forma que se asegure que los componentes mecánicos no requerirán un rápido cambio.
- La disminución de los perjuicios sobre el medioambiente, y a su vez los efectos negativos en la salud de los ciudadanos, se logrará con la misma medida, ya que la reducción del límite de ingreso por antigüedad vehicular implicará la restricción de acceso de vehículos más contaminantes.

Se debe sostener que, una política adecuada en lo referente a la promoción de los vehículos con mejores estándares ambientales requiere de la corrección de posibles distorsiones en lo relacionado con sus condiciones de importación. En efecto, con la reciente baja de impuestos a las unidades usadas que son convertidas a gas se busca evitar el desorden en la conversión vehicular en las zonas francas del país, actividad cuyo fin ha sido ya reconocido en las disposiciones complementarias relevantes de la Ley N° 29303.

Considerando lo expuesto, se colige que los cambios normativos propuesto no generan impactos negativos (costos) para el Estado o la ciudadanía, dado que el contenido propuesta solo busca establecer estándares más estrictos ya adecuados al resguardo del medio ambiente, salud y seguridad vial, no irrogando gastos al administrado, al ser una propuesta normativa orientada a cubrir las deficiencia y holgura en la exigencia de condiciones mínimas para el ingreso de vehículos usados al país. Dicha propuesta se alinea a la política y compromisos del Estado peruano, siendo compatible con la regulación internacional vigente.

Dicho de otro modo, los beneficios derivados del conjunto de medidas del dispositivo normativo superan con creces a sus impactos negativos y permitirán el desarrollo de la prestación de servicios de transporte más eficiente y no obsoleto, en cumplimiento de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Se debe señalar además que la expedición del presente dispositivo no generará egresos adicionales al Tesoro Público; por el contrario, las medidas que se aprueban son parte de la implementación de la política nacional de transporte establecida por el Poder Ejecutivo.

En suma, con la adecuación del dispositivo normativo que regula la antigüedad de los vehículos que ingresan al país se protege al usuario final y se contribuye a la disminución de los efectos negativos sobre el medio ambiente. Lo señalado permitirá el logro de las metas de los compromisos internacionales referidos a la protección del medio ambiente.

Finalmente, la emisión del presente Decreto Supremo contiene disposiciones que coadyuvan a la reguardar mediante condiciones rigurosas la masiva importación de vehículos usados al país.

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

La presente propuesta tendrá un impacto articulador que fortalecerá lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 843. Encontrándose al amparo del marco constitucional del país y, el efecto de la vigencia de la misma sobre la legislación nacional consiste en garantizar la seguridad vial y medio ambiente, así como establecer condiciones mínimas uniformes para todos los importadores sin permitir la obsolescencia del parque automotor.

En el presente Decreto Supremo se establece:



- Modificar los literales a), b), c), d) y e) del artículo 1 del Decreto Legislativo N° 843.
- Establecer que las modificaciones antes señaladas, no son aplicables a los vehículos usados importados que a partir de la entrada en vigencia de la presente norma, se encuentren en cualquiera de las siguientes situaciones:
 - a. Hayan sido desembarcados en puerto peruano;
 - b. Se encuentren en tránsito hacia el Perú, lo cual debe acreditarse con el correspondiente documento de transporte (conocimiento de embarque o carta de porte aérea o terrestre); y/o,
 - c. Hayan sido adquiridos con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente norma, lo cual debe acreditarse mediante documentos emitidos con anterioridad a dicha fecha, tales como carta de crédito irrevocable o cualquier otro documento de fecha cierta que acredite que los vehículos fueron adquiridos con anterioridad a la fecha indicada.