



Comisión de Comercio Exterior y Turismo

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".



COMISIÓN DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO

Período Anual de Sesiones 2024-2025

Señor presidente:

Ha sido remitido para estudio y dictamen de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo el Proyecto de Ley **3212/2022-CR**, que propone la "Ley de homologación de códigos de productos importados para ampliar la oferta de bienes en el mercado nacional", presentado por el Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, a iniciativa del señor congresista Nivardo Édgar Tello Montes.

Luego del análisis correspondiente efectuado en el Auditorio de la Facultad de Ingeniería Industrial, Sistemas e Informática de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión (UNJFSC) – Avenida Mercedes Indacochea 609, distrito de Huacho, provincia de Huaura y departamento de Lima, y a través de la Plataforma Microsoft Teams, durante la continuación de la Décima Séptima Sesión Extraordinaria Descentralizada Semipresencial de la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, de fecha 30 de mayo de 2025, se aprobó el dictamen favorable recaído en el Proyecto de Ley 3212/2022-CR, por el que, con texto sustitutorio, se propone la "Ley de homologación de códigos de productos importados, para ampliar la oferta de bienes en el mercado nacional", por **MAYORÍA de los presentes al momento de la votación**, con la dispensa de la lectura y aprobación del acta, para ejecutar los acuerdos tomados en la referida sesión. Votaron a favor los señores congresistas: Noelia Rossvith Herrera Medina, María Antonieta Agüero Gutiérrez, Carlos Enrique Alva Rojas, Luis Ángel Aragón Carreño, Jorge Luis Flores Ancachi y Luis Raúl Picón Quedo; ningún voto en contra y con las abstenciones de los señores congresistas Raúl Huamán Coronado, David Julio Jiménez Heredia y Jeny Luz López Morales.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

La proposición legislativa, materia del presente dictamen, fue presentada el 4 de octubre de 2022, siendo decretada el 10 de octubre del mismo año a las Comisiones de Comercio Exterior y Turismo, como primera comisión dictaminadora, y Transportes y Comunicaciones, como segunda comisión dictaminadora, para su estudio y dictamen correspondiente.

I.2 Antecedentes parlamentarios

Del análisis realizado en el sitio web del Congreso de la República, se concluye que, durante el actual periodo parlamentario 2021-2026, no existen proyectos de ley que sean iguales o que aborden de manera similar el tema propuesto por la iniciativa legislativa en evaluación.

II. Contenido de la propuesta legislativa

El Proyecto de Ley 3212/2022-CR, por el que se propone la "Ley de homologación de códigos de productos importados para ampliar la oferta de bienes en el mercado nacional", contiene dos artículos y una disposición complementaria final:

En el artículo primero se define como objetivo principal de la ley la homologación de los criterios de interpretación del VIN, asignados por los distintos países fabricantes, para los vehículos que ingresen al país. Este proceso busca facilitar la identificación, control y adaptación de vehículos eléctricos-e híbridos en el territorio nacional.

El artículo segundo autoriza al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) a desarrollar métodos y criterios específicos para interpretar los códigos VIN, permitiendo el ingreso de vehículos eléctricos independientemente del país de procedencia, antigüedad, y kilometraje. Para ello, se requiere que estos vehículos cuenten con un *Certificate of Conformity* emitido por el fabricante y que posean una contraseña de homologación válida en el país de origen.

Finalmente, en la disposición complementaria final se faculta al Poder Ejecutivo para que adecúe las normas reglamentarias necesarias para la correcta aplicación de esta ley, asegurando su implementación y cumplimiento en el marco legal nacional.

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.
- Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
- Ley 27790 - Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR).

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

- Ley 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)
- Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (LGTTT).
- Decreto Legislativo 843 y modificaciones.
- Decreto Supremo 005-2003-MTC, Reglamento de Inspección Técnica Vehicular.
- Decreto Supremo 015-2020-MTC, Decreto Supremo que aprueba el Procedimiento Administrativo de Otorgamiento del Beneficio de Tarifa Diferenciada de Peaje en la Red Vial Nacional No Concesionada y de Autorizaciones para la circulación de vehículos en la Red Vial Nacional.
- Decreto Supremo 058-2003-MTC y modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.

III.2 Legislación comparada

3.2.1. Unión Europea (UE)

- Reglamento (UE) 2018/858.
- Establece un sistema único de homologación de vehículos en todos los Estados miembros.
- Obliga a los fabricantes a emitir el Certificado de Conformidad (CoC), el cual es suficiente para registrar el vehículo en cualquier Estado miembro, sin exigir verificaciones adicionales de VIN por país.
- El VIN es interpretado según norma ISO 3779, pero el décimo carácter no siempre corresponde al año modelo como en EE.UU., sino que puede depender de la estrategia del fabricante.
- Reemplaza la Directiva 2007/46/CE desde septiembre 2020.
- Refuerza la importancia del CoC como documento suficiente de homologación y registro.
- Fortalece la trazabilidad, seguridad, y emisiones.

3.2.2. Estados Unidos

- FMVSS 115 (Federal Motor Vehicle Safety Standard 115), Parte 565¹
- Exige que el décimo carácter del VIN indique obligatoriamente el año modelo, lo que genera rigidez.
- Solo se acepta el estándar local (FMVSS), no se reconoce el CoC europeo directamente.
- Importación de vehículos extranjeros exige cumplir con las normas locales y pasar

¹ <https://www.ecfr.gov/current/title-49/subtitle-B/chapter-V/part-565>

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

procesos de certificación adicionales (por ejemplo, EPA, NHTSA).

3.2.3. Canadá

- Sigue lineamientos de Estados Unidos de América (FMVSS), pero permite ciertas excepciones controladas mediante Regulaciones de Seguridad Vehicular de Canadá (MVSR).
- En algunos casos, acepta equivalencias internacionales si cumplen con normativas similares (Unión Europea, Japón).

3.2.4. Australia

- Basado en el Australian Design Rules (ADR) 61/2.
- Reconoce estándares internacionales (ISO 3779 y 3780), pero acepta el CoC europeo solo para ciertos procesos simplificados de importación, principalmente en el esquema de "importación de bajo volumen" o vehículos especiales.
- Ha adoptado una política flexible permitiendo validar el VIN sin atarlo necesariamente al año modelo en algunos casos.

3.2.5. Chile

- Tiene una homologación vehicular nacional a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Permite la validación de CoC europeo como documento válido, especialmente para vehículos eléctricos y vehículos nuevos.
- Desde 2018 acepta la entrada de vehículos eléctricos con documentación internacional, priorizando normas ISO y CoC, sin exigir adaptación local del VIN al año modelo.

III.3 Normas convencionales

3.3.1. Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) - OMC

- Perú es miembro de la Organización Mundial de Comercio (OMC) desde 1995.
- Este acuerdo busca garantizar que los reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación de la conformidad no sean discriminatorios ni creen obstáculos innecesarios al comercio internacional.
- Reconoce el derecho de cada país a establecer estándares de seguridad, salud, protección ambiental, siempre que no se utilicen como medidas encubiertas de restricción al comercio y, se basen, preferentemente, en normas internacionales (ISO, IEC, UNECE).

3.3.2. Acuerdo Comercial Perú - Unión Europea

- Vigente desde el 1 de marzo de 2013.

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

- Promueve la eliminación de barreras técnicas al comercio y reconoce las certificaciones emitidas por autoridades competentes de las partes.
- Establece el compromiso de usar estándares internacionales y aceptar mecanismos de evaluación de la conformidad, como el **Certificado de Conformidad (CoC)** emitido en la UE.

3.3.3 Acuerdo de Cartagena y Normativa Andina (Comunidad Andina)

- Perú es miembro fundador desde 1969.
- Decisión 608 de la Comunidad Andina:
 - Establece normas para la protección y promoción de la libre competencia.
 - Establece que los países miembros deben eliminar prácticas que generen restricciones injustificadas al comercio y la libre competencia.
 - Las normas nacionales no deben crear barreras internas o entre países miembros que afecten el comercio intracomunitario.

IV. Análisis de la propuesta legislativa

IV.1 Análisis técnico

El literal b) del artículo 23 de la Ley General de Transporte Terrestre establece que el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV) es el instrumento normativo que regula los aspectos técnicos necesarios para que los vehículos puedan incorporarse y operar dentro del sistema nacional de transporte. Este reglamento define tanto los requisitos de seguridad y control de emisiones como los límites máximos de peso y dimensiones que deben respetarse para circular por la red vial. Además, contempla las infracciones y sanciones correspondientes por el incumplimiento de estas disposiciones. También incluye los procedimientos técnicos y administrativos necesarios para la homologación de vehículos nuevos antes de que puedan ser autorizados para operar en el país.

Reglamento Nacional de Vehículos

El Reglamento Nacional de Vehículo fue aprobado mediante el Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC y tiene por finalidad definir las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos para ingresar, registrarse, transitar, operar y retirarse del SNTT. Está orientado a proteger la seguridad de las personas y del tránsito, el medio ambiente y la infraestructura vial.

Las disposiciones del RNV se aplican a los vehículos indicados en su Anexo I y a vehículos especiales que operan en el sistema. Para su ingreso y operación, los vehículos deben contar con códigos de identificación vehicular, que permiten su trazabilidad y control en el país.

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Los códigos de identificación exigidos son tres: el Número de Identificación Vehicular (VIN), el número de chasis o serie, y el número de motor. El VIN, obligatorio para nacionalización e inmatriculación, debe estar compuesto por 17 caracteres asignados por el fabricante, conforme a la Norma Técnica Peruana ITINTEC 383.030 o la norma internacional ISO 3779. Esta última es un estándar internacional que establece la estructura del VIN. Según dicha norma, el décimo carácter representa el año modelo del vehículo, el cual es determinado por el fabricante y no necesariamente coincide con el año calendario de fabricación.

En el Perú, el VIN se encuentra regulado en el artículo 7 del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo 058-2003-MTC, el cual se respalda en la Norma Técnica Peruana NTP-ISO 3779 2008, que recoge íntegramente el contenido de la norma internacional ISO 3779. El VIN obedece a un esquema de identificación vehicular que se aplica a los vehículos que se importan al Perú, independientemente de su fuente de energía y su condición de nuevos o usados, a través del VIN y de acuerdo con la Norma ISO 3779 de forma tal que los vehículos ingresan al país adecuadamente identificados desde su importación. Dicho código de identificación es consignado en la DAM (Declaración Aduanera de Mercancías) y constituye una característica registrable que además permite individualizar el vehículo para fines de control y supervisión mientras circula por las vías públicas.

Norma ISO 3779 y el Código VIN

La norma internacional ISO 3779 especifica el contenido y la estructura de un número de identificación del vehículo (VIN) con el fin de establecer, a nivel mundial, un sistema uniforme de numeración de identificación para vehículos de carretera. Esta norma establece la estructura del VIN en 17 caracteres, divididos en tres secciones:

- WMI (Identificador Mundial del Fabricante): posiciones 1 a 3
- VDS (Sección Descriptiva del Vehículo): posiciones 4 a 9
- VIS (Sección de Identificación del Vehículo): posiciones 10 a 17

Ahora bien ¿Qué sucede en Europa?

En muchos países europeos, aunque se sigue la estructura de 17 caracteres del VIN según la norma ISO 3779, el décimo carácter no está estandarizado para representar el año del modelo. Los fabricantes europeos pueden utilizar este carácter de manera diferente o simplemente no asignarle un significado específico relacionado con el año

del modelo².

Esto significa que, a diferencia de América del Norte, en Europa no es posible determinar el año del modelo del vehículo únicamente a partir del décimo dígito del VIN.

De la propuesta legislativa

El Proyecto de Ley 3212/2022-CR tiene como objetivo central la homologación de los criterios de interpretación del Número de Identificación Vehicular (VIN) utilizados por los distintos países fabricantes, con la finalidad de facilitar el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos al territorio nacional y contribuir a la renovación del parque automotor con tecnologías más limpias.

El artículo 1 busca unificar la forma en que se interpreta el VIN para evitar que las diferencias técnicas entre países constituyan una barrera al comercio, especialmente en el caso de vehículos sostenibles. Esto permitiría ampliar la oferta disponible en el mercado peruano, promoviendo la transición hacia una movilidad más eficiente y menos contaminante.

Por su parte, el artículo 2 autoriza al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo a establecer los métodos y criterios necesarios para interpretar los códigos del VIN, sin limitarse por el país de origen del vehículo, su antigüedad o kilometraje. Esta disposición también considera como válido el ingreso de vehículos eléctricos si cuentan con un certificado de conformidad (Certificate of Conformity) emitido por el fabricante, respaldado por una contraseña de homologación válida cuando esta exista.

La Única Disposición Complementaria Final faculta al Poder Ejecutivo a modificar o adecuar las normas reglamentarias necesarias para implementar los cambios propuestos en el proyecto, asegurando su operatividad y aplicación efectiva.

En síntesis, la iniciativa busca eliminar trabas técnicas que impiden el acceso a vehículos más sostenibles, alineando al país con tendencias globales de movilidad eléctrica y cuidado ambiental.

Sobre el Certificado de Conformidad

Existen países fuera de la Unión Europea que han establecido mecanismos para

² ClearVin (11 de mayo de 2022). *How to decode a VIN? How does a european VIN differ from the US vin?*
<https://blog.clearvin.com/how-does-a-european-vin-differ-from-the-us-vin/>. Consultado el 19 de mayo de 2025.

reconocer el **Certificado de Conformidad Europeo (CoC)** en sus procesos de homologación y registro de vehículos. Un ejemplo notable es el caso de Suiza, que, aunque no es miembro de la UE, forma parte del Espacio Económico Europeo (EEE) y ha adoptado normativas que permiten la aceptación del CoC para facilitar la importación y matriculación de vehículos.

Suiza: Reconocimiento del CoC en la homologación de vehículos

Suiza reconoce el Certificado de Conformidad Europeo como parte de su proceso de homologación de vehículos. Esto significa que los vehículos que cuentan con un CoC emitido conforme a las directivas europeas pueden ser importados y matriculados en Suiza sin necesidad de someterse a pruebas adicionales, siempre que cumplan con los requisitos técnicos y medioambientales suizos.

Este reconocimiento facilita la importación de vehículos desde países de la UE, permitiendo una integración más fluida de vehículos en el mercado suizo y asegurando que cumplen con los estándares de seguridad y emisiones establecidos.

Otros países con reconocimiento del CoC

Además de Suiza, otros países europeos no pertenecientes a la UE, como Noruega, Islandia y Liechtenstein, que son miembros del Espacio Económico Europeo (EEE), también aceptan el CoC para la homologación y matriculación de vehículos³. Estos países han armonizado sus normativas técnicas con las de la UE, lo que permite una mayor facilidad en la importación y registro de vehículos que cuentan con el Certificado de Conformidad Europeo.

El Certificado de Conformidad Europeo es un documento necesario que facilita la homologación y matriculación de vehículos en varios países, incluso fuera de la UE, siempre que existan acuerdos o normativas que reconozcan su validez.

Sobre la comercialización de los vehículos eléctricos e híbridos

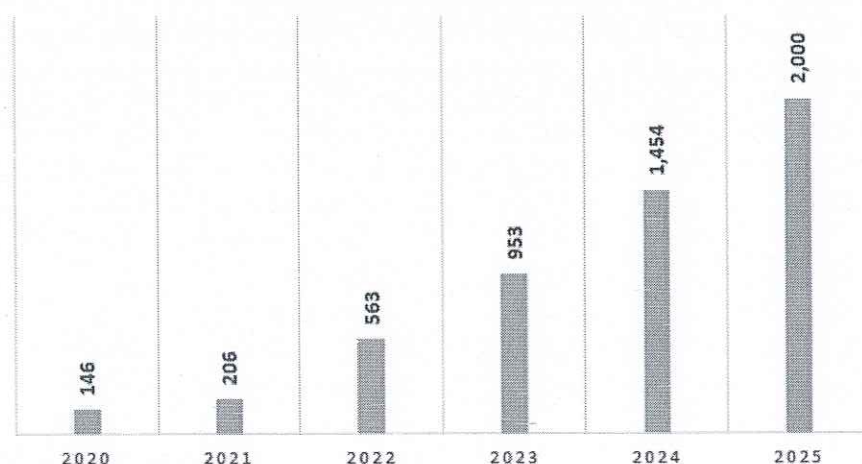
El mercado de vehículos electrificados en el Perú continúa mostrando señales de expansión. Según datos de la Asociación Automotriz del Perú (AAP), en marzo de 2025 se comercializaron 753 unidades de vehículos híbridos y eléctricos, lo que representa un incremento del 56,2 % en comparación con el mismo mes del año anterior.

³ <https://www.race.es/certificado-conformidad-coche>

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Al cierre del primer trimestre del 2025, las cifras oficiales revelan un crecimiento sostenido, con 2.000 unidades vendidas entre híbridos y eléctricos, lo que representa un incremento del 37.6% respecto al mismo periodo del año anterior.⁴

**VENTA DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS:
DE ENERO A MARZO DE CADA AÑO**



Fuente: SUNARP
Elaborado: GEE-AAP

Entre las tecnologías más comercializadas, lideran los híbridos convencionales (HEV), con 349 unidades vendidas y un notable incremento anual de 67.8%. Les siguen los híbridos ligeros (MHEV) con 306 unidades (+41%), los eléctricos puros (BEV) con 64 unidades (+56.1%) y los híbridos enchufables (PHEV), que, aunque con menor volumen, mostraron el mayor crecimiento relativo: 112.5%, con 34 unidades.

Sin embargo, a pesar de este crecimiento, la participación de vehículos electrificados en el mercado peruano sigue siendo baja en comparación con otros países de la región. Por ejemplo, en Colombia, la penetración de vehículos eléctricos alcanzó el 30 % en el mismo periodo⁵, mientras que en Perú apenas representa el 3,9 % del total de ventas.

Esta diferencia se atribuye, en parte, a las barreras regulatorias y técnicas, como las relacionadas con la interpretación del VIN, que dificultan la importación y registro

⁴ <https://aap.org.pe/venta-de-vehiculos-electrificados-continuaron-avanzando-durante-el-primer-trimestre-del-2025/>

⁵ <https://surtidoreslatam.com/maximo-historico-el-pais-registro-753-ventas-de-vehiculos-electrificados-en-un-solo-mes/>

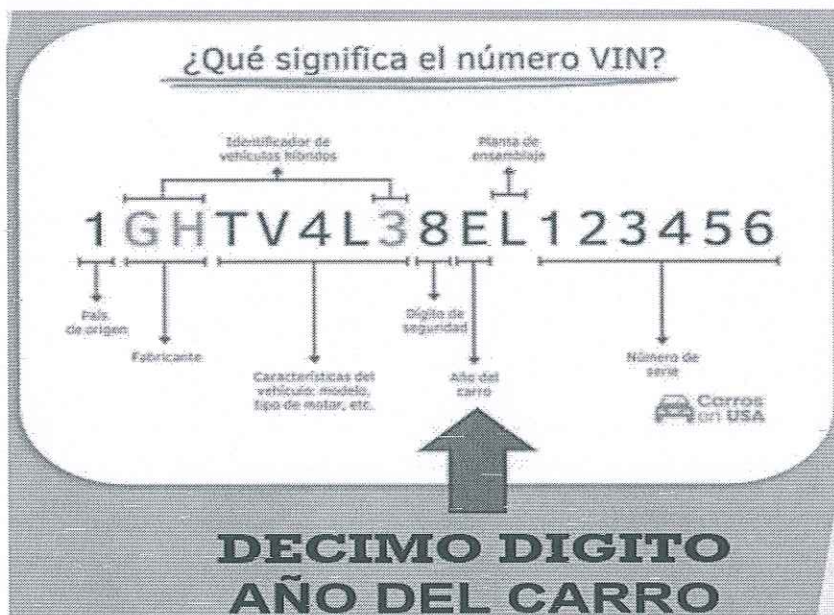
DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR,
POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE
HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA
AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

de vehículos eléctricos e híbridos en Perú.

Problema Público

La importación de vehículos eléctricos e híbridos en Perú ha enfrentado desafíos significativos debido a discrepancias en la interpretación del código VIN (Número de Identificación Vehicular), particularmente en lo que respecta al décimo dígito, que indica el año modelo del vehículo. Estas diferencias pueden generar obstáculos en el proceso de nacionalización y registro de los vehículos importados.

Al respecto, según la exposición de motivos del Proyecto de Ley, la codificación establecida mediante el RNV, referente al décimo carácter del VIN, no coincide con la codificación establecida por la Unión Europea, por lo que la intención sería armonizar con la codificación establecida en la normativa de dicho bloque comercial.



Fuente: Congresista Edgar Tello (PPT)

Ante este escenario, nos preguntamos ¿Cómo afectan las barreras regulatorias y técnicas que dificultan la importación y registro de vehículos eléctricos e híbridos en Perú?

La importación de vehículos eléctricos e híbridos en nuestro país, como ya lo

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

mencionamos, ha enfrentado diversas complicaciones debido a diferencias en la interpretación del código VIN (Número de Identificación Vehicular), especialmente en lo que respecta al décimo dígito, que indica el año modelo del vehículo. Estas discrepancias pueden generar obstáculos en el proceso de nacionalización y registro de los vehículos importados.

Según la exposición de motivos de la propuesta legislativa, *"la Asociación Peruana de Vehículos Eléctricos y Alternativos (APVEA), hace referencia a la situación particular que concierne al delimitante del DÉCIMO DÍGITO del VIN, que en el mercado de la UNION EUROPEA, no necesariamente este dígito corresponde al año del modelo del vehículo, por lo cual se observa un obstáculo para el comercio internacional, ya que nuestra regulación es explícita y determinante al señalar que el VIN en su décimo dígito corresponde al año del modelo, y si no fuera así el vehículo no podría ingresar al país"*.

También, señala que la situación se documenta con lo siguiente:

- "
1. Situación referida en el INFORME N° 0975-2022-MTC/18.01, que da respuesta a la consulta de un ciudadano peruano, motivo por discrepancias en identificación por el décimo dígito del VIN, de su vehículo eléctrico. No concuerda con lo dispuesto en el Reglamento Nacional Vehicular:

De dicho informe, recogemos la consulta y la respuesta:

- a. **Según la Declaración del 23/12/2020 del representante oficial de la marca y el "Certificado de Conformidad" ¿Es posible permitir la rectificación del VIN según la información asignada y consignada por el fabricante?**

Rpt. A lo que responde el funcionario de MTC:

Se debe considerar, en lo concerniente al VIN, lo correspondiente al décimo carácter, acorde a lo señalado: el numeral 69)7 del Anexo II del RNV, define "año modelo", al que está determinado por el fabricante que, en algunos casos, coincide con el año calendario en el que el vehículo fue producido. El décimo carácter está representado por series de letras y números que se repiten alternadamente (...)

- b. **¿El uso del décimo carácter del VIN según la declaración del representante oficial de la marca colisiona lo dispuesto en el Reglamento Nacional de Vehículos?**

Rpt. A lo que responde el funcionario de MTC:

De acuerdo a la información remitida en la consulta se observa que el VIN del vehículo materia del caso es: WBY8P610207H02538, advirtiéndose que el décimo carácter del

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

*VIN es el dígito "0", no comprometiéndose el mismo, en la tabla del año modelo establecida en el RNV, por lo que **no se encuentra acorde con las disposiciones establecidas por el RNV**, en concordancia con la Norma ISO 3779, para el efecto.*

2. *El Decreto Supremo N° 015-2020-MTC, publicado el 07/07/2020, que modifica la "Segunda Disposición Complementaria del Reglamento Nacional de Vehículos" referida a una importación de forma excepcional:*

"... la importación de un vehículo al país cuyo Número de Identificación Vehicular (VIN) constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante, sea distinto al previsto en la Norma ISO 3779, pueden identificarse mediante el número de chasis y el número de motor, no siendo necesario que el décimo carácter de dicho VIN corresponda al año de modelo del vehículo. Es decir, sólo en dichos casos, se permitiría que el VIN sea distinto al previsto en la Norma ISO 3779, recogido en el RNV"

Texto que deja tácitamente referido que la Unión Europea, en su ámbito territorial, los vehículos que fueron fabricados tienen un código de identificación vehicular (VIN), donde el décimo dígito podría ser diferente a lo previsto en el numeral 1 del artículo 7 del Reglamento Nacional de Vehículos".

Dificultades presentadas para importar y registrar vehículos eléctricos

Existen dificultades que enfrentan los ciudadanos peruanos para importar y registrar vehículos eléctricos, debido a la falta de normativas claras y actualizadas en el país. Casos concretos, de ciudadanos, que desistieron de importar un vehículo debido a la incertidumbre regulatoria y terminaron comprando uno usado. Asimismo, la falta de criterios definidos para realizar inspecciones técnicas a vehículos eléctricos genera confusión en cuanto a los requisitos documentarios y pruebas que deben cumplir, como las de emisiones, que no aplican a este tipo de vehículos. Estos casos fueron ampliamente difundidos en redes sociales y medios especializados, evidenciando las barreras burocráticas que enfrentan los importadores de vehículos eléctricos. Altamirano, J. (2023). *Falta de "normas claras" frena el ingreso de vehículos eléctricos en Perú*. Mobility Portal Latinoamérica.⁶

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La actual situación evidencia la necesidad de facilitar el comercio de vehículos

⁶ <https://mobilityportal.lat/vehiculos-electricos-peru/>

eléctricos e híbridos en el Perú, priorizando tanto la protección del medio ambiente como el fortalecimiento de la economía.

Debido a las diferencias internacionales en la interpretación del código VIN, especialmente en el décimo carácter, se han generado barreras técnicas que dificultan la importación y registro de estos vehículos. En respuesta, se propone modificar la normativa nacional para permitir, de manera excepcional, que los vehículos que no se ajusten al formato estándar del VIN puedan ser identificados por su número de chasis y motor, sin exigir que el décimo dígito represente el año del modelo. Esta medida busca agilizar el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos, promoviendo la adopción de tecnologías limpias.

El Proyecto de Ley 3212/2022-CR, por el que se propone la "*Ley de Homologación de Códigos de Productos Importados, para ampliar la oferta de bienes en el mercado nacional*", tiene como objetivo armonizar los criterios de interpretación del VIN utilizados por los distintos países fabricantes. Con ello, se pretende reducir obstáculos técnicos y ampliar la disponibilidad de vehículos sostenibles en el país.

En principio podríamos suponer los beneficios de la propuesta legislativa los cuales generarían impactos positivos tanto en el ámbito económico como ambiental ya que facilitaría la incorporación de vehículos eléctricos e híbridos al parque automotor nacional, impulsando el transporte sostenible. Asimismo, eliminaría barreras técnicas a la importación, permitiendo el ingreso de vehículos desde más mercados internacionales.

Impacto social y económico al facilitar el ingreso de los vehículos eléctricos e híbridos para su comercialización

Facilitar el ingreso y comercialización de vehículos eléctricos e híbridos en un país como Perú tiene un impacto social y económico significativo y multidimensional. A continuación, se detalla ese impacto desde ambas perspectivas:

Impacto Económico

1. Impulso a nuevas inversiones y sectores productivos. La apertura del mercado a tecnologías limpias como los vehículos eléctricos e híbridos genera oportunidades de inversión en infraestructura (electrolineras, talleres especializados, redes de carga) y en sectores como logística, distribución y servicios técnicos.
2. Dinamización del comercio exterior. Reducir barreras técnicas facilita el ingreso de más marcas y modelos, amplía la oferta comercial y promueve tratados de libre

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

comercio que incluyan cláusulas verdes o tecnológicas, alineando al país con tendencias internacionales.

3. Reducción del gasto en combustibles fósiles. La migración hacia vehículos eléctricos disminuye la demanda nacional de petróleo, reduciendo la dependencia energética externa y fortaleciendo la balanza comercial.
4. Ahorro para el consumidor a largo plazo. Aunque la inversión inicial puede ser alta, los costos de mantenimiento y operación de vehículos eléctricos son mucho menores, lo que mejora el poder adquisitivo del usuario en el mediano y largo plazo.
5. Fomento de empleos verdes y especializados. La adopción de tecnologías limpias crea nuevos perfiles laborales en mecánica, ingeniería eléctrica, software vehicular y mantenimiento de estaciones de carga, promoviendo la reconversión laboral y la capacitación técnica.

Impacto Social

1. Mejora de la calidad del aire y salud pública. La reducción de emisiones contaminantes contribuye a disminuir enfermedades respiratorias y cardiovasculares, especialmente en zonas urbanas altamente congestionadas.
2. Reducción del ruido urbano. Los vehículos eléctricos son mucho más silenciosos, lo que ayuda a reducir la contaminación sonora en las ciudades, mejorando el bienestar general de la población.
3. Acceso a tecnología y modernización del parque automotor. Facilitar el ingreso de estos vehículos permite a más ciudadanos acceder a tecnologías modernas, eficientes y respetuosas con el medio ambiente, democratizando la innovación.
4. Sensibilización ambiental y cambio cultural. La presencia de estos vehículos en el mercado genera conciencia ecológica, promueve el consumo responsable y motiva a otras industrias a adoptar prácticas sostenibles.
5. Movilidad más inclusiva y sostenible. A medida que se amplía la oferta y bajan los costos, es posible desarrollar flotas de transporte público eléctrico o híbrido, lo que mejora la calidad del servicio y reduce desigualdades en el acceso a una movilidad limpia.

Considerando todos los elementos, facilitar el ingreso y comercialización de vehículos eléctricos e híbridos no solo fortalece la economía verde del país, sino que también mejora la salud, calidad de vida y bienestar de la población, al tiempo que posiciona al país en la transición hacia una movilidad sostenible. Por ello, resulta prioritario establecer políticas públicas que promuevan el comercio de tecnologías sostenibles, como los vehículos eléctricos, mediante la adecuación de normativas que eliminen barreras técnicas innecesarias.

Esta iniciativa representa una oportunidad concreta para avanzar hacia un modelo de desarrollo más limpio, competitivo y alineado con estándares globales. No obstante, es importante considerar lo que establece el marco normativo vigente en la materia, con el propósito de realizar un análisis más detallado de la propuesta legislativa.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

La Constitución Política del Perú, en sus artículos 58 y 59⁷, reconoce la libertad de empresa, comercio e industria, y la libertad de comercio exterior. El Estado tiene la obligación de estimular la creación de riqueza y garantizar estas libertades.

Asimismo, la Constitución Política del Perú, a través del artículo 67, señala que *"El Estado determina la política nacional del ambiente. Promueve el uso sostenible de sus recursos naturales"*. Por ello, el Estado tiene el deber de promover el uso sostenible de los recursos naturales y proteger la diversidad biológica. El comercio exterior debe ser compatible con la protección del medio ambiente, y el Estado debe promover el uso sostenible de recursos naturales en las actividades comerciales.

Sobre la Identificación Vehicular

El Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el D.S. 058-2003-MTC⁸, establece El Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC, emitido en octubre de 2003, aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos en el Perú. Este reglamento establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para ingresar, registrarse, transitar, operar y retirarse del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT).

El Título II, del referido reglamento establece las categorías en las que se agrupan los vehículos y los criterios para su identificación, incluyendo aspectos como el Número de Identificación Vehicular (VIN), el número de motor y el número de chasis.

En cuanto a la identificación vehicular, el reglamento especifica que todos los vehículos deben contar con un VIN, el cual es un código alfanumérico único que permite identificar de manera precisa cada unidad. Además, se detallan las características y ubicaciones de los números de motor y chasis, asegurando una trazabilidad adecuada y facilitando los procesos de registro, control y fiscalización.

⁷ Constitución Política del Perú

"Artículo 58. La iniciativa privada es libre. Se ejerce en una economía social de mercado. (...)

Artículo 59. El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria".

⁸ Decreto Supremo 058-2003-MTC

[https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-MTC%20%20Reglamento%20Nacional%20de%20veh%C3%ADculos.pdf)

[MTC%20%20Reglamento%20Nacional%20de%20veh%C3%ADculos.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-MTC%20%20Reglamento%20Nacional%20de%20veh%C3%ADculos.pdf). Consultado el 19 de mayo de 2025.

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Este título también establece los procedimientos para la asignación y verificación de estos códigos de identificación, así como las responsabilidades de los fabricantes, importadores y autoridades competentes en la correcta identificación de los vehículos. En resumen, el Título II proporciona el marco normativo para la clasificación y correcta identificación de los vehículos que forman parte del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, asegurando que cada unidad cumpla con los estándares establecidos y pueda ser adecuadamente registrada y controlada por las autoridades correspondientes.

Sobre excepciones otorgadas respecto a la importación de un vehículo al país cuyo Número de Identificación Vehicular (VIN) es distinto a la Norma ISO 3779

El Reglamento Nacional de Vehículos contempla excepciones para ciertos casos. Por ejemplo, la Segunda Disposición Complementaria del Decreto Supremo 015-2020-MTC establece que, de manera excepcional, los miembros del Servicio Diplomático Nacional, el Cuerpo Diplomático, el Cuerpo Consular, Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Oficinas de Organizaciones Internacionales, debidamente acreditados en el Perú, así como los migrantes peruanos que retornan al país en el marco de la Ley N° 30001, pueden importar vehículos cuyo VIN no se ajuste a la Norma ISO 3779. En estos casos, los vehículos pueden ser identificados mediante el número de chasis y el número de motor, sin requerir que el décimo carácter del VIN indique el año del modelo. Para ello, el importador debe declarar el año de fabricación del vehículo en el campo correspondiente al año de modelo, lo cual es aplicable para la nacionalización e inmatriculación de dichos vehículos.

Decreto Supremo 015-2020-MTC, Segunda Disposición Complementaria:

"De manera excepcional, los miembros del Servicio Diplomático Nacional, el Cuerpo Diplomático, el Cuerpo Consular, Misiones Diplomáticas, Oficinas Consulares y Oficinas de Organizaciones Internacionales, debidamente acreditados en el Perú, así como los migrantes peruanos que retornan al país en el marco de la Ley N° 30001, Ley de Reinserción Económica y Social para el Migrante Retornado y modificatorias, que realizan la importación de un vehículo al país cuyo Número de Identificación Vehicular (VIN) constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante, sea distinto al previsto en la Norma ISO 3779 pueden identificarse mediante el número de chasis y el número de motor, no siendo necesario que el décimo carácter de dicho VIN corresponda al año de modelo del vehículo. (el subrayado y resaltado es nuestro).

Respecto a la nacionalización e inmatriculación de los referidos vehículos indica:

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

"Para efectos del cumplimiento del párrafo anterior, el importador debe declarar el año de fabricación del vehículo en el campo o casillero correspondiente al año de modelo, el cual es aplicable para la nacionalización e inmatriculación de los vehículos referidos en el primer párrafo de la presente disposición. Los vehículos inscritos en el Registro de Propiedad Vehicular de la SUNARP, que no cuenten con el VIN y se encuentran transitando, se identifican a través del Número de Chasis y/o el Número de Motor, cuando corresponda".

Para dichos efectos, el Registro de Propiedad Vehicular debe mantener la referencia del año de fabricación del vehículo en la Tarjeta de Identificación Vehicular, el cual es aplicable para el cálculo o referencia al año de modelo previstos en las normas de transporte y tránsito terrestre."

Al respecto, el considerando del referido cuerpo normativo señala que el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el D.S. 058-2003-MTC⁹, establece los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para ingresar, registrarse, operar y salir del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), incluyendo la identificación mediante códigos como el VIN de 17 caracteres, según normas técnicas. Sin embargo, observa que funcionarios diplomáticos y migrantes retornados que importan vehículos usados enfrentan dificultades, ya que muchos de estos vehículos fueron fabricados para el mercado interno del país de origen y no cumplen con el formato estándar del VIN exigido. Por ello, plantea adecuar la normativa para que, de manera excepcional, dichos vehículos puedan ser identificados por número de chasis y motor, sin requerir que el décimo carácter del VIN indique el año del modelo.

Por otro lado, el Reglamento Nacional de Vehículos establece que los vehículos de las categorías L, M y N deben identificarse con el VIN y el número de motor. Excepcionalmente, aquellos que no cuenten con el VIN deben identificarse mediante el número de chasis y el número de motor. Estas disposiciones claramente buscan facilitar la importación y registro de vehículos que, por razones de fabricación para mercados internos, no cumplen con el formato estándar del VIN, permitiendo su identificación alternativa mediante el número de chasis y motor.

Tales excepciones pueden ser aplicables en el caso de los vehículos eléctricos e híbridos, en la medida en que se justifiquen por su impacto positivo tanto ambiental como económico en beneficio de la sociedad, siempre que se mantengan alineadas con la normativa nacional vigente en cuanto a años de antigüedad y kilometraje.

⁹ Decreto Supremo 058-2003-MTC

<https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/documentos/D.S.%20058-2003-MTC%20%20Reglamento%20Nacional%20de%20Veh%C3%ADculos.pdf>. Consultado el 19 de mayo de 2025.

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Sobre antigüedad y kilometraje de vehículos usados que ingresan al país

Ahora bien, en el Perú, el ingreso de vehículos se encuentra regulado por Decreto Legislativo 843 que, posteriormente fue modificado por el Decreto Supremo 005-2020-MTC, en cuanto a requisitos mínimos de calidad, estableciendo que estos son los siguientes:

Artículo 1. (...)

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

CATEGORÍA	ANTIGÜEDAD MÁXIMA (AÑOS)	REGORRIDO MÁXIMO (KILOMETRAJE)
L	2	20,000
M1	2	32,000
M2	2	36,000
M3	2	120,000
N1	2	36,000
N2	2	120,000
N3	2	240,000

Los requisitos mínimos de calidad tienen como objetivo asegurar que los vehículos usados importados sean lo más actuales y menos contaminantes posibles, con el fin de evitar que el parque automotor se vuelva obsoleto de manera prematura.

En cuanto a la antigüedad de los vehículos permitida para ingresar al país, la normativa nacional vigente establece un límite de dos años desde el año de modelo, ya que con el tiempo los vehículos pierden vigencia debido al rápido avance tecnológico y en seguridad dentro de la industria automotriz.

Respecto al kilometraje, un vehículo con alto recorrido presenta mayor desgaste en sus componentes, lo que reduce su vida útil, afecta su funcionamiento y genera mayores necesidades de mantenimiento, acelerando su deterioro por uso.

Compatibilidad con los compromisos internacionales

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Es importante destacar que el Perú forma parte de la Organización Mundial del Comercio (OMC) como miembro fundador desde el 1 de enero de 1995. La normativa de la OMC fue incorporada al ordenamiento jurídico nacional mediante la Resolución Legislativa 26407, del 16 de diciembre de 1994, que aprobó el acuerdo por el que se establece la OMC y los Acuerdos Comerciales Multilaterales contenidos en el Acta Final de la Ronda Uruguay.

Entre dichos acuerdos multilaterales relacionados con el comercio de bienes, se encuentra el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (Acuerdo OTC), cuyo propósito es evitar que normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad se conviertan en trabas innecesarias al comercio internacional.

En esa línea, el Anexo 1 del acuerdo define lo que se entiende por reglamentos técnicos de la siguiente manera:

"1. Reglamento Técnico

Documento en el que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas."

En cuanto a su aplicación, este acuerdo impulsa a nuestro país a ajustar sus normas internas cuando estas representen obstáculos técnicos injustificados, como la exigencia rígida del décimo carácter del VIN que limita el ingreso de vehículos de la Unión Europea. Asimismo, dado este marco normativo, si se aprobara el Proyecto de Ley en cuestión, y el sector competente (como el MTC) tuviera que implementar métodos o criterios para interpretar el código VIN con el fin de autorizar el ingreso de vehículos eléctricos, dichas medidas calificarían como reglamentos técnicos. Por lo tanto, estarían sujetas a las obligaciones del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) y la Decisión 827.

En consecuencia, se debe cumplir con lo estipulado en el numeral 2.2 del artículo 2 del Acuerdo OTC, que exige que los reglamentos técnicos no representen barreras innecesarias al comercio internacional y que no restrinjan el comercio más allá de lo necesario para alcanzar un objetivo legítimo.

Cabe destacar que el propio Acuerdo OTC considera como objetivos legítimos, entre otros, la seguridad nacional, la protección del medio ambiente, la salud humana, animal o vegetal, y la prevención de prácticas engañosas.

Adicionalmente, el artículo 6 de la Decisión 827 refuerza este enfoque al establecer que cualquier reglamento técnico o procedimiento de evaluación debe ser proporcional al riesgo de no alcanzar dicho objetivo legítimo, y entre las opciones disponibles, debe optarse por la que implique menores costos de implementación y cumplimiento para los operadores y el comercio en general.

Del mismo modo, en el caso CE – Amianto (2001), el Órgano de Apelación de la Organización Mundial del Comercio (OMC) estableció criterios fundamentales para determinar cuándo una medida puede ser considerada un reglamento técnico. Entre estos, se señala que:

- ✓ La medida debe aplicarse a un producto o conjunto específico de productos.
- ✓ Debe definir características del producto, entendidas como cualquier atributo objetivo y verificable, como su composición, forma, tamaño, color, textura, resistencia, inflamabilidad, densidad o viscosidad. Estas características pueden incluir no solo propiedades intrínsecas del producto, sino también aspectos externos como su presentación, etiquetado o apariencia.
- ✓ El cumplimiento de estas características debe ser obligatorio, ya sea que estén impuestas de manera directa (positiva) o por prohibición (negativa).

Por otro lado, el Perú, como miembro de la Comunidad Andina (CAN), está sujeto a la Decisión 827, que regula cómo se deben elaborar, adoptar y aplicar los reglamentos técnicos y los procedimientos de evaluación de la conformidad en los países miembros. El Acuerdo de Cartagena y la Decisión 608 de la Comunidad Andina establecen disposiciones fundamentales para la eliminación de barreras técnicas al comercio y la promoción de la libre competencia entre los países miembros.

El Acuerdo de Cartagena¹⁰, suscrito en 1969, tiene como objetivos promover el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros mediante la integración y cooperación económica y social. En su Artículo 1, se establece la intención de facilitar la participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.

¹⁰ <https://www.comunidadandina.org/documents/quienes-somos/acuerdocartagena.pdf>

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Este acuerdo busca, entre otros fines, la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias que obstaculicen el comercio intracomunitario, promoviendo así un mercado más integrado y competitivo.

Entre tanto, la **Decisión 608**¹¹, adoptada por la Comunidad Andina, establece normas para la protección y promoción de la libre competencia en el ámbito subregional. En su Artículo 2, se señala que su objetivo es la protección y promoción de la libre competencia, buscando la eficiencia en los mercados y el bienestar de los consumidores.

Además, el Artículo 3 de la misma decisión establece principios como la no discriminación, transparencia y debido proceso en la aplicación de las normas de libre competencia.

Estas disposiciones permiten justificar la flexibilización de la interpretación del Número de Identificación Vehicular (VIN) para facilitar el comercio y evitar restricciones innecesarias, especialmente en el contexto de la importación de vehículos eléctricos e híbridos.

Por lo expuesto, tanto el Acuerdo de Cartagena como la Decisión 608 proporcionan un marco legal que respalda la eliminación de barreras técnicas al comercio y promueve la libre competencia, facilitando así la integración económica y comercial entre los países miembros de la Comunidad Andina.

Por otro lado, el **Acuerdo Comercial entre Perú y la Unión Europea**, en vigor desde marzo de 2013, impulsa la eliminación de barreras técnicas al comercio mediante el reconocimiento mutuo de certificaciones¹². Este acuerdo comercial aborda la eliminación de barreras técnicas al comercio en su Capítulo 4: **Obstáculos Técnicos al Comercio**, específicamente en los siguientes artículos:

- **Artículo 71 – Objetivos:** Este artículo establece como objetivos facilitar e incrementar el comercio de bienes, evitar la creación de obstáculos técnicos innecesarios y mejorar la cooperación entre las partes en estas materias.
- **Artículo 73 – Relación con el Acuerdo OTC de la OMC:** Reafirma que las partes mantienen sus derechos y obligaciones bajo el Acuerdo sobre

¹¹ <https://andina.vlex.com/vid/decision-n-608-comunidad-1053511095>

¹² https://sice.oas.org/TPD/AND_EU/Texts_24March2011/ENG/Text_e.asp

Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la OMC, incorporándolo como parte integral del acuerdo.

- **Artículo 75 – Cooperación y Facilitación del Comercio:** Compromete a las partes a intensificar la cooperación para facilitar el acceso a sus mercados, incluyendo la simplificación de procedimientos de certificación y la eliminación de requisitos innecesarios de registro o autorización previa.

Tal como apreciamos, estos artículos reflejan el compromiso de Perú y la Unión Europea de eliminar barreras técnicas innecesarias al comercio, mediante la adopción de estándares internacionales y el reconocimiento mutuo de procedimientos de evaluación de la conformidad, como el Certificado de Conformidad (CoC) emitido en la UE.

IV.4 Análisis de las opiniones e información solicitada

4.4.1 Opiniones técnicas solicitadas

- Mediante Oficio 121-PO/2022-2023-NETM-CCET/CR, del 16 de octubre de 2022, se solicitó opinión al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.
- Mediante Oficio 122-PO/2022-2023-NETM-CCET/CR, del 16 de octubre de 2022, se solicitó opinión al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Mediante Oficio 123-PO/2022-2023-NETM-CCET/CR, del 16 de octubre de 2022, se solicitó opinión al Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Mediante Oficio 124-PO-MEF.PL.3212, del 16 de octubre de 2022, se solicitó opinión al Ministerio de Economía y Finanzas.
- Mediante Oficio 125-PO/2022-2023-NETM-CCET/CR, del 16 de octubre de 2022, se solicitó opinión a la Presidencia del Consejo de Ministros.

4.4.2 Opiniones recibidas

PRESIDENCIA DEL CONSEJO DE MINISTROS – PCM

Mediante OFICIO-D002891-2022-PCM-SG, del 2 de noviembre de 2022, a través del cual la secretaria general de la Presidencia del Consejo de Ministros remite el Informe D001596-2022-PCM-OGAJ de la Oficina General de Asesoría Jurídica, concluyendo que por competencia no corresponde a la Presidencia del Consejo de

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Ministros emitir opinión acerca del Proyecto de Ley 3212/2022-CR, "Ley de homologación de códigos de productos importados, para ampliar la oferta de bienes en el mercado nacional.

MINISTERIO DE COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO

Mediante Oficios 752-2022-MINCETUR/DM y 790-2022-MINCETUR/DM, del 15 Y 23 de noviembre de 2022, respectivamente, a través de los cuales el entonces Ministro de Comercio Exterior y Turismo, remite el Informe 053-2022-MINCETUR/VMCE/DGGJCI/DSN de la Dirección General de Gestión Jurídica Comercial Internacional, en coordinación con la Dirección de Requisitos Técnicos al Comercio Exterior de la Dirección General de Políticas de Desarrollo de Comercio Exterior, del Viceministerio de Comercio Exterior, concluyendo que el Proyecto de Ley 3212/2022-CR no es viable. Asimismo, señala que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo no tiene competencia para establecer métodos o criterios de interpretación del código VIN (Número de Identificación Vehicular), función que corresponde exclusivamente al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de sus direcciones competentes. Por ello, considera que debe retirarse al MINCETUR del artículo 2 del proyecto de ley. No obstante, señala que cualquier medida normativa como las propuestas en el proyecto, especialmente si se consideran reglamentos técnicos, deberá observar los compromisos comerciales internacionales suscritos por el Perú, como el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y la Decisión 827 de la Comunidad Andina.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

Mediante Oficio RE (MIN) N°3-0-A/320, del 10 de noviembre de 2022 a través del cual la Cancillería emite el Memorándum (LEG) N° LEG02056/2022, que contiene la opinión formulada por la Oficina General de Asuntos Legales desde el punto de vista de producción y sistematización legislativa.

ASOCIACIÓN PERUANA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS (APVEA)

Mediante Oficio-018-11-2022/APVEA-P, del 23 de noviembre de 2022, a través del cual el presidente remite el Informe 0025-2022-APVEA/DE, elaborado por la Dirección Ejecutiva. Señala que el contenido de la propuesta *"toma relevancia por cuanto atiende un vacío normativo, y un posible obstáculo técnico para la apertura a un mercado más diverso, para vehículos eléctricos por ejemplo"*. Asimismo,

sostiene que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, tiene un rol relevante en materia de comercio internacional, por lo que considera propicio que se le autorice a establecer métodos y criterios de interpretación de los códigos de identificación vehicular (VIN). Por tales consideraciones recomienda aprobar la iniciativa legislativa

4.4.3 Consideraciones sobre los planteamientos contenidos en el proyecto de Ley

El propósito del Proyecto de Ley es homologar los criterios de interpretación del Número de Identificación Vehicular (VIN), utilizados por los países fabricantes de vehículos que ingresan al país, con el objetivo de ampliar la disponibilidad de vehículos eléctricos o híbridos destinados a la renovación del parque automotor. Para ello, se plantea autorizar al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo a definir los métodos y criterios necesarios para interpretar los códigos VIN, permitiendo así el ingreso de vehículos eléctricos al territorio nacional sin importar su país de origen, antigüedad o kilometraje, siempre que cuenten, cuando corresponda, con un Certificado de Conformidad emitido por el fabricante y una contraseña de homologación válida.

En relación con el Número de Identificación Vehicular (VIN), según lo establece el Reglamento Nacional de Vehículos – Decreto Supremo 058-2023-MTC, este ya se encuentra regulado en el artículo 7, referido a los "Códigos de identificación vehicular". Por ello, la Comisión de Comercio Exterior y Turismo considera que es competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones definir los criterios para interpretar dichos códigos, ya que esta entidad tiene la capacidad de evaluar las especificaciones técnicas que los vehículos deben cumplir.

Adicionalmente, esta Comisión considera que los criterios y métodos de interpretación de los códigos de identificación vehicular deben estar en concordancia con lo establecido en el Decreto Supremo N.º 005-2020-MTC, que modifica el Decreto Legislativo 843. Esta norma señala que los vehículos usados que ingresen al país deben cumplir con requisitos específicos de antigüedad, no mayor a dos años desde el año del modelo y, un kilometraje máximo que varía según la categoría vehicular, en atención a los niveles de accidentalidad y contaminación ambiental asociados. En este sentido, la política pública busca promover la renovación del parque automotor garantizando condiciones de seguridad y salud para los usuarios. Por tanto, permitir el ingreso de vehículos eléctricos sin considerar su antigüedad ni kilometraje, basándose únicamente en el certificado de conformidad emitido por el fabricante, no es una alternativa viable, ya que podría facilitar la incorporación de vehículos obsoletos al parque vehicular

nacional.

Ahora bien, los vehículos electrificados representan el 3.9% del total de ventas en el país. Cabe mencionar que esta cifra contrasta con la de otros países de la región, como, por ejemplo, Colombia, donde en el mismo periodo se comercializaron más de 14,900 unidades, alcanzando un 30%.

Según advirtieron desde la Asociación Automotriz del Perú, lo fundamental de esta diferencia está en el papel que juegan los gobiernos. *"En Colombia, el Estado ha sido proactivo, con incentivos tributarios y una estrategia clara para impulsar la electromovilidad. En Perú, necesitamos políticas similares que **reduzcan las barreras de entrada** y aceleren esta transición".*

Prioridad del comercio de vehículos sostenibles frente a trabas burocráticas injustificadas:

Promover políticas públicas que favorezcan el comercio de tecnologías sostenibles como los vehículos eléctricos e híbridos responde a una necesidad urgente del país en términos ambientales, económicos y comerciales. Ante el avance global hacia la descarbonización y el cumplimiento de compromisos internacionales como el Acuerdo de París, el Perú debe facilitar el ingreso de estas tecnologías limpias para reducir las emisiones del sector transporte, uno de los más contaminantes. Además, este tipo de políticas permite dinamizar la economía nacional al crear nuevos mercados, servicios y empleos verdes, fomentando la innovación tecnológica y atrayendo inversión extranjera.

Desde la perspectiva del comercio exterior, impulsar estas medidas permite armonizar la normativa nacional con estándares internacionales como los del Acuerdo OTC de la OMC o el Acuerdo Comercial con la Unión Europea, facilitando el ingreso de bienes certificados y eliminando barreras técnicas innecesarias. Esto mejorará la competitividad del país y reforzará su imagen como destino confiable para la importación de tecnologías limpias. También ayudará a reducir la dependencia de los combustibles fósiles, fortaleciendo la seguridad energética a través del uso de fuentes renovables.

En ese sentido, resulta fundamental que el Estado asuma un rol proactivo en la implementación de políticas públicas que no solo respondan a los marcos legales existentes, sino que también impulsen el desarrollo de un mercado más sostenible y moderno, en coherencia con los planes nacionales de competitividad, ambiente y comercio exterior. Promover el comercio de vehículos eléctricos no es

únicamente una decisión técnica o ambiental, sino una apuesta estratégica de desarrollo.

Rol del MINCETUR en la promoción de vehículos eléctricos e híbridos:

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) de Perú no lidera directamente las políticas de electromovilidad, pero desempeña un papel importante en la promoción del comercio internacional y la atracción de inversiones, lo cual puede influir en la importación de vehículos eléctricos. Es decir, aunque el MINCETUR no tiene programas específicos para fomentar la importación de vehículos eléctricos e híbridos, su función en la regulación del comercio exterior y la promoción de exportaciones puede facilitar el ingreso de estos vehículos al país. Además, a través de la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PromPerú), el sector trabaja en la promoción de productos y servicios peruanos en el extranjero, lo que puede incluir tecnologías relacionadas con la electromovilidad.

Ahora bien, la coordinación interinstitucional es necesaria para desarrollar un marco normativo y comercial que facilite la transición hacia una movilidad más sostenible en el país. El proyecto de ley en análisis no regula el transporte directamente, sino que propone la homologación de códigos de identificación vehicular (VIN), con el fin de facilitar la importación de vehículos eléctricos e híbridos. Aunque se han planteado observaciones respecto a la competencia del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), sostenemos que este sí tiene facultades en la materia, dado que la medida encaja dentro del ámbito de facilitación del comercio exterior, como lo establece el artículo 4 de la Ley N.º 27790. Además, la armonización normativa internacional es una práctica recomendada por el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la OMC, al cual Perú está adherido.

Precisiones necesarias:

Desde el punto de vista técnico, se aclara que el proyecto no pretende alterar normas de seguridad vehicular ni de circulación, sino exclusivamente facilitar la identificación de vehículos mediante la homologación de códigos VIN, una medida importante para abrir el mercado a tecnologías más limpias. En ese contexto, esta Comisión plantea como solución una articulación entre el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con el objetivo de evitar superposiciones normativas y garantizar una implementación coordinada.

En el plano internacional, la propuesta está en consonancia con los principios de la OMC y la Comunidad Andina, que abogan por la eliminación de barreras técnicas innecesarias al comercio.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), será responsable de establecer los criterios técnicos y de interpretación del VIN y del Certificado de Conformidad (CoC), asegurando que los vehículos cumplan con estándares de calidad, seguridad y emisiones vigentes a nivel nacional.

Adicionalmente, la propuesta de ley está estrechamente vinculado a varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)¹³ por su enfoque en facilitar la importación de vehículos eléctricos e híbridos mediante la homologación de criterios de interpretación de los códigos VIN. Esta medida tiene como finalidad ampliar la oferta de bienes sostenibles en el mercado peruano, eliminar barreras técnicas innecesarias y alinear la normativa nacional con estándares internacionales. Así, en su artículo 1 se expresa claramente el propósito de promover un transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente, lo cual se relaciona directamente con el ODS 13 sobre acción por el clima y el ODS 11 sobre ciudades sostenibles.

También la disposición de encargar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la definición de métodos para interpretar el VIN y aceptar vehículos que cumplan con estándares internacionales, como el Certificado de Conformidad (CoC), en el marco de la normatividad nacional vigente, se vincula con el ODS 9 al fomentar la innovación en transporte y apoyar el ingreso de nuevas tecnologías, así como con el ODS 7, al facilitar la adopción de vehículos eléctricos que requieren energía más limpia.

Asimismo, está relacionado con el ODS 12 sobre consumo responsable, ya que promueve el acceso a vehículos más eficientes y menos contaminantes, y con el ODS 17, al impulsar la coherencia de políticas comerciales con acuerdos multilaterales como el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y el Acuerdo Comercial con la Unión Europea. En ese sentido, la interpretación rígida del décimo carácter del VIN representa una traba técnica que restringe injustificadamente el comercio internacional, contradiciendo compromisos asumidos por el país.

¹³ <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>

La disposición complementaria final habilita al Poder Ejecutivo a modificar el reglamento para implementar la ley, lo cual fortalece la articulación interinstitucional, un componente fundamental del ODS 17. Asimismo, el impacto económico y social positivo proyectado, con beneficios como la mejora en la calidad del aire, creación de empleos verdes y reducción de costos operativos, refuerza los ODS 3 (salud y bienestar) y ODS 8 (trabajo decente y crecimiento económico).

La propuesta legislativa refleja un enfoque integral que interrelaciona comercio exterior, sostenibilidad ambiental, innovación tecnológica y cooperación internacional, lo que demuestra su alineación clara con varios ODS. De manera específica, los artículos 1 y 2, así como la Disposición Complementaria Final, son los pilares normativos que materializan esta alineación, particularmente en lo relacionado con movilidad sostenible, estándares técnicos internacionales y promoción del comercio responsable.

Por tales consideraciones, luego del análisis y evaluación integral de la propuesta legislativa, opiniones técnicas y marco normativo, la Comisión de Comercio Exterior y Turismo recomienda un texto sustitutorio que propone una colaboración interinstitucional donde el Ministerio de Transportes y Comunicaciones asegura el rigor técnico y normativo, mientras que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo actúa como ente promotor del comercio sostenible. Así, se busca eliminar barreras técnicas innecesarias a la importación, tal como lo promueve el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la OMC, del cual el Perú es parte.

En virtud de lo expuesto, esta Comisión acoge la propuesta normativa en el extremo de establecer criterios de interpretación del código VIN o Número de Identificación Vehicular, asignados por los distintos países fabricantes de los vehículos que ingresan al territorio nacional, a fin de ampliar la oferta de vehículos eléctricos o híbridos para la renovación del parque automotor. Asimismo, se toma en cuenta las opiniones técnicas de los sectores competentes.

IV.5 Análisis costo beneficio

El artículo 75 del Reglamento del Congreso de la República, establece que los proyectos de ley contengan un Análisis Costo - Beneficio, que expresen en términos

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

cuantitativos y cualitativos los impactos económicos y sociales¹⁴.

En ese marco, la presente propuesta legislativa no generará costos adicionales para el Estado, ya que no compromete recursos nuevos ni requiere partidas extraordinarias, pues su implementación se encuentra dentro de los presupuestos actuales de las entidades competentes. Más bien, su aplicación puede generar beneficios al facilitar el acceso a tecnologías más eficientes y sostenibles. Como lo expresó el gerente de Estudios Económicos de la AAP, el interés por vehículos electrificados en el Perú va en aumento debido a su menor impacto ambiental y menores costos operativos. No obstante, aún representan solo el 3.9% del total de ventas, una cifra considerablemente menor si se compara con países como Colombia, donde las ventas superan las 14,900 unidades y alcanzan el 30% del mercado.

La diferencia, según la AAP, radica en el rol activo del gobierno colombiano, que ha implementado incentivos tributarios y políticas claras para fomentar la electromovilidad. En el caso peruano, se requiere una intervención similar que elimine trabas y promueva un entorno más favorable para la incorporación de estas tecnologías sostenibles.

Considerando el texto sustitutorio del Proyecto de Ley 3212/2022-CR, el análisis de costo-beneficio directo e indirecto permite afirmar con claridad que los beneficios superan ampliamente a los costos, tanto en magnitud como en impacto estructural.

Costos directos e indirectos:

- No genera gasto público adicional: La ley no implica nuevas partidas presupuestales, ya que su implementación será asumida por el MTC y MINCETUR con los recursos existentes.
- Eventual necesidad de reforzar mecanismos de control posterior: El MTC deberá garantizar inspecciones técnicas y controles posteriores a la nacionalización, lo que podría requerir ajustes operativos, aunque no necesariamente presupuestales.

Beneficios directos:

- Facilita el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos al mercado nacional.

¹⁴ Artículo 75. Requisitos y presentación de las proposiciones

"(...) las proposiciones de ley deben contener una exposición de motivos (...); el análisis costo-beneficio de la futura norma legal que incluya la identificación de los sectores que se beneficiarían o perjudicarían con el proyecto de ley, los efectos monetarios y no monetarios de la propuesta, su impacto económico y, cuando corresponda, su impacto presupuestal y ambiental. (...)"

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR, POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

- Reduce trabas burocráticas innecesarias, eliminando obstáculos vinculados a la interpretación rígida del VIN.
- Ampliación de la oferta comercial, con mayor diversidad de marcas y modelos, lo que también podría generar reducción de precios para los consumidores.
- Ahorro económico para los ciudadanos, al acceder a vehículos con menor costo operativo y mantenimiento.

Beneficios indirectos:

- Mejora de la salud pública por menor contaminación del aire y reducción del ruido urbano.
- Estímulo a nuevas inversiones y empleos verdes, relacionados con infraestructura, mantenimiento y servicios para electromovilidad.
- Compatibilidad con estándares internacionales, como ISO 3779, el Acuerdo OTC de la OMC y el Acuerdo Perú-UE.
- Impulso al comercio exterior y modernización normativa, eliminando barreras técnicas que han limitado la competitividad del país.

Como se puede apreciar, los beneficios económicos, sociales, ambientales y comerciales derivados del proyecto de ley son sustancialmente mayores que los costos. Su implementación no solo evita gastos adicionales, sino que promueve una transición hacia un modelo de transporte más moderno, sostenible y competitivo, alineado con los compromisos internacionales del Perú. Además, genera oportunidades concretas de inversión, empleo e innovación tecnológica, consolidando un impacto positivo de largo plazo.

V. Conclusión

Por lo expuesto, la Comisión de Comercio Exterior y Turismo, de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del dictamen favorable recaído en el **Proyecto de Ley 3212/2022-CR**, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTORIO**:

TEXTO SUSTITUTORIO

**LEY DE HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS,
PARA AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL**

DICTAMEN FAVORABLE RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 3212/2022-CR,
POR EL QUE, CON TEXTO SUSTITUTORIO, SE PROPONE LA "LEY DE
HOMOLOGACIÓN DE CÓDIGOS DE PRODUCTOS IMPORTADOS, PARA
AMPLIAR LA OFERTA DE BIENES EN EL MERCADO NACIONAL".

Artículo 1. Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto homologar los criterios de interpretación de los códigos de identificación vehicular (VIN), asignados por los países fabricantes, para que facilite el ingreso de vehículos eléctricos e híbridos al territorio nacional, ampliando la oferta de bienes en el mercado y promoviendo un transporte más sostenible y en consonancia con el medio ambiente.

Artículo 2. Homologación del Número de identificación Vehicular (VIN)

Para efectos de importación de vehículos eléctricos e híbridos que cuenten con Certificado de Conformidad (CoC) válido y emitido por el fabricante, se establecen métodos y criterios de interpretación del código VIN o Número de Identificación Vehicular (*Vehicle Identification Number*), en cumplimiento de los estándares de calidad, seguridad y emisiones; y, de conformidad con la normatividad nacional vigente.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones establece los métodos y criterios de interpretación del código VIN y del Certificado de Conformidad. Asimismo, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo promueve los mecanismos que faciliten el comercio exterior en materia de movilidad sostenible, en el marco de sus competencias correspondientes.

Artículo 3. Control y fiscalización

Las autoridades competentes deben establecer mecanismos de inspección técnica y control posterior a la nacionalización e inmatriculación de los vehículos importados, asegurando el cumplimiento de los estándares de seguridad, emisiones y condiciones técnicas mínimas, conforme a la normativa nacional vigente.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Reglamentación

El Poder Ejecutivo aprueba el reglamento de la presente ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días calendario, contados a partir de su publicación.

Huacho, 30 de mayo de 2023



Firmado digitalmente por:
HERRERA MEDINA Noelia
Rossvith FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 08:46:49-0500



Firmado digitalmente por:
AGÜERO GUTIERREZ Maria
Antonieta FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 04/06/2025 09:46:03-0500



Firmado digitalmente por:
ALVA ROJAS Carlos Enrique
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 10:40:50-0500

NOELIA ROSSVITH HERRERA MEDINA
Presidente
Comisión de Comercio Exterior y Turismo



Firmado digitalmente por:
SANTISTEBAN SUCLUPE
Magally FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 17:07:17-0500



Firmado digitalmente por:
ARAGON CARREÑO Luis Angel
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 10:11:22-0500



Firmado digitalmente por:
PICON QUEDO Luis Raul FAU
20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 17:44:24-0500



Firmado digitalmente por:
FLORES ANCACHI Jorge Luis
FAU 20161740126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2025 11:09:24-0500