



NIVARDO EDGAR TELLO MONTES

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



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

El congresista de la República, Nivardo Edgar Tello Montes, a través del Grupo Parlamentario Bloque Magisterial de Concertación Nacional, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa que les confiere el artículo 107 de la Constitución y 76 del Reglamento del Congreso de la República presenta el siguiente proyecto:

I. FORMULA LEGAL

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



Firmado digitalmente por:
VASQUEZ VELA Lucinda FAU
20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2022 12:54:18-0500

Artículo 1. Objeto de la Ley

El objeto de la presente ley, es homologar los criterios de interpretación del Vehicle Identification Number (VIN), 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.

Artículo 2. Homologación de criterios para el ingreso de vehículos eléctricos al territorio nacional

Se autoriza al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, a establecer métodos y criterios de interpretación de los códigos Vehicle Identification Number (VIN), para permitir el ingreso al país de los vehículos eléctricos independientemente del país de procedencia, ni de la antigüedad, ni kilometraje, considerando el Certificate of Conformity emitido por el fabricante con contraseña de homologación válida, cuando se disponga.



Firmado digitalmente por:
Elizabeth Sara FAU 20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2022 15:44:53-0500

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

Única.- Se faculta al Poder Ejecutivo a adecuar las normas reglamentarias vinculadas a la presente ley



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES ALEX ANTONIO FIR 29299579 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2022 11:32:07-0500



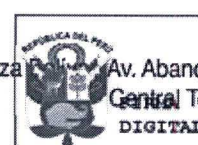
Firmado digitalmente por:
QUIROZ BARBOZA Segundo Teodomiro FAU 20161740128 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 04/10/2022 12:17:41-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES GONZALES ALEX ANTONIO FIR 29299579 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2022 11:31:01-0500



Firmado digitalmente por:
TELLO MONTES Nivardo Edgar FAU 20161740128 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 04/10/2022 08:59:13-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES CASTRO Francis 20161740128 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 04/10/2022 15:28:11-0500

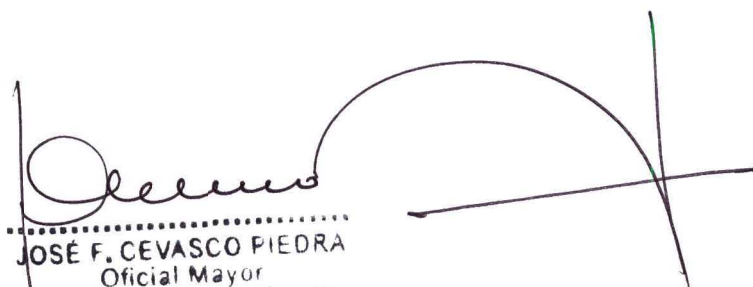


CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, **10** de **octubre** del **2022**

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77° del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición **N° 3212/2022-CR** para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de:

- 1. COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO.**
- 2. TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.**



.....
JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Situación Actual

Según la Real Academia Española (RAE), la definición de homologar: Equiparar, poner en relación de igualdad dos cosas. En comercio internacional es importante la homologación.

La importación, es un proceso del comercio internacional, donde la oferta y la demanda, es muy fluida, dinámico y cambiante, más aun ante los retos tecnológicos de estos tiempos de modernidad, confort, eficiencia y rendimientos, más aun para los propósitos de importación de vehículos, que por motivación de favorecer un transporte sostenible, eco amigables, está tomando mayor relevancia la importación de vehículos eléctricos, de buen performance ambiental, partes y accesorios, baterías, equipos de carga, entre otros.

El mercado mundial nos ofrece una diversidad de productos, cuya competitividad y performance deben pasar por el filtro de regulaciones para la importación. La Homologación.

En ese sentido las variables en la homologación toman relevancia, y en particular en el ítem de identificación de vehículos importados, donde el VIN (“Número de Identificación Vehicular”, en Ingles “Vehicle Identification Number”) es la identificación vehicular que corresponde a un único vehículo, con el que se pretende dar la seguridad del tipo y característica del mismo en su fabricación.

Sobre regulación Internacional:

Hay al menos cuatro estándares en competencia que se utilizan para calcular el VIN:

- *FMVSS 115, Parte 565: Usado en Estados Unidos y Canadá*
- *ISO 3779: Utilizado en Europa y muchas otras partes del mundo*
- *SAE J853: Muy similar a la norma ISO*
- *ADR 61/2 utilizado en Australia, en referencia a ISO 3779 y 3780*

Los VIN modernos se basan en dos estándares relacionados, emitidos originalmente por la Organización Internacional de Normalización (ISO) en 1979 y 1980: ISO 3779 e ISO 3780, respectivamente. La Unión Europea y los Estados Unidos han adoptado implementaciones compatibles pero diferentes de estas normas ISO.

El VIN comprende las siguientes secciones:

Standard	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ISO 3779	Identificador mundial del fabricante (World Manufacturer Identifier-WMI).			Sección de descripción del vehículo. (Vehicle Description Section-VDS).						Sección de identificación del vehículo. (Vehicle Identification Section -VIS).							
Unión Europea más de 500 vehículos/año	Identificador mundial del fabricante. (World Manufacturer Identifier-WMI).			Indicación de las características generales del vehículo. (Vehicle Description Section-VDS).						Indicación que proporciona identificación clara de un vehículo en particular. (Vehicle Identification Section -VIS).							
Union Europea 500 o menos vehículos/año	Identificador mundial del fabricante. (World Manufacturer Identifier-WMI).		9	Indicación de las características generales del vehículo. (Vehicle Description Section-VDS).						Indicación que proporciona identificación clara de un vehículo en particular. (Vehicle Identification Section -VIS).							
North America más de 2.000 vehículos/año	Identificador mundial del fabricante. (World Manufacturer Identifier-WMI).			Atributos del vehículo. (Vehicle Description Section-VDS).				dígito de control	año del modelo	Código de planta	Numero secuencial						
North America 2.000 o menos vehículos/año	Identificador mundial del fabricante. (World Manufacturer Identifier-WMI).		9	Atributos del vehículo. (Vehicle Description Section-VDS).				dígito de control	año del modelo	Código de planta	Identificador del fabricante				Numero secuencial		

Sobre nuestra normatividad vigente:

Sobre Homologación de vehículos, está señalada explícitamente en el Artículo 82° del Reglamento Nacional Vehicular vigente (DS N° 058-2003 y sus modificatorias), y nos dice:

"El objeto de la homologación es verificar que los modelos vehiculares nuevos que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, para su ingreso, registro, tránsito y operación en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), reúnen los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento, sus normas conexas, complementarias y las demás normas

vigentes en la materia, permitiendo la adecuada identificación y clasificación de dichos modelos".

El mismo reglamento, se señala los lineamientos para una adecuada identificación vehicular:

Título II IDENTIFICACION VEHICULAR:

"Artículo N° 6.- Objeto de la identificación vehicular

Para su ingreso, registro, tránsito, operación y salida del SNTT, los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, deben identificarse por los códigos de identificación vehicular, de acuerdo a los parámetros desarrollados en el presente Título.

Artículo 7.- Códigos de identificación vehicular

Los códigos de identificación vehicular, determinados y consignados por el fabricante del vehículo, individualizan a éste, dichos códigos son:

1. **VIN (Vehicle Identification Number).**- Número de Identificación Vehicular constituido por 17 caracteres, asignado y consignado por el fabricante conforme lo dispuesto en la Norma Técnica ITINTEC 383.030 o la norma ISO 3779. Se interpreta de acuerdo al siguiente detalle:
 - a) Los tres primeros caracteres.- Corresponden a la Identificación Mundial del Fabricante (World Manufacturer Identifier-WMI). Se determinan de acuerdo a la Norma Técnica ITINTEC 383.031 o la norma ISO 3780 y en el Perú este código es asignado por PRODUCE.
 - b) Los caracteres del cuarto al noveno, corresponden a la sección descriptiva del vehículo (Vehicle Description Section-VDS).
 - c) Los caracteres del décimo al décimo séptimo, corresponden a la sección indicativa del vehículo (Vehicle Identification Section - VIS).

El décimo carácter corresponde al año modelo determinado por el fabricante que, en algunos casos, coincide con el año calendario en el que el vehículo fue producido.

La ubicación y fijación del VIN debe efectuarse de acuerdo a lo dispuesto para dicho efecto en la Norma Técnica ITINTEC 383.032 o la norma ISO 4030.

2. **Número de Chasis o Serie.**- Identifica al chasis de los vehículos. El fabricante debe grabar éste número en el chasis, bastidor o carrocería y, adicionalmente, debe consignarlo en una placa fijada al vehículo.

3. **Número de Motor.-** *Identifica al motor de los vehículos, debiendo ser consignado en el motor por el fabricante del mismo. Los vehículos que se incorporen al SNTT a partir del 1 de enero del 2005, deben tener necesariamente el número de motor estampado por el fabricante del mismo.*

Aun cuando un vehículo cuente con VIN, el número de chasis o serie constituye una característica registrable opcional; en este caso, el número de chasis o serie no tiene que coincidir necesariamente con el VIN. El VIN es irrepetible y por lo tanto no puede existir más de un vehículo con el mismo VIN; el número de chasis o serie y el número de motor pueden, eventualmente, coincidir con el de otro vehículo de diferente marca y/o modelo".

Del mismo Reglamento, el siguiente artículo nos brinda mayor precisión:

Artículo 9.- Exigencia de los códigos de identificación:

"Para la nacionalización e inmatriculación de los vehículos sujetos al ámbito de aplicación del presente Reglamento, SUNAT y el Registro de Propiedad Vehicular deben solicitar, además de los requisitos exigidos normalmente, los códigos de identificación vehicular de acuerdo a los procedimientos señalados para tales efectos en el presente Reglamento".

Situación Problemática Identificada:

Se observa que se tendría una situación que calzaría en lo que la Organización Mundial del Comercio (OMC), denomina "**Obstáculos Técnicos al Comercio**". Extraemos de la página web de la OMC¹ el siguiente texto:

"El objetivo del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (Acuerdo OTC) es que los reglamentos técnicos, las normas y los procedimientos de evaluación de la conformidad no sean discriminatorios ni creen obstáculos innecesarios al comercio. Al mismo tiempo, el Acuerdo reconoce el derecho de los Miembros de la OMC a aplicar medidas para alcanzar objetivos normativos legítimos, tales como la protección de la salud y la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente. El Acuerdo OTC recomienda firmemente a los Miembros que basen sus medidas en normas internacionales como medio de facilitar el comercio. Las disposiciones sobre transparencia del Acuerdo tienen por objeto crear un entorno comercial previsible".

¹ https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tbt_s/tbt_s.htm

La ASOCIACIÓN PERUANA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS (APVEA), nos refiere en documento dirigido a nuestro despacho, la situación particular que concierne al delimitante del DECIMO DIGITO del VIN, que el mercado de la UNION EUROPEA, no necesariamente este digito 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.**

Esta 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 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 corresponde al décimo carácter del VIN del vehículo, el cual 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 de la siguiente manera:*

Código	Año	Código	Año	Código	Año	Código	Año	Código	Año	Código	Año
A =	1980	Y =	2000	L =	2020	L =	1990	A =	2010	Y =	2030
B =	1981	1 =	2001	M =	2021	M =	1991	B =	2011	1 =	2031
C =	1982	2 =	2002	N =	2022	N =	1992	C =	2012	2 =	2032
D =	1983	3 =	2003	P =	2023	P =	1993	D =	2013	3 =	2033
E =	1984	4 =	2004	R =	2024	R =	1994	E =	2014	4 =	2034
F =	1985	5 =	2005	S =	2025	S =	1995	F =	2015	5 =	2035
G =	1986	6 =	2006	T =	2026	T =	1996	G =	2016	6 =	2036
H =	1987	7 =	2007	V =	2027	V =	1997	H =	2017	7 =	2037
J =	1988	8 =	2008	W =	2028	W =	1998	J =	2018	8 =	2038
K =	1989	9 =	2009	X =	2029	X =	1999	K =	2019	9 =	2039

- 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 VIN es el dígito "0", no comprendiéndose 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.

Sobre regulación en la Unión Europea:

Así mismo es importante señalar que la Unión Europea ha estandarizado la identificación vehicular utilizando un documento legal denominado "*Certificado de conformidad*" en inglés "*Certificate of conformity*" (CoC), documento emitido únicamente por el productor/fabricante del vehículo bajo regulación europea, que ofrece información sobre el vehículo en el momento de su fabricación (y, es por ello, que solo el fabricante puede tener todos los datos técnicos necesarios del mismo). Dicho documento contiene el año del modelo, y la "*Contraseña de Homologación*", en inglés "*Homologation Password*", (código que identifica a cada modelo que se comercializa en Europa), y también el "*Código de identificación vehicular*" (VIN), identificación única que corresponde al vehículo, solo con la

salvedad que en ámbito de la UE, el DECIMO DIGITO podría no corresponder al año del modelo, ya que del décimo al decimoséptimo carácter del VIN corresponde a la “*Sección de identificación del vehículo*” en inglés “*Vehicle Identification Section*” (VIS), que el fabricante le asigna al vehículo.

Del “*Certificado de Conformidad*” se puede acceder a información relevante, como evaluar que emisiones de CO₂ reales obtuvo durante las pruebas de homologación, pudiendo diferenciar, en el caso de los eléctricos BEV y PHEV los KW de capacidad de la batería y la autonomía homologada en Km en diversos escenarios, según directiva “*New European Driving Cycle*” (NEDC), más detallado para evaluar objetivamente el impacto medioambiental de los automóviles. Además, algo que resaltar el acceso a información de trazabilidad del vehículo desde su fabricación, e información técnica de interés para su mantenimiento y asistencia mecánica, con la información que se accede con la “*Contraseña de Homologación*”.

La ASOCIACIÓN PERUANA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y ALTERNATIVOS (APVEA), brinda la recomendación de considerar para la identificación apropiada de los vehículos importados desde la Unión Europea:

*“Se debería identificar acreditándose, mediante la presentación del **Certificado de Conformidad correspondiente al modelo, donde se muestre el año de fabricación del modelo y la contraseña de homologación, asimilando y homogeneizando las directrices para todos los países miembros de la UE con las normas 2007/46/CE, 2002/24/CE, 2003/37/CE**, cuya concordancia con el Reglamento español vigente se resume en el Real Decreto 750 / 2010 cuya última actualización vigente es la orden ICT /1212/2018 del BOE fecha 20 de Noviembre de 2018. Dar apertura a una correcta identificación vehicular de los vehículos importados proveniente por ejemplo de la Unión Europea, además si consideramos valido como identificación el “Certificado de Conformidad”, con su correspondiente “Contraseña de Homologación”, se facilita información relevante ambiental. Conociéndose que solo obtienen la “Contraseña de Homologación”, los vehículos que han pasado todas las pruebas de seguridad que les exige la UE.*”

En ese sentido observamos necesario, establecer métodos y criterios de interpretación de los códigos Vehicle Identification Number (VIN), para permitir el ingreso al país de los vehículos eléctricos independientemente del país de procedencia, ni de la antigüedad, ni kilometraje, considerando el Certificate of Conformity emitido por el fabricante con contraseña de homologación válida, cuando se disponga.

1.1. Fundamentos de la Norma

La norma propuesta se fundamenta en el marco de competencias del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, cuya LEY N° 27790, Art 2, nos refiere:

“El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo define, dirige, ejecuta, coordina y supervisa la política de comercio exterior y de turismo. Tiene la responsabilidad en materia de la promoción de las exportaciones y de las negociaciones comerciales internacionales, en coordinación con los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Economía y Finanzas y los demás sectores del Gobierno en ámbito de sus respectivas competencias. Asimismo, está encargado de la regulación del comercio Exterior. El titular del sector dirige las negociaciones comerciales internacionales del Estado y está facultado para suscribir convenios en el marco de su competencia”.

Art 4 de los Objetivos: Son objetivos del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo los siguientes: *En materia de Comercio Exterior:*

- Establecer la política de comercio exterior orientada a lograr un desarrollo creciente y sostenido del país;
- Obtener las mejores condiciones de acceso y competencia para una adecuada inserción del país en los mercados internacionales;
- Alcanzar el óptimo aprovechamiento de los acuerdos o convenios comerciales suscritos por el país, así como de los diferentes esquemas preferenciales;
- Desarrollar las acciones que permitan la óptima participación del país en los diferentes foros de comercio internacional, esquemas de integración, cooperación económica y social y en las negociaciones comerciales internacionales;
- Promover el desarrollo de las actividades en la Zonas Francas, de Tratamiento Especial Comercial y de Zonas Especiales de Desarrollo, a fin de incrementar las exportaciones.

III. MARCO CONSTITUCIONAL

3.1 EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACION NACIONAL

Ordenamiento Jurídico, la CONSTITUCION POLITICA DEL PERU DE 1993:

Artículo 107.- El Presidente de la República y los Congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.

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

Artículo 59.- El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la

salud, ni a la seguridad pública. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

Artículo 60.- El Estado reconoce el pluralismo económico. La economía nacional se sustenta en la coexistencia de diversas formas de propiedad y de empresa.

Artículo 61.- El Estado facilita y vigila la libre competencia. Combate toda práctica que la limite y el abuso de posiciones dominantes o monopólicas. Ninguna ley ni concertación puede autorizar ni establecer monopolios.

IV. ANALISIS COSTO – BENEFICIO

La presente norma no irroga gasto adicional al tesoro público en tanto utiliza medios y mecanismos establecidos en las competencias del sector público. Así mismo resulta beneficiosa para el ordenamiento normativo nacional y su relación con el comercio internacional, acorde a los acuerdos internacionales suscritos.

V. VINCULACION CON ACUERDOS INTERNACIONALES

Organización Mundial del Comercio (OMC)

Perú es Miembro de la OMC desde el 1º de enero de 1995 y miembro del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) desde el 7 de octubre de 1951.

Sobre el “Acuerdo Sobre Obstáculos Técnicos al Comercio” (OTC)²

“Reconociendo la importancia de la contribución que las normas internacionales y los sistemas internacionales de evaluación de la conformidad pueden hacer a ese respecto al aumentar la eficacia de la producción y facilitar el comercio internacional;

Deseando, por consiguiente, alentar la elaboración de normas internacionales y de sistemas internacionales de evaluación de la conformidad;

Deseando, sin embargo, asegurar que los reglamentos técnicos y normas, incluidos los requisitos de envase y embalaje, marcado y etiquetado, y los procedimientos de evaluación de la conformidad con los reglamentos técnicos y las normas, no creen obstáculos innecesarios al comercio internacional;

Reconociendo que no debe impedirse a ningún país que adopte las medidas necesarias para asegurar la calidad de sus exportaciones, o para la

² https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/17-tbt_s.htm

protección de la salud y la vida de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, para la protección del medio ambiente, o para la prevención de prácticas que puedan inducir a error, a los niveles que considere apropiados, a condición de que no las aplique en forma tal que constituyan un medio de discriminación arbitrario o injustificado entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta del comercio internacional, y de que en lo demás sean conformes a las disposiciones del presente Acuerdo;

Reconociendo que no debe impedirse a ningún país que adopte las medidas necesarias para la protección de sus intereses esenciales en materia de seguridad;

Reconociendo la contribución que la normalización internacional puede hacer a la transferencia de tecnología de los países desarrollados hacia los países en desarrollo;

Reconociendo que los países en desarrollo pueden encontrar dificultades especiales en la elaboración y la aplicación de reglamentos técnicos y de normas, así como de procedimientos de evaluación de la conformidad con los reglamentos técnicos y las normas, y deseando ayudar a esos países en los esfuerzos que realicen en esta esfera;

Acuerdo Comercial entre Perú y la Unión Europea

El Acuerdo Comercial entre la Unión Europea y Perú y Colombia se suscribió el 26 de junio de 2012 en Bruselas, Bélgica. El Acuerdo Comercial Perú-Unión Europea entró en vigencia el 1° de marzo de 2013. Con miras a lograr la suscripción un Acuerdo Comercial que sea equilibrado, ambicioso, exhaustivo y compatible con la normativa de la OMC³.

Comunidad Andina

Es un bloque integración regional, al que nos suscribimos desde el 26 de mayo de 1969, en Colombia, con el Acuerdo de Cartagena, Tratado Constitutivo que fija los objetivos de la integración andina, define su sistema institucional y establece sus mecanismos y políticas, se puso en marcha el proceso andino de integración, conocido en ese entonces como Pacto Andino, hoy Comunidad Andina. Integrada por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, y que tiene por objetivo:

“.. promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social; acelerar su crecimiento y la generación de ocupación; facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.

Asimismo, son objetivos de este Acuerdo propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los Países Miembros en el

³ http://www.acuerdoscomerciales.gob.pe/En_Vigencia/Union_Europea/inicio.html

contexto económico internacional; fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros”.

Así mismo sobre Libre Competencia⁴, nos dice:

“Se debe tratar de eliminar toda restricción que la obstaculice o cree barreras de acceso a los mercados, asegurar el ingreso y permanencia de competidores en los mercados, y evitar conductas contrarias a la libre competencia por parte de las empresas, para procurar un comercio intrasubregional sin distorsiones. Cuando sea el caso, prevenir el establecimiento de obstáculos al acceso al mercado por parte de entidades públicas o privadas.

La Decisión 608, Normas para la protección y promoción de la libre competencia en la Comunidad Andina, se aplica a los agentes económicos; cuando realicen prácticas que involucren conductas restrictivas a la libre competencia o conductas de abuso de una posición de dominio en el mercado; siempre que, en razón del ámbito geográfico de la práctica o sus efectos, se comprometa a por lo menos dos Países Miembros.

La norma andina no reduce su aplicación exclusivamente a los agentes comerciales, o empresas de los Estados cuando ejercen una actividad comercial, sino también a aquellas personas o instituciones que a través de sus actos puedan llegar a realizar una conducta restrictiva. Dentro de este tipo de conductas se encuentran los acuerdos entre competidores para la fijación directa o indirecta de precios, la repartición de mercados de bienes o servicios y la concertación de posturas en licitaciones públicas.

En ese sentido, la norma se orienta a corregir prácticas realizadas por agentes económicos que concurren al mercado sea como oferentes o demandantes de bienes o servicios.

Adicionalmente, la norma establece un Comité Andino de Defensa de la Libre Competencia que tiene la facultad de elevar recomendaciones tendientes a eliminar, cuando corresponda, trámites y requisitos para promover el ejercicio de la libertad económica y la competencia. En este sentido, la adopción y aplicación de las políticas y medidas regulatorias de mercado de los Países Miembros no debe impedir, entorpecer ni distorsionarán la competencia en el mercado subregional.

⁴ <https://www.comunidadandina.org/temas/dg1/libre-competencia/>