**AYUDA MEMORIA**

**PROYECTOS DE LEY SOBRE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS**

1. **Contenido de los Proyectos de Ley.**

Los contenidos relevantes de los proyectos de ley que se encuentran en actual trámite en el Congreso de la República son los siguientes:

1. **Proyecto de Ley Nro. 657/2011-CR presentado por el Congresista Juan Pari Choquecota que plantea:**

* Ampliar actividades de reacondicionamiento de vehículos usados a cambio del sistema de dirección, conversión a GNV y actividades accesorias de mantenimiento.
* Plazo indefinido de las actividades de reacondicionamiento de vehículos usados.
* Prohibición de reacondicionamiento de vehículos usados Diesel con más de 5 años de antigüedad o más de 80,000 Kms. de recorrido que no tengan dispositivo catalizador de gases y bolsa de aire. Antigüedad se cuenta no a partir de año de fabricación sino a partir del año siguiente al de fabricación.
* Autorización, control y fiscalización de talleres a cargo de la Administración de ZOFRATACNA o CETICOS.

1. **Proyecto de Ley Nro. 1165/2011-CR presentado por los Congresistas Julia Tévez, Amador Romero, Jaime Valencia Quiroz y otros que plantea:**

* Creación del Sistema Nacional de Homologación Vehicular.
* Obligación de homologar vehículos nuevos y usados, nacionales e importados, como requisito previo a su nacionalización y/o inmatriculación, a efectos de verificar el cumplimiento de requisitos técnicos de seguridad, funcionales y dimensionales, así como cumplimiento de normas de emisiones. A los vehículos nuevos la homologación se aplica al modelo o prototipo, en tanto que a los usados se les aplica una homologación individual.
* Obligación de homologar vehículos usados es únicamente para vehículos con antigüedad no mayor de 8 años de las Categorías M2, M3, N1, N2 y N3, contados a partir del año siguiente al de su fabricación, salvo los vehículos Diesel cuya importación esté prohibida. Los vehículos de la Categoría M1 (Sedán y Station Wagon) de encendido por chispa no están obligados a homologar.
* Se restringe el concepto de vehículo siniestrado solamente a aquellos que han sufrido volcaduras o choques frontales, laterales o traseros.
* Prohibición de establecimiento de nuevos requisitos o restricciones a la importación de vehículos usados.
* Establecimiento de plazo indefinido para la actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados, coincidente con el plazo de las zonas de tratamiento especial.
* Facultad a los administradores de las zonas de tratamiento especial para reglamentar la actividad de reacondicionamiento de vehículos usados.

1. **Proyecto de Ley Nro. 1726/2012-CR presentado por el Congresista Jaime Valencia Quiroz que plantea:**

* Se autoriza, como actividad que se puede realizar en CETICOS y ZOFRATACNA, el cambio del sistema de combustión a GNV y GLP de vehículos usados originalmente diseñados a gasolina o Diesel.
* Establece, como requisito de los vehículos usados a ser importados, una antigüedad no mayor de 5 años y un kilometraje no mayor de 150,000 Kms.
* Vehículos reacondicionados y convertidos pueden ser registrados en SUNARP para taxi o, independientemente de su antigüedad, destinado a exportación o reexpedición al exterior.
* Derogación del Art. 5º de la Ley Nro. 29303 que fijó plazo para las actividades de reacondicionamiento de vehículos usados en CETICOS el 31 de diciembre.

1. **Objetivos aparentes que disfrazan los Proyectos de Ley.**

El común denominador de los proyectos antes referidos es que los Congresistas que han presentado las iniciativas **disfrazan sus proyectos** con temas que son aparentemente beneficiosos y atractivos para la formalidad en el transporte y para el ambiente, pero que en realidad contienen disposiciones escondidas que pretenden eternizar en el Perú la importación de vehículos usados y, lo que es peor, seguir incorporando al sistema de transporte peruano vehículos de timón cambiado, siniestrados y con niveles de emisión que exceden los límites máximos permisibles. En efecto, estos temas aparentes utilizados en los proyectos son:

1. El **Proyecto de Ley Nro. 1165/2011-CR** crea un **Sistema Nacional de Homologación Vehicular** que, en realidad, ya fue creado en el año 1999 por los Arts. 16º y 23º de la Ley General del Transporte y Transporte Terrestre, Ley Nro. 27181, y reglamentada en el Capítulo II del Título VI del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo Nro. 058-2003-MTC, faltando únicamente su entrada en funcionamiento cuando se implemente el Registro Nacional de Homologación Vehicular. Adicionalmente, el proyecto desnaturaliza el concepto mundialmente aceptado de homologación vehicular, pues la homologación es un mecanismo mediante el cual, mediante exigentes pruebas realizadas a tan solo a un vehículo prototipo de cada modelo y versión, los países controlan que todos los vehículos nuevos del mismo modelo o versión que se incorporan a sus respectivos sistemas de transporte cumplan con las normas ambientales y los requisitos técnicos establecidos por sus respectivas normas, lo cual se justifica por cuanto éstos aún no tienen el desgaste propio de una vida útil que genera corrosión, fatiga de piezas y mayor consumo de combustible y, además, cuentan con garantía del fabricante. Los vehículos usados, por el contrario, no son susceptibles de homologación, sino que deben ser objeto de una rigurosa inspección técnica vehicular de incorporación de manera individual, la misma que en el Perú aún no se ha implementado aplicándose una régimen de verificación muy superficial y por entidades no calificadas vinculadas a los propios importadores.
2. Los **Proyectos de Ley Nros. 657/2011-CR y 1726/2012-CR,** por su parte, se estarían orientando hacia el cambio de la matriz energética en la medida que pretenden incorporar, como una nueva actividad que se puede realizar en ZOFRATACNA y en los CETICOS de Ilo, Matarani y Paita, el cambio del sistema de combustión de los vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV) y Gas Licuado de Petróleo (GLP) a cargo de los talleres que hacen reacondicionamiento de vehículos usados y bajo la administración de la ZOFRATACNA y los CETICOS, sin considerar que, en el caso del GNV, este recurso no existe en las ciudades donde están instaladas estas zonas de tratamiento especial y que, además, ya existe un Sistema de Control de Carga a GNV administrado eficientemente por COFIDE y unificado mediante un chip electrónico. En el caso del GLP también existe una normativa sectorial orientada a crear un Sistema de Control de Carga a GLP eficiente a nivel nacional, lo que se frustraría si se establecen regímenes fragmentados, como se pretende en el caso de las zonas de tratamiento especial. Cabe precisar que el cambio de la matriz energética es tan sólo un pretexto, en la medida que la normativa actual que regula las conversiones al sistema de combustión a GNV y GLP no impide que algún taller de Tacna, Matarani, Ilo o Paita, si es que cumple los requisitos establecidos por el Reglamento Nacional de Vehículos y las directivas que regulan estas conversiones, puedan acceder a una autorización para realizar esta actividad al igual que cualquier otro taller del resto del país.
3. **Objetivos reales, escondidos y perniciosos para la sociedad de los Proyectos de Ley.**
4. En el caso del **Proyecto de Ley Nros. 657/2011-CR,** las normas escondidas y perniciosas que encierra son las siguientes:

* Plantean que la actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en ZOFRATACNA (terminó el 31-12-2012) y los CETICOS de Ilo, Matarani y Paita (termina el próximo 31-12-2012) tengan plazo indefinido y coincidente con el de las zonas de tratamiento especial.
* Adicionar como nueva actividad que pueden realizar los talleres de reacondicionamiento y reparación de vehículos usados, además del cambio de timón y la reparación de siniestros, la de conversión a los sistemas de combustión a GNV y GLP, ello para poder justificar la permanencia indefinida de esta actividad.
* Tramposamente permitiría la importación de vehículos usados Diesel de cualquier antigüedad (actualmente su importación está prohibida por el literal a) del Art. 1º del Decreto Legislativo 843, salvo los de la Categoría M3 y N3 (buses y camiones) que pueden importarse hasta los 2 años de antigüedad), pues al establecer que el reacondicionamiento de estos vehículos de más de 5 años de antigüedad o más de 80,000 Kms. de recorrido que no tengan dispositivo catalizador de gases y bolsa de aire se encuentra prohibido, pretenderían que se interprete que si tales vehículos cuentan con el dispositivo catalizador y la bolsa de aire, podrán ingresar de cualquier antigüedad.
* Antigüedad para vehículos usados ya no se cuenta a partir del año de fabricación sino a partir del 01 de enero del año siguiente al de fabricación, lo que en la práctica significa hasta un año adicional para importar vehículos usados.
* Fiscalización de talleres de reacondicionamiento y reparación de vehículos usados estaría a cargo de la administración de ZOFRATACNA y los CETICOS y no a cargo de SUTRAN, como dispone la reciente Ley Nro. 29937 aprobada hace tan solo unos días por el Congreso de la República que le encarga esta facultad a SUTRAN respecto de todas las entidades que realizan servicios complementarios al transporte.

1. En el caso del **Proyecto de Ley Nro. 1165/2011-CR,** las normas escondidas y perniciosas que encierra este proyecto son las siguientes:

* La actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados terminó el 31-12-2010 para ZOFRATACNA y culmina este 31-12-2012 para los demás CETICOS (Ilo, Matarani y Paita), de acuerdo a la Ley Nro. 29303. Sin embargo, este proyecto pretende convertirla en indefinida para ambas zonas de tratamiento especial.
* Con “extraordinaria” sutileza se amplía la antigüedad máxima de los vehículos de las Categorías M2, M3, N1, N2 y N3 a 8 años, al establecer que la obligación de “homologar individualmente” vehículos usados alcanza hasta dicha antigüedad, de manera tal que ingresarían camionetas usadas 4x4, 4x2 y Pick Up gasolineras que, en la actualidad, sólo ingresan hasta los 5 años.
* Que los vehículos usados de la Categoría M1 (automóviles Sedán y Station Wagon) de encendido por chispa (gasolineros) de hasta 5 años de antigüedad puedan ser importados sin ningún tipo de control, pues al no mencionar a dicha categoría, estos vehículos podrán seguir ingresando sin estar obligados a pasar la mal denominada “homologación individual” o inspección alguna.
* Se restringe el concepto de vehículo siniestrado únicamente a vehículos que han sufrido volcadura o choques frontales, traseros o laterales, de manera tal que podrían importarse vehículos usados inundados, aplastados, desmantelados, destruidos o declarados en su país de origen como no reparables o pérdida total, revirtiendo “disimuladamente” lo que se había avanzado en este aspecto con el Decreto Supremo Nro. 050-2010-MTC.
* Se prohíbe al MTC regular la actividad de importación de vehículos usados, al disponerse que no pueden establecerse nuevos requisitos ni restricciones a los establecidos en la Ley que, como vemos, significaría un lamentable paso atrás en todos los aspectos. Asimismo, la reglamentación de la actividad de reparación y reacondicionamiento pasaría del MTC a la Administración de CETICOS y ZOFRATACNA.

1. En el caso del **Proyecto de Ley Nros. 1726/2012-CR,** las normas escondidas y perniciosas que encierra son las siguientes:

* Al plantear la derogación del Art. 5º de la Ley Nro. 20303, la actividad de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados en los CETICOS de Ilo, Matarani y Paita, se tornaría en una actividad de plazo indefinido. ZOFRATACNA también se beneficiaria con esta norma por cuanto es mencionada en el proyecto dentro de la ampliación de actividades que se menciona a continuación.
* Se adiciona como nueva actividad que pueden realizar los talleres de reacondicionamiento y reparación de vehículos usados no sólo de CETICOS sino también de ZOFRATACNA, además del cambio de timón y la reparación de siniestros, la de conversión a los sistemas de combustión a GNV y GLP, ello para poder justificar la permanencia indefinida de esta actividad.
* Se establece como antigüedad máxima para importar vehículos usados en general, de cualquier categoría y de cualquier sistema de combustión, 5 años, cuando esta antigüedad únicamente estaba fijada para vehículos de encendido por chispa (gasolineros), pues la importación de vehículos Diesel ya estaba prohibida, salvo los de la Categoría M3 y N3 (camiones y buses) que únicamente podían ingresar hasta los 2 años de antigüedad, con arreglo al literal a) del Art. 1º del Decreto Legislativo Nro. 843.
* Se establece como kilometraje de recorrido máximo para importar vehículos usados en general, de cualquier categoría y de cualquier sistema de combustión, 150,000 kilómetros, es decir, que el tope de 80,000 kilómetros actualmente para vehículos de la Categoría M1 (que son los que más se importan) se incrementaría en 60,000 kilómetros, con los consecuentes perjuicios al ambiente y a la seguridad vial.
* Se afectan las competencias del MTC y de las Municipalidades Provinciales para regular el servicio de taxi, pues los vehículos reparados y reacondicionados en CETICOS y ZOFRATACNA podrían obtener placa de taxi y destinarse este servicio independientemente de la regulación sobre peso, cilindrada y de la regulación de sus sistemas de transporte que haga cada comuna.

1. **Conclusiones de los 3 proyectos**
2. Aprovechando el carácter técnico y especializado que tiene la regulación sobre importación de vehículos usados, los autores de los proyectos de Ley pretenden sorprender al resto de colegas congresistas, al periodismo y a la opinión pública con propuestas aparentemente positivas para las políticas de transporte como es el caso de la homologación vehicular y el cambio de la matriz energética, las que por cierto ya tienen una regulación sectorial apropiada que hace que tales planteamientos sean inocuos e innecesarios en esos aspectos.

1. El verdadero propósito de los proyectos es que la actividad de “cambio de timón” de vehículos usados importados siga realizándose de modo indefinido en los talleres de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados CETICOS y ZOFRATACNA, de manera tal que queden sin efecto los plazos establecidos por la Ley Nro. 29303 que fijó el 31-12-2012 para ZOFRATACNA y el 31-12-2012 para los demás CETICOS.
2. Otro de los propósitos evidentes de los proyectos es la flexibilización de los requisitos técnicos de calidad para importar vehículos usados, tanto en antigüedad como en kilometraje, pues no solamente pretenden incrementar la antigüedad máxima permitida de vehículos gasolineros de 5 hasta 8 años, sino que inclusive se pretendería que no haya antigüedad para vehículos Sedán y Station Wagon si vienen con catalizador de gases y bolsa de aire. En el caso de vehículos Diesel cuya importación está prohibida, salvo los vehículos pesados que ingresan hasta los 2 años, se estaría restableciendo su importación hasta 5 años de antigüedad. Todos los vehículos ganarían un año adicional al disponerse que el cómputo sea desde el año siguiente al de fabricación y no desde el año de fabricación. En cuanto al kilometraje de recorrido máximo, se estaría elevando de 80,000 a 150,000 kilómetros. También se quiere redefinir el concepto de vehículo siniestrado restringiéndolo a solo los que han sufrido volcadura y choques frontales, traseros y laterales, de manera que puedan ingresar los inundados, aplastados, no reparables o declarados pérdida total.
3. Lo más preocupante de estos proyectos es la afectación de las competencias del MTC para regular la importación de vehículos usados, de SUTRAN para fiscalizar a los talleres y de las Municipalidades Provinciales para regular el servicio de taxi. En efecto, los proyectos pretenden que el MTC no pueda establecer nuevos requisitos para importar vehículos usados, conforme lo prevé actualmente el Decreto Legislativo Nro. 843 y el Art. 23º de la Ley General del Transporte y que la actividad de reacondicionamiento y reparación de los mismos no la haga el MTC sino las administraciones de CETICOS y ZOFRATACNA. El propio Congreso, contradiciendo la Ley Nro. 29337 que acaba de aprobar, la misma que encarga a SUTRAN la fiscalización de los talleres de reparación y reacondicionamiento de vehículos usados, ahora se estaría encargando esta función a las administraciones de CETICOS y ZOFRATACNA. Finalmente, un vehículo usado reparado y reacondicionado en CETICOS y ZOFRATACNA tendría que ser obligatoriamente registrado por SUNARP como taxi y habilitado por la Municipalidad, independientemente de las medidas de racionalización que pudieran adoptar éstas para instalar Sistemas Integrados de Transporte, como por ejemplo lo viene haciendo la Municipalidad de Lima.