

INFORME N.º 000104-2025-SUNAT/340000

ASUNTO : Consulta institucional sobre el sentido y alcance de las normas aduaneras

LUGAR : Callao, 23 de agosto de 2025

I. MATERIA:

Se formulan consultas relativas al alcance de lo dispuesto en el Informe N.º 005-2009-SUNAT/2B4000 y la aplicación del reembarque para mercancías ingresadas a una zona especial de desarrollo (ZED) que fueron incautadas durante una acción de control extraordinario (ACE).

II. BASE LEGAL:

- Ley General de Aduanas, aprobada por Decreto Legislativo N.º 1053. En adelante, LGA.
- Reglamento de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N.º 010-2009-EF. En adelante, RLGA.
- Decreto Legislativo que re establece la importación de vehículos automotores usados a partir del 1 de noviembre de 1996, Decreto Legislativo N.º 843.
- Decreto de Urgencia que modifica el literal a) del artículo 1 del Decreto Legislativo N.º 843 a fin de mantener requisitos mínimos de calidad para importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, Decreto de Urgencia N.º 050-2008.
- Decreto de Urgencia que precisa los alcances del Decreto de Urgencia N.º 050-2008 referente a la importación de vehículos automotores usados, Decreto de Urgencia N.º 052-2008.
- Decreto Supremo que modifica los requisitos mínimos de calidad para la importación de vehículos usados establecidos en el Decreto Legislativo N.º 843, Decreto Supremo N.º 005-2020-MTC.
- Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N.º 058-2003-MTC. En adelante, RNV.
- Reglamento de las Zonas Especiales de Desarrollo – ZED, aprobado por Decreto Supremo N.º 005-2019-MINCETUR. En adelante, Reglamento ZED.

III. ANÁLISIS:

1. ¿El Informe N.º 005-2009-SUNAT/2B4000, por el cual se concluye que no existe base legal para exigir que la identificación individual del vehículo usado a importar (número de serie o código VIN) figure en los documentos que acreditan el derecho al acogimiento a los supuestos de excepción establecidos en el artículo 1 del Decreto de Urgencia N.º 052-2008, se encuentra vigente y es aplicable a la importación de motores usados?



En principio, debemos señalar que con el Decreto Legislativo N.º 843 se restableció a partir del 1 de noviembre de 1996, la importación de vehículos automotores de transporte terrestre usados, de carga y pasajeros, que cumplan con los requisitos mínimos de calidad establecidos en la citada norma, tales como la antigüedad y el kilometraje máximo permitidos, el límite de emisiones contaminantes, la ausencia de volcaduras o siniestros, entre otros.

Posteriormente, con el Decreto de Urgencia N.º 050-2008 se modificó el inciso a) del artículo 1 del Decreto Legislativo N.º 843, para reducir la antigüedad máxima según lo siguiente:

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

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

Los alcances de la modificación antes mencionada fueron precisados por el artículo 1 del Decreto de Urgencia N.º 052-2008, que dispone que la modificación dispuesta por el Decreto de Urgencia N.º 050-2008 no alcanza a los vehículos automotores usados que a la fecha de entrada en vigencia de dicho dispositivo, se encontraran en cualquiera de las siguientes situaciones:

“(…)

- a. Que hayan sido desembarcados en puerto peruano;
- b. Que se encuentren en tránsito hacia el Perú, lo cual deberá acreditarse con el correspondiente documento de transporte;
- c. Que hayan sido adquiridos, mediante documento de fecha cierta, tales como carta de crédito irrevocable, giro, transferencia o cualquier otro documento canalizado a través del sistema financiero nacional emitidos con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia del Decreto de Urgencia N° 050-2008.

En todos los casos, el vehículo a importar debe estar claramente identificado en forma individual mediante el número de serie o código VIN”.

Como se observa, cuando el último párrafo del artículo 1 del Decreto de Urgencia N.º 052-2008 prescribe que “En todos los casos, el vehículo a importar debe estar claramente identificado en forma individual mediante el número de serie o código VIN”, no exige que esos números o códigos se encuentren consignados en los documentos que acrediten la situación de excepción a la aplicación de la modificación dispuesta por el Decreto de Urgencia N.º 050-2008 al Decreto Legislativo N.º 843, razón por la cual, en atención a una consulta formulada sobre el alcance de lo previsto en ese último párrafo, la Gerencia Jurídico Aduanera¹ señaló en el Informe N.º 005-2009-SUNAT/2B4000, lo siguiente:

“(…) si bien el Decreto de Urgencia N.º 052-2008-EF señala que los vehículos deben estar claramente identificados en forma individual a través de su número de serie o código VIN, dicha norma no precisa que ese dato deba encontrarse consignado en algún documento en especial, por lo que debemos entender que en principio lo que está estableciendo el dispositivo legal bajo análisis es la obligación de que todos los vehículos a importarse deban contar con ese dato de identificación.

(….) no existe base legal que permita a la Administración Tributaria exigir a un operador de

¹ Actualmente Intendencia Nacional Jurídico Aduanera.

comercio exterior que dicha información sea incluida en determinada documentación cuando así no se encuentra establecido de manera expresa en la normatividad vigente.

(...)

(...) se sugiere a la Intendencia Nacional de Técnica Aduanera que efectúe las coordinaciones correspondientes con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a fin de obtener la precisión legislativa pertinente que nos permita exigir la identificación de los mismos en los documentos correspondientes a fin de evitar acogimientos incorrectos a las excepciones establecidas en el artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 052-2008.

(...)"

Por consiguiente, es claro que el referido informe analizó y se pronunció únicamente sobre el alcance del Decreto de Urgencia N.º 052-2008 respecto a la acreditación de las situaciones de excepción reguladas en el citado dispositivo para la importación de vehículos, que a la fecha de entrada en vigencia de la modificación dispuesta por el Decreto de Urgencia N.º 050-2008 se encontraban en tránsito hacia el Perú, pero no analiza, ni se pronuncia sobre la importación de motores usados.

Asimismo, cabe indicar que, con posterioridad a la emisión del Informe N.º 005-2009-SUNAT/2B4000, se publicó el Decreto Supremo N.º 005-2020-MTC que introdujo una nueva modificación a los requisitos mínimos de calidad previstos en el Decreto Legislativo N.º 843, precisando en su disposición complementaria transitoria única lo siguiente:

“DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Consideraciones para los Vehículos usados que se encuentran en tránsito hacia el Perú

Lo dispuesto en el artículo 1 del presente Decreto Supremo, no es aplicable a los vehículos usados importados que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente norma, se encuentren en cualquiera de las siguientes situaciones:

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

Los documentos de acreditación de las situaciones antes descritas **deben identificar a los vehículos usados a importarse, a través de los elementos de identificación previstos en la normatividad nacional.”²**

En tal sentido, a diferencia del Decreto de Urgencia N.º 052-2008 antes comentado, la referida disposición complementaria transitoria del Decreto Supremo N.º 005-2020-MTC exige que los datos de identificación vehicular se encuentren señalados en los documentos de acreditación de las situaciones de excepción previstas en esa norma, estos es, los números o códigos establecidos por el artículo 7 del RNV³ que a

² Énfasis añadido.

³ **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 (...) en el Perú este código es asignado por PRODUCE.
- b. Los caracteres del cuarto al noveno, corresponden a la sección descriptiva del vehículo (...).
- c. Los caracteres del décimo al décimo séptimo, corresponden a la sección indicativa del vehículo.

continuación se indican, los que deben consignarse en la declaración aduanera de mercancías (DAM) y ser verificados por la SUNAT, de acuerdo con el artículo 9 del RNV⁴:

1. VIN: número de identificación vehicular constituido por 17 caracteres.
2. Número de chasis o serie: el fabricante debe grabar este número en el chasis, bastidor o carrocería, y consignarlo en una placa fijada al vehículo.
3. Número de motor: consignado en el motor por el fabricante del mismo.

En este orden de ideas, se evidencia que el Informe N° 005-2009-SUNAT/2B4000 conserva vigencia para la interpretación de los alcances del Decreto de Urgencia N.º 052-2008; sin embargo, lo opinado en el citado documento no puede extenderse a lo establecido en el Decreto Supremo N.º 005-2020-MTC para la importación de vehículos usados, y menos aún a la importación de motores usados⁵, toda vez que responden a marcos normativos diferentes al que fue objeto de análisis en el citado informe.

2. ¿Lo dispuesto en el último párrafo del artículo 226 del RLGA, respecto al impedimento del reembarque de mercancías no declaradas que son detectadas en una ACE, es aplicable para las ACE efectuadas en una ZED sobre mercancías que no fueron consignadas en la solicitud de traslado y respecto de las cuales aún no se ha presentado una DAM y son susceptibles de ser reembarcadas?

Al respecto, el artículo 3 del Reglamento ZED⁶ establece que estas son áreas geográficas debidamente delimitadas que constituyen punto de llegada y **tienen la condición de zona primaria aduanera de trato especial**, entendida esta última como las condiciones especiales y facilidades aduaneras, distintas a las aplicadas en el resto del territorio nacional, destinadas a simplificar y mejorar las condiciones aplicables a las operaciones de ingreso, permanencia y salida de mercancías nacionales,



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.

Aún 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."

4 Artículo 94.- Nacionalización de vehículos usados importados

Para la nacionalización de vehículos usados importados, el importador consignará en la DUA los Códigos de Identificación Vehicular y las características registrables de los vehículos que correspondan, de acuerdo al Anexo V. Así mismo, SUNAT verificará que los documentos de importación consignen los Códigos de Identificación Vehicular (...)"

5 La importación de motores usados se encuentra regulada por los artículos 144 y 148 del RNV, que exige para su nacionalización que estos se encuentren remanufacturados, correspondan a la relación de subpartidas nacionales, cumplan con los requisitos establecidos en esos artículos, y se presente ante la SUNAT los siguientes documentos:

a) autorización del fabricante original al tercero remanufacturador, cuando corresponda, b) certificado de mercancía remanufacturada, el cual deberá tener cierta información mínima como descripción de la mercancía, clasificación arancelaria, el número de serie del motor, entre otros, y c) garantía de fábrica de la mercancía remanufacturada.

6 Artículo 3.- Naturaleza de las Zonas Especiales de Desarrollo

3.1 Las ZED constituyen áreas geográficas debidamente delimitadas, destinadas a promover la estabilidad de las inversiones, fomentar el empleo, contribuir al desarrollo socioeconómico sostenible y promover la competitividad e innovación en las regiones donde se ubican.

3.2 Las ZED constituyen "punto de llegada" sin menoscabo de su condición de zona primaria aduanera de trato especial. El ingreso de mercancías destinadas a las ZED cancela los regímenes aduaneros temporales y concluye el transporte internacional de mercancías. El traslado de mercancías a las ZED se puede realizar de manera directa desde las aduanas correspondientes sin requerir ser almacenadas en un depósito temporal.

3.3 Se entiende como zona primaria aduanera de trato especial, a las condiciones especiales y facilidades aduaneras, distintas a las aplicadas en el resto del territorio nacional, destinadas a simplificar y mejorar las condiciones aplicables a las operaciones de ingreso, permanencia y salida de mercancías nacionales, nacionalizadas o del exterior, hacia o desde las ZED, así como para la realización de las actividades permitidas en dichos recintos.

nacionalizadas o del exterior, hacia o desde las ZED, así como para la realización de las actividades permitidas en dichos recintos.

A su vez, el artículo 18 del Reglamento ZED sostiene que el traslado de las mercancías desde y hacia los lugares de ingreso y salida permitidos para la ZED se realiza mediante solicitud de traslado, bajo responsabilidad del dueño o consignatario, así como del transportista de las mercancías.

Sobre el particular, el artículo 190 del RLGA estipula que la Administración Aduanera aprueba el formato y contenido de la declaración de mercancías, así como autoriza el uso de solicitudes u otros formatos, los cuales tienen el carácter de declaración⁷; en ese sentido, la solicitud de traslado constituye un formato aprobado por la Administración Aduanera⁸ que tiene el carácter de declaración⁹

Por su parte, el artículo 2 de la LGA define a la ACE como aquella que la autoridad aduanera puede disponer de manera adicional a las acciones de control ordinarias, para la verificación del cumplimiento de las obligaciones y la prevención de los delitos aduaneros o infracciones administrativas, pudiendo disponerse antes, durante o después del trámite de despacho por las aduanas operativas o las intendencias facultadas para dicho fin.

De otro lado, el artículo 226 del RLGA¹⁰ prescribe que la ACE se inicia desde el momento en que la autoridad aduanera lo dispone con la comunicación dirigida al responsable de la mercancía o al transportista, y que, cuando en el marco de dicha acción se detecte mercancía no declarada, no resultará de aplicación la opción de reembarque que, en lugar de la sanción de comiso, otorga el tercer párrafo del artículo 145 de la LGA respecto de la mercancía que durante el reconocimiento físico se verifica no fue declarada, en la siguiente forma:

“Artículo 145º.- Mercancía declarada y encontrada

(...)

Si la Autoridad Aduanera durante el reconocimiento físico encontrara mercancía no declarada, ésta caerá en comiso o a opción del importador, podrá ser reembarcada previo pago de una multa y siempre que el reembarque se realice dentro del plazo de treinta (30) días computados a partir de la fecha del reconocimiento físico de la mercancía. De no culminarse el reembarque, la mercancía caerá en comiso.”

Como se observa, tanto el tercer párrafo del artículo 145 de la LGA como el segundo párrafo artículo 226 del RLGA resultan de aplicación cuando, durante el reconocimiento físico o en una ACE, se verifica mercancía no declarada, cuestión para la cual necesariamente se requiere que exista una declaración aduanera previamente numerada en la que no fue consignada, a pesar de que debió formar parte de la misma.

⁷ **“Artículo 190. Documentos de destinación aduanera**

La destinación aduanera es solicitada mediante declaración presentada a través de medios electrónicos, o por escrito en los casos que la Administración Aduanera lo determine.

La Administración Aduanera aprueba el formato y contenido de la declaración, así como autoriza el uso de solicitudes u otros formatos, los cuales tienen el carácter de declaración.” (Énfasis añadido)

⁸ El numeral 11 de la sección IV del procedimiento general “ZOFRATACNA” DESPA-PG.23 y el numeral 8 de la sección IV del procedimiento general “Zonas especiales de desarrollo” DESPA-PG.22, aprueban el uso de la solicitud de traslado para el ingreso y salida de la ZOFRATACNA y las ZED.

⁹ Criterio establecido en el Informe N.º 051-2011-SUNAT/2B4000 emitidos por la Gerencia Jurídico Aduanera.

¹⁰ **“Artículo 226º.- Acciones de control extraordinario**

Las acciones de control extraordinario se inician desde el momento que la autoridad aduanera lo dispone. La comunicación de dicha acción se realiza al responsable de las mercancías y/o medios de transporte. Esta comunicación puede ser efectuada por medios electrónicos.

Cuando en una acción de control extraordinario se verifique la existencia de mercancía no declarada, no es aplicable el reembarque dispuesto en el tercer párrafo del artículo 145 de la Ley.” (Énfasis añadido).



Ahora bien, en el caso materia de consulta, la ACE se efectuó en el interior de la ZED, por lo que se infiere la existencia previa de una solicitud de traslado, que como ya se señaló, tiene el carácter de declaración de mercancías, en cuyo caso le resultan aplicables las disposiciones del artículo 145 de la LGA y del artículo 226 del RLGA; por tanto, si como consecuencia de una ACE se detectó en la ZED mercancía que ingresó sin haber sido declarada en la solicitud de traslado correspondiente, esta caerá en comiso sin posibilidad de sustituir esa sanción por el reembarque previsto en el tercer párrafo del primero de los artículos citados, de conformidad con lo establecido en el artículo 226 del RLGA¹¹.

Sin perjuicio de lo expuesto, si lo encontrado en la ACE no es un supuesto de mercancía no declarada, sino que corresponde más bien a mercancía no manifestada, se configuraría igualmente la sanción de comiso, pero por efecto de lo dispuesto en el artículo 103 de la LGA, según el cual “Si la Autoridad Aduanera **durante una acción de control extraordinario encuentra mercancía no manifestada** o verifica diferencia entre las mercancías que contienen los bultos y la descripción consignada en el manifiesto de carga, **esta cae en comiso**; salvo que la mercancía se encuentre consignada correctamente en la declaración o en la información anticipada presentada previamente a la Administración Aduanera.”¹².

IV. CONCLUSIONES:

Por lo expuesto en el presente informe, se concluye lo siguiente:

1. El Informe N.º 005-2009-SUNAT/2B4000 mantiene vigencia respecto a los alcances de lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 1 del Decreto de Urgencia N.º 052-2008, único supuesto que en este se analiza; por tanto, el criterio vertido en dicho informe no es extensible a otras disposiciones emitidas para la importación de vehículos usados, ni la importación de repuestos usados que se regula por las normas específicas vigentes al momento de la numeración de la DAM.
2. Para el caso de mercancías ingresadas a una ZED al amparo de una solicitud de traslado, en donde se verifique como resultado de una ACE la existencia de mercancía no declarada, no resulta de aplicación la opción de reembarque prevista en el tercer párrafo del artículo 145 de la LGA, en sustitución del comiso, conforme a lo dispuesto en el artículo 226 del RLGA.

FNM/ILV/jrd
CA137-2025
CA138-2025

¹¹ Cabe tener en cuenta que respecto al último párrafo del artículo 226 del RLGA, incorporado mediante Decreto Supremo N.º 163-2016-EF, se señala en la exposición de motivos que “Conforme a lo antes mencionado, **se otorgaba la posibilidad de reembarque a toda mercancía no declarada aún si esta hubiese sido descubierta por medio del reconocimiento en el marco de una acción de control extraordinario**. En ese sentido, **se incorpora un segundo párrafo al artículo 226 del Reglamento para impedir la posibilidad anterior**, toda vez que una acción de control extraordinario involucra medidas adicionales a las que ordinariamente implementa la Administración Aduanera, en respuesta a alertas de gestión de riesgo.” (énfasis añadido)

¹² Énfasis añadido.