

# Aportes de CCL contribuyen a facilitar el comercio exterior

A lo largo de los años, los gremios empresariales, y en especial la **Cámara de Comercio de Lima (CCL)**, han presentado a los gobiernos de turno importantes propuestas para fomentar la facilitación del comercio exterior.

En el caso de la **CCL**, en mayo de 2016 se publicó el libro *Perú: Plan de reactivación de las exportaciones 2016-2021, el desafío es crecer*, el mismo que contenía propuestas vinculadas a la facilitación del comercio exterior orientado a las exportaciones. Esta publicación fue alcanzada a las autoridades del Poder Ejecutivo al inicio de la gestión del periodo 2016-2021, como un esfuerzo del sector privado para aportar en pro del bienestar de la economía del país.

Realizando un balance de las propuestas, se observó que varias de ellas fueron tomadas en cuenta al realizarse los cambios normativos y regulatorios que se han implementado en los últimos años, entre ellos:

**Fomento a la exportación de servicios.-** El Perú fue por muchos años uno de los pocos países en Sudamérica que gravaba las exportaciones de servicios brindados desde su territorio hacia el resto del mundo, afectando con ello la competitividad del sector de servicios para poder competir contra sus pares latinoamericanos en la obtención de nuevos mercados.

Este tema se remonta al 2011 (final del segundo periodo presidencial de **Alan García**) cuando que se aprobó una ley para el fomento al comercio exterior de servicios, legislación que durante el 2012 fue desmontada paulatinamente mediante sendos Decretos Legislativos.

Esta situación fue expuesta por la **CCL**, principal impulsor de la ley aprobada en 2011. Desde el desmontaje de dicha norma, nuestra institución presentó propuestas legales, participó en debates públicos y en sesiones de diversas comisiones congresales que vieron el tema. Por ello, se incluyó en el libro una propuesta para que se le dé el trato de la exportación de bienes a la exportación de servicios.

Después de largas jornadas ante el Congreso de la República, marcada por la presencia activa del presidente y directores de la CCL, se logró que en julio de 2017 se aprobara en el Parlamento la Ley de Fomento a la Exportación de Servicios y el Turismo, Ley 30641, la misma que fue promulgada por el presidente de la República en agosto de 2017.

**Aprobación del reglamento del Sepymex posembarque.-** En el 2002 se emitió el decreto de urgencia N° 050-2002 mediante el cual se constituyó en el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) un Fondo de Respaldo para la Pequeña y Mediana Empresa (PYME) por US\$ 50 millones destinado a la ejecución de Programas de Garantías y Seguros para estas empresas. Gracias al establecimiento del Fondo, se creó el programa de Seguro de Crédito a la Exportación para la Pequeña y Mediana Empresa (Sepymex), el cual da una póliza de seguro a los bancos del 50% del valor de los créditos preembarque que se otorgan a las PYMES exportadoras.

Este programa dio buenos resultados, pero debido a la dinámica del comercio exterior fue necesario permitir que las PYME exportadoras nacionales tuvieran una forma de afrontar las demoras en los pagos de los productos exportados y así poder seguir produciendo y exportando. Por ello, la CCL, junto con otros gremios y Mincetur, planteó en diversos foros y reuniones la necesidad de ampliar la cobertura del seguro de crédito a las exportaciones para los créditos posembarque. Esta propuesta fue recogida en el libro.

En septiembre de 2016, el MEF emitió el Decreto Supremo N° 266-2016-EF, mediante el cual se modificó el artículo 1° del Decreto Supremo N° 171-2002-EF, con lo cual se incluyó dentro de la cobertura a los créditos post embarque.

**Desarrollo de plataforma que permita dar a conocer las restricciones de acceso a mercados.-** El comercio internacional de mercancías supone el ingreso de bienes, que en algunos casos deben cumplir con exigencias impuestas por las autoridades de los países, motivados en la protección de la salud y seguridad de sus pobladores. Algunos exportadores peruanos desconocen dichas exigencias y envían sus productos sin cumplirlas, lo que en algunos casos origina que los despachos queden inmovilizados en los puntos de acceso a dichos países hasta satisfacer las exigencias de las autoridades o que en casos extremos las mercancías sean devueltas al país de origen con los sobrecostos logísticos asociados.

En tal sentido, la propuesta efectuada estaba orientada a que el **Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur)** y la

Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo (PromPerú) desarrollaran una plataforma que permitiera dar a conocer las restricciones de los mercados de destino de nuestras exportaciones.

Hace dos años, PromPerú puso a disposición de los exportadores peruanos la plataforma de Requisitos de acceso a mercados (RAM) (<http://ram.promperu.gob.pe/>), a través de la cual los exportadores peruanos pueden consultar los requisitos de acceso (si existieran) que han sido establecidos por las autoridades de los países de destino de nuestros productos.

**Modificación de la regulación del tráfico de cabotaje nacional.**- El comercio exterior peruano se traslada a lo largo del territorio nacional en carretera y en forma rutinaria. En ese sentido, nuestras vías de transporte terrestres, principalmente la Panamericana en los sentidos de Norte y Sur, mantienen la presencia constante de camiones que trasladan carga nacional, de importación y de exportación.

Este ritmo de traslado de mercancías es interrumpido por los fenómenos climatológicos que causan inundaciones y obstaculizan el tráfico.

Por otro lado, el tráfico de cabotaje nacional, en la práctica, consta de las operaciones de transporte de combustibles a lo largo de la costa nacional y operaciones de abastecimiento a plataformas marítimas.

Ante dicha situación, los gremios empresariales, en especial

la CCL, presentaron a las autoridades gubernamentales una propuesta legislativa orientada a permitir las operaciones del tráfico de cabotaje de mercancías a embarcaciones de bandera nacional y extranjeras, para permitir contar con una alternativa al uso de las carreteras.

La propuesta contenida en el libro planteaba la modificación de la Ley de Promoción y Reactivación de la Mariana Mercante Nacional para mejorar la regulación del cabotaje y así permitir el traslado de la carga de exportación en buques de bandera extranjera al Callao.

En ese sentido, mediante el Decreto Legislativo N° 1413, emitido en septiembre de 2018, se exoneró por tres años a las empresas nacionales o extranjeras de la obligación de estar constituidas en el país y de obtener el permiso de operación para las naves emitido por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC).

**Cambio de criterio en la tipificación de las infracciones.-** La Ley General de Aduanas (Decreto Legislativo 1053) establecía en su artículo 189°, que la determinación de la infracción se efectuaba en forma objetiva. Esta situación de aplicación general sin excepciones, resultaba ser muy rígida en la operatividad.

En septiembre de 2015 se incluyó un párrafo al artículo 190°, estableciéndose que “al aplicar las sanciones de suspensión, cancelación e inhabilitación se deben tener en cuenta los hechos y las circunstancias que se hubiesen presentado respecto a la comisión de la infracción, de tal manera que la

sanción a imponerse sea proporcional al grado y a la gravedad de la infracción cometida". Esto aplica solo para las infracciones más graves, pero no para las multas. La operatividad ha demostrado a lo largo del tiempo que hay circunstancias que ocasionan proporcionar datos incorrectos en las declaraciones, que no resultan ser de responsabilidad del declarante o del agente de aduana, por lo que debería permitirse tener en cuenta las circunstancias que rodearon los hechos.

Así, mediante la aprobación del Decreto Legislativo N° 1433, se efectuaron modificaciones a la Ley General de Aduanas, incluyendo el artículo 194° que trata de las "Circunstancias atenuantes y agravantes de la responsabilidad", estableciéndose ahora la obligación de aplicar las sanciones considerando los hechos que se hubiesen presentado respecto a la comisión de la infracción.

**Eliminación de la doble declaración.-** La Cámara de Comercio de Lima propuso la eliminación de la doble declaración, en el caso de las declaraciones de exportación (Régimen 40 para embarque y Régimen 41 para su regularización), por cuanto esta forma de actuar genera costos a los privados para dicha regularización y al personal de la Aduana para su control, sin que se justifique realmente su mantenimiento.

En ese sentido, en la última modificación al Reglamento de la Ley General de Aduanas, se eliminó la obligación de la presentación de una segunda declaración, bastando la confirmación electrónica de las mercancías efectivamente embarcadas, para que esto se considere como la regularización de la exportación. Solo en el caso de mercancías cuyo valor de transacción no es definitivo (minerales y otros *commodities*),

la regularización se puede extender hasta siete meses.

De esta manera, los aportes de la CCL han sido acogidos por las autoridades gubernamentales, beneficiando a los exportadores y al sistema de empresas en el país, permitiendo el éxito de estas.