Proyecto de Ley Nº 1884/2017-PE

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRAMITE DOCUMENTARIO
13 SEP 2017
RECIBIDO
Firma:..... Hora: 6:50 p.m.

"Año del Buen Servicio al Ciudadano"

Lima, 13 de setiembre de 2017

OFICIO Nº 249 -2017 -PR

Señor
LUIS GALARRETA VELARDE
Presidente del Congreso de la República
Presente.-

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, de conformidad con lo dispuesto por el Artículo 107º de la Constitución Política del Perú, a fin de someter a consideración del Congreso de la República, con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, el Proyecto de Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD
Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI
Presidente del Consejo de Ministros

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, ...15.....de SETIEMBRE .....del 2017.....

Según la consulta realizada, de conformidad con el Artículo 77º del Reglamento del Congreso de la República: pase la Proposición Nº 1884 para su estudio y dictamen, a la (s) Comisión (es) de COMERCIO EXTERIOR Y TURISMO.-

.....

.....

.....

.....

JOSÉ F. CEVASCO PIEDRA
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPUBLICA

REPÚBLICA DEL PERÚ

Ley

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 28977, LEY DE FACILITACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR, Y LA LEY N° 30264, LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER EL CRECIMIENTO ECONÓMICO

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

Artículo 1.- Objeto

La presente Ley tiene por objeto modificar e incorporar artículos en la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, así como modificar el artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, con el objeto de incrementar la transparencia de los servicios logísticos prestados a la carga en las operaciones de comercio exterior y de establecer herramientas que contribuyan en el incremento de la competitividad del comercio exterior.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

Artículo 2.- Modificación del artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación de Comercio Exterior

Modifíquese el artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, por el siguiente texto:

MINCETUR DIRECTOR GENERAL OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

"Artículo 10.- Publicación del contenido y precios de servicios de logística de comercio exterior

10.1 Encárguese al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo la creación y administración de un módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior, de acceso gratuito al público, sobre la descripción, precios y listado de los servicios de logística de comercio exterior.

10.2 Los terminales portuarios y aeroportuarios, los almacenes y depósitos aduaneros que prestan servicios públicos, líneas navieras y aéreas, y los que determine el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en el Reglamento de la presente Ley, están obligados a remitir a la Dirección General de Facilitación de Comercio Exterior del

2

Viceministerio de Comercio Exterior, así como a mantener actualizada la información señalada en el artículo 11 de la presente Ley."

Artículo 3.- Incorporación de los artículos 11, 12 y de la primera disposición complementaria final a la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior

Incorpórense los artículos 11, 12 y la primera disposición complementaria final a la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, los mismos que quedarán redactados conforme a los textos siguientes:

"Artículo 11.- Alcances de la información presentada por los operadores

11.1 Los operadores señalados en el numeral 10.2 del artículo 10 de la presente Ley son responsables de mantener actualizada la información de todos los servicios que brindan, el contenido de los mismos y los precios correspondientes.

11.2 La información a ser enviada debe contener los siguientes datos:

a) Descripción de cada uno de los servicios que se prestan.
b) Precio correspondiente a cada servicio que se presta, sin incluir Impuesto General a las Ventas (IGV) y detallando la moneda.
c) Lista de servicios brindados afectos e inafectos al IGV.
d) Otros que determine el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo en el reglamento de la presente Ley, para el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 10 de la presente Ley,

11.3 La información debe ser enviada en formato digital según los requerimientos establecidos por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Dicha información tiene el carácter de declaración jurada y es vinculante para los prestadores y usuarios del servicio, sin perjuicio de los beneficios que los prestadores puedan otorgar a favor de los usuarios.

Artículo 12.- Sobre la creación de Plataformas Logísticas

12.1 Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.

12.2 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones puede administrar, operar y mantener las Plataformas Logísticas de titularidad del Estado a través de terceros, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por Ley.

12.3 La planificación correspondiente a Plataformas Logísticas que desarrollen actividades que involucren competencias de otros sectores, se efectúa en coordinación con los mismos, y de acuerdo al ámbito de sus competencias.

12.4 Entiéndase por plataforma logística como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para tránsito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones. Las plataformas logísticas pueden tener una administración pública o privada.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA.- Plazo para la implementación del Módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo debe implementar el módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior al que se refiere el artículo 10 de la presente Ley, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente Ley en el diario oficial "El Peruano".

(...)"

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

Artículo 4.- Modificación del artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico

MINCETUR DIRECTOR GENERAL OFICINA GENERAL DE ASESORIA JURIDICA

Modifíquese el artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, conforme al texto siguiente:

"Artículo 19.- Infracciones y Sanciones

19.1 Respecto de los operadores señalados en el numeral 10.2 del artículo 10 de la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo no remitir y/o no actualizar la información que debe ser pública en el Módulo de Información del referido Ministerio.

19.2 La infracción es sancionada con multas no superiores a 5 UIT. El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo queda autorizado a establecer mediante decreto supremo una escala de sanciones que aplica ante la infracción establecida en el párrafo precedente.

19.3 Lo dispuesto en el presente artículo no resulta aplicable a aquellos sujetos que se encuentran bajo el ámbito de competencia del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura en Transporte de Uso Público (OSITRAN)."

Artículo 5.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en la presente ley, se financia con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA.- Reglamentación

MINCETUR DIRECTOR GENERAL OFICINA GENERAL DE ASESORÍA JURÍDICA

El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, en el marco de la implementación del módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Ley, dicta las disposiciones complementarias y reglamentarias pertinentes para el cumplimiento de la presente Ley.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el marco del desarrollo de plataformas logísticas, en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendario contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente Ley, dicta las disposiciones complementarias y reglamentarias pertinentes para el cumplimiento de la presente Ley.

Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los días del mes de de dos mil diecisiete.

PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD
Presidente de la República

FERNANDO ZAVALA LOMBARDI
Presidente del Consejo de Ministros

5

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ley que modifica la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico

➢ MARCO GENERAL

La Constitución Política del Perú consagra en el artículo 58 que 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.

Asimismo, en su artículo 61, la Carta Magna establece que 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. Asimismo, el artículo 65 dispone que el Estado defiende el interés de los consumidores y usuarios. Para tal efecto garantiza el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran a su disposición en el mercado.

En base a lo establecido en nuestra Constitución, podemos indicar como roles fundamentales del Estado el promover la infraestructura, facilitar y vigilar la libre competencia y garantizar el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentran en el mercado.

Sobre el incremento de la transparencia de los servicios de logística de comercio exterior

En el año 2007, se publicó la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, con el objeto de establecer el marco legal aplicable al trámite aduanero que se debe realizar para el ingreso o salida de mercancías, así como para implementar las medidas necesarias para el cumplimiento de los compromisos relativos a Procedimientos Aduaneros y Facilitación del Comercio comprendidos en los Acuerdos Comerciales suscritos por el Perú.

En el artículo 10 de la citada Ley se dispuso la creación de un módulo de información sobre los servicios portuarios y aeroportuarios que las empresas dedicadas a su prestación proporcionan a sus clientes, encargándose su reglamentación y operatividad al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, motivo por el cual mediante Decreto Supremo N° 007-2012-MTC, se reglamentó dicha disposición. A la fecha, el citado módulo de información no se encuentra en operación.

En la actualidad, el Perú gracias a una política de apertura comercial cuenta con diecinueve (19) acuerdos comerciales, los cuales cubren más del 90% de las exportaciones peruanas. Resultando necesario establecer mecanismos que permitan a los operadores de comercio exterior acceder a los beneficios derivados de los citados acuerdos; que contribuyan en el fortalecimiento de las capacidades de las empresas peruanas así como en la competitividad del sector comercio exterior, lo que a su vez coadyuva en el crecimiento sostenido de la economía del país.

6

En ese sentido, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo como sector responsable de la Política de Comercio Exterior y Turismo; de la promoción de las exportaciones y de la regulación del Comercio Exterior, a través de la Resolución Ministerial N° 377-2015-MINCETUR, aprobó el Plan Estratégico Nacional Exportador con un horizonte al 2025 – PENX, el cual tiene como principal objetivo la internacionalización de las empresas peruanas. El citado PENX se constituye en una herramienta multisectorial que establece programas, actividades y proyectos para lograr el objetivo antes descrito.

Sobre el particular, resulta importante mencionar que uno de los pilares del PENX, se encuentra referido a la Facilitación del Comercio Exterior y Eficiencia de la Cadena Logística, el cual contiene en su línea de acción 3.4 sobre mejora del marco regulatorio, optimización de procesos y soluciones tecnológicas; a la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior 2.0: soluciones integrales para exportadores, importadores, empresas prestadoras de servicios al comercio exterior y entidades públicas; y otras soluciones tecnológicas.

Por tal motivo, el MINCETUR en el marco del citado Plan viene impulsando el Proyecto de Inversión Pública (código SNIP N° 302578) "Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE). Segunda Etapa", el cual tiene como objetivo general el contribuir a mejorar la competitividad del sector transable peruano con el fin de que los agentes de comercio exterior enfrentes costos competitivos de operación.

El Proyecto de Inversión antes descrito comprende cuatro componentes, entre los cuales se encuentra el Componente III referido a "servicios de información para el comercio exterior", mediante el cual se implementará una plataforma para proveer información sobre los servicios logísticos que vincule a los exportadores e importadores con las empresas prestadoras de estos servicios.

Sobre ello, resulta importante mencionar que el estudio de factibilidad del citado Proyecto de Inversión, ha identificado como problemática lo siguiente: "*los agentes de comercio exterior enfrentan altos costos de operación*", señalando como una de las causas que lo originan la "**asimetría de la información**", respecto de la cual indican lo siguiente:

a) En la cadena logística de comercio exterior el usuario tiene insuficiente información respecto de los servicios proporcionados durante su desarrollo, lo que se agrava si este es un pequeño exportador o importador.

   Por ejemplo, un exportador o importador que contrata a un tercero para que realice operaciones de comercio exterior a su nombre, no tiene conocimiento total de que a través de este tercero está recibiendo diversos servicios tales como: almacenaje, estiba, transporte, vigilancia, etc; por lo que toma el precio que le es ofrecido por un servicio, sin percatarse que tienen la oportunidad de escoger entre las diversas empresas que ofrecen los servicios complementarios, con lo que podría generarse ahorros en costos.

b) Generar información sobre todas las empresas que prestan servicios durante las operaciones de comercio exterior, puede representar un costo oneroso para una empresa que realiza pocas exportaciones o importaciones al año.

c) La asimetría de la información se refleja en el cobro integrado de los servicios provistos

por las terminales de almacenamiento, agencia marítima, rampa y estiba/desestiba, entre otras.

d) En la práctica, no se procura una mayor eficiencia, productividad y calidad de los servicios proporcionados en los recintos portuarios debido a que los usuarios intermedios, encargados de proporcionarlos, no tienen obligación de reportar o remitir información alguna (riesgo moral) a las empresas titulares de la concesión respectiva (puerto, aeropuerto, ferrocarril y carretera).

e) No existe una nomenclatura estándar de los servicios cobrados por los distintos agentes y se carece de transparencia en los cargos que se cobran. Ello conlleva a que los usuarios perciban que se realizan cobros "dobles" e injustificados.

Asimismo, el Estudio denominado: Análisis de los Costos Marítimos Portuarios[1] señala lo siguiente: "(...) *Uno de los principales problemas que se presenta en la cadena logística marítima es la falta de transparencia que existe en los cobros que realizan los diferentes proveedores de servicios (...) Es evidente, que bajo la estructura actual de la cadena logística marítima, no existe ningún incentivo por parte de los proveedores de servicios marítimos y portuarios a ser transparentes (...), la falta de transparencia en la facturación y fijación de precios portuarios y marítimos es una práctica relativamente común a nivel mundial.*

Otro aspecto que se debe tomar en cuenta es lo dispuesto en la Política Nacional de Modernización de la Gestión Pública, aprobada mediante Decreto Supremo No 004-2013-PCM, la cual establece como visión a un Estado moderno al servicio de las personas, caracterizado por ser un Estado orientado al ciudadano, eficiente, unitario y descentralizado, inclusivo y abierto (transparente y que rinde cuentas).

Entendiéndose por **Eficiente** al Estado que genera mayor valor público a través de un uso racional de los recursos con los que cuenta, buscando proveer a los ciudadanos lo que necesitan, al menor costo posible, con un estándar de calidad adecuado y en las cantidades óptimas que maximicen el bienestar social. Así como por **Abierto**: al Estado que es transparente y accesible a los ciudadanos, fomenta la participación ciudadana, la integridad pública y rinde cuentas de su desempeño.

Finalmente, cabe mencionar que según lo establecido en el Reglamento de Organización y Funciones del MINCETUR, aprobado por Decreto Supremo N° 05-2002-MINCETUR y sus normas modificatorias, corresponde a este Sector, dirigir y supervisar las acciones necesarias para la implementación y administración de la Ventanilla Única de Comercio Exterior - VUCE y otras plataformas que faciliten el comercio exterior; proponer y coordinar acciones conducentes a la reducción de sobrecostos que limiten o dificulten la fluidez del comercio exterior; así como implementar y gestionar la optimización de la cadena logística vinculada al comercio exterior; entre otras.

Por lo antes expuesto, se sustenta la necesidad de establecer medidas que garanticen la transparencia de la información sobre los servicios que se brindan en la cadena logística internacional de mercancías, para lo cual se propone que el módulo de información al que

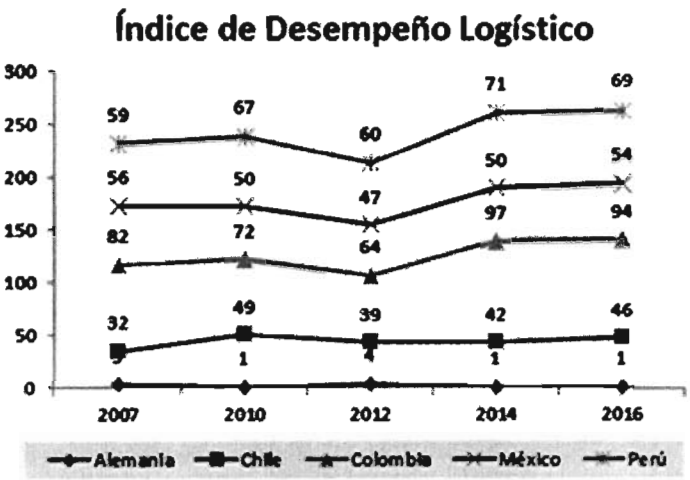
[1] Estudio elaborado por Banco Mundial en el marco de una Asistencia Técnica Especializada realizada para el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR. El citado estudio tiene como objetivo el identificar los cuellos de botella existentes en los procesos de exportación e importación vía marítima que reducen la competitividad del sector comercio exterior peruano.

se refiere la Ley de Facilitación del Comercio Exterior se encuentre a cargo del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, por ser el Sector encargado de la Política de Comercio Exterior y, en particular, la Política de Facilitación del Comercio Exterior.

Sobre las Plataformas Logísticas

En el contexto internacional actual, la infraestructura para la logística y el transporte cumple un rol fundamental en la competitividad del país y la mejora del comercio exterior, por lo que es prioridad del Estado el implementar herramientas que coadyuven a su desarrollo.

Según el Índice de desempeño logístico[2] (IDL) elaborado por el Banco Mundial en el periodo 2007 – 2016, el Perú retrocedió 10 posiciones en la clasificación global que comprende a 160 países, pasando del puesto 59 al 69.

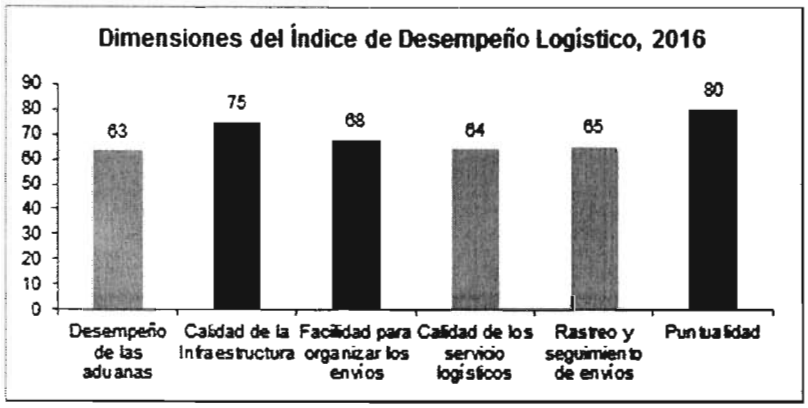


Fuente: Banco Mundial
Elaboración: MINCETUR

En comparación con los indicadores de algunos países de América, el Perú está por debajo de Chile y México.

Asimismo, si analizamos los componentes del IDL, la **calidad de infraestructuras logísticas**, en el Perú es uno de los problemas más resaltantes, al ubicarse en la posición 75 del total de 160 países.

[2] Información disponible en el siguiente enlace: https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ?view=chart



Adicionalmente, si analizamos el componente de infraestructura durante el periodo 2012-2016 podremos apreciar que el Perú ha retrocedido 8 posiciones del puesto 67 al 75 y si lo comparamos con países de la Región del Alianza del Pacifico ocupa una posición inferior de Chile y México.

Por estas razones, el Estado Peruano tiene como meta mejorar los índices de competitividad como País, y así aumentar nuestra capacidad de competir en un mundo globalizado, con el objeto de garantizar nuestro crecimiento económico y desarrollo social.

Asimismo, la ausencia de infraestructuras logísticas ocasiona que no exista una adecuada conectividad de las cadenas logísticas, generando que los importadores y exportadores asuman altos costos logísticos para realizar sus operaciones.

En tal sentido, el desarrollo de plataformas logísticas (principal infraestructura logística de transporte) representa una oportunidad para mejorar la conectividad y la competitividad de los servicios y bienes que el país produce o presta.

Existen distintos tipos de plataformas logísticas, los cuales pueden obtenerse en base a dos variables: por su funcionalidad global o estructura funcional y por los modos de transporte presentes que pueden ser monomodales o multimodales. Entre las plataformas logísticas para la utilización con más de un modo de transporte podemos mencionar a las plataformas logísticas multimodales, Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZAL), Centros de Carga Aérea y Puertos Secos (Dry Ports).

Las plataformas logísticas pueden tomar diferentes perfiles de acuerdo a las necesidades de cada país. Como buena práctica internacional podemos indicar que España cuenta con diversas plataformas logísticas en Zaragoza, Barcelona y Madrid, mientras que Francia ha desarrollado áreas especializadas para las actividades de transporte. En América se han ejecutado distintos proyectos de plataformas logística, principalmente en México, Chile y Brasil.

Las plataformas logísticas deben soportarse en el desarrollo de carreteras, aeropuertos, puertos y vías férreas (infraestructura de transporte) y estás a su vez deben ser una respuesta a una necesidad del mercado real o potencial y así generar un círculo virtuoso en pro de la competitividad logística del país, de manera que su integración al sistema de

transporte permite realizar un flujo eficiente de las mercancías, aumentando el nivel de competitividad de nuestro país, y por lo tanto, al desarrollo económico del mismo.

La implementación de plataformas logísticas permitirá brindar servicios logísticos adicionales a la carga y a los medios de transporte terrestre, consecuentemente contribuir con ello a la reducción de los costos logísticos y competitividad de las empresas peruanas.

En el Perú, actualmente no existe un marco normativo específico que regule todas las modalidades de plataformas logísticas, solamente existe un dispositivo legal[3] que regula la creación de Zonas de Actividades Logísticas dentro de los recintos portuarios. No obstante, se puede encontrar regulaciones de diferentes sectores que norman el desarrollo y gestión de la infraestructura de transporte que alimenta a dichos nodos logísticos.

Finalmente, es preciso mencionar que en la Línea Estratégica N° 4 sobre Infraestructura, Logística y de Transporte de la Agenda de Competitividad 2014 – 2018, se consideró entre sus actividades, la elaboración y promulgación de la Ley de Plataformas Logísticas.

Por lo expuesto, surge la necesidad de establecer un marco normativo que permita el desarrollo de plataformas logísticas en el país como una alternativa eficiente para mejorar la competitividad del sector comercio exterior, así como para el desarrollo económico y social de las regiones del país, con sus beneficios en el crecimiento sostenido del país.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

➢ CONTENIDO DE LA NORMA

Sobre el Módulo de Información sobre los servicios de logística de comercio exterior

La propuesta normativa plantea la modificación del artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, con la finalidad de encargar al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo la creación y administración de un módulo de información sobre los servicios logísticos que se brindan durante el desarrollo de las operaciones de comercio exterior.

Asimismo, establece como sujetos obligados a remitir la información sobre la descripción y precios de los servicios de logística de comercio exterior que brindan, a los siguientes agentes:

a) Terminales portuarios y aeroportuarios;
b) Almacenes y depósitos aduaneros que prestan servicios públicos;
c) Líneas navieras y aéreas y;
d) Los que determine el sector comercio exterior y turismo.

En relación a los operadores establecidos en los literales a), b) y c), cabe indicar que los mismos se constituyen en los principales actores que prestan servicios a los importadores y exportadores durante el desarrollo de sus operaciones. Asimismo, el literal d) tiene

[3] La Ley del Sistema Portuario Nacional, Ley N° 27943, define a la Zona de Actividades Logísticas como aquella parte de la zona portuaria en la que se autoriza el desarrollo de actividades y servicios, complementarios o conexos a las mercancías, sin cambiar la naturaleza del bien.

como objeto otorgar al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo la facultad de incorporar los servicios de nuevos operadores de comercio, en atención a la dinámica de las operaciones de comercio exterior y la naturaleza propia de dichas actividades.

La norma plantea incorporar el artículo 11 a la Ley de Facilitación del Comercio Exterior, con la finalidad de establecer el contenido mínimo de la información que deben remitir los prestadores de servicios de logística de comercio exterior; la cual está referida a la descripción de los servicios, a los precios y al establecimiento de una lista de servicios que ofrece cada operador, así como otros requisitos que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo considere necesarios para cumplir con lo dispuesto en el artículo 10 de la citada Ley. El objetivo de este artículo es otorgarle seguridad y previsibilidad a los sujetos obligados respecto de la información que deben remitir.

Asimismo, se establece que la información deberá ser remitida en formato digital, la misma que tendrá carácter de declaración jurada y será vinculante para los prestadores y usuarios del servicio, sin perjuicio de los beneficios que dicho prestador de servicios pueda otorgar a favor de los usuarios.

Al respecto, cabe precisar que las disposiciones propuestas buscan establecer los mecanismos necesarios para garantizar que la información contenida en el módulo corresponda a los servicios que efectivamente los operadores indicados en el artículo 10 de la Ley 28977, prestan a los dueños, consignantes o consignatarios de la carga, y fomentar la transparencia de los servicios que se brindan durante el desarrollo de una operación de comercio exterior.

Adicionalmente, se establece en la única disposición complementaria Final que el MINCETUR debe implementar el módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior al que se refiere el artículo 10 de la presente Ley, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario, contados desde el día siguiente de la publicación de la presente Ley en el diario oficial "El Peruano".

Sobre el particular, cabe indicar que el Proyecto de Inversión Pública (código SNIP N° 302578) "Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE). Segunda Etapa", contempla dentro de sus plazos que el citado módulo será desarrollado aproximadamente en doscientos cuarenta (240) días calendario.

Finalmente, la propuesta normativa modifica el artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, con el objeto constituir como infracción la no remisión o no actualización de la información; la sanción correspondiente y la facultad de reglamentar vía Decreto Supremo la escala de sanciones. Ello en virtud a los principios de Legalidad y Tipicidad de la potestad sancionadora administrativa reconocidos en el numeral 1 y 4 del artículo 246 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General[4].

---

[4] Artículo 246.- Principios de la potestad sancionadora administrativa
La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:
1. Legalidad.- Sólo por norma con rango de ley cabe atribuir a las entidades la potestad sancionadora y la consiguiente previsión de las consecuencias administrativas que a título de sanción son posibles de aplicar a un administrado, las que en ningún caso habilitarán a disponer la privación de libertad.
(...)
4. Tipicidad.- Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía. Las

Sobre las Plataformas Logísticas

La propuesta normativa plantea incorporar el artículo 12 a la Ley N° 28977, Ley de Facilitación de Comercio Exterior, con la finalidad de establecer las disposiciones necesarias para la implementación de plataformas logísticas a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El primer párrafo del artículo 12 propuesto, tiene como objetivo otorgar competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de promoción, de fiscalización y de evaluación al Ministerio de Transportes y Comunicaciones sobre las Plataformas Logísticas.

Sobre el particular, cabe precisar que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones - MTC es competente sobre la infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional conforme lo establecido en la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del MTC.

Asimismo, mediante Resolución Ministerial N° 817-2006-MTC/09 se aprueba la Política Nacional del Sector Transporte, la cual establece los siguientes lineamientos:

1) Desarrollo ordenado de la infraestructura de transporte.
2) Promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados.
3) Promoción de la participación del sector privado en la provisión de servicios e infraestructura de transporte.
4) Apoyo a la integración nacional e internacional.

La citada Política Nacional establece estrategias para cada lineamiento, de las cuales cabe detallar algunas de las establecidas en el lineamiento sobre promoción del desarrollo, seguridad y calidad en los servicios de transporte y de logística vinculados, las cuales son las siguientes:

a) Fortalecer y promover la integración de los servicios de transporte y de logística que operan sobre redes y nodos de infraestructura, orientados al desarrollo de cadenas eficientes y diversificadas, en coordinación con las instituciones públicas y privadas vinculadas.
b) Impulsar el desarrollo del transporte multimodal optimizando el marco normativo aplicable.
c) Fomentar la construcción de zonas de actividades logísticas en regiones estratégicas para integrar los modos de transporte, promover la concentración, dar valor agregado a la carga y contribuir a reducir los costos logísticos.
d) Promover la coordinación entre instituciones del Estado y el sector privado con la finalidad de generar una oferta de servicios logísticos.
e) Mejorar el marco normativo aplicable al transporte multimodal para promover su desarrollo.

---

disposiciones reglamentarias de desarrollo pueden especificar o graduar aquellas dirigidas a identificar las conductas o determinar sanciones, sin constituir nuevas conductas sancionables a las previstas legalmente, salvo los casos en que la ley o Decreto Legislativo permita tipificar infracciones por norma reglamentaria.
(...)

De otro lado, el Sector Transportes y Comunicaciones tiene previsto, como parte de su Política Nacional, no solo la conservación prioritaria y efectiva de las infraestructuras de transporte, sino también el desarrollo de las mismas, buscando por un lado satisfacer eficientemente la movilidad de pasajeros y de carga, evitando la sobrecapacidad o saturación y, por otro lado, la conexión entre los modos de transporte y con los países limítrofes, a fin de facilitar las relaciones comerciales.

El segundo párrafo del artículo 12 propuesto, señala que el MTC podrá administrar, operar y mantener las Plataformas Logísticas de titularidad del Estado a través de terceros, bajo cualquiera de las modalidades permitidas por Ley.

Al respecto, cabe indicar que las plataformas logísticas brindan el espacio, la organización operativa y la gestión administrativa necesarios para que en su interior se establezcan empresas logísticas o de apoyo a la logística, previéndose que la infraestructura de las plataformas logísticas es de propiedad pública, no obstante la administración y las actividades desarrolladas dentro de dicha infraestructura pueden ser llevadas a cabo por operadores privados.

El tercer párrafo del artículo 12 propuesto, dispone que cuando en las plataformas logísticas se desarrollen actividades de competencia de otros sectores, se efectúa en coordinación con los mismos y de acuerdo al ámbito de sus competencias.

El objeto del citado párrafo es garantizar la participación de todas las entidades públicas competentes en la planificación de las plataformas logísticas, ello responde a las diversas actividades que se desarrollarán en las mismas.

A manera de ejemplo, podemos citar al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, como sector competente de la Política de comercio exterior, el cual deberá intervenir en la planificación de aquellas plataformas logísticas en donde se presten servicios que contribuyan con el desarrollo del comercio exterior.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

Asimismo, resulta importante indicar que el PENX 2025 en su Pilar 3 "Facilitación del comercio exterior y eficiencia de la cadena logística Internacional", en su línea de acción 3.1 sobre Logística y transporte internacional, considera como programas sobre "Mejora de la calidad de infraestructura logística para la exportación" a los siguientes:

a) Promoción de la inversión pública y privada en el desarrollo de infraestructura logística para la exportación.
b) Desarrollo e implementación de la red de plataformas logísticas para el comercio exterior.

Del mismo modo, el Ministerio de Economía y Finanzas como sector competente en materias de carácter económico, financiero, fiscal así como de inversión pública y privada, entre otras, deberá participar en la planificación de las citadas plataformas logísticas, pues las mismas se constituyen como espacios estratégicos que fomentarán las inversiones.

El último del párrafo del artículo 12 tiene como objeto definir el término "plataformas logísticas", como aquella zona especializada que cuenta con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías para transito nacional y/o internacional, donde los distintos agentes coordinan sus acciones. Las plataformas logísticas pueden tener administración

pública o privada.

Finalmente, mediante el artículo 5 de la propuesta normativa se especifica que la implementación de la norma se financiará con cargo al presupuesto institucional de las entidades involucradas, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

➢ ANÁLISIS COSTO-BENEFICIO

El Proyecto no demandará mayores recursos al Estado en relación a lo previsto en la normatividad vigente.

Sobre el Módulo de Información sobre los servicios de logística de comercio exterior

La vigencia de la norma impactará en los operadores que prestan servicios de logística de comercio exterior, tales como terminales portuarios y aeroportuarios, los almacenes y depósitos aduaneros que prestan servicios públicos, líneas navieras y aéreas, y los que determine el MINCETUR, los cuales deberán remitir la información. El cumplimiento de lo dispuesto no les generará mayor costo pues se trata de una información que se encuentra a su alcance, por corresponder a sus actividades.

El desarrollo del módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior no irrogará gastos adicionales, puesto que se encuentra contemplado como uno de los servicios que se implementarán en el marco del Proyecto de Inversión Pública: "Mejoramiento de los Servicios de Facilitación de Comercio Exterior a través de la Ventanilla Única del Comercio Exterior (VUCE), Segunda Etapa.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

Entre los problemas identificados podemos citar los siguientes:

a) Los dueños, consignantes o consignatarios de la carga tiene insuficiente información sobre los servicios logísticos que se brindan durante el desarrollo de las operaciones de comercio exterior.
b) Representa un costo oneroso el buscar información sobre todos los prestadores de servicios logísticos que brindan sus servicios durante el desarrollo de operaciones de comercio exterior.
c) No existe una nomenclatura estándar de los servicios cobrados por los distintos operadores y se carece de transparencia en los conceptos que se cobran.
d) En la estructura actual de la cadena logística marítima, no existe ningún incentivo para que los proveedores de servicios marítimos y portuarios sean transparentes.

Los principales beneficiarios de la modificación legal propuesta serán los importadores y exportadores, los cuales contarán con una plataforma con información confiable para la toma de decisiones respecto a los servicios que requieren contratar.

Se proyecta que la norma tendrá los siguientes impactos específicos:

a) Los importadores y exportadores tendrán ahorros por la disminución de costos de tiempo y esfuerzos al contar con una plataforma con información sistematizada y confiable sobre todos los prestadores de servicios logísticos con su respectiva lista de precios, que se brindan durante el desarrollo de las operaciones de comercio exterior.
b) Se mejorará la calidad de los servicios de comercio exterior.

c) Se mejorará la estandarización de los servicios de logística de comercio exterior.

Se considera que la presente propuesta es la alternativa más eficiente para incrementar la transparencia de los servicios logísticos que se brindan durante las operaciones de comercio exterior, sin que se incurra en costos adicionales para el Estado.

Sobre las Plataformas Logísticas

La propuesta tiene como objetivo el establecer el marco normativo para la implementación integral, ordenada y con enfoque multimodal de plataformas logísticas en el país.

Asimismo, representa una alternativa adecuada de solución ante la problemática de los altos costos logísticos que asumen los operadores de comercio exterior, generada por la ausencia de infraestructuras logísticas que brinden soporte a la carga y al servicio de transporte, así como por la falta de conectividad de las cadenas logísticas.

Los costos que se generen para el establecimiento de las plataformas logísticas en el país, serán asumidos por el pliego presupuestal del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como por el de los sectores competentes, cuando corresponda sin demandar recursos adicionales al tesoro público.

El impacto que tiene el presente marco normativo beneficia a los diferentes grupos involucrados en las plataformas logísticas (dueños de la carga, operadores logísticos y el Estado).

Sobre este punto, se proyecta que la norma tendrá los siguientes impactos:

Para el Estado:

- El funcionamiento de plataformas logísticas, generará incentivos para la inversión privada. En el mediano y largo plazo, se generarán nuevos puestos de trabajo y mayores ingresos los cuales dinamizarán la economía del país.

- Considerando que en las plataformas logísticas se establecerán centros de consolidación de la carga, los cuales otorgaran eficiencia en cuanto a la distribución de las mercancías en las regiones, se generará una mejor gestión en los flujos de transporte lo que redundará en beneficios para las regiones en donde se implementen tales como: descongestionamiento vehicular, disminución de la contaminación del medio ambiente, entre otros.

- Las plataformas logísticas se constituyen en un espacio especializado, donde se congregan diversos servicios logísticos, reordenando la ciudad y evitando la dispersión de estas actividades por todo el territorio

- Las plataformas logísticas, coadyuvarán en el incremento de la competitividad del sector productivo, transporte y logística, debido a que aseguran el suministro de mercancías y potencian el comercio exterior

Para los dueños de carga

- La implementación de plataformas logísticas permitirá el establecimiento de rutas estratégicas para el transporte de mercancías, lo que redundará en la disminución del flete por el servicio de transporte.

- Se generará una mayor eficiencia en el proceso de distribución de los productos, beneficiando los dueños de carga, consignantes o consignatarios.

- Considerando que las plataformas logísticas concentran en un solo espacio a una diversidad de prestadores de servicios logísticos, se generará competencia entre los mismos, lo que cual beneficiará a los dueños de carga, consignantes o consignatarios, puesto que accederán a servicios con una mejorar calidad y a precios competitivos.

Operadores Logísticos

- Las plataformas logísticas estarán ubicadas estratégicamente en todo el país, así mismo integrarán en un solo espacio a una diversidad de prestadores de servicios logísticos, lo cual beneficiará a los operadores que se instalen en dichas plataformas pues tendrán la oportunidad de acceder a nuevos compradores de sus servicios y podrán complementar sus actividades con otros prestadores de servicios.

- Las plataformas logísticas tienen un potencial de transferencia modal en donde se crean sinergias en las cadenas de transporte que hacen reducir los costos de los operadores logísticos, favoreciendo la eficiencia en la cadena de distribución.

En general, podemos indicar que las Plataformas logísticas favorecen el desarrollo ordenado y eficiente de los servicios logísticos y de transporte, mejora las conexiones entre las regiones del país, mejora la gestión de flujos y reduce los costos de la movilidad de las mercaderías y actúan como nodos que integran a la a la red de transporte de mercancías.

➢ ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACION VIGENTE

La presente Ley modifica e incorpora artículos en la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, y modifica el artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico, con el objeto de incrementar la transparencia de los servicios logísticos prestados en las operaciones de comercio exterior y mejorar la competitividad del sector comercio exterior.

Sobre el Módulo de Información sobre los servicios de logística de comercio exterior

Mediante el artículo 10 de la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior, se dispuso la creación de un módulo de información sobre los servicios portuarios y aeroportuarios que las empresas dedicadas a su prestación debían proporcionar a sus clientes; sin embargo, a la fecha el citado módulo de información no se encuentra en operación.

Al respecto, teniendo en consideración la asimetría de la información que a la fecha se viene originando en la prestación de los servicios logísticos que se brindan en una operación de comercio exterior, resulta necesario encargar al Ministerio de Comercio

Exterior y Turismo, como ente encargado de definir, dirigir, ejecutar, coordinar y supervisar la política de comercio exterior, la implementación y la puesta en funcionamiento del citado Módulo de información, a fin de garantizar la transparencia de la información de los citados servicios logísticos. Cabe resaltar que el MINCETUR, es el sector competente en materia de Comercio Exterior y, en particular, de la Política de Facilitación del Comercio Exterior, asimismo, es responsable de la administración e implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, y utilizará dicha herramienta a fin de implementar el citado Módulo de Información.

En ese sentido, a fin de lograr la implementación y puesta en funcionamiento del módulo de información sobre los servicios de logística de comercio exterior, resulta necesario modificar el artículo 10 e incorporar el artículo 11° y la Primera Disposición Complementaria Final en la Ley 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior; así como modificar el artículo 19 de la Ley N° 30264, Ley que establece medidas para promover el crecimiento económico.

Sobre las Plataformas Logísticas

La implementación de Plataformas logísticas se constituyen en una herramienta adecuada para mejorar la competitividad del sector comercio exterior, así como para el desarrollo económico y social de las regiones del país debido a que permitirán brindar servicios logísticos adicionales a la carga y a los medios de transporte terrestre, consecuentemente contribuirán con ello a la reducción de los costos logísticos y al incremento de la competitividad de las empresas peruanas.

En el Perú, actualmente no existe un marco normativo específico que regule todas las modalidades de plataformas logísticas, solamente existe un dispositivo legal que regula la creación de Zonas de Actividades Logísticas dentro de los recintos portuarios.

MINCETUR VICE MINISTRO VMCE

En ese sentido, a fin de cubrir el vacío normativo que a la fecha existe en la legislación y que impide el desarrollo de las Plataformas Logísticas, la presente Ley ha previsto incorporar el artículo 12° en la Ley N° 28977, Ley de Facilitación del Comercio Exterior.

Cabe indicar que el citado artículo tiene como objetivo establecer el marco normativo para la implementación de las Plataformas Logísticas y a su vez confieren al Ministerio de Transporte y Comunicaciones las competencias normativas, de planificación, de gestión, de regulación, de fiscalización y de evaluación de las Plataformas Logísticas para la generación de volúmenes de carga que inciden en la reducción de costos logísticos y una mejor distribución modal de transporte.