

Fuente

Fecha

Logística 360

16/Sep/2016



CAMBIOS EN LA REGULACIÓN ADUANERA



Oscar Vásquez Nieva
Gerente Senior de
Aduanas y Comercio
Exterior de KPMG

El pasado 22 de junio, mediante el Decreto Supremo n° 163-2016-EF, el Ministerio de Economía y Finanzas modificó el Reglamento de la Ley General de Aduanas, confirmando el cambio en el esquema de despacho aduanero que se inició con el Decreto Legislativo n° 1235, también elaborado por dicho Ministerio.

Una de las metas de estas nuevas regulaciones es incentivar el uso del Despacho Anticipado, y que el lugar de importación de las mercancías sea preferentemente elegido por sus dueños en el Puerto del Callao, actualmente administrado por DPW Callao y APM Terminals, sin el traslado obligatorio a un almacén aduanero extraportuario.

Para ello, previamente se habían eliminado las disposiciones contenidas en la Sección Cuarta de la Ley General de Aduanas, referidas a los casos en que

era obligatorio trasladar las mercancías a almacenes aduaneros, como en el caso del Despacho Excepcional (que pasará a llamarse Despacho Diferido, probablemente porque su tasa de uso era mayor al 70%).

Según el Decreto Supremo publicado por el MEF, ahora solamente será obligatorio que el despacho aduanero de mercancías sea realizado con traslado a un almacén aduanero cuando:

- a) Se trate de carga peligrosa;
- b) Se destinen al Régimen de Depósito; y
- c) Se destine con posterior a la llegada del medio de transporte, excepto que se trate de carga marítima contenerizada consignada a un solo dueño que no haya sido seleccionada a revisión documentaria (canal naranja) ni reconocimiento físico (canal rojo), la cual, a opción del

dueño o consignatario no necesitará ser trasladada a un almacén aduanero.

Esta modificación de la Ley General de Aduanas y su Reglamento podría beneficiar al 80% de las importaciones, permitiéndoles de esta manera un ahorro de hasta un 30% en costos logísticos de traslado y estadía de almacenamiento al anularse la obligatoriedad de requerir el servicio de operadores externos al Puerto del Callao.

En tal sentido, la mayoría de los importadores se verían beneficiados con estas recientes modificaciones, excepto los casos de carga considerada como restringida y que requeriría de un traslado a los almacenes extraportuarios para cumplir con los permisos y adecuaciones a la carga necesarios para su ingreso al país.



Asimismo, se ha dispuesto que el Despacho Anticipado será aplicable exclusivamente a los bienes destinados a los regímenes aduaneros de importación para el consumo, admisión temporal para reexportación en el mismo estado, admisión temporal para perfeccionamiento activo, depósito aduanero, transbordo, tránsito aduanero, envíos de entrega rápida, rancho de nave y material para uso aeronáutico, así como las que tengan como destino una zona franca, zona económica especial, zona primaria aduanera de tratamiento especial u otras zonas de tratamiento especial, con lo cual se permite iniciar el proceso de despacho aduanero antes del arribo del medio de transporte solamente en estos casos.

Cabe mencionar que el Despacho Anticipado permite al importador

numerar su declaración aduanera antes del arribo del transporte, con lo cual es de esperar que el importador pueda obtener su mercancía en 24 o 48 horas, lo cual en términos de tiempo y costos implica una rebaja importante.

También se le ha dado impulso al Despacho Anticipado generándose ventajas para los importadores que lo utilicen, por ejemplo: se amplía el plazo para numerar anticipadamente la declaración aduanera de 15 a 30 días calendario, anteriores a la llegada del medio de transporte; el plazo para culminar el trámite aduanero antes del abandono legal se extiende de 30 a 45 días calendario; y se establece la posibilidad de rectificar las declaraciones, sin multa, dentro del plazo de 15 días calendario siguientes a la fecha de término de la descarga, excepto cuando

exista una medida preventiva sobre la mercancía, caso en el que sí se aplicará la multa por incorrecta declaración de datos en la DAM.

Por otra parte, es importante resaltar también el avance en la implementación de la figura de Operador Económico Autorizado.

En sentido amplio, un Operador Económico Autorizado (OEA) podría ser cualquier operador que forma parte de la cadena logística de comercio exterior que pueda ser confiable, por lo cual la Administración Aduanera le extiende facilidades adicionales en cuanto a control y simplificación de procesos aduaneros.

La implementación del OEA en Perú se viene desarrollando por etapas. Actualmente, la SUNAT viene certificando como OEA a Exportadores, y también a Agentes de Aduana y Almacenes Aduaneros, y viene trabajando la implementación de la Certificación también para Importadores.

Es importante mencionar que al volverse un OEA, una Compañía refleja que cuenta con altos estándares de cumplimiento y con buenas prácticas en su negocio, lo que incrementa el valor de su marca y la fidelidad de sus clientes,

Para acceder a la Certificación en el caso de los Importadores, la Aduana verifica el cumplimiento de requisitos tales como contar con: i) una trayectoria satisfactoria en el cumplimiento de la normativa vigente, ii) un sistema adecuado de registros contables y logísticos que permita la trazabilidad de sus operaciones, iii) solvencia financiera y patrimonial comprobada, y iv) un nivel de seguridad adecuado.

Para estos operadores certificados se han ampliado los posibles beneficios entre los cuales se encontrarían la posibilidad que puedan presentar una sola declaración para un grupo de importaciones y declaraciones con información mínima para completar luego del retiro de la carga. También presentarán garantías reducidas o estar exento de ellas, por ejemplo en los cuestionamientos de valor o en sus regímenes temporales, lo cual va a generar un ahorro importante en costos



y tiempos para este grupo exclusivo de operadores de comercio exterior.

De otro lado, también se facilitan los trámites para que el dueño, consignatario o consignante de la carga (sea persona natural o jurídica) pueda acreditarse como Despachador de Aduana, para lo cual ya no sería necesaria la consignación del registro del Título de Agente de Aduana expedido por la SUNAT, sino que bastaría con el registro del Agente de Aduana acreditado por ésta, en vista de que esta acreditación ya no sólo se podría realizar en el Instituto Aduanero y Tributario (IAT), sino en escuelas que tengan la aprobación de la SUNAT, lo cual si bien no elimina la obligatoriedad del uso del Agente de Aduanas, pensamos que podría suponer un incremento en su número, generándose una mayor competencia, y probablemente una reducción de sus tarifas.

Finalmente, se crean obligaciones aduaneras para los Puertos y Aeropuertos internacionales que no se regían por la Ley de Aduanas hasta la fecha, y asimismo, las multas correspondientes a estos operadores cuando no cuenten con la infraestructura física o con los sistemas y dispositivos que garanticen la integridad de la carga, o no proporcionen o transmitan información en la forma y plazos indicados por la administración

aduanera, entre otros casos. Y asimismo, se dispone que la Policía Nacional pueda intervenir sin requerir de autorización previa en lugares considerados Zona Primaria dentro de los Puertos y Aeropuertos para prevenir, investigar y combatir los delitos.

Por las mismas razones de seguridad, también se ha dispuesto que el traslado de mercancías entre lugares considerados Zona Primaria (entre los Puertos y almacenes aduaneros extraportuarios) sea realizado utilizando vehículos que cuenten con un sistema de control y monitoreo inalámbrico (GPS) que transmita la información del vehículo en forma permanente.

La entrada en vigencia de estas modificaciones se realizará en 4 momentos, a partir del día 23 de Junio de 2016 hasta el 20 de Octubre de 2016, lo cual consideramos uno de los pocos puntos negativos de estas normas, dado que no solo genera confusión a los operadores de comercio exterior respecto del momento en que una determinada medida ha entrado en vigencia sino que además obliga a los usuarios aduaneros a tener en cuenta para sus operaciones, normas del nuevo texto conjuntamente con las del texto legal anterior.

"Esta modificación podría beneficiar al 80% de las importaciones, permitiéndoles de esta manera un ahorro de hasta un 30% en costos logísticos y estadía de almacenamiento al anularse la obligatoriedad de requerir el servicio de operadores externos al Puerto"

"Para los operadores certificados se han ampliado los posibles beneficios entre los cuales se encontrarían la posibilidad que puedan presentar una sola declaración para un grupo de importaciones y declaraciones con información mínima para completar luego del retiro de la carga"
