



ALEJANDRO SOTO REYES
CONGRESISTA DE LA REPÚBLICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"



LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1492, DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA DISPOSICIONES PARA LA REACTIVACIÓN, CONTINUIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES VINCULADAS A LA CADENA LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR, PARA FORTALECER EL SISTEMA DE TRANSPARENCIA EN LOS COSTOS LOGÍSTICOS DEL COMERCIO EXTERIOR

El Congresista de la República que suscribe, **ALEJANDRO SOTO REYES**, integrante del **Grupo Parlamentario Alianza para el Progreso**, en ejercicio del derecho de iniciativa legislativa que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política y los artículos 74 y 75 del Reglamento, propone el siguiente PROYECTO DE LEY:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE MODIFICA EL DECRETO LEGISLATIVO 1492, DECRETO LEGISLATIVO QUE APRUEBA DISPOSICIONES PARA LA REACTIVACIÓN, CONTINUIDAD Y EFICIENCIA DE LAS OPERACIONES VINCULADAS A LA CADENA LOGÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR, PARA FORTALECER EL SISTEMA DE TRANSPARENCIA EN LOS COSTOS LOGÍSTICOS DEL COMERCIO EXTERIOR

Artículo 1.- Objeto de la ley

El objeto de la presente ley es fortalecer la transparencia aplicable a los costos logísticos del comercio exterior.

Artículo 2.- Aplicación del Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, a los operadores de comercio exterior que participan en el transporte aéreo internacional de mercancías

Las disposiciones contenidas en los artículos, 7, 8, 10, 11, 12 y 13 del Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, son aplicables a todos los operadores de comercio exterior que participan en el transporte aéreo internacional de mercancías, incluyendo a los operadores intervinientes definidos en el Decreto legislativo 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus normas modificatorias.

Artículo 3.- Modificación del párrafo 10.2 del artículo 10 del Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior

Se modifica el párrafo 10.2 del artículo 10 del Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, el cual queda redactado de la siguiente manera:

**"Artículo 10.- Facultad de fiscalización y facultad sancionatoria
[...]"**

10.2 Respecto de los obligados señalados en el artículo 7 del presente Decreto Legislativo, constituyen infracciones sancionables por el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo:

Para los operadores de comercio exterior:

a) No incorporar en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos alternos necesarios para la validación de documentos o información;

Para las navieras o sus representantes:

a) No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites, necesarios para la autorización comercial de

la entrega y/o embarque de la mercancía, así como para facilitar los trámites que correspondan para el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías.

b) Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional como requisito previo para otorgar la autorización comercial de la entrega y/o embarque de la mercancía, así como para el recojo y/o devolución de contenedores, equipos u otros dispositivos utilizados para el desarrollo del transporte de carga y mercancías.

Para los almacenes aduaneros y agentes de carga:

a) No implementar sistemas u otros mecanismos electrónicos que faciliten el cumplimiento de sus procesos o trámites necesarios para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

b) Requerir la presentación física de copia u original del conocimiento de embarque u otro documento adicional para el ingreso o autorización comercial de entrega de la mercancía, según corresponda.

Para las líneas navieras y sus representantes, almacenes aduaneros y agentes de carga:

a) No validar la representación del dueño, consignatario o consignante de las mercancías por parte de un agente, a través de medios electrónicos.

Para los transportistas internacionales de mercancías o sus representantes, y agentes de carga:

a) No incorporar en el documento de transporte algún servicios, operaciones, gastos administrativos y cualquier costo o gasto conexos o complementarios, así como cualquier concepto relacionado al servicio principal de transporte que resulten necesarios para la entrega de la carga, o prestados por terceros en su nombre, al dueño, consignatario o consignante, con excepción de aquellos servicios solicitados expresamente de manera adicional por el usuario que resulten necesarios para que se efectúe la entrega de la carga, los cuales forman parte del referido contrato.

***b) Condicionar la entrega de la carga al pago previo por servicios que el dueño, consignatario o consignante, o su representante, no haya contratado previamente.
[...]."***

Lima, 9 de agosto de 2022



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2022 16:48:16-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/08/2022 16:51:28-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/08/2022 16:51:10-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/08/2022 17:23:55-0500



Firmado digitalmente por:
TORRES SALINAS Rosio FAU
20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 11/08/2022 17:21:18-0500



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmary FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2022 10:57:45-0500



Firmado digitalmente por:
JUAREZ CALLE Heidy
Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2022 16:10:27-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Bva Edhit
FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 12/08/2022 17:00:43-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Antecedentes

En el año 2002 los dueños de la carga comercial se pusieron de acuerdo con los operadores que forman la cadena logística para transparentar los precios de los servicios marítimos portuarios.

Durante más de veinte años esta situación ha sido denunciada por los más importantes gremios empresariales que agrupan a importadores y exportadores, dueños de la carga: Cámara de Comercio de Lima, ADEX, Sociedad Nacional de Pesquería, Asociación Automotriz del Perú, Frío Aéreo, CONUDFI, Sociedad Nacional de Industrias, Asociación de Agentes de Aduana del Perú, ComexPerú, entre otros.

Desde entonces, se ha venido exigiendo transparencia y simetría en el mercado al momento de realizar operaciones en la cadena logística.

El informe del Banco Mundial sobre costos en la cadena marítima portuaria

En el año 2016, el Banco Mundial, por encargo del MINCETUR, elaboró dos informes: uno sobre 5 cadenas de exportación y otro, sobre costos marítimos y portuarios en el Perú. Ambos concluyeron que el modelo no promovía la competitividad y que era necesario un cambio de normas para que el dueño de la carga pudiera **pagar sólo lo que había contratado**.

El Banco Mundial puso en evidencia que los importadores y exportadores del país podían evitar costos de hasta \$300 dólares por contenedor (costos evitables). Alcanzando un promedio anual de 2.5 millones de contenedores en el Perú, tenemos \$750,000,000 (setecientos cincuenta millones de dólares) en costos que se pudieron haber evitado, los cuales se reparten entre 35 empresas vinculadas a los transportistas de carga internacional. Pasamos a citar partes del informe del Banco Mundial (2016)

"En la medida que la integración vertical permita reducir los costos de transacción para los usuarios finales, entonces, será un mecanismo eficiente que permita asirse de las economías de alcance existentes en la cadena logística. En Perú, sin embargo, es evidente que la integración vertical está llevando a prácticas de discriminación no tarifaria (lo cual no sorprende porque el puerto es un eslabón monopólico en la cadena de servicios portuarios). Las navieras tienen participación mayoritaria en las concesiones (el eslabón monopólico/duopólico en el caso Callao), y además están integradas -vía composición accionaria con los operadores logísticos y los depósitos temporales. Esta integración lleva a prácticas de discriminación no tarifaria en términos de la calidad de los servicios (acceso a las ventanas), a la variabilidad de tiempos (los operadores navieros y logísticos dan prioridad a sus clientes para operaciones en puertos y en DTs), y generan facturación de servicios logísticos de naturaleza desconocida. Este último aspecto de facturación no transparente está estrechamente vinculado a los costos evitables estudiados en el presente trabajo -siendo parte clave en que existan muchos de esos costos evitables- ya que ese "ruido" en el sistema presentado por la integración vertical, y consecuente discriminación no-tarifaria, es utilizada por los DTs y operadores logísticos para ofrecer un servicio

integrado con servicios adicionales que no reportan los detalles del alcance de cada línea de facturación. Los DT ofrecen un "paquete" que supuestamente genera la tranquilidad a su cliente de recibir los servicios que necesita para completar la transacción comercial pero muy frecuentemente aparecen cargos a última hora que nunca fueron incluidos en el estimado inicial. Los cobros adicionales e injustificados que se facturan afectan desproporcionalmente a los pequeños importadores y exportadores que tienen poca capacidad de negociación

Finalmente, es importante mencionar que por Ley el consignatario puede decidir en principio a donde mandar su mercancía. En la práctica, la naviera (o el agente marítimo) decide a menudo a dónde va la mercancía. Las navieras escogen el DT por defecto *a menos que* el consignatario exprese una preferencia específica, pero escoger representa en la práctica un trámite muy engorroso para el consignatario que con bastante frecuencia le deja la decisión a la naviera/operador marítimo.

No obstante, las autoridades de competencia y regulación económica deben monitorear estos mercados periódicamente con la finalidad de verificar que estos contratos suscritos entre las líneas navieras y los terminales portuarios no están atentando contra la libre competencia.

[...]

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, por el contrario, buscan incrementar la asimetría de información que en práctica les genera mayores oportunidades de renta.

Falta de transparencia. Dada la compleja estructura de los servicios prestados, bien al buque o a la carga, no es de extrañar que los usuarios de los puertos se quejen de la falta de transparencia que ocurre cuando el consignatario usa operadores marítimos y de carga. Actualmente, el usuario no conoce que le están facturando los operadores marítimos y/o los operadores de carga, quienes a su vez hacen de operadores logísticos y sub-contratan otros servicios. Hay mucha sub-contratación en varios servicios y a menudo no se sabe a quién y qué servicio se ha pagado a quién. Sirva de ejemplo el caso particular de tráfico con Hong Kong, donde todos los pagos en la cadena logística marítima son realizados por la línea naviera como intermediario. Posteriormente, estos son cobrados a los consignatarios o dueños de la carga, dependiendo del tipo de contrato de transporte.

La incertidumbre de qué costo enfrenta el exportador/importador es un problema importante, especialmente porque hay una enorme asimetría de información entre el exportador/importador y el operador marítimo. De hecho, la falta de transparencia en la facturación y fijación de precios portuarios y marítimos es una práctica relativamente común a nivel mundial. De hecho, es importante notar que la Comunidad Europea ha estado haciendo esfuerzos explícitos y sistemáticos para abordar este problema. En el 2013, se propuso para aprobación un paquete de medidas que, aunque considerada, aún está pendiente de formalizar.¹

Decisiones del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI

¹ Banco Mundial y Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Costos Portuarios y Marítimos en el Perú. Pág. 98-99. Disponible en https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimios_Peru.pdf Revisado el 9 de agosto de 2022.

El INDECOPI, por su parte, ha sancionado por cartel a las navieras que daban servicio a la carga rodante (importación de vehículos) lo cual hizo que los precios de los vehículos subieran artificialmente durante los años 2002-2011. Pero dicha entidad también dejó de sancionar a 13 empresas porque entendía que el problema no era de cartel, sino de falta de transparencia en la facturación de los servicios:

"147. La percepción por parte de los usuarios del servicio de transporte marítimo de la existencia de costos no reales en la provisión de algunos servicios portuarios, podría explicarse por la falta de transparencia en la facturación de los servicios y por la falta de claridad en la determinación del agente que debe asumir estos costos, aspecto que ha sido referido por el denunciante y advertido en diversos estudios.

148. Esta falta de claridad para los usuarios puede responder a la multitud de servicios que se prestan y a las distintas descripciones de los servicios que utilizan las agencias marítimas y los terminales de almacenamiento. La multitud de servicios se debe a la complejidad de las operaciones relacionadas en el transporte marítimo de carga. Mientras que las distintas descripciones de los servicios responden a la práctica comercial de cada empresa.

149. La falta de claridad no se debe necesariamente a la existencia de un acuerdo colusorio. El problema de la falta de claridad podría tener orígenes distintos, entre ellos, la falta de regulación (normativa) que uniformice o haga más transparentes los tipos de servicios que son cobrados y facturados por las agencias marítimas y los terminales de almacenamiento. Así, dicho problema se podría reducir dando mayor información a los usuarios, a través de políticas de carácter sectorial."²

Hace unos 7 años, INDECOPI también inició una denuncia por cartel contra 17 empresas navieras por repartirse el mercado durante los años 2009 – 2013. Según el secretario técnico de Indecopi:

"El secretario técnico de la Comisión de Defensa de la Libre Competencia del ente fiscalizador, Jesús Espinoza, indicó que la investigación involucra a empresas de América, Asia y Europa que habrían cometido una práctica colusoria para la fijación concertada de precios, afectando el comercio internacional y con efectos en el Perú. Explicó que esta situación habría afectado la competitividad de los exportadores peruanos, al incrementar sus costos. además habría elevado el precio de los productos importados que llegan al país desde Asia, afectando a los consumidores."³

El Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior

Actualmente, el Decreto Legislativo 1492 establece un marco legal moderno y competitivo, en virtud del cual, por principio de transparencia y simetría contractual, el dueño de la carga puede contar con información real y veraz sobre

² Comisión de Defensa de la Libre Competencia del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual- INDECOPI. Resolución recaída en el Expediente N° 009-2005/CLC. Disponible en <https://www.indecopi.gob.pe/documents/20182/143803/Res008-2010.pdf> Revisado el 9 de agosto de 2022

³ <https://rpp.pe/economia/economia/abren-procedimiento-sancionador-a-transportadoras-de-carga-maritima-noticia-941401?ref=rpp> Revisado el 9 de agosto de 2022

los costos y servicios que contrate para el transporte internacional de sus mercancías.

El mencionado Decreto Legislativo 1492, dentro de sus fines, promueve la predictibilidad y la transparencia en los costos de los servicios de comercio exterior. No impone tarifas, no regula la negociación contractual, ni determina qué precio debe pagar el importador o exportador por los servicios que contrata; tampoco; es decir, no interfiere en el ámbito privado de la libertad de contratar, sólo establece principios para garantizar su ejercicio en igualdad de condiciones y promover el correcto funcionamiento del mercado, corrigiendo una situación anómala que se venía dando durante décadas.

Así, se establece que el transportista internacional (nave, avión) o sus representantes en Perú, **no pueden cobrar sumas de dinero que el importador o exportador peruano no haya pactado en su contrato de transporte**. La norma permite que la naviera y el proveedor en origen, o la naviera y el exportador peruano, pueden ponerse de acuerdo sobre la forma de pago del flete o de la diversidad de ítems que puede contener el contrato de transporte. En el documento de transporte debe constar todo lo que el importador o exportador debe pagar. Si en el documento de embarque no consta los acuerdos de pago, entonces el nuevo titular (tenedor) del documento ¿cómo podría saber los acuerdos que hicieron las partes al inicio del transporte? Por ello en el comercio mundial, los documentos de transporte consignan un valor a pagar en destino, cuando así lo acuerdan las partes.

Sin embargo, el Decreto Legislativo 1492 no sanciona el incumplimiento de la norma de transparencia de costos. Al no haber sanción, nadie la cumple, ni la hacen cumplir. Como bien menciona el informe del Banco Mundial (2016) ya citado anteriormente:

"Hoy día no hay instancia en la cual los exportadores/importadores puedan reportar problemas de tarifas. En INDECOPI hay dos comisiones relacionadas: protección al consumidor y competencia. Por asuntos de tarifas, los exportadores no pueden ir a protección al consumidor. Exportadores/Importadores no son consumidores finales. La única alternativa es ir la comisión de Competencia con lo cual hay un vacío en la protección de estos agentes. OSITRAN aparentemente organiza reuniones periódicas con los usuarios pero el poder e influencia de estas reuniones es limitado al monitoreo de los acuerdos de concesión."⁴

Si bien el Decreto Legislativo 1492 asigna competencias sancionatorias al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, no hay un supuesto sancionador para el incumplimiento de las normas de transparencia. Es decir, las normas del mencionado Decreto Legislativo no se cumplen y no hay manera de hacerlas cumplir a los transportistas internacionales, agentes de carga y almacenes. Todo ello perjudica la competitividad de nuestro comercio exterior.

⁴ Banco Mundial y Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. Costos Portuarios y Marítimos en el Perú. Pág. 101. Disponible en https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Costos_Portuarios_Maritimis_Peru.pdf Revisado el 9 de agosto de 2022.

Solo se sanciona la falta de digitalización, pero no se sanciona el incumplimiento de la transparencia de la contratación. Ello es importante porque la concentración es mayor y ello significa que la transparencia de costos puede afectarse. Según el Informe sobre el transporte marítimo 2021 – Panorama General, es una tarea de los países:

"8. Controlar los costos. Es posible contener los costos de los fletes ampliando la capacidad para que coincida con la demanda, aumentando la eficiencia de los puertos, logrando mejoras en términos de planificación, previsión y visibilidad, y adoptando medidas de facilitación del comercio. El mercado del transporte marítimo también debería ser transparente, justo y competitivo. Por ello, las autoridades nacionales de la competencia deben tener la capacidad necesaria para llevar un seguimiento de las tendencias de los fletes, las tasas y los cargos. Las partes interesadas en la cadena de suministro marítima, incluidas las navieras, los puertos, los proveedores de servicios de transporte terrestre, las aduanas y los expedidores, deberían colaborar para compartir la información y hacer que el transporte marítimo gane en eficiencia"⁵

De igual forma el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en la Encuesta Nacional de Logística 2020 establece como prioridad 13 la promoción de mecanismos de transparencia y digitalización en el de sector logístico⁶. Sin embargo, nada de ello es posible si no se pone una sanción a la falta de transparencia.

Eliminación de la modalidad aérea en el Decreto Legislativo 1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior

El Decreto Legislativo 1492, tiene como alcance a todos los operadores de comercio exterior sin excepción alguna, conforme lo establece el artículo 3 del mencionado cuerpo legal:

"Artículo 3.- Alcance

El presente Decreto Legislativo es de aplicación para las entidades públicas competentes, operadores de comercio exterior y operadores intervinientes a los que se refiere el Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas, y sus modificatorias, vinculados a la cadena logística de comercio exterior."

De igual forma la obligación de digitalizar alcanza a todos los operadores de comercio exterior que se encuentran regulados por la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo 1053. Ello significa que las líneas aéreas y agentes de carga aéreo están incluidos:

⁵ UNCTAD. Informe sobre el transporte marítimo 2021 – Panorama General. Pág. 27. Disponible en: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021summary_es.pdf Revisado el 9 de agosto de 2022.

⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones y BID. Encuesta Nacional de Logística. 2020. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2998628/INFORME%20FINAL%20ENL.pdf> Revisado el 9 de agosto de 2022.

"Artículo 7.- Digitalización de los procesos y trámites logísticos por parte del sector privado"

7.1 Para efectos de brindar sus servicios, los operadores de comercio exterior que se encuentran bajo los alcances de la Ley General de Aduanas, aprobada mediante Decreto Legislativo N° 1053, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Aduanas y sus modificatorias, deben incorporar en sus procesos, sistemas de intercambio de datos o mecanismos electrónicos alternos necesarios para la validación de documentos o información [...]."

Sin embargo, el Capítulo III del Decreto Legislativo 1492, denominado Transparencia de la cadena logística de comercio exterior, **solo regula el transporte marítimo y no el transporte aéreo**. No lo hicieron por error ya que pensaron que el reglamento de aeronáutica civil (artículos 237 y 238) del año 2001, define ya el contrato de transporte e incluso lo que debe contener el documento de embarque. Sin embargo, nadie la cumple ni hay manera de hacerlo cumplir porque no hay sanción alguna contra la falta de transparencia en la modalidad de transporte aéreo. Por ello, la presente propuesta recoge ese vacío y equipara las obligaciones y sanciones de la modalidad marítima a la modalidad aérea. En la modalidad aérea debe suceder exactamente lo mismo que en la modalidad marítima, puesto que la guía aérea debe contener todos los servicios incluidos hasta la entrega efectiva de la carga, y no como sucede ahora, que el importador tiene que pagar sumas adicionales para recoger su carga, sin que estas estén sustentadas.

II. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La norma incluye los supuestos de sanción contra las normas de transparencia, la primera referida a la no inclusión de los gastos vinculados al servicio de transporte en el documento de embarque, y la segunda exigir sumas dinerarias no pactadas previamente para el retiro de la carga.

Las competencias del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, así como la gradualidad de las sanciones ya existen en el marco jurídico. De igual forma el Ministerio ya tiene un equipo de fiscalizadores y sancionadores. Esta infracción no contradice ni reitera alguna otra existente en el mundo aduanero o de transportes.

No existe ninguna sanción similar, ni es posible que el INDECOPI u OSITRAN o la Autoridad Portuaria Nacional pueda generar alguna sanción por estas infracciones porque sus marcos normativos se lo impiden. En suma, estas figuras sancionatorias llevan un vacío en la legislación peruana que ahora se propone regular.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

El presente proyecto de ley cuenta con el siguiente cuadro de actores:

Actores	Beneficios	Costos
Operadores de comercio exterior	- Predictibilidad de los costos. - Mejora de transporte de carga.	No aplica

	Fomento de mejores condiciones para garantizar los costos.	
Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	Aplica efectivamente las sanciones por infracción a las normas de transparencia.	No aplica
Estado	- Mejora de la seguridad jurídica. - Mejorar el comercio exterior.	No aplica

El costo de la fiscalización y del propio procedimiento sancionador ya se encuentra presupuestado y en ejecución por parte del Ministerio de Turismo y Comercio Exterior. Pues solamente se le está agregando dos infracciones nuevas sobre el mismo universo de empresas fiscalizadas. Por lo tanto, no existe un costo adicional al actualmente

IV. RELACIÓN CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y LAS POLÍTICAS DE ESTADO DEL ACUERDO NACIONAL

La presente propuesta legislativa guarda concordancia con la Política de Estado 18 del Acuerdo Nacional relativa al "Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", la cual dispone lo siguiente:

"Nos comprometemos a incrementar la competitividad del país con el objeto de alcanzar un crecimiento económico sostenido que genere empleos de calidad e integre exitosamente al Perú en la economía global. La mejora en la competitividad de todas las formas empresariales, incluyendo la de la pequeña y micro empresa, corresponde a un esfuerzo de toda la sociedad y en particular de los empresarios, los trabajadores y el Estado, para promover el acceso a una educación de calidad, un clima político y jurídico favorable y estable para la inversión privada así como para la gestión pública y privada. Asimismo, nos comprometemos a promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles.

Con este objetivo el Estado: (a) consolidará una administración eficiente, promotora, transparente, moderna y descentralizada; (b) garantizará un marco legal que promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; (c) procurará una simplificación administrativa eficaz y continua, y eliminará las barreras de acceso y salida al mercado; (d) proveerá infraestructura adecuada; (e) promoverá una mayor competencia en los mercados de bienes y servicios, financieros y de capitales; (f) propiciará una política tributaria que no grave la inversión, el empleo y las exportaciones; (g) promoverá el valor agregado de bienes y servicios e incrementará las exportaciones, especialmente las no tradicionales; (h) garantizará el acceso a la información económica; (i) fomentará la investigación, creación, adaptación y transferencia tecnológica y científica; (j) facilitará la capacitación de los cuadros gerenciales y de la fuerza laboral; y (k) construirá una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales."

Asimismo, la presente propuesta guarda relación con la política de Estado 18 sobre "búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica", proyecto de ley vinculado a la "Leyes de apoyo a la actividad empresarial" (punto 51) de la Agenda Legislativa para el Período Anual de Sesiones 2021-2022, aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso 002-2021-2022-CR.