

**DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LA LEY N° 30860, LEY DE FORTALECIMIENTO DE LA VENTANILLA ÚNICA DE COMERCIO EXTERIOR, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 008-2020-MINCETUR**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I. OBJETO Y FINALIDAD**

El presente Decreto Supremo tiene por objeto modificar el Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), aprobado por Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR (en adelante, el Reglamento de la Ley N° 30860), a fin de adecuarlo a lo dispuesto en la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior; asimismo, aprobar las disposiciones para la implementación de nuevas modalidades de autenticación de identidad digital de los usuarios en la VUCE, ampliar las modalidades de pago electrónico y adecuarse a las disposiciones legales nacionales e internacionales que están relacionadas a esta plataforma. Ello, con la finalidad de facilitar y hacer más eficientes las operaciones de comercio exterior y transporte internacional a través del uso de la VUCE.

**II. ANTECEDENTES**

**2.1. Sobre el marco normativo:**

Los artículos 58 y 59 de la Constitución Política del Perú de 1993, respectivamente, reconocen una economía social de mercado, en la cual el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; así como el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores en cualquier desigualdad, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

En ese contexto, las actividades mediante la VUCE, como medida nacional de facilitación del comercio, son acordes con lo prescrito en las disposiciones constitucionales; toda vez que favorece la mejora en la prestación de los servicios públicos, respecto a los trámites relacionados al comercio y transporte internacional porque integra la información, mejora la trazabilidad, la seguridad para la gestión de las operaciones, impulsa trámites más estándares, simples, con una interoperabilidad nacional e internacional. La VUCE está disponible para todos, y favorece la participación y crecimiento de las pequeñas empresas relacionadas al comercio exterior.

La Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, establece, entre otras, disposiciones sobre el alcance de la VUCE como sistema integrado para la facilitación del comercio exterior, que el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur) administra, así como los servicios que este sistema brinda, las medidas para su fortalecimiento y mejora de los procesos vinculados a los procedimientos y servicios que se tramitan a través de la VUCE.

La Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, respecto a los artículos 12 y 13 de la Ley N° 30860 que están relacionados a los servicios electrónicos para la comunidad del comercio exterior (que integra a toda la cadena del comercio exterior) y a los servicios electrónicos para las Zonas Económicas Especiales. La Única Disposición Complementaria Final de la Ley N° 32129, establece que el Poder Ejecutivo, a través del Mincetur, en un plazo no mayor a noventa días calendario, adecuará el Reglamento de la Ley 30860, Ley de fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, aprobado por el Decreto Supremo 008-2020-MINCETUR, a las modificaciones previstas en dicha ley.

El Reglamento de la Ley N° 30860, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR, tiene como objetivo establecer disposiciones acerca del alcance de la VUCE, las medidas para su fortalecimiento y la mejora de los procesos vinculados a los procedimientos y servicios que se



realizan a través de ésta. Entre estas medidas se encuentran, las modalidades de autenticación de la identidad digital y del pago electrónico para facilitar las operaciones de los usuarios del comercio exterior; las disposiciones para el uso y funcionamiento del componente portuario, el cual integra las operaciones y trámites vinculados a la recepción, estadía y despacho de las naves; las disposiciones para el uso del Sistema de Gestión de Riesgos que las entidades competentes deben aplicar en atención a las solicitudes presentadas por los administrados.

## 2.2. Sobre las recomendaciones internacionales:

Además de la normativa mencionada, es conveniente señalar diversos documentos de organismos internacionales y expertos en el comercio que abordan la importancia de las Ventanillas Únicas, su avance y brindan recomendaciones para maximizar su buen uso.

Algunos de estos documentos se citan a continuación:

### 2.2.1. En el documento de las Naciones Unidas, "La ventanilla única de comercio exterior ¿Cuánto aporta a la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas?"<sup>1</sup>, se menciona que:

*"Según estimaciones de la OMC (2015), la aplicación integral del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC), vigente desde el 22 de febrero de 2017, podría reducir los costos comerciales a nivel global en un 14%. Conforme a dicho análisis, las medidas de facilitación del comercio también tendrán efectos positivos en los flujos de exportación y la diversificación en los productos y destinos de exportación."*

*En esta misma línea, un estudio de la OCDE (2018) estima que la plena aplicación de todas las disposiciones del AFC tiene el potencial de reducir los costos comerciales entre un 12% y 18%, con las mayores ganancias para los países de bajos ingresos. Sobre el particular, la OCDE recalca que las políticas que más contribuirán a la reducción de los costos comerciales son las medidas de armonización y simplificación de los documentos comerciales, la automatización de los procesos fronterizos, la optimización de los procedimientos y formalidades comerciales y la disponibilidad de información sobre aspectos prácticos del comercio.*

*En el caso de América Latina y el Caribe, de acuerdo con el estudio de la OCDE, las medidas de facilitación del comercio en el área de las formalidades (armonización y simplificación de los documentos comerciales, la automatización de los procesos fronterizos, la optimización de los procedimientos y formalidades comerciales) generarían las mayores reducciones en los costos comerciales (7%)."*

### 2.2.2. De otro lado, es conveniente tomar en cuenta la Recomendación N°33 "Recomendaciones y Directrices para el establecimiento de una Ventanilla Única: para mejorar la eficacia en el intercambio de información entre los operadores comerciales y la administración pública" del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y Transacciones Comerciales (CEFACT/ONU)<sup>2</sup> que define a la Ventanilla Única de la siguiente manera:

*"Servicio electrónico que ofrece medidas para facilitar el comercio, las cuales permiten a las partes encargadas del intercambio comercial y del transporte presentar información y documentos normalizados en un único punto de entrada con el objetivo de cumplir con la totalidad de las prescripciones reglamentarias sobre importación, exportación y tránsito. Cada elemento de un dato concreto se debería enviar electrónicamente una vez solo."*

<sup>1</sup> J. D Thorrens, "La ventanilla única de comercio exterior: ¿cuánto aporta a la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas?", Documentos de Proyectos (LC/TS.2019/110), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2020. Puede accederse en el siguiente link: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/882354da-7701-497d-8a58-8d7c172f6450/content>

<sup>2</sup> Edición 2020. Disponible en: <https://unece.org/trade/documents/single-window-recommendation-2020-edition>



2.2.3. Asimismo, existe documentación que resalta el rol de la digitalización en el comercio y transporte internacional y de la VUCE para esta actividad; por ejemplo, el año 2020, diversos organismos internacionales relacionados al comercio y transporte internacional (UNCTAD, OMI, OACI, CEPA, CEPE, CEPAL, CESPAP y CESPAP<sup>3</sup>) suscribieron una **Declaración Conjunta sobre la Contribución del Comercio Internacional y las Cadenas de Suministro a una recuperación socioeconómica sostenible durante la pandemia de la Covid-19<sup>4</sup>**, en la cual reconocen lo siguiente:

*“Antes de la crisis, el transporte marítimo, sector que mueve los alimentos, la energía y las materias primas del mundo, así como los productos manufacturados y los componentes, estaba transportando más de 108,9 billones de toneladas-km anuales. Más del 80 % del comercio mundial en volumen y entre el 60 % y el 70 % del comercio mundial en valor se transporta por vía marítima, y dos millones de marinos operan los buques mercantes del mundo. Esto ha hecho que el transporte marítimo sea vital para la prosperidad y el desarrollo sostenible.*

*El transporte aéreo transportó alrededor de 4 500 millones de pasajeros y 223 000 millones de toneladas-km de carga en 2019, mientras que la carga aérea representa el 35 % del valor de las mercancías consignadas en todos los medios de transporte combinados. En 2019, el número total de profesionales de la aviación con licencia, que incluye pilotos, controladores de tráfico aéreo y técnicos de mantenimiento con licencia, era 887 000.*

*Los medios de transporte terrestre (carretera, ferroviario y navegación interior) proporcionan vínculos vitales para el comercio intrarregional en todas las regiones del mundo. En la región paneuropea se desplazaron 6,15 billones de toneladas-km por carretera, 6,09 billones de toneladas-km por ferrocarril y 654 000 millones de toneladas-km por vías navegables interiores.”*

(...)

*“En vista de los datos preliminares y las lecciones aprendidas de la pandemia hasta ahora, y a fin de impulsar la recuperación socioeconómica y de hacerla más resiliente y sostenible, las cadenas de suministro requieren una coordinación más eficaz y cooperación entre los medios de transporte y al cruzar fronteras.”*

(...)

*“La gestión coordinada de las fronteras a través de una ventanilla única permite a los comerciantes comunicarse electrónicamente con todos los organismos participantes. Las normas internacionales para el intercambio de datos, como las elaboradas por el CEFAC-ONU, también ayudan a reducir el contacto físico y a racionalizar los procesos.*

*La cooperación regional en materia de facilitación del comercio y conectividad del transporte sigue siendo vital para atender a necesidades y prioridades específicas, a la vez que se trabaja en la armonización de las soluciones con normas de alcance mundial.*

*Por consiguiente, exhortamos a todos los Gobiernos a que maximicen la contribución del comercio y las cadenas de suministro internacionales a una recuperación*

<sup>3</sup> La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África (CEPA), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia Occidental (CESPAO).

<sup>4</sup> Disponible en: <https://www.icao.int/Security/COVID-19/PublishingImages/Pages/Statements/%28Espa%C3%B1ol%20%29.pdf>



**socioeconómica sostenible tras la pandemia de COVID-19 mediante un mayor uso de los instrumentos jurídicos y las normas internacionales, así como el fortalecimiento de la cooperación regional y sectorial<sup>5</sup>.**

- 2.2.4. Por su parte, el documento de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), “Hoja de ruta para la creación de una ventanilla única para el comercio”<sup>6</sup>, señala que:

*“La ventanilla única para el comercio es un instrumento de facilitación diseñado para simplificar, normalizar, integrar, coordinar y automatizar sustancialmente el intercambio de la información y la documentación oficiales entre los operadores comerciales y la multitud de organismos públicos participantes que intervienen en el control del tránsito de mercancías a través de las fronteras internacionales. También facilita el intercambio y tratamiento de dicha información entre los propios organismos, con el objetivo fundamental de ahorrar tiempo y dinero.”*

- 2.2.5. Ahora bien, el experto en comercio internacional del Centro de Comercio Internacional, Craig Atkinson, el año 2024 publicó un artículo sobre la **Simplificación del comercio internacional con la Ventanilla Única**<sup>7</sup>, en el cual señala ¿Cómo resuelven los problemas las Ventanillas Únicas?:

*“Las Ventanillas Únicas generan resultados observables que hacen más rápido y menos costoso el comercio, así como más seguro y protegido.*

*(...)*

*Se derivan beneficios significativos para la logística comercial y las economías, según los estudios sobre el impacto de la Ventanilla Única, los costos disminuyen para todos los actores, el comercio crece entre países con Ventanilla Única y el sector público mejora su capacidad de gestión y recaudación”*

*(...)*

*Más que un proyecto de tecnología, una Ventanilla Única representa una importante reforma y requiere la cooperación de todo el gobierno internamente, así como la colaboración externa con el sector privado para lograr un desarrollo pleno.*

*Regulaciones del comercio transfronterizo están en constante cambio y la infraestructura digital debe ser ágil para acompañar estos cambios.”*

- 2.2.6. De otro lado, en la publicación de las Naciones Unidas (ESCAP y UNCITRAL) con la Organización Mundial del Comercio (OMC) “**Conjunto de instrumentos para el Comercio Transfronterizo sin Papel**”<sup>8</sup>, se señala:

*“La Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible de 2021 (Naciones Unidas, 2021) muestra que las medidas relacionadas con el AFC se han aplicado bien y han mejorado la transparencia de los reglamentos, simplificado las formalidades y fortalecido los mecanismos institucionales y de cooperación. Sin embargo, aún queda trabajo por hacer para digitalizar los procesos comerciales, en particular para permitir el intercambio y el reconocimiento jurídico de los datos y documentos relacionados con el comercio en formato electrónico.*

<sup>5</sup> El resaltado es propio.

<sup>6</sup> Publicación de las Naciones Unidas editada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. En UNCTAD/DTL/ASYCUDA/2023/2; eISBN: 978-92-1-358716-4. Puede accederse en el siguiente link: [https://unctad.org/system/files/official-document/dtlasycuda2023d2\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/dtlasycuda2023d2_es.pdf).

<sup>7</sup> Craig Atkinson, CITP, mayo 2024. En Trade Ready “Simplifying International Trade with Single Windows”. Se puede acceder por el siguiente enlace: <https://www.tradeready.ca/2024/featured-stories/simplifying-international-trade-with-single-windows/>

<sup>8</sup> OMC, UNCITRAL, ESCAP, 2022. Disponible en: [https://www.wto.org/spanish/res\\_s/publications\\_s/paperlesstrade2022\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/res_s/publications_s/paperlesstrade2022_s.htm)



(...)

La función principal de un sistema de comercio sin papel es generar, enviar, recibir, archivar o procesar de alguna otra forma por medios electrónicos información relacionada con el comercio. Existen diferentes sistemas de comercio sin papel (por ejemplo, declaraciones de aduana electrónicas, sistemas electrónicos de gestión portuaria, ventanillas únicas electrónicas). El comercio sin papel se refiere a la digitalización de los flujos de información necesarios para que las mercancías y los servicios atraviesen las fronteras (CEPE Y CEFACT/ONU, 2018).

(...)

En un determinado momento (e idealmente), todos los sistemas nacionales de comercio sin papel pueden conectarse a una ventanilla única nacional. Una integración eficiente reduce los costos de cumplimiento, ya que los datos solo se presentan una vez. En el marco del AFC se alienta el establecimiento de ventanillas únicas nacionales.

(...)

Crear un sistema de comercio sin papel que funcione bien no deja de plantear dificultades, en particular cuando se ha de integrar el sistema en una ventanilla única nacional. Se requieren diversos métodos técnicos y jurídicos (véase el cuadro 3). **Los sistemas de comercio sin papel y las ventanillas únicas nacionales deben estar conectados con sus homólogos extranjeros para promover el intercambio transfronterizo de información relacionada con el comercio. Esto requiere la interoperabilidad de las ventanillas únicas nacionales entre ellas y con otras ventanillas únicas, lo que puede lograrse gracias a unas normas internacionales y unas leyes basadas en la neutralidad tecnológica<sup>9</sup>.**

Cuadro 3: Medidas fundamentales para los sistemas de comercio sin papel interoperables y las ventanillas únicas nacionales

**Establecer un marco jurídico favorable**

- Reconocimiento jurídico de las transacciones y los documentos electrónicos
- Reconocimiento jurídico de los servicios de confianza
- Normas relativas a la gobernanza de datos
- Imputación de la responsabilidad y gestión de controversias

**Establecer un marco técnico favorable**

- Identidad digital
- Pago electrónico
- Modelos de datos y semántica
- Protocolos de comunicación
- Conectividad
- Seguridad de los datos

**Promover una gobernanza eficaz y asegurar la participación de las partes interesadas**

- Normas y estructuras de gobernanza
- Creación de capacidad para los usuarios del sistema de comercio sin papel

**Promover la asistencia técnica**

- Programas internacionales de asistencia técnica y apoyo para los encargados de la aplicación de sistemas de comercio sin papel



Fuente: 2024, OMC, ESCAP, UNCITRAL "Conjunto de Instrumentos para el Comercio Transfronterizo sin Papeles"

<sup>9</sup> El resaltado es propio.

2.2.7. Finalmente, el año 2024 la **Cámara de Comercio Internacional (ICC)** publicó el informe sobre **los documentos y datos comerciales clave**<sup>10</sup>, el cual presenta un marco para digitalizar toda la **cadena de suministro** y brinda recomendaciones específicas para acelerar la adopción, la alineación y transformación digital de todos los procesos asociados. El documento ofrece un detalle de cada uno de los 36 documentos comerciales clave, y es una herramienta práctica para respaldar los avances de la digitalización de la cadena de suministro.

El referido informe presenta los **documentos que pueden digitalizarse** según el modelo "Buy-Ship-Pay" de la UN/CEFACT:

<p><b>BUY</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proceso Comercial:             <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Orden de Compra</li> <li>ii. Factura Comercial</li> </ol> </li> <li>2. Proceso de Transporte:             <ol style="list-style-type: none"> <li>iii. Carta de instrucciones del expedidor</li> <li>iv. Lista de carga (Packing list)</li> <li>v. Conocimiento de embarque (Bill of landing)</li> <li>vi. Carta de porte marítimo (sea waybill)</li> <li>vii. Orden de entrega del buque</li> <li>viii. Guía aérea (air waybill)</li> <li>ix. Manifiesto de carga marítima</li> <li>x. Manifiesto de carga aérea</li> <li>xi. Carta de porte ferroviaria</li> <li>xii. Carta de porte por carretera</li> <li>xiii. Documento de seguro de carga</li> <li>xiv. Recibo de almacén</li> <li>xv. Declaración de mercancías peligrosas</li> <li>xvi. Declaración de seguridad del envío</li> </ol> </li> </ol>	
	<p><b>SHIP</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Procesos fronterizos y regulatorios:             <ol style="list-style-type: none"> <li>xvii. Licencia de exportación/importación de productos agrícolas</li> <li>xviii. Certificado de Origen no preferencial</li> <li>xix. Certificado de Origen preferencial</li> <li>xx. Declaración Aduanera</li> <li>xxi. Certificado Oficial modelo genérico del CODEX</li> <li>xxii. Certificado Fitosanitario</li> <li>xxiii. Certificado veterinario internacional</li> <li>xxiv. Permiso/Certificado CITES</li> <li>xxv. Certificado de inspección de productos orgánicos</li> <li>xxvi. Despacho aduanero (Fianza aduanera)</li> <li>xxvii. Cuaderno ATA- ATA carnet</li> <li>xxviii. Cuaderno TIR- TIR Carnet (TIR)</li> <li>xxix. Documento de acompañamiento de tránsito</li> <li>xxx. Solicitud de Resolución Anticipada</li> <li>xxxi. Garantía de impuestos especiales</li> <li>xxxii. Documentos administrativos utilizados en el Sistema de Control de Circulación de Impuestos Especiales.</li> </ol> </li> </ol>
	<p><b>PAY</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. Procesos financieros:             <ol style="list-style-type: none"> <li>xxxiii. Carta de crédito</li> <li>xxxiv. Confirmación de pago</li> <li>xxxv. Letra de cambio</li> <li>xxxvi. Pagaré</li> </ol> </li> </ol>

Fuente: 2024, ICC "Key Trade Documents and Data Elements"

<sup>10</sup> Disponible en: <https://iccwbo.org/news-publications/news/icc-digital-standards-initiative-launches-complete-framework-for-supply-chain-digitalisation/>



De estas recomendaciones internacionales se desprende lo siguiente:

- ✓ La VUCE es una herramienta de facilitación del AFC, que implica la simplificación y estandarización de los procesos relacionados al comercio y transporte internacional, y tiene impacto positivo al reducir los costos comerciales que incurren todos los actores (públicos, privados y entre países), al integrar y compartir la información para que sea reutilizada.
- ✓ Es importante que la VUCE pueda considerar a todas las cadenas de suministro entre los diversos medios de transporte (marítimo, aéreo y terrestre-ferroviario) y mejore la coordinación en fronteras para que todos los actores se comuniquen electrónicamente, promoviendo el uso de estándares internacionales.
- ✓ El objetivo de la VUCE, entre otros, es ahorrar tiempo y dinero.
- ✓ La VUCE, más que una herramienta tecnológica, representa una importante reforma en los procesos de todos los actores, por lo que implica la participación del gobierno y la colaboración del sector privado para un desarrollo íntegro y eficaz. Así como la infraestructura digital de la VUCE debe adaptarse rápido a los cambios regulatorios transfronterizos.
- ✓ La VUCE debe interoperar con sus homólogos extranjeros para promover el intercambio transfronterizo de información relacionada con el comercio. Así como requiere la interoperabilidad con los sistemas nacionales. Esto puede lograrse siguiendo normas y estándares internacionales, y considerando la neutralidad tecnológica.
- ✓ La digitalización del comercio global y de la cadena de suministro es una prioridad para el sector público y el privado, es relevante que los Estados promuevan la digitalización de todos los procesos en la cadena de suministro, priorizando la digitalización de los documentos clave identificados por la ICC. Estos documentos se recomiendan sean intercambiados mediante Sistemas de Comercio sin papeles, como lo es la VUCE.

En ese contexto, el presente Decreto Supremo es concordante con las recomendaciones internacionales respecto a los beneficios que aporta la VUCE a nivel nacional e internacional.

### 2.3. Sobre experiencias internacionales relacionadas a la digitalización de toda la cadena de suministro internacional (comercio y transporte internacional)

Antes de la emisión de la Ley N° 32129, la VUCE consideraba como uno de sus servicios al Sistema de Comunidad Portuaria, conocido como PCS - Port Community System, el cual en el marco internacional de la Asociación Internacional de Sistemas de Comunidad Portuaria (IPCSA) se define como plataformas electrónicas neutras que permiten al público y a las partes interesadas del sector privado, intercambiar información de modo inteligente y protegido, a fin de mejorar la competitividad de las comunidades portuarias por mar y aire; también permiten optimizar, gestionar y automatizar los procedimientos portuarios y logísticos con un envío único de datos, y conectar las cadenas de transporte y logística.

Con respecto al PCS es conveniente destacar algunas experiencias internacionales destacadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en su artículo "Casos de estudio internacional y buenas prácticas para la implementación de Sistemas de Comunidad Portuaria"<sup>11</sup>, que figuran en siguiente cuadro:

<sup>11</sup> 2019, BID. Se puede acceder por el siguiente link: <https://publications.iadb.org/en/international-case-studies-and-good-practices-implementing-port-community-systems>



CUADRO 4. Ejemplos de modelos de negocios de PCS

Solución de PCS	Modelo de propiedad	Modelo operativo	Objetivo institucional
ValenciaportPCS (Puerto de Valencia)	Público	Departamento interno de la Autoridad Portuaria	Sin fines de lucro
APCS (Puerto de Amberes)	Alianza público-privada	Entidad privada con accionistas públicos y privados	Sin fines de lucro
Destin8 (Puerto de Felixstowe)	Privado	Entidad privada	Con fines de lucro
DAKOSY (Puerto de Hamburgo)	Privado	Entidad privada	Con fines de lucro
PORTBASE (Puertos de Róterdam y Amsterdam)	Público	Entidad pública	Sin fines de lucro
PORTIC (Puerto de Barcelona)	Alianza público-privada	Entidad privada con accionistas públicos y privados	Sin fines de lucro
PORTNET (Puerto de Singapur)	Privado	Entidad privada	Con fines de lucro
AP+ (Puerto de Marsella)	Público	Entidad pública	Con fines de lucro

Fuente: 2019, BID

En la VUCE del Perú se estimó trabajar en el PCS porque el transporte marítimo es el que traslada mayor cantidad de mercancías a nivel internacional. Sin embargo, no considera toda la cadena del comercio exterior.

Al respecto, se aprecia que la Ley N° 32129 considera ampliar los sistemas de la VUCE a los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior que comprenden a toda la cadena logística (marítima, aérea y terrestre), lo cual resulta concordante con las recomendaciones internacionales comentadas previamente.

En ese contexto, debido a que el Reglamento de la Ley N° 30830, reconoce disposiciones sobre el PCS, corresponde a efectos de modificar este Reglamento, referirse a los demás sistemas digitales en la gestión de la cadena de suministro del comercio exterior, con énfasis en el transporte aéreo y terrestre.

En ese sentido, se tiene que los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior están integrados por tres sistemas: i. PCS, ii. Sistema de la Comunidad Aeroportuaria, y iii. el Sistema de la Comunidad Terrestre; los cuales, si bien tienen ciertas similitudes, las actividades operativas y normativas se diferencian, por lo cual son sistemas especializados para cada tipo de transporte; no obstante, deberán interactuar entre sí, a fin de integrar toda la cadena del comercio exterior.

A continuación, se presentan algunas experiencias internacionales relevantes vinculadas a los Sistemas de Comunidad de Comercio Exterior en Países Bajos, Singapur, Emiratos Árabes Unidos-Dubái y España en el sector aéreo; así como los sistemas eFTI de la Unión Europea, SIMPLE de España y ROCARS de Hong Kong en el ámbito terrestre y multimodal.

### 2.3.1. Sistemas de la Comunidad Aeroportuaria

El Banco Mundial<sup>12</sup> define al Sistema de Comunidad Aeroportuaria (ACCS -Air Cargo Community System) como una plataforma digital que conecta a los actores en la cadena de suministro de carga aérea en una comunidad específica; por ejemplo, operadores logísticos, autoridades aduaneras, aeropuertos, agentes de carga y transportistas. Su objetivo es mejorar la eficiencia, transparencia y seguridad de las operaciones. Proporciona un centro de datos centralizado donde

<sup>12</sup> World Bank (2024) Air Cargo Digitalization: From EDI to Community System. Washington, D.C.: World Bank Group. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099100324110126517/pdf/P1765871b5b9d40ca1b1f51f7a2c47171f1.pdf>



los actores pueden compartir información sobre el estado de la carga, documentos y detalles del envío en tiempo real. De manera similar a los PCS en el ámbito marítimo, el ACCS facilita la interoperabilidad entre actores públicos y privados y la gestión electrónica de documentos, reduciendo tiempos de procesamiento y costos operativos.

Además, el ACCS puede ofrecer servicios adicionales como la trazabilidad de la carga, la conexión con agencias regulatorias, la coordinación con las operaciones terrestres (por ejemplo, asignación de horarios de camiones) que ingresan al terminal aeroportuario, y el análisis de datos para optimizar las operaciones.

Un valor clave de los ACCS es la reutilización de la información, lo que elimina redundancias y demoras en la obtención de información. Algunos de los ACCS combinan funcionalidades comerciales (por ejemplo, cotizaciones de tarifas) y el manejo de pagos. Las funcionalidades que ofrece el ACCS están directamente relacionadas con las necesidades y prioridades de la comunidad aeroportuaria.

#### a) Experiencia de ACCS en Países Bajos

El sistema ACCS del Aeropuerto Schiphol de **Ámsterdam**<sup>13</sup> es uno de los ejemplos más avanzados de integración de la cadena de suministro en el sector aéreo.

Países Bajos ha sido pionero en implementar una plataforma digital que conecta a todos los actores relevantes en el comercio internacional aéreo de su comunidad.

El ACCS del aeropuerto de Schiphol es operado por Cargonaut Nederland B.V; y permite a los miembros de la cadena de suministro de carga aérea (comprador, vendedor, consignante, consignatario, agente de aduanas, agentes de carga, manipuladores de carga, operador aeroportuario, aerolíneas, servicio postal, transportistas, operadores logísticos, etc.) acelerar y optimizar sus movimientos a través del aeropuerto. Facilita el seguimiento digital de los envíos, la agilización de los procesos aduaneros y más, permitiendo que todas las partes involucradas compartan información en tiempo real. El ACCS promueve el intercambio y la reutilización de la información para lograr operaciones de carga aérea más transparentes y eficientes en Schiphol.

#### Entidades y actores involucrados

El ACCS del Aeropuerto de Schiphol incluye a todos los actores de su comunidad de carga, como aerolíneas, agentes de manejo de carga, agentes de carga, proveedores logísticos, aduanas y agencias regulatorias y de control (por ejemplo, la policía) y la autoridad aeroportuaria.

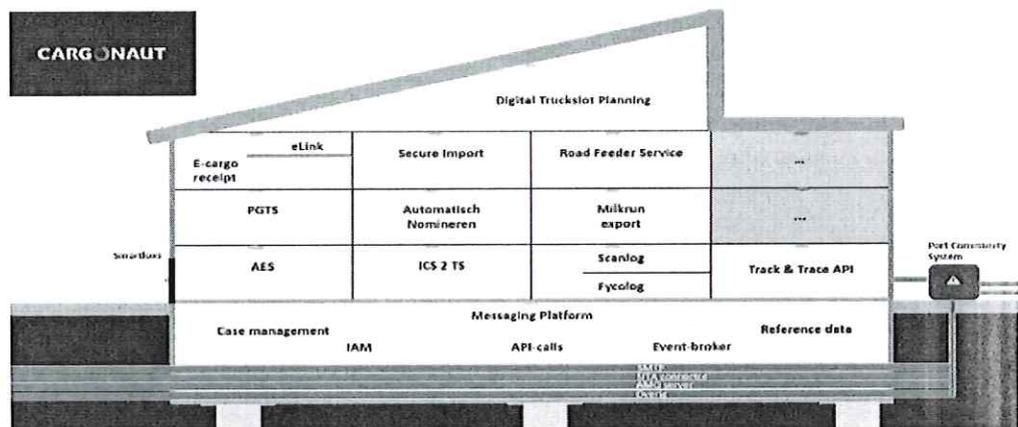
#### Servicios ofrecidos

- **Intercambio Electrónico de Datos (EDI)**
  - Facilita el intercambio de información en tiempo real entre todos los actores de comercio, logísticos y de gobierno involucrados en el proceso de carga aérea.
- **Gestión de la Documentación Electrónica**
  - Permite la digitalización de documentos clave, como el AWB (Air Waybill), las facturas comerciales, y otros documentos necesarios para el despacho y transporte de mercancías.
  - Facilita la transmisión y almacenamiento electrónico de la documentación, asegurando que todas las partes tengan acceso a la misma información.

<sup>13</sup> Se debe considerar que el aeropuerto de Ámsterdam-Schiphol es uno de los más veinte aeropuertos con mayor tráfico del mundo, según el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) en el año 2019. Preliminary world airport traffic rankings released.



- **Seguimiento y Trazabilidad de la Carga**
  - Realiza seguimiento en tiempo real de la carga aérea desde el envío inicial hasta el destino final. Permite a todos los actores del proceso logístico conocer el estado y ubicación de las mercancías, lo que mejora la planificación y reduce la incertidumbre en el transporte.
- **Interacción con Agencias Regulatorias**
  - Facilita la interacción y comunicación con agencias regulatorias y autoridades como aduanas, organismos de control de seguridad y otras entidades gubernamentales involucrados en el transporte de carga aérea.
- **Gestión de la Seguridad de la Carga**
  - Implementa medidas de seguridad mejoradas, permitiendo el intercambio seguro de información crítica sobre la carga, como la verificación de mercancías y la validación de información sobre riesgos.
  - Facilita el cumplimiento de las normativas de seguridad aérea y la correcta clasificación de las mercancías.
- **Automatización y Optimización de Procesos Logísticos**
  - Automatiza varios procesos logísticos, como el registro y la validación de la carga, lo que reduce el tiempo de procesamiento y minimiza los errores humanos.
  - Optimiza las rutas de transporte y la asignación de recursos dentro del aeropuerto, como el uso de espacios de almacenamiento y equipos de carga.
- **Optimización de la Capacidad de Almacenamiento y Espacios**
  - Ayuda a gestionar la capacidad de almacenamiento dentro del aeropuerto, asegurando un uso eficiente de los espacios para la carga aérea, lo que contribuye a reducir la congestión y mejora la eficiencia operativa.
- **Análisis y Reportes de Desempeño**
  - Ofrece herramientas para generar informes y análisis de desempeño, lo que ayuda a las empresas a evaluar la eficiencia de sus operaciones logísticas y a identificar áreas de mejora.



Fuente: 2025 Cargonaut.nl<sup>14</sup>

<sup>14</sup> <https://cargonaut.nl/diensten/>

## b) Experiencia de ACCS en Singapur

Singapur es uno de los centros más importantes del comercio aéreo en Asia y lidera la excelencia logística al encabezar el Índice de Desempeño Logístico (LPI) 2023 del Banco Mundial en términos de desempeño logístico comercial. El gobierno de Singapur ha promovido la implementación de soluciones sin papel para aumentar la productividad y mejorar la competitividad de la industria de carga aérea, como la iniciativa e-freight@Singapore. Esta iniciativa fue impulsada por la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS) y desarrollada por tres consorcios: Innosys Pte Ltd, Kewill Pte Ltd y vCargo Cloud Pte Ltd, seleccionados por la CAAS y la Autoridad de Desarrollo Infocomm de Singapur (IDA).

El ACCS del aeropuerto de Changi de Singapur es la plataforma implementada por Changi Airport Group (CAG), entidad encargada de la administración del aeropuerto, y fue desarrollado por Singapore Changi Air Cargo Hub, el centro de operaciones de carga de Singapore Airlines (SIA) en el referido aeropuerto.

CAG es la empresa estatal encargada de la gestión del aeropuerto y, por ende, de la gestión del ACCS, el cual fue lanzado a mediados de 2020, el Changi ACCS es un sistema neutral y abierto de intercambio de información que agrega datos de todas las partes involucradas en el proceso de manejo de carga, con el fin de permitir la colaboración y digitalización a lo largo de la cadena de valor.

Este sistema conecta a los actores de la carga aérea a través de una infraestructura digital comunitaria que sustituye los modos de intercambio de información bilateral entre partes de la cadena de suministro de carga aérea. El sistema contribuye a la competitividad general del hub aeroportuario a través de mayor eficiencia, fiabilidad y conectividad.

El ACCS se complementa con la Plataforma de Comercio en Red (NTP) de la Aduana de Singapur. En esta plataforma, los actores de la cadena de suministro pueden realizar trámites digitales con la Aduana de Singapur y otras agencias regulatorias, tanto en el país como en el extranjero. La NTP también conecta a las partes en toda la cadena de valor del comercio global.

### Entidades y actores involucrados

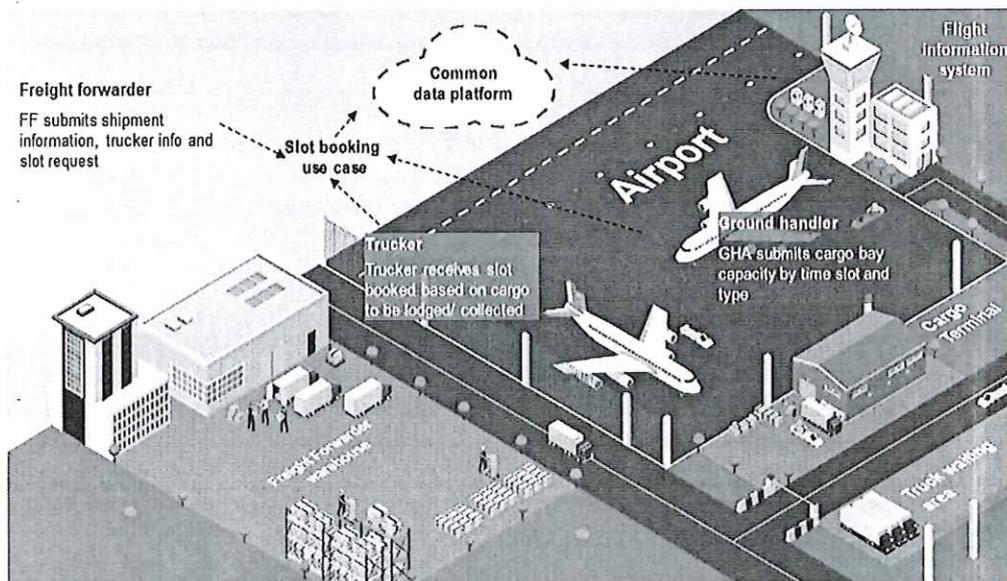
En el ACCS del aeropuerto de Changi, las entidades participantes en el sistema son entidades regulatorias como la Autoridad de Aviación Civil de Singapur (CAAS) y la Aduanas de Singapur, así como los operadores logísticos, agentes de manejo de carga, las aerolíneas y los agentes de carga y transportistas por carretera.

### Servicios ofrecidos

- **Intercambio Electrónico de Datos (EDI) en la Nube**
  - Intercambio de datos entre actores clave (aerolíneas, agentes de carga, transportistas, aduanas, etc.) a través de una plataforma en la nube.
  - Centralización y digitalización de la información sobre carga para mejorar la colaboración y visibilidad en tiempo real entre todos los actores de la cadena logística aérea.
- **Reserva de Espacios de Estacionamiento para Camiones (Truck Dock Slot Booking)**
  - Aplicación comunitaria que permite la reserva electrónica de espacios de estacionamiento para camiones en las terminales de carga aérea.
  - Optimización de los recursos de los muelles de carga y reducción de tiempos de espera para camiones al equilibrar la demanda de espacio de carga entre manipuladores de tierra, agentes de carga y transportistas.



- **Optimización de la Gestión de Carga hacia y desde las Terminales**
  - Coordinación eficaz del movimiento de carga entre las diferentes terminales del aeropuerto, asegurando que las mercancías lleguen y salgan a tiempo.
  - Mejor gestión de las horas de llegada y salida de camiones, garantizando un uso más eficiente de los espacios de carga y reducción de tiempos de inactividad.
- **Gestión de la Documentación de Carga Electrónica**
  - Digitalización de los documentos necesarios para el manejo de la carga aérea, como el Air Waybill (AWB) y otros documentos aduaneros y de transporte.
  - Intercambio electrónico de documentos a través de plataformas colaborativas para garantizar que todas las partes tengan acceso a los datos relevantes en tiempo real, mejorando la visibilidad de la carga.
- **Optimización de los Recursos en Tierra (Muelle, Almacenaje y Equipos)**
  - Gestión de recursos logísticos en tierra, incluyendo la asignación eficiente de los muelles de carga y espacios de almacenamiento en las terminales.
  - Mejor planificación en el uso de equipos de manipulación de carga (carretillas, grúas, etc.) para asegurar que los recursos estén disponibles en el momento adecuado, optimizando el tiempo y reduciendo los cuellos de botella operativos.
- **Mejora de la Eficiencia en la Carga y Descarga**
  - Implementación de aplicaciones y herramientas que mejoran la sincronización de las operaciones de carga y descarga, asegurando una mejor utilización del tiempo de los camiones en las terminales de carga.



Fuente: 2025, Changai Airport Group<sup>15</sup>

### c) Experiencia de ACCS en Emiratos Árabes Unidos (EAU)-Dubái

Dubái ha logrado consolidarse como un hub logístico global gracias a su avanzado sistema de ACCS, que permite una gestión eficiente de la carga aérea y facilita el intercambio de información entre autoridades y operadores privados. Dnata es la empresa pública que opera

<sup>15</sup> <https://www.changiairport.com/en/corporate/our-media-hub/publications/changi-journeys.another-leap-forward-in-the-digital-transformation-of-the-changi-air-cargo-hub.2022.airport-that-never-sleeps.html>

el aeropuerto Internacional de Dubái (DXB) y el aeropuerto Dubai World Central (DWC). En ambos se implementó la plataforma Calogi (Cargo Logistics International). Sin embargo, nos centramos en el Aeropuerto Internacional de Dubái (DXB) dado que la implementación de la plataforma fue más completa.

El portal oficial de Calogi<sup>16</sup> establece que ofrece soluciones electrónicas confiables, seguras, simples y rentables para la industria del transporte aéreo de carga y facilita a la comunidad de carga realizar negocios en línea, permitiendo incluso la compra y venta de productos y servicios. Este portal fue implementado para pequeñas y medianas empresas. Funciona tanto en el modelo de empresa a empresa (B2B) como de empresa a consumidor (B2C), conectando a las comunidades aeroportuarias y proporcionando una plataforma común para el comercio electrónico. La oferta de productos sin papel de Calogi permite una transferencia rápida y fluida de datos entre los distintos actores públicos y privados del sector, en tiempo real entre todos los usuarios, lo que contribuye a un entorno de negocios más integrado.

El sistema tiene módulos especializados para cubrir las necesidades de actores y trámites específicos. Entre estos están el Módulo de Agente General de Ventas (GSA) y de aerolíneas, Módulo Couriers y el Módulo de Citas. Los clientes integran la plataforma en sus flujos de trabajo existentes a través de APIs (interfaz de programación de aplicaciones) y aprovechan todas las funciones mientras interactúan con su propio sistema.

Calogi no sigue un modelo empresa a gobierno (B2G) propiamente, ya que no se centra en ofrecer servicios directamente a las entidades gubernamentales. Sin embargo, cuenta con módulos que interoperan con el sistema de Aduana. El módulo más destacado es el de Citas, que permite a los usuarios registrarla para la inspección aduanera y este asignará una fecha y tiempo necesario para la inspección, y el sistema notifica a la Aduana con el detalle de la cita. La reserva de la cita está sujeta a la presentación de la Declaración Aduanera, la cual debe entregarse antes de la cita o, a más tardar, en un plazo de 2 horas posteriores a la misma.

#### Entidades y actores involucrados

Los actores involucrados en el sistema Calogi de Dubái incluyen la Aduanas, así como empresas, operadores logísticos incluidos los transportistas, proveedores 3PL<sup>17</sup>, transitarios de la carga, agentes de manipulación en tierra, couriers, las aerolíneas, terminales, consignatarios, agente general de ventas y otros proveedores de servicios de la cadena de suministro.

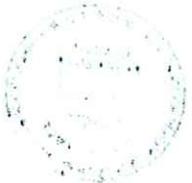
#### Servicios ofrecidos

- **Disponibilidad y Reservas**
  - Gestión de la disponibilidad de espacios en las terminales de carga, facilitando a los transportistas, agentes de carga y otros actores logísticos la reserva anticipada de espacios para carga y descarga.
  - Los usuarios pueden reservar recursos logísticos (como muelles de carga y espacio en almacenes) para optimizar el flujo de carga, reduciendo los tiempos de espera y mejorando la eficiencia operativa en las terminales.
  - Programación de las llegadas y salidas de carga, reduciendo el tráfico comercial.
- **Gestión de Envíos de Extremo a Extremo**

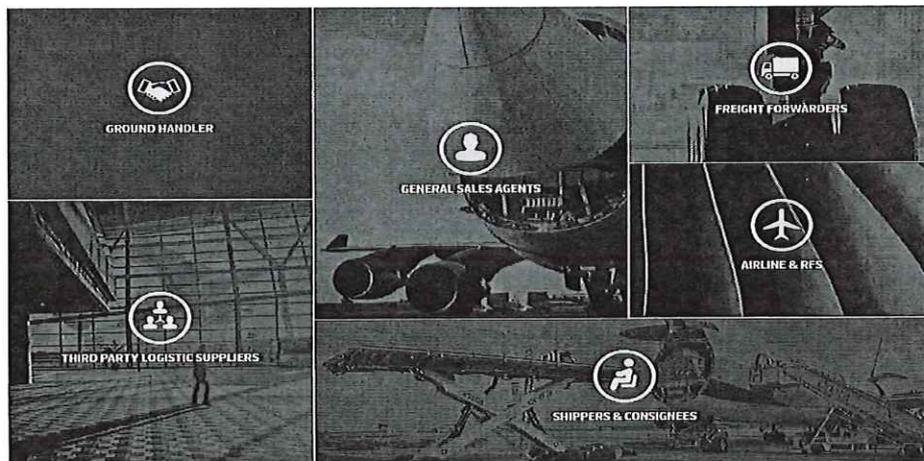


<sup>16</sup> Calogi (s.f.) Frequently Asked Questions. Recuperado de: <https://www.calogi.com/support/faqs/>

<sup>17</sup> Logística de terceros.



- Permite la gestión completa del ciclo de vida de los envíos de carga, desde el punto de origen hasta el destino final, integrando todas las fases del proceso logístico, como la reserva, el transporte, el manejo en el aeropuerto, y el despacho aduanero.
  - Interacción con otros actores de la cadena de suministro para coordinar todas las etapas del envío.
  - Facilita la planificación y seguimiento de las mercancías en tiempo real a lo largo del proceso de transporte.
- **Guía Aérea Electrónica (e-Air Waybill)**
    - El e-Air Waybill reemplaza la tradicional guía aérea en papel, permitiendo que todos los documentos relacionados con la carga sean gestionados de manera digital.
  - **Declaración de Seguridad de Consignación Electrónica (e-Consignment Security Declaration)**
    - Permite la declaración electrónica de seguridad para las mercancías que se envían, asegurando que se cumplan las normas de seguridad y prevención de riesgos.
    - La declaración de seguridad proporciona a las autoridades de seguridad y aduanas la información necesaria para validar la seguridad de la carga antes de su envío, lo que mejora la eficiencia del proceso de inspección y reduce los tiempos de retención en el aeropuerto.
  - **Gestión de Créditos y Tarifas**
    - Control de tarifas y gestión de créditos entre las partes involucradas en el proceso de manejo de carga, como transportistas, operadores logísticos y autoridades.
    - Permite la facturación y pagos electrónicos, mejorando la eficiencia en el proceso de liquidación de tarifas y el control de los costos asociados con el manejo de la carga aérea.
  - **Control de Existencias**
    - Gestión de inventarios de carga dentro del sistema, asegurando que los recursos y las mercancías estén disponibles y correctamente gestionados en el aeropuerto.
    - Monitoreo en tiempo real de los niveles de existencias de mercancías en almacenes.
  - **Seguimiento de Carga**
    - Seguimiento en tiempo real de la carga desde el origen hasta el destino final, proporcionando visibilidad completa a todos los actores involucrados.



Fuente: 2025, Calogi<sup>18</sup>

<sup>18</sup> <https://www.calogi.com/>

### 2.3.2. Sistemas de la Comunidad Terrestre

A diferencia del sector marítimo y aéreo, donde los sistemas PCS o ACCS centralizan la gestión y el intercambio de datos entre actores públicos y privados en los puertos y aeropuertos, respectivamente, en el transporte terrestre de personas y mercancías (que incluye al ferroviario) no es común tener un sistema único y centralizado. Esto se debería a la naturaleza más fragmentada y descentralizada del transporte terrestre, donde, aunque también se interrelacionan múltiples actores de comercio, logística y gobierno, existe diversidad de rutas, infraestructuras y normas locales que dificultan la creación de un sistema único que centralice todas las operaciones que ocurren en hacia o desde las fronteras, así como para su ingreso o salida de los puertos y aeropuertos; a diferencia de las cadenas de suministro aérea o portuaria donde la integración de actores e información resulta más sencilla de implementarse por un sistema único.

Sin perjuicio de ello, existen modelos de los sistemas de comunidad del comercio exterior que incluyen a los actores y procesos asociados al transporte terrestre o como parte de sistemas multimodales, las empresas del sector terrestre están enfocadas en la digitalización y adopción de tecnologías como la analítica de datos, la visibilidad en tiempo real y plataformas de cargas digitales.

Las referidas empresas intentan desarrollar diversas plataformas según el usuario. Este enfoque responde a la necesidad de personalizar las soluciones según las operaciones particulares de cada empresa y de cumplir con regulaciones que son menos estables que en el caso aéreo o portuario.

En ese contexto, la implementación de un Sistema de Comunidad del Comercio Exterior para el transporte terrestre debe centrarse en la interoperabilidad con los sistemas privados y con los sistemas de entidades públicas encargadas de la regulación.

#### a) Experiencia en España

La plataforma **SIMPLE** (Simplification of Processes for a Logistic Enhancement)<sup>19</sup> ha sido desarrollada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España, en colaboración con Adif y Puertos del Estado.

SIMPLE se basa en blockchain y permite la gestión integrada y digital de documentos, datos y flujos de información relacionados con el transporte multimodal de mercancías. SIMPLE facilita la interoperabilidad entre diferentes nodos y modos de la cadena de transporte, alineándose con la política de transporte de la Unión Europea y la Estrategia de Movilidad desarrollada por el Ministerio de Transportes de España. El Modelo Semántico FEDeRATED facilita la interoperabilidad entre plataformas federativas. Los datos se registran una sola vez y están accesibles a todos los participantes. Las interacciones en la cadena logística se representan a través de envío, transacciones de negocio y eventos, cada envío genera un Identificador Único (ID), asegurando trazabilidad y visibilidad en la cadena multimodal.

SIMPLE tiene como objetivo facilitar el intercambio de información entre los actores de la cadena logística, entre los que sin duda el transporte por carretera tiene un peso muy elevado, sobre todo con el uso futuro y obligatorio tanto de la carta de porte digital como del e-CMR en el plazo corto.

<sup>19</sup> <https://www.plataformasimple.es/es>



Sobre esta plataforma deben conectarse todas las empresas de transporte, porque la apuesta por la movilidad sostenible se basa en la puesta en común de los datos que genera el transporte de mercancías.<sup>20</sup>

### Entidades y actores del sistema

Los actores involucrados incluyen a entidades estatales, y de otros países y personas dentro de la cadena de suministro por vía terrestre como remitentes, cargadores, expedidores, destinatarios, operadores de transporte, porteadores, depositarios, depositantes y notificados.

### Servicios ofrecidos

#### • Interoperabilidad del transporte de mercancías nacional

Garantiza la interoperabilidad entre todos los intervinientes del proceso logístico, de los medios de transporte a nivel nacional e internacional.

#### • Gestión de trámites y documentos

- Gestión de documentos de la cadena logística (Autorizaciones de transporte, CMR<sup>21</sup>, CIM<sup>22</sup>, Documento de Control de Transporte, ADR<sup>23</sup>).

Inspección y control del transporte por parte de la administración. Operaciones B2B y B2G.

#### • Trazabilidad y visibilidad, gestión de envíos

- Visión y trazabilidad completa de todos los eventos que ocurren a lo largo del ciclo de vida de un envío de mercancías.

- Trazabilidad del transporte por carretera (mejora las rutas y procesos).

- Información sobre las escalas de buques.

- Información sobre la circulación de trenes de mercancías sobre la red ferroviaria española.

#### • Estadísticas masivas anonimizadas

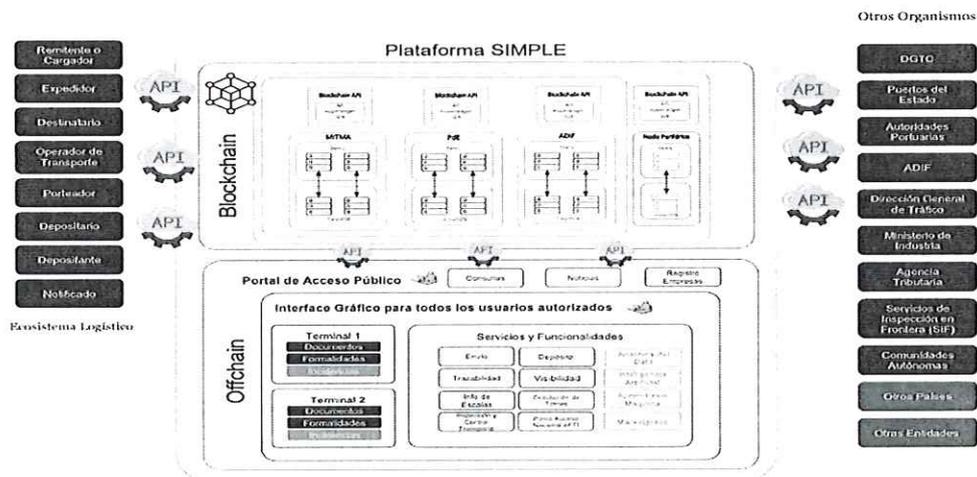
- Estadísticas anonimizadas que explotan datos de todos los participantes.

#### • Marketplace

- Mecanismo para la inclusión de apps/funcionalidades de proveedores externos.



Ilustración: Arquitectura funcional. Offchain - Blockchain de SIMPLE de España



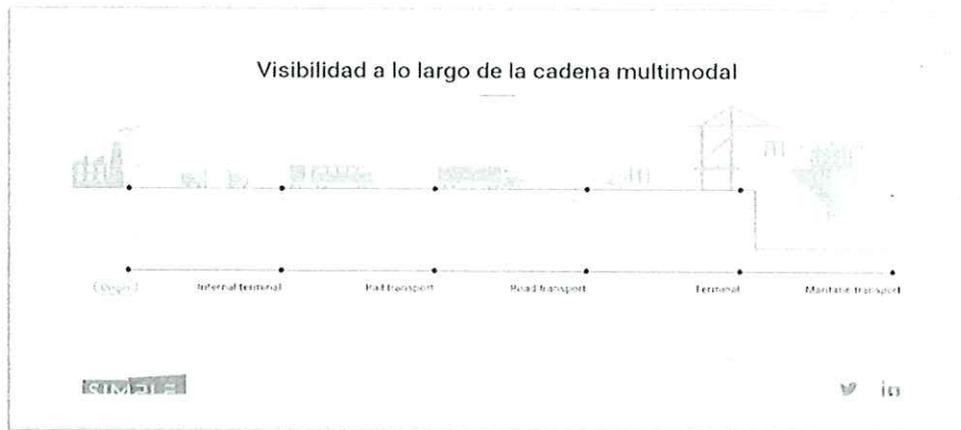
Fuente: SIMPLE. España (2024)

<sup>20</sup> En boletín Información Logística, 2024. Disponible en <https://informacionlogistica.com/que-es-la-plataforma-simple/>

<sup>21</sup> CMR: Carta porte.

<sup>22</sup> CIM: Carta porte ferroviario.

<sup>23</sup> ADR: Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera.



Fuente: SIMPLE. España (2024)

## b) Experiencia en Hong Kong, China

El **Sistema Electrónico para la Carga Transportada por Carretera (ROCARS<sup>24</sup>)** fue desarrollado y lanzado por el Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales (C&ED) el 17 de mayo de 2010, se volvió obligatorio a partir del 17 de noviembre de 2011. Su propósito es facilitar el despacho aduanero electrónico de cargas por carretera, asegurando una gestión eficiente del tráfico transfronterizo y proporcionando una plataforma para el envío de información de carga anticipada.

ROCARS permite a las partes involucradas en el comercio transfronterizo (como transportistas y agentes de carga) enviar la información electrónica anticipada necesaria para la aduana, mejorando el flujo de mercancías y permitiendo una evaluación de riesgos anticipada. ROCARS será reemplazado con la primera versión del servicio de Ventanilla Única (TSW<sup>25</sup>) Fase 3 que está prevista que entre en operación en el año 2026.

C&ED gestiona la infraestructura tecnológica y administrativa de ROCARS. Los usuarios, como transportistas, agentes de carga, y conductores de camiones, deben registrarse y utilizar el sistema para cumplir con la normativa de la Ley de Información Electrónica de Carga de Importación y Exportación.

A través de la plataforma, el expedidor, transportista que actúe como expedidor o agente registrado de ROCARS a nombre de alguno de ellos, deben enviar un conjunto predefinido de información de la carga de forma electrónica con 14 días de antelación o al menos 30 minutos antes de que la carga se importe o exporte desde Hong Kong por camión.

### Entidades y actores involucrados

El sistema ROCARS involucra a varias entidades clave para garantizar el flujo de carga. El C&ED es la entidad principal encargada de la supervisión y control del sistema, implementando regulaciones y asegurando el cumplimiento de la normativa aduanera. Los expedidores, agentes de carga, transportistas y conductores y agentes registrados dentro de la cadena logística son los encargados de enviar la información de carga al sistema, registrar los datos necesarios y cumplir con los procedimientos establecidos. Estos se deben registrar con los



<sup>24</sup> The Road Cargo System (Rocars). <https://www.rocars.gov.hk/en/AboutUs.html>

<sup>25</sup> TSW: Trade Single Window.

Centros de Registro de ROCARS, entidades encargadas de facilitar el proceso de inscripción y de gestionar el intercambio de datos entre las partes involucradas.

### Servicios ofrecidos

#### • Transmisión Electrónica de Información de Carga

Permite el intercambio electrónico de información de carga entre las partes involucradas, utilizando tecnologías avanzadas como eXtensible Markup Language Message Service (ebMS) y PKI (Infraestructura de Clave Pública), asegurando un flujo eficiente de datos.

#### • Reutilización de Información para Declaraciones Aduaneras

La información de carga enviada al ROCARS puede ser reutilizada para la declaración aduanera de importación/exportación, lo que mejora la precisión de los datos y reduce la duplicación de esfuerzos.

#### • Consolidación de Información de Carga

Los expedidores, transportistas o agentes registrados deben enviar la información de carga con antelación a la llegada de la carga a un punto de control de límite terrestre, lo que permite una gestión eficiente del despacho aduanero.

#### • Generación de Número de Referencia de Carga de Aduana (CCRN)

Tras la presentación de la información de carga, ROCARS devuelve un Número de Referencia de Carga de Aduana (CCRN) al remitente, quien lo debe pasar al chofer junto con la descripción de la carga para su procesamiento.

#### • Despacho Rápido en la Frontera Terrestre

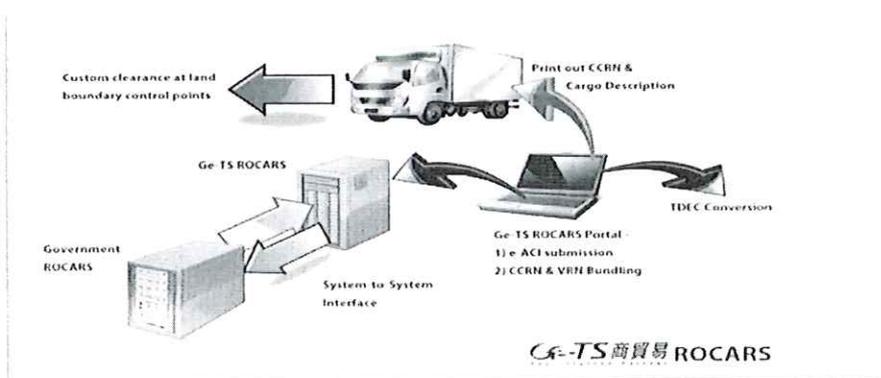
Los camiones que cruzan la frontera terrestre, excepto los seleccionados para inspección, disfrutan de un despacho aduanero sin inconvenientes, acelerando el proceso de cruce de la frontera.

#### • Perfil de Riesgo Anticipado de la Carga

C&ED realiza un perfil de riesgo de los envíos de carga antes de que el camión llegue al punto de control, lo que permite determinar si es necesario realizar una inspección, mejorando la eficiencia del despacho aduanero.

#### • Facilidades para Transbordos Intermodales

Facilita el transbordo intermodal (por ejemplo, de tierra a aire), evitando inspecciones redundantes en puntos de control diferentes, conforme al Esquema de Facilitación del Transbordo Intermodal (ITFS).



Fuente: 2025, portal Rocar

### III. MARCO JURÍDICO Y JUSTIFICACIÓN

El marco normativo vigente sobre la VUCE está conformado por la **Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior** (en adelante, la Ley N° 30860), así como por su Reglamento, aprobado mediante el **Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR**.

Al respecto, el artículo 2 de la Ley N° 30860 establece que la VUCE es un sistema integrado para la facilitación del comercio exterior que, a través de medios electrónicos, **permite a las partes involucradas en el comercio exterior y el transporte internacional, intercambiar información requerida o relevante para el ingreso, la salida o el tránsito de las mercancías y de los medios de transporte desde o hacia el territorio nacional. Asimismo, permite gestionar la documentación e información relativa a los procedimientos y servicios que se realicen a través de este sistema.**<sup>26</sup>

Asimismo, en la Ley N° 30860 se señala como objetivos de la VUCE, entre otros; el canalizar y permitir el intercambio de información entre las entidades públicas y entre los actores privados involucrados en el comercio exterior, para facilitar, agilizar y brindar seguridad a dichas operaciones; así como brindar servicios a la comunidad de comercio exterior que generen un entorno de competitividad para la realización de sus operaciones.

Además, el artículo 7 de Ley N° 30860, indica que las disposiciones normativas de la VUCE tienen carácter especial y se aplican a todos los procedimientos y servicios vinculados directa o indirectamente al comercio exterior y transporte internacional, de las entidades públicas competentes vinculadas a la VUCE y a los administrados que realizan trámites, solicitan servicios o deben transmitir información a través de esta plataforma, lo cual es concordante con el uso obligatorio de la VUCE dispuesto en el artículo 5 de la Ley N° 30860 y el artículo 10 del Reglamento de la Ley N° 30860.

Del mismo modo, la Ley N° 30860 establece que la VUCE es administrada por el Mincetur; en donde describe una serie de servicios, entre ellos se encuentran, los **Servicios para la comunidad, el Sistema integrado para las ZEE**. La Ley mencionada indica que la VUCE es el **único canal para la interoperabilidad nacional e internacional para la información y documentación de comercio exterior; señala que las modalidades de autenticación y pago electrónico en la VUCE son determinadas por el Mincetur; que el servicio de gestión de riesgos se pone a disposición y debe ser usado por las entidades competentes; y a la figura de las Resoluciones anticipadas de mercancías restringidas**<sup>27</sup>, como una medida de consulta de los usuarios de la VUCE ante las entidades competentes, cuyo pronunciamiento será obligatorio.

En tanto el Reglamento de la Ley N° 30860 establece medidas generales, especiales para los componentes de mercancías restringidas, origen y portuario, y disposiciones para los servicios: gestión de riesgos en las entidades competentes; gestión de ZEE; **Sistema de Comunidad Portuaria**<sup>28</sup>; Gestión de Operaciones de Comercio Exterior; Portal de Acceso a Mercados y Regulaciones del Comercio Exterior; Módulo de Información sobre los Servicios de Logística de Comercio Exterior; y, el Observatorio Logístico de Comercio Exterior.

El 28 de septiembre de 2024, se publicó en el diario oficial El Peruano, la **Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, la cual modifica los artículos 12 y 13 de la Ley N° 30860** (en adelante, la Ley N° 32129).

Al respecto, la Ley N° 32129 modifica los numerales 12.1, 12.2 de la Ley N° 30860, incorporando de manera expresa los ámbitos terrestre y aéreo dentro del alcance de la VUCE, cuya implementación será progresiva. Asimismo, incorpora el numeral 12.3 en la Ley N° 30860, disponiendo que la VUCE desarrolla sistemas y aplicativos para los servicios de

<sup>26</sup> El resaltado es propio.

<sup>27</sup> En el literal b) del numeral 9 del artículo 3 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC) se establece que se alienta a los Estados Miembros a emitir resoluciones anticipadas ante cualquier cuestión adicional que considere adecuado emitir.

<sup>28</sup> Que de acuerdo a la Ley N°32129 pasa a ser denominado Sistemas de Comunidad de Comercio Exterior, considerando además del portuario marítimo, a las actividades de transporte terrestre y aeroportuario.



transporte de carga de importación, exportación o tránsito; así como la emisión, notificación e interoperabilidad de los documentos de carga y transporte necesarios para cualquier operación comercial vinculada al comercio exterior, en concordancia con la regulación internacional vigente sobre la materia.

Adicionalmente, la Ley N° 32129 modifica el artículo 13, estableciendo la obligatoriedad de uso para las Zonas Económicas Especiales (ZEE) creadas y por crearse, respecto al sistema integrado para la atención de trámites que deben realizar los inversionistas en dichas zonas, así como para la administración y control de las operaciones de ingreso, estadía y salida de mercancías en dichas zonas, el cual interopera con los sistemas de la administración aduanera.

De otro lado, mediante la Tercera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30860, se establece que los administrados pueden autenticarse y realizar pagos electrónicos en la VUCE mediante cualquier modalidad que implemente el Mincetur, conforme lo establezca el Reglamento de la referida Ley. Por lo cual, los artículos 7 y 15 del Reglamento de la Ley N° 30860, disponen respectivamente que el Mincetur establece las modalidades de autenticación y del pago electrónico.

Cabe mencionar que, las funcionalidades de autenticación y de pago electrónico descritas en los artículos 7 y 15 del Reglamento de la Ley N° 30860 son transversales a los diversos componentes y servicios de la VUCE, según corresponda, por lo que, en la autenticación y en los pagos electrónicos dispuestos, viene implementándose mejoras con el Proyecto de Inversión Pública de la Segunda Etapa de la VUCE, conocida como VUCE 2.0. Estas mejoras de la VUCE están reconocidas en los programas indicados en la Línea de acción 3.4 del Pilar 3 sobre Facilitación del Comercio Exterior y Eficiencia de la Cadena Logística Internacional del Plan Estratégico Nacional Exportador 2025 aprobado por Resolución Ministerial N° 377-2015-MINCETUR; y las mejoras en los componentes de la VUCE forman parte de la medida de política 7.5 VUCE 2.0 del Objetivo Prioritario 7 del Plan Nacional de Competitividad y Productividad 2024-2030 aprobado por Decreto Supremo N° 345-2018-EF actualizado por Decreto Supremo N°203-2024-EF.

Asimismo, considerando que el marco normativo permite al Mincetur implementar nuevas modalidades de autenticación de identidad digital, el presente Decreto Supremo establece la "Cuenta VUCE"<sup>29</sup> como un medio para que los administrados, usuarios, las autoridades administrativas de las entidades competentes y las entidades vinculadas ingresen al sistema de la VUCE de una manera más organizada y fácil. Por lo tanto, la "Cuenta VUCE" tiene como propósito integrar y ordenar las diversas modalidades de autenticación de identidad digital existentes descritas en el artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30860 para simplificar y mejorar la gestión del acceso a la VUCE.

También se considera conveniente modificar el mecanismo normativo del Mincetur para ampliar las modalidades de autenticación y de pago electrónico en adelante, a fin de que sea por Resolución Ministerial, ello con el fin de facilitar la adopción de estas mejoras, tomando en cuenta el rápido cambio tecnológico y la importancia de adoptar buenas prácticas nacionales e internacionales relacionadas a estas modalidades.

Del mismo modo, corresponde tomar en cuenta que el pago electrónico para los derechos vinculados a la carga es una opción reconocida y promovida para que sea adoptada por los Estados Miembros, según el artículo 7 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio (OMC), ratificado por Decreto Supremo N° 044-2016-RE.

En tanto, el artículo 14 del Decreto Supremo N° 029-2021-PCM, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1412, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gobierno Digital, y establece disposiciones sobre las condiciones, requisitos y uso de las tecnologías y medios electrónicos en el procedimiento administrativo, se crea la Plataforma Nacional de Identificación y Autenticación de la Identidad Digital (ID GOB.PE) como la plataforma digital que permite autenticar en línea la identidad de una persona natural que tiene asignado un Código Único de

<sup>29</sup> La Cuenta VUCE está siendo desarrollada por el Proyecto VUCE 2.0 del Mincetur, a fin de mejorar la experiencia de los administrados, usuarios, las autoridades administrativas de las entidades competentes y las entidades vinculadas.



Identificación (CUI) o un Código Único de Extranjero (CUE), cuya gobernanza y gestión está a cargo de la Secretaría de Gobierno Digital de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM).

Considerando este esfuerzo del Estado en materia de autenticación, resulta pertinente **incorporar al ID GOB.PE como una de las modalidades de autenticación en la VUCE**, cuando esté implementada por la PCM, lo cual conllevará a realizar adecuaciones técnicas entre la referida Plataforma de la PCM con la VUCE del Mincetur para beneficio de la comunidad del comercio exterior, de tal forma que se ofrezcan mayores opciones a los usuarios y entidades públicas para acceder a la VUCE.

Adicionalmente, en cuanto a la autenticación cabe mencionar que existen **Directrices sobre la autenticación, integridad y confidencialidad de los intercambios de información con las ventanillas únicas marítimas y servicios conexos de la Organización Marítima Internacional (OMI)**, cuyo objetivo es facilitar un mayor uso de los intercambios de información totalmente digitales entre buques dedicados al comercio internacional y las distintas partes. Esto que en el contexto internacional ha empezado a realizarse para el transporte marítimo, puede practicarse en cualquier actividad relacionada la VUCE; es decir no solo para el Componente Portuario, dado que estará relacionado a los avances tecnológicos entre las partes de la cadena del comercio exterior, que permita digitalizar los procesos, así como integrar la información a nivel nacional e internacional.

Del mismo modo, el año 2022 y 2023<sup>30</sup> en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI) se adoptó como acuerdo del Comité de Facilitación **enmiendas al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional**, que establece, entre otros temas, sobre el intercambio electrónico de información para la llegada, estancia y salida de los buques, personas y cargas siguiendo normas acordadas internacionalmente (Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas-UN/EDIFACT, Organización Mundial de Aduanas-OMA, Organización Internacional de Normalización-ISO) **la obligatoriedad de la Ventanilla Única Marítima (VUM) para el intercambio de datos a partir del 01 de enero de 2024**. El símil de la VUM para nuestro país es el Componente Portuario. Asimismo, la OMI ha emitido "Directrices para el Establecimiento de una VUM". Por tanto, resulta necesario **actualizar las disposiciones del referido Componente a las disposiciones de la OMI, así como los Anexos de su información que incluye el Reglamento la Ley N°30860**.

El numeral 4 del artículo 10 del **Acuerdo sobre Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio Exterior (OMC)**, establece a la **Ventanilla Única** como una medida que los Miembros procurarán para presentar a los autoridades u organismos participantes la documentación y/o información exigidas para la importación, la exportación o el tránsito de mercancías a través de un punto de entrada único; asimismo establece que los miembros procurarán usar en la medida de lo posible y factible, la tecnología de la información en apoyo de la ventanilla única.

Del mismo modo, el numeral 4 del artículo 7 AFC establece que cada Miembro adopta en la medida de lo posible sistema de gestión de riesgos para el control aduanero, y en la medida de lo posible se aplicará a otros controles en frontera pertinentes, a fin de mejorar los tiempos de atención de levante y despacho de mercancías.

Por lo que, estas disposiciones internacionales también destacan la importancia de la VUCE y del uso de gestión de riesgos por todos los actores de la cadena del comercio exterior, siendo concordante con la Ley N°30860, cuando aborda la definición, alcance de la VUCE y el sistema de gestión de riesgos.

Finalmente, cabe indicar que posterior a la publicación del Reglamento de la Ley N° 30860 se emitió el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1492, que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las operaciones vinculadas a la cadena logística de comercio exterior, aprobado por Decreto Supremo N°001-2021-MINCETUR, e indica que el Módulo de Intercambio de Información entre Operadores de comercio exterior (MIO) forma parte de los servicios de la VUCE.

<sup>30</sup> <https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/pages/FAL-46-amendments.aspx>



En ese sentido, resulta necesario incorporar en la lista de los servicios que establece la normativa general de la VUCE, al sistema MIIO considerando la referida normativa.

Al respecto, también corresponde considerar el numeral 7.4 del artículo 7 del Decreto Legislativo N°1492, que indica, en tanto se implementen los servicios considerados en la Ley N° 30860<sup>31</sup>, el Mincetur en coordinación con otras entidades, pone a disposición de los operadores de comercio exterior, servicios electrónicos para facilitar el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario para evitar el desplazamiento de personas y envío de documentos físicos. El servicio electrónico referido paso a denominarse "MIIO" en el Reglamento del citado Decreto Legislativo.

En ese contexto, considerando que los servicios de la VUCE establecidos en la Ley N°30860 en proceso de implementación y que se citaban en el Decreto Legislativo N°1492 se refieren a los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior; resulta pertinente indicar en el Reglamento de la Ley N°30860 que, una vez implementados estos Sistemas, el MIIO se adecúa e integra a los mismos. Esto es importante para integrar estos desarrollos tecnológicos y complementar con las funcionalidades que cada Sistema de Comercio Exterior incluya.

#### IV. FUNDAMENTO TÉCNICO DEL DECRETO SUPREMO

##### 4.1 IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

**Problema 1:** Falta de integración de la información y documentación relacionada al transporte portuario, terrestre-ferroviario y aéreo. Actualmente, se carece de una integración total con los actores vinculados a dichos ámbitos, lo que dificulta las operaciones logísticas relacionadas con el comercio exterior, redundando en sobre costos.

##### Causas del primer problema Público

- No existe un sistema que integre toda la información y documentación de la cadena del suministro del comercio y transporte internacional.
- Procesos independientes entre los diversos medios de transporte sin interoperabilidad tecnológica.

##### Efectos del Problema Público

- Retrasos en el despacho de mercancías: Los operadores enfrentan demoras en el tránsito y despacho, afectando tiempos de entrega.
- Aumento de costos logísticos: La falta de eficiencia incrementa los costos para exportadores, importadores y transportistas.
- Pérdida de competitividad: Perú queda en desventaja frente a países con sistemas logísticos más integrados y digitalizados.
- Pérdida de transparencia en el control y trazabilidad de mercancías.

##### Agentes Afectados

- Empresas exportadoras e importadoras que enfrentan demoras y costos mayores.
- Operadores logísticos, transportistas y agencias de aduanas que deben lidiar con procesos fragmentados.
- Consumidores finales que reciben productos más costosos o con retrasos.
- Administración pública demora sus controles y no intercambian información.



Los sistemas a implementarse en la VUCE se referían al Sistema de Comunidad Portuaria, descrito en la Ley N°30860, que ahora pasa a considerarse como Sistema de Comunidad de Comercio Exterior, según la Ley N°30860.

## Efectos de la modificación propuesta

El Decreto Supremo refuerza las medidas normativas para integrar toda la información dentro del alcance de la VUCE a nivel nacional e internacional. Para ello la interoperabilidad tecnológica posibilitará la integración de sistemas entre transportistas, administradores de terminales y entidades gubernamentales y el sector privado; permitiendo un flujo continuo y ágil de información, lo cual, facilitará el despacho de mercancías y el intercambio de información entre los mismos, disminuyendo costos logísticos y operativos.

Asimismo, estas medidas del Decreto Supremo mejorarán la trazabilidad de las operaciones del comercio y transporte internacional, para que en tiempo real se pueda identificar el movimiento de mercancías y medios de transporte a nivel multimodal. Ello, permitirá un acceso más eficiente y seguro a la información, fortaleciendo la fiscalización y reduciendo riesgos.

Del mismo modo, se favorece la automatización de los procesos, documentos e información, para lo cual el uso de la VUCE incide en el uso de estándares internacionales en la digitalización que promueve y simplificación de las operaciones. Con lo cual, se permitirá el ahorro de tiempo y dinero para todos los actores de la cadena del comercio exterior.

**Problema 2:** Carencia de un sistema integrado de uso obligatorio para quienes administran las Zonas Económicas Especiales y sus inversionistas, que permita atender trámites administrativos, controlar operaciones logísticas y facilitar la interacción con la administración aduanera.

### Causas del segundo problema Público

- Falta de un sistema integrado de las Zonas Económicas Especiales-ZEE.
- Falta de claridad en la norma sobre el uso obligatorio del sistema.

### Efectos del Problema Público

- Pérdida de competitividad: Las ZEE no cumplen con las expectativas de inversionistas internacionales al no ofrecer condiciones logísticas competitivas.
- Ineficiencias en el manejo operativo y administrativo dentro de las ZEE.
- Dificultad para atraer inversiones debido a procesos burocráticos poco claros y no interconectados.
- Retrasos y costos operativos superiores para los inversionistas y administradores de ZEE.

### Agentes Afectados

- Empresas usuarias de ZEE.
- Administradores de Zonas Económicas Especiales e inversionistas.

### Efectos de la modificación propuesta

El Decreto Supremo establece que la VUCE implementa un sistema integrado para las ZEE, tanto las creadas como las que puedan crearse en el futuro. Este sistema permite la centralización de los trámites necesarios para los inversionistas y la administración de las operaciones de ingreso, permanencia y salida de mercancías en dichas zonas. Además, este sistema interopera con los sistemas de la administración aduanera, facilitando el intercambio de información y la realización de procedimientos administrativos de manera eficiente, asegurando al mismo tiempo un control adecuado.

Esta modificación normativa establece que el uso de este sistema es de carácter obligatorio tanto para los administradores de las ZEE como para sus inversionistas, asegurando su implementación uniforme. Con ello, se optimizarán los tiempos administrativos, se reducirá la redundancia de trámites y se fortalecerá el control estatal al mejorar la capacidad de supervisión en tiempo real, con el fin de facilitar las operaciones en estos espacios y resulten más eficientes. Asimismo, la confianza generada por este entorno moderno y eficiente atraerá mayores inversiones, promoviendo el desarrollo económico y competitivo de las ZEE.



**Problema 3:** Falencias tecnológicas de las actuales modalidades de autenticación de la identidad digital y del pago electrónico existentes en la VUCE, las cuales son externas a la administración del Mincetur, e implica duplicidad de registros; así como que los administrados no pueden hacer sus pagos del derecho de tramitación correspondiente a los procedimientos administrativos de las entidades competentes en cualquier horario ni día porque los actuales sistemas de pago integrados tienen rangos de atención, pese a que la plataforma de la VUCE está disponible en cualquier horario y día.

#### Causas del problema público

- **Múltiples accesos a la VUCE:** Los usuarios deben registrarse varias veces para acceder a diferentes componentes y servicios de la VUCE (Componente Mercancías Restringidas, Componente de Origen, Componente Portuario, MISLO, etc.).
- **Dificultades para acceder a las modalidades de autenticación de la identidad digital y el pago electrónico:** Los usuarios presentan reclamos porque suele presentarse caídas en los sistemas externos al Mincetur (modalidades de autenticación y de pago), y las modalidades de pago provistas tienen limitaciones con los horarios de atención.
- **Falta de herramientas de gestión para la gestión de los usuarios secundarios:** No existen herramientas dentro de la VUCE que permitan a los usuarios gestionar eficazmente sus cuentas secundarias.
- **Dependencia de plataformas externas:** La autenticación de usuarios en la VUCE depende de servicios de autenticación brindados por la SUNAT y el RENIEC, los cuales pueden presentar fallas e imposibilitan el acceso a la VUCE. Del mismo modo, las modalidades de pago electrónico para los derechos de tramitación de las entidades competentes en la VUCE, depende de servicios provistos por la SUNAT y el Banco de la Nación<sup>32</sup>.
- **Limitaciones en la autenticación de extranjeros:** Los usuarios extranjeros y aquellos con DNI convencional enfrentan dificultades adicionales para acceder y realizar trámites en la VUCE.
- **Deficiencias en la interoperabilidad tecnológica:** La falta de infraestructura tecnológica adecuada afecta la conectividad y el acceso a la VUCE.

#### Efectos del problema público

- **Acceso ineficiente a la VUCE:** La necesidad de ingresar a la VUCE e identificarse más de una vez para cambiar de componente, genera dificultades en el acceso eficiente a los servicios de la VUCE, los horarios establecidos para hacer el pago electrónico generan limitaciones para que los usuarios continúen su trámite en la VUCE, pese a que la plataforma está disponible 24 x 7.
- **Costos adicionales:** Los usuarios y administradores incurren en mayores costos de tiempo y dinero para ingresar a la VUCE y continuar sus operaciones de pago cuando corresponda.
- **Interrupciones en el servicio:** Las intermitencias y fallas en los servicios de autenticación y de pago electrónico externos al Mincetur, afectan la operatividad continua de la VUCE, impactando negativamente en la competitividad del sector comercio exterior.
- **Dependencia tecnológica:** La alta dependencia en plataformas externas limita la capacidad de respuesta de la VUCE ante fallas tecnológicas, requiriendo mecanismos de contingencia costosos y no siempre efectivos.



<sup>32</sup> El Págalo.pe del Banco de la Nación es una modalidad de pago electrónico establecido en el Reglamento de la Ley N° 30860, el cual está en proceso de implementación para su próximo uso en la VUCE.

- **Cumplimiento parcial de objetivos:** Las deficiencias actuales impiden que la VUCE alcance plenamente sus objetivos de facilitar el comercio exterior y mejorar la competitividad.

#### Agentes afectados

- **Usuarios de la VUCE:** Empresas y personas que utilizan la VUCE para sus operaciones de comercio exterior.
- **Autoridades administrativas:** Los funcionarios y entidades públicas responsables de la gestión y operación de procedimientos en la VUCE.
- **Operadores de comercio exterior:** Incluye agentes de aduanas, transportistas, importadores y exportadores.

#### Efectos de la modificación propuesta

El presente Decreto Supremo amplía las modalidades de autenticación de la identidad digital para acceder a la VUCE, considerando -una vez implementada- a la Plataforma ID.Gob.pe de la Presidencia del Consejo de Ministros, como una de estas modalidades. Así también, el Decreto Supremo ha previsto tener la opción que el Mincetur amplíe las modalidades de autenticación a futuro mediante Resolución Ministerial, ello con el fin de facilitar la adopción de estas mejoras, tomando en cuenta el rápido cambio tecnológico y la importancia de adoptar buenas prácticas nacionales e internacionales relacionadas a estas modalidades para favorecer a los usuarios.

Asimismo, el presente Decreto Supremo establece disposiciones sobre la "Cuenta VUCE" - administrada por el Mincetur- como el medio que integra y ordena las diversas modalidades de autenticación señaladas en el artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30860, con lo cual facilitará el acceso a la VUCE. Respecto a la "Cuenta VUCE" es conveniente mencionar que es una buena práctica internacional usada, por ejemplo, por la VUCE de Costa Rica<sup>33</sup>, y posibilita gestionar sus trámites mediante una sola credencial, incorporando mecanismos de autenticación seguros, así como herramientas de gestión para cuentas secundarias.

De otro lado, el Mincetur está en proceso de implementar nuevas modalidades de pago electrónico en la VUCE acordes con las disposiciones del Sistema Nacional de Tesorería. A fin de poder brindar nuevas modalidades que estén disponibles 24 x 7 y sean seguras; así como permita la implementación de billeteras digitales. Por lo tanto, el Decreto Supremo ha previsto la opción de ampliar las modalidades de pago electrónico en la VUCE a futuro mediante Resolución Ministerial, para facilitar la adopción de estas mejoras.

Con estas medidas relacionadas con la autenticación de la identidad digital y el pago electrónico, se optimizarán los procesos operativos al reducir tiempos y costos administrativos relacionados con la gestión de credenciales y acceso a realizar pagos en línea. Asimismo, la seguridad reforzada y la facilidad de uso incrementarán la confianza de los usuarios en el sistema, consolidando una experiencia más eficiente y confiable.

**Problema 4:** Demora en la atención de los trámites por parte de las entidades por tener varios controles que recargan sus labores sin permitir la celeridad de sus actuaciones.

#### Causas del problema público

- **Falta de un enfoque basado en riesgos:** Los controles se aplican de manera uniforme a todos los trámites, sin diferenciar entre niveles de riesgo.
- **Regulaciones tradicionales y poco flexibles:** Ausencia de normativas que permitan priorizar casos en función de su impacto o relevancia.
- **Uso limitado de herramientas tecnológicas:** Falta de integración de sistemas que permitan una evaluación automática y continua de riesgos.



<https://vuce20.procomer.go.cr/SIVUCEv2/Views/Login/loginOn.aspx>



- **Capacidades insuficientes para la gestión de riesgos:** Escasez de personal capacitado en análisis y clasificación de riesgos.

#### Efectos del problema público

- **Sobrecarga administrativa:** Procesos ineficientes donde trámites de bajo riesgo ocupan recursos desproporcionados.
- **Tiempos prolongados de respuesta:** Retrasos debido a controles extensivos aplicados indiscriminadamente.
- **Pérdida de confianza en las entidades:** Ciudadanos y empresas perciben a las instituciones como lentas e ineficaces.
- **Baja competitividad económica:** Obstáculos innecesarios que ralentizan actividades económicas clave relacionadas al comercio exterior.

#### Agentes afectados

- **Usuarios de la VUCE:** Sufren demoras en trámites esenciales, afectando sus actividades económicas.
- **Autoridades administrativas:** Experimentan desgaste operativo al dedicar esfuerzos a trámites de bajo impacto.
- **Sector privado e inversionistas extranjeros vinculados al comercio exterior:** Encuentran procesos regulatorios poco atractivos, disminuyendo su interés en realizar su operación de comercio exterior en el país.
- **Los formuladores de políticas para facilitar y simplificar las operaciones de comercio exterior y transporte internacional:** Se desarticulan las medidas del Estado peruano, a fin de generar un comercio exterior más eficiente.

#### Efectos de la modificación propuesta

El Decreto Supremo refuerza la importancia del uso del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) que la VUCE dispone para agilizar los trámites: Al priorizar los controles en función del riesgo, los trámites de bajo riesgo pueden ser resueltos más rápidamente.

- **Optimización de recursos públicos:** El personal y los sistemas se enfocan en trámites de alto riesgo, reduciendo la sobrecarga administrativa.
- **Mejora en la percepción de las entidades:** Un enfoque en la gestión de riesgos demuestra un compromiso con la eficiencia y la innovación.
- **Fomento de la competitividad económica:** Procesos simplificados y rápidos atraen más inversiones y reducen costos para las empresas.
- **Fortalecimiento de capacidades institucionales:** Capacitación en análisis de riesgos y uso de herramientas tecnológicas para una implementación efectiva del SGR.



#### 4.2 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

Los servicios de la VUCE comprenden de manera parcial a los actores y sus procesos en la cadena logística de comercio exterior, pese a los múltiples beneficios que presenta esta plataforma, al interoperar con algunas entidades (Sunat-Aduanas, PIDE-PCM, y otras entidades públicas).

Asimismo, no se cuenta con modalidades de autenticación que eviten multiplicidad de registros para acceder a todo el ecosistema de la VUCE, tampoco existen modalidades de pago electrónicos disponibles y que operen de manera ininterrumpida, lo cual afecta el avance de los trámites del comercio exterior.



Por otro lado, es importante reforzar el uso del Sistema de Gestión de Riesgos debido a que las entidades no lo están utilizando, a pesar que existe una obligación en la Ley N° 30860, que a su vez está alineada con las medidas del AFC en la OMC.

Adicionalmente, cabe indicar que luego de publicado el Reglamento de la Ley N° 30860, se emitió el Reglamento del Decreto Legislativo N°1492, que incluye al MIIIO como uno de los servicios de la VUCE, en tanto se desarrollen los servicios considerados en la Ley N° 30860.

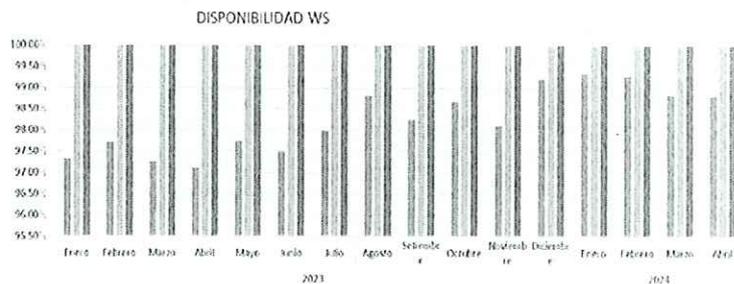
De otro lado, a nivel internacional en el marco de la OMI (2022-2023) se han dispuesto medidas que aseguren la implementación de Ventanillas Únicas Marítimas (VUM). En nuestro país se ha desarrollado el Componente Portuario de la VUCE, el cual es equivalente a la VUM, a fin de simplificar y robustecer las acciones de integración de información y documentación que se dan en el ámbito marítimo portuario; por lo que, corresponde adecuar el marco normativo de la VUCE a estas disposiciones internacionales que faciliten e integren de mejor manera a los actores y a los documentos que se intercambian o requieren presentar.

En la autenticación de la identidad digital que proveen otras entidades externas al Mincetur en la VUCE, los usuarios principales no cuentan con una herramienta para gestionar sus cuentas secundarias, lo cual les impide:

- a) Determinar las acciones que pueden realizar sus usuarios secundarios en la plataforma de la VUCE
- b) Determinar la vigencia de la cuenta secundaria (esta acción puede ser realizada en un portal externo brindado por la SUNAT).
- c) Conocer con certeza el total de cuentas secundarias que se encuentran relacionadas a su usuario principal (al 16 de mayo de 2024 existen 286 cuentas secundarias que han sido relacionadas a otro RUC principal, por ejemplo: agentes de aduanas).

En ese contexto, la VUCE depende de los servicios de autenticación de la identidad digital brindados por la SUNAT y el RENIEC; sin embargo, de manera excepcional, se han presentado problemas con dichas plataformas, impidiendo que los usuarios y administrados de la VUCE, puedan acceder a la plataforma, para lo cual y con la finalidad de continuar con el funcionamiento de la VUCE se han implementado nuevas modalidades de autenticación.

Por ejemplo, el servicio provisto por el Reniec denominado ID Perú, ha presentado intermitencias los años 2023 y 2024, tal como se puede apreciar en el siguiente gráfico:



URL	Ene 23	Feb 23	Mar 23	Abr 23	May 23	Jun 23	Jul 23	Ago 23	Sep 23	Oct 23	Nov 23	Dic 23	Ene 24	Feb 24	Mar 24	Abr 24
Reniec Consulta ID Perú	99.33%	99.77%	99.27%	99.11%	99.75%	99.49%	99.97%	99.51%	99.25%	99.48%	98.11%	99.26%	99.35%	99.3%	99.55%	99.87%
Extranet: https://www.sunat.gob.pe/ceadit/afip/ceadit/ta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
RSU: https://www.sunat.gob.pe/ceadit/afip/ceadit/ta	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: 2024 Mincetur (VUCE)

Esto tiene un efecto en el permanente, eficiente y oportuno acceso a los servicios que provee la VUCE, lo que a su vez impacta en la operatividad de los administrados y usuarios de la plataforma, y con ello en la competitividad del sector comercio exterior. Todo ello, tiende a impedir el cumplimiento del alcance, servicios y objetivos de la VUCE establecidos en la Ley N° 30860.



Finalmente, sobre el estado actual de las modalidades de pago en la VUCE cabe indicar que son provistas por entidades externas al Mincetur. En el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se realizó un estudio del estado del comercio electrónico en el Perú denominado "eTrade Readiness Assesment"<sup>34</sup> para Perú, y ha realizado recomendaciones para mejorarlo, siendo uno de ellos el implementar una alternativa de pago en la VUCE que esté disponible las 24 horas del día y todos los días del año. Esto porque en el relevamiento de información recogió esa dificultad por parte de los usuarios de la VUCE y que está en línea con el mejoramiento del comercio electrónico del país.

#### 4.3 ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA NORMA Y LA PRECISIÓN DEL NUEVO ESTADO QUE LA GENERA

##### a) Necesidad

La norma que modifica el Reglamento de la Ley N° 30860 es necesaria a fin de dictar disposiciones que permitan resolver las limitaciones actuales en el comercio exterior respecto a la integración total de la cadena del suministro del comercio exterior (portuario, aéreo y terrestre); el fortalecimiento de las disposiciones de la gestión de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) y del Sistema de Gestión de Riesgos (SGR) implementado para uso de las entidades competentes; realizar las adecuaciones normativas del Componente Portuario de la VUCE, a fin de adecuarlo a disposiciones internacionales que tienen como objetivo facilitar las operaciones marítimas; y posibilitar las mejoras funcionales en servicios transversales que ofrece la VUCE para el uso de la plataforma, como es la autenticación de la identidad digital y el pago electrónico.

Del mismo modo, es relevante establecer disposiciones sobre la "Cuenta VUCE", administrada por el Mincetur, que permita a los usuarios gestionar sus accesos a los diversos servicios de la VUCE en un solo punto, y disponer de las diversas alternativas de autenticación de identidad digital existentes para que de una manera más ordena y fácil ingresen a la VUCE.

Del mismo modo, la norma sirve para fortalecer las disposiciones del AFC de la OMC mediante el uso de la VUCE, y adoptar del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la OMI, del cual Perú es parte.

##### b) Viabilidad

El ámbito de la VUCE de acuerdo a la Ley N° 30860 tiene alcance para las operaciones de comercio relacionadas al ingreso, tránsito y salida de las mercancías y de los medios de transporte internacional, por lo que la inclusión de los ámbitos aéreo y terrestre guarda concordancia con la normativa nacional y la finalidad de la norma internacional y las recomendaciones internacionales sobre Ventanillas Únicas que se dan en el marco de las Naciones Unidas<sup>35</sup> y de los acuerdos internacionales del cual Perú es Parte que reconocen la figura de la Ventanilla Única como medida de facilitación del comercio y del transporte marítimo internacional, como lo son el AFC de la OMC y el Convenio para facilitar el tráfico marítimo de la OMI.

Asimismo, la Ley N° 32129 refuerza la obligatoriedad de tener Sistema de Comunidad de Comercio Exterior y el uso del Sistema Integrado generado para las ZEE creadas y por crearse, que interoperen con los actores públicos y privados que participan de la cadena del comercio exterior.



<sup>34</sup> Documento de la UNCTAD. Perú, evaluación sobre el estado de preparación para el comercio electrónico, 2023.

<sup>35</sup> Centro de las Naciones Unidas para Facilitación Del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT/ONU). Recomendación y Directrices para el establecimiento de una Ventanilla Única Para mejorar la eficacia en el intercambio de información entre los operadores comerciales y la administración pública, en la Recomendación No. 33, 2005.

Además, la viabilidad sobre la ampliación de las modalidades de autenticación y pago electrónico en la VUCE, se encuentra sustentada en la Ley N° 30860.

Del mismo modo, considerando el marco del Decreto Legislativo N°1492 y su Reglamento se considera al MIO como uno de los servicios de la VUCE, el cual se incluye en la lista de servicios que enuncia el reglamento de la Ley N° 30860.

De acuerdo a lo expuesto, la modificación del Reglamento de la Ley de la VUCE se realiza en mérito a lo establecido en la Única Disposición Complementaria Final de la Ley N° 32129, las normas internacionales del cual Perú es Estado Parte.

Asimismo, la viabilidad del presente Decreto Supremo está respaldada por experiencias exitosas en otros países, como ha sido señalado anteriormente. Cabe mencionar que, esta modificación no implica la ampliación del ámbito de la VUCE sino de los servicios que ofrece, por lo que el Mincetur, como administrador de la VUCE, deberá implementar los mismos para beneficio de la comunidad del comercio exterior. Para esa implementación, el Decreto Supremo establece disposiciones, a fin de que se cuente con la participación de los principales actores de la cadena del comercio exterior tanto del sector público y privado, así como debe considerarse un desarrollo tecnológico neutral que mejore los procesos, simplifique, promueva la digitalización de los documentos e información y la interoperabilidad nacional e internacional.

### c) Oportunidad

El contexto actual de globalización y digitalización del comercio presenta un momento oportuno para la ampliación de los servicios de la VUCE, respecto a la inclusión de los ámbitos terrestre y aéreo, considerando una plataforma multimodal para el comercio exterior y a miras de hacer la interoperabilidad internacional para un beneficio mayor; así como para mejorar las funcionalidades transversales que ofrece la VUCE y fortalecer el uso de los Sistemas de ZEE y Gestión de Riesgo, cuyo deber de uso está indicado en la Ley N° 30860. De esta manera, la adopción de la digitalización e integrar a todos los actores para el intercambio de información en todos los ámbitos de transporte, permitirá al Perú mejorar su competitividad en el comercio exterior, atraer inversiones extranjeras y fomentar el crecimiento económico.

La ampliación de los servicios de la VUCE también contribuirá a la integración de las cadenas globales de valor, asegurando el suministro oportuno de insumos y productos necesarios para las operaciones comerciales y mejorar la trazabilidad de las operaciones y del movimiento de la mercancía.

### d) Precisión del nuevo estado que genera el Decreto Supremo

La implementación de la norma creará un nuevo estado caracterizado por:

- **Eficiencia operativa:** La interoperabilidad de los sistemas logísticos y aduaneros reducirá tiempos y costos operativos. Asimismo, la ampliación sobre las modalidades de autenticación en la plataforma facilitará a los usuarios el ingreso a la VUCE, así como, gestionar de manera más sencilla y ordenada los diversos accesos con los que cuentan. Del mismo modo, poder tener nuevas modalidades de pago electrónico para cancelar los derechos de tramitación que las entidades públicas establecen en sus respectivos Textos Únicos de Procedimientos Administrativos (TUPA), siguiendo las disposiciones del Sistema Nacional de Tesorería, y también incorporar otras modalidades de pago electrónico, posibilitará su uso en las diversas transacciones financieras que se realicen mediante los servicios que ofrece la VUCE, y sean necesarias en las diversas relaciones comerciales (B2G), (B2B) y (N2N) que se establezcan y estén relacionadas al comercio exterior y transporte internacional.



- **Digitalización y trazabilidad:** Los actores del comercio exterior tendrán acceso a plataformas integradas que proporcionen información en tiempo real y la digitalización está relacionada con la mejora de los procesos y el seguimiento de estándares internacionales, a fin de hacer más sencillo, previsible y seguro el comercio transfronterizo.
- **Fortalecimiento de medidas para el uso de los sistemas la VUCE:** el Sistema de Gestión de ZEE y el Sistema de Gestión de Riesgos.
- **Competitividad internacional:** El Perú mejorará su posición en el comercio internacional al ofrecer condiciones logísticas modernas y eficientes.

## V. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUALITATIVOS Y/O CUANTITATIVOS

Con respecto a los impactos de la VUCE (cualitativos y cuantitativos) según el documento de las Naciones Unidas (CEPAL) emitido el año 2020 "La ventanilla única de comercio exterior ¿Cuánto aporta a la internacionalización de las pequeñas y medianas empresas?"<sup>36</sup>, se desprenden los siguientes datos:

- La aplicación integral del AFC podría reducir los costos comerciales a nivel global en un 14%. Por lo que, las medidas de facilitación del comercio también tendrán efectos positivos en los flujos de exportación y la diversificación en los productos y destinos de exportación.
- La plena aplicación de todas las disposiciones del AFC tiene el potencial de reducir los costos comerciales entre un 12% y 18%, con las mayores ganancias para los países de bajos ingresos. Las políticas que más contribuirán a la reducción de los costos comerciales son las medidas de armonización y simplificación de los documentos comerciales, la automatización de los procesos fronterizos, la optimización de los procedimientos y formalidades comerciales y la disponibilidad de información sobre aspectos prácticos del comercio.
- En el caso de América Latina y el Caribe, las medidas de facilitación del comercio en el área de las formalidades (armonización y simplificación de los documentos comerciales, la automatización de los procesos fronterizos, la optimización de los procedimientos y formalidades comerciales) generarían mayores reducciones en los costos comerciales (7%).

Por otro lado, con relación a los impactos cualitativos, cabe indicar que la implementación de la norma que modifica el Reglamento de la Ley N° 30860, mejorará las actividades del comercio exterior y la gestión logística de Perú, recogiendo recomendaciones y estándares internacionales sobre las VUCE, y la digitalización de la información, documentos y procesos relacionados al comercio y transporte internacional.

Por lo que, los principales objetivos respecto a la referida modificación son los siguientes:

- Facilitar la digitalización de los procesos vinculados al comercio y transporte internacional a través de la VUCE, aumentará la transparencia y seguridad de las operaciones comerciales.
- Permitir la interoperabilidad de los sistemas para una gestión más ágil y segura de los trámites y facilidades de intercambio de información entre los actores, para evitar la duplicidad de presentar la misma información y datos, y poder interoperar a nivel internacional con otras VUCE o sistemas similares.
- Mejorar los controles que realizan las entidades competentes relacionadas al comercio exterior en la atención de sus trámites incorporados en la VUCE.
- Permitir la mejora del acceso y servicios que ofrece la VUCE, mediante la ampliación de las modalidades de autenticación y facilidad para incorporar nuevas modalidades de autenticación y pago electrónico mediante Resolución Ministerial.

<sup>36</sup> <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/882354da-7701-497d-8a58-8d7c172f6450/content>



- Adaptarse las medidas de la VUCE que permitan fortalecer las disposiciones del AFC de la OMC, adecuarse a las disposiciones internacionales de la OMI sobre la facilitación del transporte marítimo, y adoptar las recomendaciones internacionales que permitan que con la VUCE se promueva la digitalización y estandarización de los principales documentos e información relacionada al comercio exterior.

En ese contexto, los beneficios a nivel cualitativo de esta modificación del Reglamento de la Ley N°30860, son los siguientes:

**Eficiencia Operativa:**

- La integración de los ámbitos aéreo, terrestre y marítimo-portuario reducen los tiempos de gestión en trámites logísticos y aduaneros. Esto permitirá que las empresas y las autoridades administrativas reduzcan los costos indirectos asociados a retrasos operativos.
- La automatización y digitalización de procesos y documentación, eliminan redundancias.
- La Cuenta VUCE como un medio para utilizar las modalidades de autenticación de la identidad digital, lo que posibilita el acceso a la VUCE de manera ágil y mejorar la gestión de sus accesos.
- La ampliación de las modalidades de pago y de autenticación en la VUCE, que se den mediante Resolución Ministerial del Mincetur, posibilita brindar mayores opciones a los usuarios, según implemente o adopte el Mincetur, considerando el rápido cambio tecnológico.

**Transparencia y Seguridad:**

- La trazabilidad de mercancías a través de la VUCE mejorará el control y reducirá riesgos de pérdidas de la mercancía o desvíos de su destino y del medio de transporte.
- La digitalización asegurará la emisión y recepción precisa de documentos electrónicos, ahorrando el costo de papeles y traslado.

**Competitividad Internacional:**

- Al adoptar estándares globales, Perú se alinea con prácticas de países líderes en comercio exterior como Costa Rica, Ámsterdam, España, Singapur y Corea del Sur, entre otros.
- La modernización y ampliación de los servicios de la VUCE, posicionará al Perú como un país más confiable para el comercio y la inversión.

**Fortalecimiento del uso de los servicios de la VUCE:**

- El uso debido de los sistemas de integración de las ZEE y del sistema de gestión de riesgos, garantizará que los procedimientos administrativos y logísticos sean más ágiles y estandarizados, se mejoren y faciliten los controles. Esto mejorará la eficiencia de las operaciones y fomentará la inversión privada.
- Al proporcionar un entorno operativo más atractivo con el uso de la VUCE, por ejemplo, las ZEE tendrán un mayor impacto en la generación de empleo y el desarrollo económico de las regiones en las que están ubicadas.
- La interoperabilidad de la VUCE con la administración aduanera y las entidades públicas nacionales, e incluso internacionales, relacionadas al comercio exterior, permite una mejor fiscalización, control y coordinación de las operaciones logísticas, generando confianza entre los actores económicos.

**Impacto ambiental:**

- La optimización logística con un comercio sin papeles (con la digitalización a través de la VUCE), reducirá tiempos de transporte, consumo energético, consumo de papel, entre otros, lo cual contribuirá a la sostenibilidad ambiental.

En lo referido al impacto cuantitativo, cabe mencionar que el financiamiento de la implementación de estas modificaciones se realizará de acuerdo a lo establecido en la Quinta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30860, la cual, señala que *“La implementación de lo establecido*



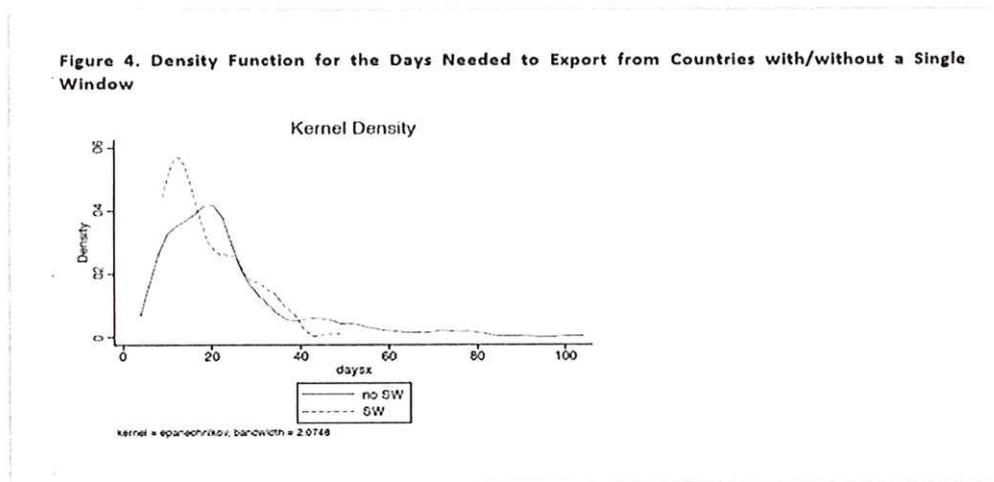
en la presente ley y las disposiciones reglamentarias que se aprueben por decreto supremo para su puesta en funcionamiento, se financia con cargo al presupuesto institucional del MINCETUR, así como de las entidades involucradas, cuando corresponda, sin demandar recursos adicionales al tesoro público”.

Adicionalmente, el impacto cuantitativo de la VUCE relacionado a las modificaciones normativas, está asociado a medir operaciones con y sin la VUCE, lo cual se puede extraer del Documento de Trabajo denominado “El impacto de la Ventanilla Única para el Comercio Exterior”<sup>37</sup> de la Universidad de Göttingen que se enfoca en las investigaciones y fue publicado el año 2020, considerando, entre sus hallazgos cuantitativos los siguientes:

- La Ventanillas Únicas de Comercio Exterior contribuyen a reducir los números de documentos requeridos para la importación y exportación, y reducir el tiempo necesario para realizar las operaciones del comercio exterior, lo cual conlleva a un impacto de mejora de la competitividad del comercio.
- La implementación de las VUCE puede aumentar el comercio entre países aproximadamente al 37% cuando el importador y exportador tienen operativas sus Ventanillas Únicas; y puede incrementar a un 23% el porcentaje de las exportaciones, y a un 14% en las importaciones cuando solo una de las partes tiene su Ventanilla Única.
- Asimismo, las Ventanillas Únicas son más efectivas en los países en desarrollo que en los países desarrollados.

Asimismo, el referido Documento de Trabajo presenta los siguientes gráficos estadísticos que utiliza la densidad de Kernel<sup>38</sup>, que mide el impacto de hacer operaciones con o sin Ventanillas Únicas de Comercio Exterior<sup>39</sup>:

Cuadro sobre la función de la densidad para los días necesarios para exportar de un país con o sin Ventanilla Única



Fuente: 2020, Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Chelala, Santiago "The impact of Single Window on Trade"

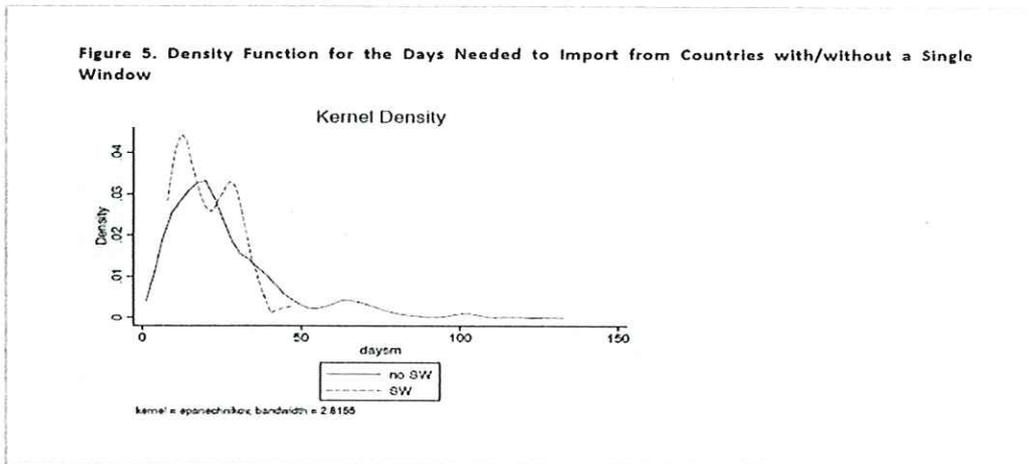


<sup>37</sup> Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Chelala, Santiago (2020): *The impact of single windows on trade*, IAI Discussion Papers, No. 245, Georg-August-Universität Göttingen, Ibero- America Institute for Economic Research (IAI), Göttingen.

<sup>38</sup> El Estimador de Densidad del Kernel (KDE) es una técnica estadística que se utiliza para suavizar un conjunto de datos y obtener una visión más precisa de su distribución.

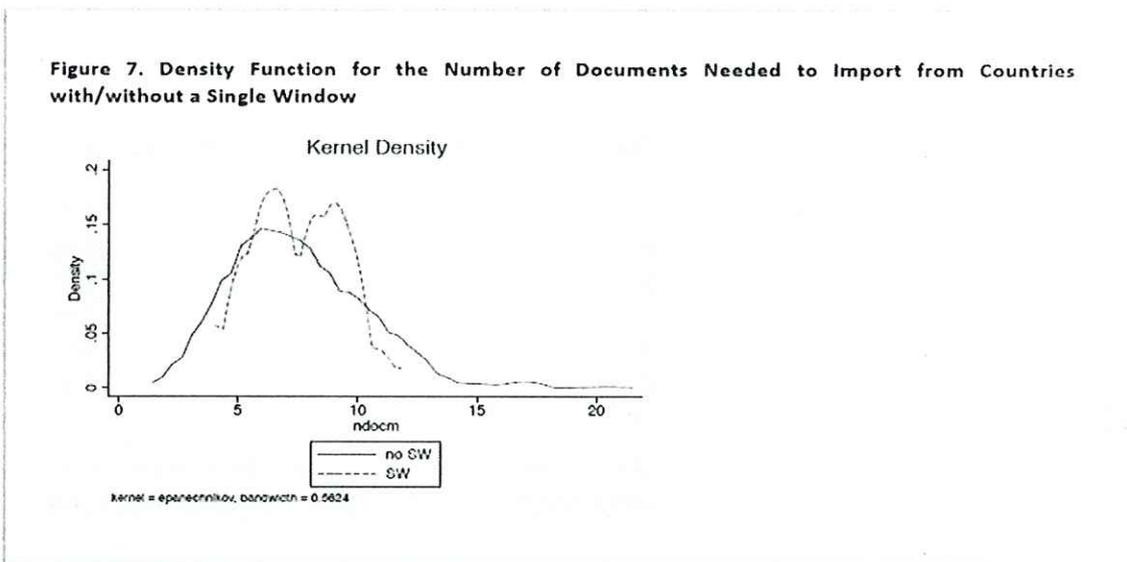
<sup>39</sup> Ventanilla Única es Single Window (SW).

Cuadro sobre la función de la densidad para los días necesarios para importar de un país con o sin Ventanilla Única



Fuente: 2020, Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Chelala, Santiago "The impact of Single Window on Trade"

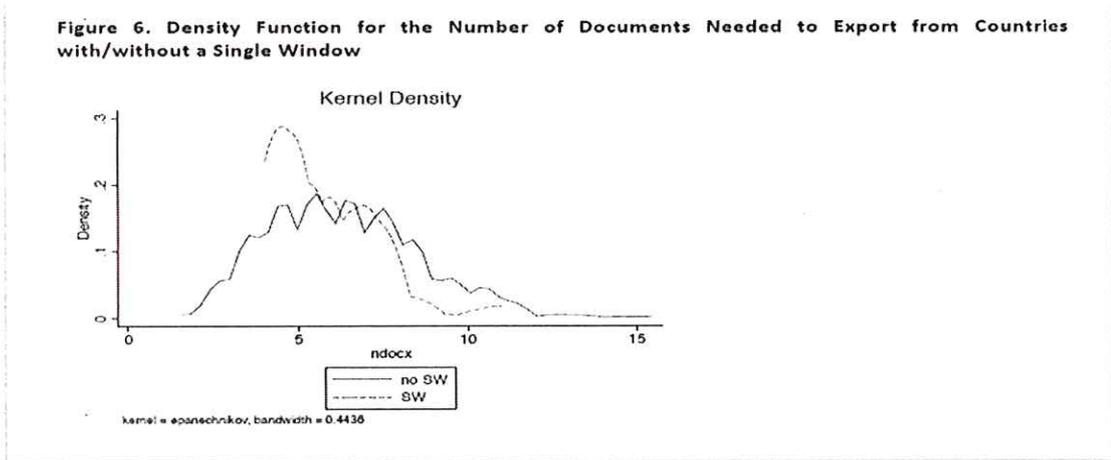
Cuadro sobre la función de la densidad para el número de documentos necesarios para importar de países con o sin Ventanilla Única



Fuente: 2020, Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Chelala, Santiago "The impact of Single Window on Trade"



**Cuadro sobre la función de la densidad para el número de documentos necesarios para exportar de países con o sin Ventanilla Única**



Fuente: 2020, Martínez-Zarzoso, Inmaculada; Chelala, Santiago "The impact of Single Window on Trade"

**VI. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

La propuesta normativa modifica el Reglamento de la Ley N° 30860, aprobado por Decreto Supremo N°008-2020-MINCETUR, en relación a los artículos 7 (autenticación de la identidad digital), 15 (pago del derecho de tramitación), 65 (funcionalidades del Componente Portuario), 67 (transmisión del manifiesto), 85 (Sistema de Gestión de Riesgos), 87 (Sistema de gestión de Zonas Económicas Especiales), 88 (Alcance del Sistema de la Comunidad Portuaria), 89 (Usuarios del Sistema de la Comunidad Portuaria), 90 (Servicios del Sistema de la Comunidad Portuaria), 91 (Administración del Sistema de la Comunidad Portuaria), 92 (Adecuación del Sistema de la Comunidad Portuaria), la Primera Disposición Complementaria Final (Entidades dentro del ámbito de aplicación de la VUCE), Décima Disposición Complementaria Final (Plazo para la implementación de la transmisión de los manifiestos de carga), Quinta Disposición Complementaria Transitoria (Autenticación de la identidad digital con DNI) y los Anexos I y II del Reglamento vinculados al Componente Portuario.

De otro lado, se incluyen nuevas disposiciones en el Reglamento de la Ley N° 30860, las cuales son los artículos 7A (Disposiciones sobre la Cuenta VUCE), 101 (Módulo de Intercambio de Información entre Operadores de Comercio Exterior-MIIO), Décimo Cuarta Disposición Complementaria Final (Conformación de las Comunidades Portuarias, Aeroportuarias y Terrestres u organizaciones, agrupaciones conformadas por los principales actores de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior), Décimo Quinta Disposición Complementaria Final (Uso del Sistema de Gestión de Riesgos), la Sexta Disposición Complementaria Transitoria (Adecuación del MIIO dentro de las funcionalidades de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior) y la Séptima Disposición Complementaria Transitoria (Implementación del ID GOB.PE en la VUCE).

En atención a ello, se aprecia que la presente norma no contraviene la Constitución Política del Perú, toda vez que no amenaza, recorta, afecta ni vulnera derechos; además, no contraviene disposición legal vigente siendo concordante con la Ley N°30860 recientemente modificada y con las disposiciones internacionales de las cuales el Perú es Parte.

**CONTENIDO DEL DECRETO SUPREMO**

Descripción del proyecto normativo:



A continuación, se describe el contenido del proyecto de Decreto Supremo:

**Artículo 1.- Modificación de los artículos 7, 15, 65, 67, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, la Primera y Décima Disposición Complementaria Final, la Quinta Disposición Complementaria Transitoria, y los Anexos I y II del Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, aprobado por Decreto Supremo N°008-2020-MINCETUR**

Modificar los artículos 7, 15, 65, 67, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 92, la Primera y Décima Disposición Complementaria Final, la Quinta Disposición Complementaria Transitoria y los Anexos I y II del Reglamento de la Ley N°30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, aprobado por Decreto Supremo N°008-2020-MINCETUR, en los siguientes términos:

**“Artículo 7.- Autenticación de la identidad digital en la VUCE**

**7.1. La VUCE pone a disposición de sus usuarios, de las autoridades administrativas de las entidades públicas competentes y de las entidades vinculadas, mecanismos seguros para la adecuada verificación de su identidad digital, a través de las modalidades de autenticación descritas en el presente artículo; el Mincetur puede establecer mediante Resolución Ministerial otras modalidades de autenticación seguras que faciliten las opciones de verificación de su identidad digital.**

**7.2. Las modalidades de autenticación de la identidad digital en la VUCE que los usuarios pueden utilizar para ingresar a la VUCE son las siguientes:**

- a. El sistema SUNAT Operaciones en Línea-SOL, ingresando su número de Registro Único de Contribuyentes - RUC, Código de Usuario SOL y Clave SOL proporcionados por la SUNAT.
- b. La Plataforma ID Perú del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil-RENIEC, para el DNle.
- c. La Plataforma Nacional de Identificación y Autenticación de la Identidad Digital (ID GOB.PE) de la Presidencia del Consejo de Ministros – PCM.

**7.3. La modalidad de autenticación de la identidad digital en la VUCE que la autoridad administrativa de la entidad pública competente y/o la entidad vinculada utiliza es su Código de Usuario Extranet y la Clave Extranet.**

**7.4. Los administrados y usuarios, la autoridad administrativa de la entidad pública competente y la entidad vinculada pueden actuar a través de uno o más representantes, previo registro en la VUCE, utilizando las modalidades de autenticación establecidas.**

**7.5. Hasta que se implemente la autenticación de la identidad digital para los usuarios que tengan la condición de extranjeros en la plataforma ID GOB.PE, y cuenten con carné de extranjería o pasaporte, se permite a la entidad competente, a solicitud de los usuarios, iniciar el trámite en la VUCE, efectuando el registro en nombre de estos, previa presentación de sus respectivos documentos de identidad.**

**7.6. La VUCE permite implementar la interoperabilidad con otros sistemas que integren mecanismos seguros de autenticación de identidad digital de las entidades públicas nacionales, extranjeras y del sector privado.”**

Este artículo amplía las modalidades de autenticación de los usuarios de la VUCE, incluyendo a la "Plataforma Nacional de Identificación y Autenticación de la Identidad Digital (ID GOB.PE)" que administra la Presidencia del Consejo de Ministros y está reconocida en el Decreto Legislativo N° 1412 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 029-2021-PCM<sup>40</sup> y en proceso de implementación por la referida entidad. Del mismo modo, se mantiene las diversas modalidades

<sup>40</sup> Cabe mencionar que la plataforma ID GOB.PE está en proceso de implementación y una vez que ya esté operativa, el Mincetur coordinará con la PCM para interoperar sus servicios, a fin de brindar como una opción adicional para la autenticación de la identidad digital en la VUCE.



de autenticación provistas por entidades externas (Sunat y Reniec) que actualmente están reconocidas en el marco normativo de la VUCE. Ello, con la finalidad de facilitar las opciones para el acceso de los usuarios, entidades competentes y vinculadas a la VUCE.

Del mismo modo, se facilita que a futuro pueda ampliarse las modalidades de autenticación de identidad digital en la VUCE, por Resolución Ministerial del Mincetur, tomando en cuenta el rápido cambio tecnológico y la importancia de adoptar buenas prácticas nacionales e internacionales relacionadas a estas modalidades con el mecanismo normativo más idóneo. Adicionalmente, corresponde mencionar que de acuerdo con la "Guía de Técnica Legislativa para la elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo" los ministerios y los órganos públicos también tienen la facultad de generar normativa de alcance general a través de la emisión de resoluciones ministeriales, resoluciones jefaturales, entre otros dispositivos jurídicos. Así, la justificación para modificar el tipo de norma mediante la cual se aprueben las modalidades de autenticación para la identidad digital en la VUCE, obedece a que, se trata de una norma de rápida expedición y que, está orientada a facilitar las opciones del administrado para la acreditación de su identidad en la plataforma VUCE.

Adicionalmente, se considera que debido a los avances tecnológicos entre los sujetos que participan del comercio exterior a nivel nacional e incluso internacional, se permita hacer la interoperabilidad con otros sistemas que integren mecanismos seguros relacionados a la autenticación de identidad digital.

#### **"Artículo 15.- Modalidades de pago electrónico en la VUCE**

(...)

**15.8. El Mincetur mediante Resolución Ministerial puede aprobar otras modalidades de pago electrónico adicionales a las descritas en el numeral 15.2 para facilitar las opciones de el (la) administrado (a), de acuerdo con las disposiciones del Sistema Nacional de Tesorería."**

Al respecto, según la "Guía de Técnica Legislativa para la elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo" se justifica la emisión de resoluciones ministeriales de carácter general. Del mismo modo, la justificación para ampliar las modalidades de pago electrónico mediante Resolución Ministerial, obedece a que, se trata de una norma de rápida expedición y que, está orientada a facilitar las opciones de los usuarios en hacer el pago electrónico de los derechos en la plataforma VUCE. Lo cual es una necesidad identificada que debe mejorar el gobierno peruano, según la UNCTAD en el documento de 2023 "eTrade Readiness Assessment" para Perú, en el cual recomienda implementar una alternativa de pago en la VUCE, que esté disponible las 24 horas del día y todos los días del año. Para lo cual, el Mincetur viene evaluando una nueva modalidad de pago adicional a las existentes que pueda administrar el Mincetur y sea concordante con la normativa del Sistema Nacional de Tesorería, modalidad que pueda incluirse por Resolución Ministerial del Mincetur. Del mismo modo, tener opciones de pago electrónico en la VUCE posibilitará integrar las diversas operaciones de la cadena logística del comercio exterior, en especial las relacionadas a las actividades financieras.

#### **"Artículo 65.- Funcionalidades del Componente Portuario de la VUCE**

**65.1. El Componente Portuario de la VUCE permite a el (la) administrado(a), sea este capitán de la nave o su representante, transportista marítimo o su representante, administrador portuario, prestador de servicio portuario, agente general, agente de carga, agente marítimo, fluvial o lacustre, u otros operadores según la función que asuma en el procedimiento o proceso, llevar a cabo, por medios electrónicos:**

**a. Los procedimientos administrativos o requerimientos de información marítimos y portuarios de las entidades competentes, exigidos a los administrados que se encuentren en la normativa vigente y sistematizada en sus TUPA, para la recepción, estadía y despacho de naves dedicadas al tráfico comercial, en viaje internacional o de cabotaje, en los puertos de la República del Perú, con excepción de las naves pertenecientes a un Estado que no realicen operaciones comerciales,**

b. Los procedimientos administrativos **marítimos y portuarios** gestionados ante las entidades competentes que se encuentren en la normativa vigente y sistematizada en sus TUPA, conducentes a la obtención de las licencias de operación, permisos, autorizaciones y otras certificaciones para el funcionamiento de los prestadores de servicios portuarios, así como sus modificaciones o cancelaciones,

c. Las obligaciones de registro o transmisión electrónica, de la información referida a los servicios prestados u operaciones realizadas en cada puerto, y

d. Los procedimientos administrativos para la recepción, estadía y despacho de naves pesqueras, deportivas o recreativas en viaje internacional y especiales que arriben o zarpen de los puertos de la República del Perú, en lo que les sea aplicable, que se encuentren en la normativa vigente y sistematizada en el TUPA de las entidades competentes.

65.2. El Componente Portuario de la VUCE permite llevar a cabo por medios electrónicos el intercambio de información entre las entidades competentes, la Administración Aduanera, la Autoridad en Sanidad Agraria, las entidades vinculadas que estén dentro de su alcance, los Administradores Portuarios, los usuarios, con los **Sistemas de la Comunidad de Comercio Exterior** nacionales o del exterior, y con los **sistemas de Ventanillas Únicas similares del exterior**.

65.3. El Componente Portuario de la VUCE cumple las disposiciones internacionales equivalentes a una Ventanilla Única Marítima, se adecúa a las disposiciones internacionales, y posibilita el intercambio de información con las partes vinculadas al transporte marítimo que no cuenten con sistemas propios.”

Este artículo está destinado a realizar precisiones de los participantes y funcionalidades del componente portuario de la VUCE, a fin de adecuar este componente a las disposiciones internacionales del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), considerando que las actividades portuarias y las marítimas se complementan y no se excluyen en el uso de cualquier Ventanilla Única Marítima. Asimismo, a través del numeral 65.3 se establece que el Componente Portuario es equivalente a la Ventanilla Única Marítima, y por tanto se adecúa con las disposiciones de la OMI y también considera las medidas relacionadas a la Ventanilla Única en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

#### **“Artículo 67.- Transmisión de los manifiestos de carga y los documentos asociados**

67.1. La Administración Aduanera transmite a la VUCE la información de los manifiestos de carga marítima, manifiestos de carga marítima desconsolidada y consolidada, y los manifiestos de carga fluvial y **documentos asociados al manifiesto de carga** recibidos de los transportistas o sus representantes o de los agentes de carga internacional para su respectivo uso por parte de las entidades competentes y de los demás usuarios del Sistema de Comunidad Portuaria, de corresponder.

67.2. El Componente Portuario de la VUCE posibilita el intercambio de la información relacionada al conocimiento de embarque siguiendo estándares internacionales, así como el intercambio de cualquier otro documento o información relevante generada en operaciones multimodales.

67.3. A efectos del intercambio de información previsto en el numeral 67.2 del artículo 67, el Mincetur promueve que los documentos e información se generen de manera digital.”

El Acuerdo de Facilitación del Comercio (AFC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) establece que “Los Miembros procurarán mantener o establecer una ventanilla única que permita a los comerciantes presentar a las autoridades u organismos participantes la documentación y/o información exigida para la importación, la exportación o el tránsito de mercancías a través de un punto de entrada único. Después de que las autoridades u organismos participantes examinen la



documentación y/o información, se notificarán oportunamente los resultados a los solicitantes a través de la ventanilla única.

Asimismo, las disposiciones de Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la obligatoriedad del uso de la Ventanilla Única Marítima y el intercambio de información electrónica de los actores, considerando el Convenio acerca de los documentos e información a intercambiarse, por lo que no solo se limita a los manifiestos de carga sino a los documentos asociados a la misma, lo cual es necesario poder incluir en las disposiciones del componente portuario, los cuales pueden ser el conocimiento de embarque, la carta porte, entre otros que se intercambien entre privados y con el sector público de corresponder; siguiendo estándares internacionales para su intercambio, así como para su digitalización. Por lo cual, se adecua la presente disposición, a no solo considerar a los manifiestos de carga.

Del mismo modo, se promueve que el intercambio de la documentación e información entre los actores del componente portuario sea realizando previamente la digitalización de la misma; ello considerando las recomendaciones internacionales y esfuerzos que vienen trabajándose para favorecer el comercio exterior y la estandarización del contenido de los documentos requeridos a nivel nacional e internacional, conforme se desprende del documento de la ICC.

#### **"Artículo 85.- Sistema de gestión de riesgos**

**85.1. Conforme al artículo 16 de la Ley, las entidades competentes integrantes de la VUCE están obligadas a establecer y aplicar criterios de gestión de riesgo, para tal efecto, la VUCE proporciona un sistema de gestión de riesgo a las entidades competentes en la evaluación de las solicitudes electrónicas de los procedimientos y servicios administrativos incorporados a la VUCE, así como en los procesos de inspección, vigilancia o fiscalización derivados o relacionados con dichos procedimientos y servicios administrativos, y respecto a las actividades de control que realicen sobre las mercancías, personas y medios de transporte que ingresan, transitan y salen del territorio nacional.**

(..)

**85.4. Las disposiciones normativas que se establecen en el presente Capítulo son aplicables de manera obligatoria, sin perjuicio de la potestad fiscalizadora que tienen las entidades competentes en su normativa vigente."**

Este artículo tiene como finalidad precisar que las entidades que conforman la VUCE se encuentran obligadas a realizar el control de riesgos, y cuyo deber proviene de los artículos 16 y 19 de la Ley N° 30860 y es uno de los compromisos del AFC de la OMC en materia de aplicación de un sistema de gestión de riesgos que no se limite al control aduanero. Esta disposición permitirá agilizar las operaciones de comercio exterior.



#### **"Artículo 87.- Sistema de gestión de Zonas Económicas Especiales**

87.1 (...)

**87.2. La administración de las Zonas Económicas Especiales debe incorporar en sus procedimientos y en sus operaciones de ingreso, permanencia y salida de mercancías mecanismos de gestión de riesgos, de acuerdo con lo señalado en los artículos 85 y 86 del presente Reglamento.**

**87.3. El sistema de gestión de Zonas Económicas Especiales de la VUCE proporciona, como mínimo, las siguientes funcionalidades:**

(...)"

Este artículo está destinado a realizar precisiones vinculadas al Sistema de Gestión de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) a cargo de los administradores de las referidas Zonas. Asimismo, deja abierta la posibilidad de desarrollar nuevas funcionalidades en el sistema de gestión de ZEE, atendiendo a la naturaleza de las actividades, controles y demás condiciones en las que se

desarrollan las mismas en el país. En ese sentido, el Sistema de Gestión de las ZEE representa un punto de partida para la integración electrónica de las funcionalidades vigentes que demandan los inversionistas y los administradores de estas zonas, y posibilita ampliar su cobertura funcional en el caso existan cambios normativos o existan necesidades operativas de las ZEE, las cuales son herramientas dinámicas al servicio del comercio exterior y generan desarrollo económico.

**"TÍTULO IV  
SERVICIOS A TRAVÉS DE LA VUCE  
(...)**

**CAPÍTULO III  
SISTEMAS DE LA COMUNIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR**

**Artículo 88.- Alcance**

**88.1. Los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior están conformados por el Sistema de Comunidad Portuaria, el Sistema de Comunidad Terrestre y el Sistema de Comunidad Aeroportuaria; los cuales interactúan entre sí y con los demás componentes y servicios de la VUCE para agilizar los trámites de importación, tránsito o exportación de las mercancías; y del ingreso, tránsito y/o salida de los medios de transporte vinculados con las actividades del comercio exterior.**

**88.2. De conformidad con el artículo 12 de la Ley, los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior permiten a los actores públicos y privados que forman parte de la cadena logística marítimo portuaria, terrestre y aéreo optimizar, digitalizar y automatizar sus procesos y trámites, facilitando la reutilización de datos, el intercambio de información, de manera segura, entre ellos para generar mayor eficiencia y transparencia en las operaciones vinculadas con las actividades del comercio exterior.**

**88.3. El Mincetur promueve la suscripción de convenios de colaboración con organismos internacionales e instituciones públicas internacionales, a fin de facilitar el intercambio de información y documentos vinculados al comercio exterior y de los medios de transporte internacional de carga; así como, la estandarización de la información y documentos a intercambiarse para el eficiente funcionamiento de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior."**

Este artículo está destinado a incluir a los ámbitos terrestre y aéreo en los Sistemas Comunidad del Comercio Exterior, lo que permite dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

Del mismo modo, considerando la necesidad de la estandarización transfronteriza, se posibilita que el Mincetur pueda promover la suscripción de convenios de colaboración entre las entidades públicas extranjeras y organismos internacionales, para facilitar el intercambio electrónico de la información y documentos vinculados al comercio exterior y al ingreso de los medios de transporte internacional de carga, y trabajar en la estandarización, siempre que esto sea concordante con las disposiciones nacionales e internacionales. Asimismo, esto permitirá a futuro afianzar la mejora de acuerdos comerciales internacionales sobre la interoperabilidad internacional de la información y documentos con sistemas similares a la VUCE en el exterior.

**"Artículo 89.- Usuarios de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior**

**89.1. Para el Sistema de la Comunidad Portuaria son usuarios:**

- a. Los administradores portuarios;
- b. La SUNAT, SENASA, APN, DICAPI, Migraciones, DIRESA, y todas las entidades públicas con competencias en el control del ingreso o salida de naves, tripulantes o pasajeros, actividades vinculadas a la estadía de las naves o a la gestión general de la cadena logística;
- c. Los operadores de comercio exterior regulados por la Ley General de Aduanas, aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053;



- d. Los prestadores de servicios complementarios a la carga, nave y a los pasajeros; y,
- e. Los consignatarios y/o dueños de la carga, así como entidades financieras y de seguros relacionadas a operaciones de comercio exterior.

**89.2. Para el Sistema de la Comunidad Aeroportuaria son usuarios:**

- a. Los administradores aeroportuarios y las aerolíneas;
- b. La SUNAT, SENASA, MTC, CORPAC, Migraciones, DIRESA, y todas las entidades públicas con competencias en el control del ingreso o salida de las aeronaves, tripulantes o pasajeros, actividades vinculadas a la estadía de las aeronaves o a la gestión general de la cadena logística;
- c. Los operadores de comercio exterior regulados por la Ley General de Aduanas, aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053;
- d. Los prestadores de servicios complementarios a la carga aérea, aeronave y a los pasajeros; y,
- e. Los consignatarios y/o dueños de la carga aérea, así como entidades financieras y de seguros relacionadas a operaciones de comercio exterior.

**89.3. Para el Sistema de la Comunidad Terrestre son usuarios:**

- a. Los administradores de los terminales terrestres internacionales y los puestos de control transfronterizo;
- b. La SUNAT, SENASA, SANIPES, DIGESA o la autoridad que haga sus veces, MTC, SUTRAN, Migraciones y todas las entidades públicas con competencias en el control del ingreso o salida de los vehículos de transporte terrestre internacional de carga, tripulantes o pasajeros, actividades vinculadas a la estadía de los medios de transporte terrestre o a la gestión general de la cadena logística;
- c. Los operadores de comercio exterior regulados por la Ley General de Aduanas, aprobada mediante el Decreto Legislativo N° 1053;
- d. Los prestadores de servicios complementarios a la carga, vehículo y a los pasajeros; y,
- e. Los consignatarios y/o dueños de la carga, así como entidades financieras y de seguros relacionadas a operaciones de comercio exterior."

Este artículo está destinado a incluir a los usuarios de los ámbitos terrestre y aéreo en los Sistemas Comunidad del Comercio Exterior, a fin de dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, toda vez que los usuarios del Sistema de Comunidad Portuaria ya estaban identificados.

Si bien algunos usuarios son similares, pero su participación es diferente y obedece a normativa particular de los sectores y normativas internacionales, por lo que los actores de cada modalidad de transporte se deben separar.

En cuanto a los actores del sistema de la comunidad aeroportuaria, corresponde resaltar que cuando se aborda a los operadores de comercio exterior, en especial deben considerarse también a las empresas de transporte terrestre, empresas de servicio postal, entre otros que se vinculan a su actividad, conforme lo reconocen las experiencias internacionales.

Poder clasificar a los usuarios de cada Sistema que integra la Comunidad del Comercio Exterior permite su adecuada participación e integración de sus procesos que en la actualidad se ejecutan de manera física o aislada, permitiendo un flujo célere en las operaciones de comercio exterior, ampliando y precisando para los sistemas de comunidad terrestre y aeroportuario.

**"Artículo 90.- Servicios**

**90.1. Los servicios de los Sistemas de la Comunidad de Comercio Exterior incluyen, entre otros:**

- a. Mecanismos de interoperabilidad y coordinación electrónica entre operadores para optimizar el flujo de entrada y salida de la carga, de las naves de transporte marítimo,



*de las aeronaves y de los vehículos de transporte terrestre de carga internacional, eliminar el uso del papel, los desplazamientos físicos y los procesos que requieran tramites presenciales, en lo que corresponda;*

*b. Trazabilidad de la carga y de las actividades de los procesos; y,*

*c. Interoperabilidad con la VUCE, los sistemas de la Administración Aduanera, u otras entidades, de corresponder, así como entre los sistemas de los actores involucrados.*

**90.2. El Mincetur, a través de la VUCE, desarrolla sistemas y aplicativos, en coordinación con las entidades competentes, para los servicios de transporte de carga de importación, exportación o tránsito; y, para la emisión con código QR, notificación e interoperabilidad nacional e internacional de los documentos de carga y transporte necesarios para cualquier operación comercial, vinculada al comercio exterior, conforme con los acuerdos o convenios internacionales."**

Este artículo está destinado a precisar los servicios de los Sistemas Comunidad del Comercio Exterior, a fin de dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, lo cual permitirá agilizar las operaciones de comercio exterior.

Los cuales tienen una lógica común al integrarse de manera digital, conforme ha sido explicado en las experiencias internacionales descritas previamente.

**"Artículo 91.- Administración de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior**

**91.1. El Mincetur ejerce la administración de los Sistemas de la Comunidad de Comercio Exterior, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley y el artículo 9 del presente Reglamento.**

**91.2. Las comunidades portuarias, aeroportuarias y terrestres reconocidas por la legislación pertinente, u organizaciones o agrupaciones conformados por los actores públicos y privados que participan en los procesos de ingreso, permanencia y salida de mercancías en las vías portuarias, aeroportuaria y terrestre respectivamente, cooperan con el Mincetur y con las entidades públicas en la implementación y mejora del sistema."**

Este artículo está destinado a incluir el detalle de la administración de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior, a fin de dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior y es concordante con la administración dispuesta en el artículo 4 de la Ley N° 30860.

Asimismo, se establece la participación de los actores claves públicos y privados que participan de la cadena del comercio exterior en cada uno de estos sistemas, a fin de cooperen durante la implementación de los Sistemas y en la mejora de los mismos, una vez implementado, lo cual sigue las recomendaciones y experiencias internacionales revisadas anteriormente.

**"Artículo 92.- Adecuación**

**92.1. El uso de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior es obligatorio para los usuarios comprendidos en el artículo 89 del presente Reglamento. El Mincetur aprueba las disposiciones normativas mediante Decreto Supremo que permitan la operación de estos Sistemas, cuya implementación es gradual.**

**92.2. Las comunidades portuarias, aeroportuarias y terrestres u organizaciones o agrupaciones conformadas por los principales actores públicos y privados comprendidos en el alcance de los respectivos Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior, deben realizar las adecuaciones necesarias en sus procesos de intercambio de información, sin que ello implique la alteración de sus modelos de negocio.**



Este artículo detalla la necesidad de adecuación de los actores en los procesos vinculados a los ámbitos terrestre y aéreo en los Sistemas Comunidad del Comercio Exterior, a fin de dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, así como la participación de las comunidades de estos medios de transporte en las adecuaciones para el desarrollo de los referidos Sistemas, para lo cual el Mincetur debe aprobar mediante Decreto Supremo las disposiciones que permite la operación de estos Sistemas.

#### **“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

##### **Primera.- Entidades dentro del ámbito de aplicación de la VUCE**

*Las siguientes entidades públicas tienen procesos, procedimientos y trámites vinculados al ámbito de la aplicación de la VUCE:*

*(...)*

- Biblioteca Nacional del Perú – BNP, adscrita al Ministerio de Cultura – MINCUL;*
- Ministerio de Educación – MINEDU;*
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN;*
- Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.-CORPAC.”*

Esta disposición incorpora nuevas entidades públicas en el ámbito de aplicación de la VUCE. Ello, a fin de dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, así como permite mejorar el funcionamiento de todos los componentes de la VUCE con las entidades relacionadas al comercio exterior.

#### **“Disposiciones Complementarias Finales**

##### **“Décima.- Plazo para la implementación del intercambio de la información relacionada al Componente Portuario**

*Lo dispuesto en el artículo 67 del presente Reglamento se implementa de manera progresiva, dentro de plazo máximo de 24 meses de la publicación del presente Decreto Supremo.”*

Esta disposición se adecúa al nuevo texto del artículo 67 del Reglamento de la Ley N° 30860, relacionado al Componente Portuario de la VUCE que no solo considera a los manifiestos de carga para el intercambio de información, sino a los documentos asociados como son el conocimiento de embarque, carta porte, entre otros.

Esto se alinea a las disposiciones del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la OMI. Por lo que, se actualiza el plazo para implementar este intercambio, a fin de trabajar con los actores relacionados a dicha documentación.

#### **“DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

##### **“Quinta.- Autenticación de la identidad digital con DNI**

*De manera excepcional a lo dispuesto por el literal b) del numeral 7.2 del artículo 7 del presente Reglamento, los administrados y usuarios sin RUC y solo cuenten con DNI convencional, pueden solicitar a las entidades competentes que inicien el trámite en la VUCE, efectuando el registro en nombre de los mismos, previa presentación de sus respectivos documentos de identidad.”*

Sobre esta disposición, únicamente se actualiza la referencia normativa sobre la autenticación de identidad digital relacionada al Reniec, debido a la modificación realizada en el artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30860.



**"ANEXOS**

**ANEXO I**

*Distribución de la Información del Documento Único de Escala y Documentos Vinculados*

DOCUMENTO	Autoridad Migratoria	Autoridad de Salud	Administración Aduanera	Autoridad Marítima	Autoridad de Sanidad Agraria	Administrador Portuario	Autoridad Nacional de Transporte Acuático	Autoridad Portuaria	Autoridad Pesquera
Autorizaciones de zarpe	X	X	X	X	X	X	X	X	x
Código PBIP (Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias) Convenio SOLAS		x		X		X		X	
Declaración General (*) (Fal 1)	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Declaración de Carga (Fal 2)			X			X		X	
Declaración de provisiones del buque (Fal 3)			X		X				
Declaración de efectos de la Tripulación (Fal 4)			X						
Lista de Tripulación (Fal 5)	X	X	X	X		X		X	
Lista de Pasajeros (Fal 6)	X	X	X	X		X		X	
Manifiesto de mercancía Peligrosa (Fal 7)			X	X		X		X	
Lista de armas y municiones			X						
Lista de narcóticos			X						
Declaración Marítima de Sanidad que establece el Reglamento Sanitario Internacional		X							
Certificado de Exención de Control de Sanidad a Bordo/ Certificado de Control de Sanidad a Bordo o una prórroga, de acuerdo al Reglamento Sanitario Internacional		X							
Declaración especial para los objetos postales (Acta de Unión Postal Universal en vigor)			X						
Documento de notificación previa de la entrega de desechos a las instalaciones portuarias de recepción						X		X	

**ANEXO II**

**Documentos y certificados que conforman la Ficha Técnica de la Nave**

**Documentos Básicos:**

- Listado de fechas de expiración de certificados y documentos de la nave.
- Certificado de Registro (matrícula) o pasavante.
- Certificado de Arqueo o Certificado Nacional de Arqueo.

**Documentos Complementarios:**

- Certificado Internacional de Francobordo.
- Certificado Nacional de Línea Máxima de Carga.
- Documento relativo a la dotación mínima de seguridad.
- Certificado de Seguridad de Construcción para buques de carga.
- Certificado de Seguridad Radioeléctrica para buques de carga.
- Certificado de Seguridad de Equipo para buques de carga.
- Certificado de Seguridad para Buque de Pasaje.
- Certificado de Gestión de la Seguridad.
- Certificado Internacional de Protección del Buque o Certificado Internacional de Protección del Buque provisional.
- Documento de Cumplimiento.
- Certificado de seguro o garantía financiera relativo a la responsabilidad nacida de daños debidos a la contaminación por Hidrocarburos.
- Certificado de Aptitud de la nave (Cgrq: Código para la construcción y equipamiento de buques que transporten líquidos peligrosos a granel / Ciq: Código Internacional de buques quimiqueros / Cg: Código para la construcción y equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel / Cig: Código internacional de buques gaseros).
- Certificado Nacional de Seguridad.
- Certificado de Condiciones de Seguridad de Transporte de la Nave (sólo para cabotaje)
- Último Estado Rector del Puerto (sólo para transporte internacional).
- Formato de Agua de Lastre.
- Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias líquidas a granel.



- r. Constancia de Fletamento para navieras nacionales
- s. Reporte de operaciones de cabotaje
- t. Permiso para operaciones y actividades Offshore
- u. Permiso de Navegación (solo para cabotaje)
- v. Certificado de prevención de la contaminación por aguas sucias.
- w. Certificado de exención de control de sanidad a bordo o Certificado de control de sanidad a bordo."

Se considera necesario actualizar los Anexos I y II del Reglamento de la Ley N° 30860 relacionado a la información del Componente Portuario, con la finalidad que guarde concordancia con las disposiciones de la Organización Marítima Internacional.

**Artículo 2.- Incorporación de los artículos 7A, 101, la Décimo Cuarta y Décimo Quinta Disposición Complementaria Final, la Sexta y Séptima Disposición Complementaria Transitoria al Reglamento de la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, aprobado mediante Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR**

*Incorporar los artículos 7A, 101, la Décimo Cuarta y Décimo Quinta Disposición Complementaria Final, la Sexta y Séptima Disposición Complementaria Transitoria al Reglamento de la Ley N°30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior, aprobado mediante Decreto Supremo N° 008-2020-MINCETUR, en los siguientes términos:*

**"Artículo 7A.- Disposiciones sobre la Cuenta VUCE**

**7A.1. La Cuenta VUCE es el medio que permite a los administrados, usuarios, las autoridades administrativas de las entidades competentes y las entidades vinculadas, ingresar a la VUCE; y, está conformada por el correo electrónico y la contraseña establecida, cuyas credenciales son de carácter personal, confidencial e intransferible.**

**7A.2. Para activar la Cuenta VUCE se utiliza por única vez, las modalidades de autenticación señaladas en el artículo 7 del presente Reglamento. La información registrada para activar la Cuenta VUCE tiene carácter de declaración jurada.**

**7A.3. El Mincetur promueve el uso de la Cuenta VUCE, de manera progresiva y gradual, para la autenticación de la identidad digital en la VUCE. En tanto se implemente la Cuenta VUCE, los administrados, usuarios, las autoridades administrativas de las entidades competentes y las entidades vinculadas continúan utilizando las modalidades de autenticación señaladas en el artículo 7 del presente Reglamento para el ingreso a la VUCE."**

Este artículo se encuentra destinado a establecer la Cuenta VUCE como el medio que integra y ordena las diversas modalidades de autenticación señaladas en el artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30860, y permitirá el acceso a la VUCE de una manera más organizada y fácil, evitando la multiplicidad de registros. Por lo tanto, la "Cuenta VUCE" tiene como propósito integrar y ordenar las diversas modalidades de autenticación de identidad digital existentes descritas en el artículo 7 del Reglamento de la Ley N° 30860 para simplificar y mejorar la gestión del acceso a la VUCE.



**"Capítulo VIII**

**Módulo de Intercambio de Información entre Operadores de Comercio Exterior**

**Artículo 101.- Módulo de Intercambio de Información entre Operadores de Comercio Exterior (MIO)**

**El Mincetur a través de la VUCE implementa el Módulo de Intercambio de información entre Operadores de Comercio Exterior, el cual se rige por las disposiciones que establece el Reglamento del Decreto Legislativo N°1492, Decreto Legislativo que aprueba disposiciones para la reactivación, continuidad y eficiencia de las**



**operaciones vinculadas a la cadena logística, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2021-MINCETUR."**

Este artículo recoge la existencia del MIIO, el cual es un módulo de la VUCE y cuenta con una base normativa vigente (Reglamento del Decreto Legislativo N° 1492, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2021-MINCETUR), la finalidad es poder presentar de manera explícita el catálogo de los servicios que brinda la VUCE en el Reglamento de la Ley N°30860, que es la norma general de la VUCE.

#### **"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES**

**Décimo Cuarta.- Conformación de las Comunidades Portuarias, Aeroportuarias y Terrestres u organizaciones, agrupaciones conformadas por los principales actores de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior**

**A efectos de lo dispuesto en el numeral 91.2 del artículo 91 del presente Reglamento, el Mincetur promueve la conformación y/o existencia de las comunidades portuarias, aeroportuarias y terrestres, o de las organizaciones o agrupaciones conformadas por los principales actores públicos y privados comprendidos en los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior, a fin de ser considerados en su implementación."**

Esta disposición permite la implementación del artículo 91 para que existan las comunidades portuarias, terrestres y aeroportuarias o similares agrupaciones reconocidas por la normatividad, antes de comenzar el proceso de la implementación de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior. Considerando que en el marco normativo nacional solo existe la experiencia de comunidades portuarias, por lo que se requiere conformar similares agrupaciones para los ámbitos terrestres y aeroportuarios. Su participación es una recomendación durante el proceso de implementación de este tipo de Sistemas, conforme se ha descrito en las experiencias internacionales.

**Décimo Quinta.- Uso del Sistema de Gestión de Riesgos**

**Una vez implementado el Sistema de Gestión de Riesgos en coordinación con la entidad pública competente integrante de la VUCE, el Mincetur mediante Resolución Ministerial aprueba el cronograma para el inicio de su uso, la cual es publicada en el diario oficial El Peruano."**

Esta disposición permite establecer la emisión de un cronograma para el inicio del uso del Sistema de Gestión de Riesgos, previa coordinación del Mincetur con la entidad competente, ello a fin de garantizar el uso del Sistema de Gestión de Riesgos, cuya importancia se ha comentado y permite fortalecer las medidas del AFC de la OMC.

#### **"DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS TRANSITORIAS**

**Sexta.- Adecuación del MIIO dentro de las funcionalidades de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior**

**Una vez implementado cualquiera de los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior, el MIIO se adecúa e integra como una de las funcionalidades de los referidos Sistemas."**

Esta disposición es acorde con el numeral 7.4 del artículo 7 del Decreto Legislativo N°1492, que indica, en tanto se implementen los servicios de la VUCE considerados en la Ley N°30860<sup>41</sup>, el Mincetur en coordinación con otras entidades, pone a disposición de los operadores de comercio exterior, servicios electrónicos para facilitar el intercambio de información entre los operadores vinculados al ámbito marítimo, logístico y portuario para evitar el desplazamiento de personas y envío de documentos físicos. El servicio electrónico es el "MIIO" en el Reglamento del citado Decreto Legislativo.

<sup>41</sup> Los sistemas a implementarse en la VUCE se referían al Sistema de Comunidad Portuaria, descrito en la Ley N°30860, que ahora pasa a considerarse como Sistema de Comunidad de Comercio Exterior, según la Ley N°30860.



En ese contexto, considerando que los servicios de la VUCE señalados en la Ley N°30860 en proceso de implementación y que se citaban en el Decreto Legislativo N°1492 se refieren actualmente a los Sistemas de la Comunidad del Comercio Exterior; por lo que, resulta pertinente indicar en el Reglamento de la Ley N° 30860 que, una vez implementados estos Sistemas, el MIIO se adecúa e integra a los mismos. Esto es importante para integrar estos desarrollos tecnológicos y complementar con las funcionalidades que cada Sistema de Comercio Exterior incluya.

**"Séptima.- Implementación del ID GOB.PE en la VUCE**

**El Ministerio de Comercio Exterior y Turismo implementa en la VUCE, la modalidad de autenticación señalada en el literal c) del numeral 7.2 del artículo 7 del presente Reglamento, en coordinación con la Presidencia del Consejo de Ministros."**

Esta disposición considera que la plataforma ID GOB.PE de la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) está en proceso de implementación, y una vez que esté operativa, el Mincetur, como administrador de la VUCE, realizará las coordinaciones con la PCM, a fin de implementarla en lo que corresponda, como una de las modalidades de la autenticación de la identidad digital para acceder a la VUCE; lo cual implicará un tiempo de desarrollo a nivel tecnológico.

**Artículo 3.- Publicación**

**El presente Decreto Supremo se publica en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe), y en la sede digital del Mincetur, el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.**

Esto es conforme a la transparencia y publicidad de las normas que establece la norma para el Estado.

**Artículo 4.- Refrendo**

**El presente Decreto Supremo es refrendado por la Ministra de Comercio Exterior y Turismo.**

Este artículo precisa que la modificación del Reglamento de la VUCE será refrendado únicamente por el Mincetur. Ello, permite dar cumplimiento a la Ley N° 32129, Ley que modifica la Ley N° 30860, Ley de Fortalecimiento de la Ventanilla Única de Comercio Exterior.

**EXONERACIÓN DEL ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO**

El numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, establece que las entidades públicas tiene la obligación de aplicar un Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante (AIR Ex Ante) como herramienta de análisis previo, cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):

- a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
- b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Adicionalmente, el numeral 42.1 del artículo 42 del mencionado Reglamento señala como un supuesto fuera del alcance del AIR Ex Ante, el siguiente: "Excepcionalmente, otras materias o



proyectos regulatorios que la CMCR<sup>42</sup>, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del alcance del presente Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance del AIR Ex Ante establecido en el numeral 33.2 del artículo 33 del presente Reglamento (...).”

Al respecto, la propuesta normativa tiene como finalidad cumplir con los objetivos de la VUCE contemplados en la Ley N° 30860, entre los cuales, se encuentran, canalizar y permitir el intercambio de información entre las entidades públicas y todos los actores privados involucrados en el comercio exterior, lo cual facilita las operaciones con una coordinación adecuada, así como la mejora continua de los procesos con un enfoque de gestión de procesos, simplificación administrativa, gestión de riesgos y estandarización de datos.

Además, dichas modificaciones contribuyen a reducir la cantidad de información y documentos a presentar para lograr la importación o exportación de mercancías; es decir, con ello se reduce el tiempo para realizar las operaciones por parte de todos los actores; se promueve la digitalización de los documentos claves para el comercio e interoperabilidad nacional e internacional; y, se mejora el acceso a los servicios que ofrece la VUCE, a través de la autenticación de la identidad digital y el pago electrónico.

Asimismo, con la implementación de un sistema integrado para las ZEE se busca optimizar los tiempos administrativos, reducir la redundancia de trámites y fortalecer el control estatal para mejorar la capacidad de supervisión en tiempo real, con el fin de facilitar las operaciones en estas zonas y resulten más eficientes. Con este entorno, se atraerá mayores inversiones, promoviendo el desarrollo económico y competitivo de las ZEE.

Es importante destacar que la VUCE en nuestro país opera desde el año 2010, generando S/ 109 millones en ahorros para los exportadores, importadores y operadores comerciales (en tiempo y uso de papel), además, de permitir la coordinación entre más de 21 entidades públicas y gremios del sector privado, posibilitando la interoperabilidad con el Sistema del Despacho Aduanero y con otros sistemas de las entidades públicas y del sector privado vinculadas al comercio exterior; y, la mejora de las relaciones transfronterizas cuando se logra la interoperabilidad internacional entre las VUCE o sistemas similares, para lo cual se adoptan y siguen estándares internacionales.

En esa línea, el presente Decreto Supremo no implica obligaciones que generen costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil y/o que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social; es decir, no genera costos para los administrados, al ser una plataforma totalmente gratuita; además, favorecerá el desarrollo económico de los participantes en el comercio exterior (entidades públicas y privadas), reduciendo los costos de cumplimiento en la gestión de sus operaciones, a través de los Sistemas de la Comunidad de Comercio Exterior y los demás servicios y componentes de la VUCE.

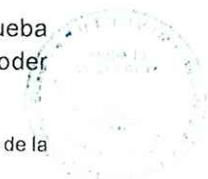
Se considera que el Decreto Supremo se encuentra fuera del alcance del AIR Ex Ante, en virtud del numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM.

Adicionalmente, es importante señalar que, la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria de la PCM, mediante correo electrónico, de fecha XX de XXX de 2025, comunicó el resultado de la revisión, en el que se declara la improcedencia del AIR Ex Ante del Decreto Supremo, en virtud de la excepción mencionada en el numeral 41.2 del artículo 41 del referido Reglamento; por lo tanto, no se requiere presentar expediente AIR Ex Ante por parte de la entidad.

#### **SUPUESTO FUERA DEL ALCANCE DEL ANÁLISIS DE CALIDAD REGULATORIA**

El numeral 2.1 del artículo 2 del Decreto Legislativo N°1310, Decreto Legislativo que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa establece que las entidades del Poder

<sup>42</sup> Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria (CMCR) es el órgano colegiado de naturaleza permanente que depende de la Presidencia del Consejo de Ministros.



Ejecutivo deben realizar un Análisis de Calidad Regulatoria de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas de alcance general, a fin de identificar, eliminar y/o simplificar aquellos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley del Procedimiento Administrativo General o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento. El Análisis de Calidad Regulatoria también tiene como finalidad determinar y reducir las cargas administrativas que se generan a los administrados como consecuencia del trámite del procedimiento administrativo. El Análisis de Calidad Regulatoria no se aplica a los procedimientos administrativos contenidos en leyes o normas con rango de ley, salvo que estén desarrollados en normas reglamentarias. Una vez realizada esta evaluación deben remitir su análisis a la Comisión Multisectorial a que se refiere el numeral 2.3 del referido Decreto Legislativo.

El artículo 46 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, establece que el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) es el proceso integral y continuo de análisis de procedimientos administrativos a pedido de parte, que comprende la identificación, eliminación y/o simplificación de aquellos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o que no se ajusten a la LPAG, a las normas con rango de ley o a las disposiciones normativas que les sirven de sustento.

Del análisis del presente Decreto Supremo, se aprecia que las modificaciones al Reglamento de la Ley N° 30860, no establecen ni regulan procedimientos administrativos a pedido de parte, sino que incluye disposiciones para una mejor gestión en la VUCE, a efectos de simplificar y reducir los costos para la gestión de los trámites de las entidades y de los administrados vinculados al comercio exterior, estos procedimientos administrativos se encuentran sistematizados en sus respectivos TUPA, conforme lo establece el artículo 13 del Reglamento de la Ley N° 30860. En este sentido, el presente Decreto Supremo se encuentra fuera del alcance del ACR al no establecer ni modificar procedimientos administrativos de iniciativa de parte.

#### X. DIFUSIÓN DEL PROYECTO NORMATIVO

Conforme con lo establecido en el artículo 19 del Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que establece disposiciones sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos, aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2024-JUS, los proyectos de normas jurídicas de carácter general deben ser publicados en las sedes digitales de la Administración Pública a cargo de su elaboración. Sin perjuicio de la aplicación de los mecanismos de consulta pública previstos en el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 20 del Reglamento que establece disposiciones sobre publicación y difusión de normas jurídicas de carácter general, resoluciones y proyectos normativos, el plazo para la recepción de los comentarios, aportes u opiniones, que no debe ser menor a quince (15) días calendario contados desde el día siguiente de su publicación, salvo disposición normativa de rango superior que establezca lo contrario.

La publicación del proyecto de esta norma, también se encuentra igualmente sustentada en los principios de transparencia y publicidad que se encuentra recogidos, de acuerdo con lo citado previamente, en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.

Asimismo, se puede evidenciar la mención del principio de transparencia en los compromisos internacionales bilaterales en materia de comercio que han sido firmados por la República del Perú, por ejemplo: el Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, el Acuerdo de Libre Comercio con Chile y el tratado de Libre Comercio con Canadá, en los que se establece como medidas de



transparencia que "en la medida de lo posible, cada Parte deba publicar por adelantado cualquier medida que se proponga adoptar".

Por tanto, para recibir comentarios o sugerencias por parte de las entidades públicas y privadas, organizaciones de la sociedad civil y personas naturales interesadas, se otorga el plazo de quince (15) días calendario contados desde el día siguiente de la publicación del presente proyecto de Decreto Supremo.



