



FACULTAD DE DERECHO

**EL RÉGIMEN DE INCENTIVOS Y LA TABLA DE  
SANCIONES APLICABLES A LAS INFRACCIONES  
PREVISTAS EN LA LEY GENERAL DE ADUANAS –  
AÑO 2020**

**PRESENTADA POR  
GLADYS ROCIO SALAZAR CASTRO**

**ASESOR  
CESAR ALFONSO ALVA FALCÓN**

**TESIS  
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA**

**LIMA – PERÚ**

**2022**



**CC BY-NC-SA**

**Reconocimiento – No comercial – Compartir igual**

El autor permite transformar (traducir, adaptar o compilar) a partir de esta obra con fines no comerciales, siempre y cuando se reconozca la autoría y las nuevas creaciones estén bajo una licencia con los mismos términos.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

**FACULTAD DE DERECHO**

**EL RÉGIMEN DE INCENTIVOS Y LA TABLA DE SANCIONES APLICABLES A  
LAS INFRACCIONES PREVISTAS EN LA LEY GENERAL DE ADUANAS – AÑO**

**2020**

**TESIS**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA**

**PRESENTADO POR**

**GLADYS ROCIO SALAZAR CASTRO**

**ASESOR**

**MG. CESAR ALFONSO ALVA FALCÓN**

**LIMA – PERÚ**

**2022**

## **DEDICATORIA**

*A mi mamita Rosa Gladis, mi papá Raúl, mis hermanos, especialmente Glennys; mi madre y mis tíos, por el soporte brindado en todo momento y el apoyo constante a lo largo de los años.*

## **AGRADECIMIENTOS**

*Agradezco a mi asesor Mg. Cesar Alva, a Juan Carlos Andonaire y Paola H., mentores en la especialidad de Derecho Aduanero y Comercio Exterior y piezas fundamentales en mi desarrollo profesional; así como a todas las personas que hicieron posible el desarrollo de la presente investigación.*

## SIGLAS

BL:	Bill of Lading
CAN:	Comunidad Andina de Naciones.
IRM:	Ingreso y Recepción de Mercancías.
IVA:	Ingreso de Vehículo al Almacén
INDECOPI:	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la protección de la Propiedad Intelectual.
LGA:	Ley General de Aduanas.
MEF:	Ministerio de Economía y Finanzas.
RI:	Régimen de Incentivos.
OCE:	Operador de Comercio Exterior.
OI:	Operador Interviniente
OEA:	Operador Económico Autorizado.
OMC:	Organización Mundial de Comercio.
RLGA:	Reglamento de la Ley General de Aduanas.
UIT:	Unidad Impositiva Tributaria.
SUNAT:	Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA.....	II
AGRADECIMIENTOS .....	III
SIGLAS .....	IV
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	V
ÍNDICE DE TABLAS .....	IX
ÍNDICE DE FIGURAS .....	X
RESUMEN .....	XI
ABSTRACT .....	XIII
INTRODUCCIÓN .....	XV
CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO.....	1
1.1. Antecedentes de la Investigación.....	1
1.1.1. Antecedentes Históricos .....	1
1.1.2. Antecedentes de la investigación .....	3
1.2. Bases Teóricas .....	6
1.2.1. El Sistema Normativo Aduanero en el Perú .....	6
1.2.2. Ley General de Aduanas .....	7
1.2.3. Ius Puniendi.....	8
1.2.4. Incentivos .....	11

1.2.5.	Tipos de Incentivos.....	13
1.2.6.	Tipos de Sanciones .....	14
1.2.7.	Infracciones .....	15
1.2.8.	Operador de comercio Exterior.....	17
1.2.9.	Infracciones aduaneras del Operador de Comercio Exterior .....	20
1.2.10.	Infracciones aduaneras del operador interviniente.....	34
1.2.11.	El Operador Económico Autorizado .....	49
1.3.	Definición de Términos Básicos .....	50
CAPÍTULO II METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....		53
2.1.	Diseño Metodológico.....	53
2.1.1.	Enfoque de Investigación: Cualitativo.....	53
2.1.2.	Tipo de Investigación: Básica .....	53
2.1.3.	Nivel de Investigación: Descriptivo .....	53
2.1.4.	Diseño: Hermenéutico .....	53
2.2.	Diseño Muestral .....	54
2.3.	Procedimiento de Muestreo .....	54
2.3.1.	Muestra de Expertos.....	54
2.4.	Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos .....	54
2.4.1.	Técnicas .....	54
2.4.2.	Instrumentos.....	54



2.5. Aspectos Éticos.....	55
CAPÍTULO III RESULTADOS .....	56
3.1. Objetivo general: Análisis de la reposición de un sistema para reducir sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas.....	56
3.1.1. Análisis del Régimen de Incentivos .....	60
3.1.2. Análisis de la actual Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos, por las infracciones de la Ley General de Aduanas .....	67
3.2. Objetivo específico 1: Análisis sobre la subsanación voluntaria .....	71
3.3. Objetivo específico 2: Análisis sobre la autoevaluación.....	73
CAPÍTULO IV DISCUSIÓN .....	76
3.4. Análisis de la incorporación de un sistema para reducir sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas.....	76
4.1.1. Análisis del Régimen de Incentivos y el régimen infraccional.....	83
4.1.2. Análisis de la autoliquidación sin ningún tipo de incentivos.....	88
4.1.3. El rol de la SUNAT.....	99
4.1.4. Análisis de la Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos, por las infracciones de la Ley General de Aduanas .....	100
CONCLUSIONES.....	106
RECOMENDACIONES .....	108

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	109
APÉNDICES .....	114
Apéndice A. Matriz de Consistencia .....	115
Apéndice B. Documento de validación de instrumento de recopilación de información .....	116
Apéndice C. Entrevista a expertos.....	120
Apéndice D. Entrevistas desarrolladas .....	128

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Objetivos, dimensiones y preguntas.....	55
Tabla 2. Es necesario un sistema para reducir sanciones .....	57
Tabla 3. La eliminación del régimen de incentivos ha sido beneficioso o perjudicial para la eliminación de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020.....	61
Tabla 4. La autoliquidación sin ningún tipo de incentivo .....	64
Tabla 5. La actual Tabla de sanciones y la falta de un régimen de incentivos cumple con la finalidad de ser disuasiva o represiva.....	67
Tabla 6. Las multas de la actual Tabla de sanciones son proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida .....	69
Tabla 7. Se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas.....	71
Tabla 8. Se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior.....	73

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Opinión de los entrevistados, sobre si es necesario un sistema para reducir sanciones. ....	58
Figura 2. Análisis entre el régimen de incentivos y el régimen actual desde el punto de vista de los entrevistados. ....	63
Figura 3. Caso 1 Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo .....	89
Figura 4. Esquema sobre los puntos de vista sobre la Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo, de los 7 entrevistados (Caso 1).....	91
Figura 5. Caso 2 Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo .....	93
Figura 6. Esquema sobre los puntos de vista sobre la Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo, de los 7 entrevistados (Caso 2).....	95
Figura 7. Sustento de la finalidad represiva por falta de un régimen de incentivos para la actual Tabla de sanciones.....	100

## RESUMEN

El estudio titulado “El régimen de Incentivos y la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas – año 2020” tuvo como objetivo general, argumentar si corresponde reponer un sistema para reducir las sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones para las infracciones de la Ley General de Aduanas.

Al respecto, se utilizó un enfoque cualitativo, de tipo básica, nivel correlacional - descriptivo y diseño hermenéutico, para la recopilación de datos se hizo uso de la entrevista y como instrumento, el cuestionario de preguntas abiertas cuya muestra estuvo constituida por 7 expertos o especialistas en materia del Derecho Aduanero.

En cuanto a los resultados obtenidos, 5 expertos (71.4%) manifestaron que era necesario restablecer un sistema para reducir sanciones como el que había anteriormente (Régimen de incentivos), así mismo la actual Tabla de sanciones no promueve la subsanación voluntaria (71.4%) y no promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior - OCE (71.4%).

En base a ello, se concluyó que el régimen de incentivos fue muy beneficioso para los Operadores de Comercio Exterior, ya que incentivó las autoliquidaciones voluntarias, permitió hacer un control interno y verificar errores (cultura del *compliance*) y las cuantías de las infracciones estaban sujetas a reducción, por lo que resulto favorable para el Operador y para la propia Administración Aduanera.

Finalmente, dentro de las recomendaciones propuestas esta la reposición de un sistema para reducir las sanciones establecidas en la Tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas, en base al régimen de incentivos derogado para lo cual se sugiere armar mesas de trabajo con los diferentes actores del Comercio Exterior (OCE, funcionarios de la Administración Aduanera, Legisladores y expertos Abogados en temas Aduaneros) y se pueda revisar que las infracciones se encuentren acorde a la operatividad del comercio exterior así como que las sanciones estén concatenadas con las funciones y actividades que se realiza cada actor de la cadena logística, permitiendo que no sean desproporcionales a la infracción cometida.

**Palabras Claves:** Régimen de Incentivos, Tabla de sanciones, Régimen Infraccional, Régimen de Gradualidad, Subsanación Voluntaria, Autoevaluación, Operador de Comercio Exterior.

## ABSTRACT

The study entitled "The Incentives regime and the Table of Sanctions applicable to the infractions provided for in the General Customs Law - year 2020" had as a general objective, to argue if it is appropriate to replenish a system to reduce the sanctions (RI) provided for in the Table Sanctions for infractions of the General Customs Law. I used a qualitative approach, basic type, descriptive level and hermeneutic design, for data collection I used the interview the questionnaire of open questions as an instrument, the sample consisted of 7 experts in Customs issues.

About the results obtained, 5 experts (71.4%) stated that it is necessary to reestablish a system to reduce sanctions like the one that existed before (Incentive Regime), also the current table of sanctions does not promote voluntary correction (71.4%) and does not promote self-assessment of the activities of a Foreign Trade Operator – OCE (71.4%).

Based on it, was conclude that the incentive regime was very beneficial for Foreign Trade Operators, because it encouraged voluntary self-assessments, it allowed a internal control and verification of errors (compliance culture), the amounts for infractions were subject to reduction, so it resulted favorable for the Operator and the Administration.

Finally, within the recommendations was the replacement of system to reduce the sanction provided for in the table of Sanctions for infractions of the General Customs Law, based on the incentive regime repealed for which it is suggested a worktable

should be set up with the different actors of Foreign Trade (Operators, officials of the Customs Administration, Legislators and expert Lawyers in Customs matters).

**Keywords:** Incentive Regime, sanctions table, Infractional Regime, Graduality Regime, Voluntary Correction, Self-assessment, Foreign Trade Operator.



NOMBRE DEL TRABAJO

**EL RÉGIMEN DE INCENTIVOS Y LA TABLA DE SANCIONES APLICABLES A LAS INFRACCIONES PREVISTAS EN LA LEY GENERAL DE ADUANAS - AÑO 2020**

AUTOR

**GLADYS ROCIO SALAZAR CASTRO**

RECUENTO DE PALABRAS

**63179 Words**

RECUENTO DE CARACTERES

**324994 Characters**

RECUENTO DE PÁGINAS

**248 Pages**

TAMAÑO DEL ARCHIVO

**4.1MB**

FECHA DE ENTREGA

**Sep 19, 2022 9:52 AM GMT-5**

FECHA DEL INFORME

**Sep 19, 2022 10:44 AM GMT-5**

### ● 7% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base de datos

- 7% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 5% Base de datos de trabajos entregados
- 2% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

### ● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Material citado
- Material citado
- Coincidencia baja (menos de 10 palabras)



Augusto Espinoza Bonifaz - Instituto de Investigación

## INTRODUCCIÓN

Dentro del marco de las operaciones de ingreso y salida de mercancías desde y hacia el territorio nacional, los diversos sujetos que intervienen en dichos procesos, denominados Operadores de Comercio Exterior y Operadores Intervinientes, adquieren obligaciones aduaneras frente a la Administración Aduanera, órgano de SUNAT encargado de ejercer el control aduanero sobre dichas mercancías, además de promover la Facilitación del Comercio Exterior para todo ese proceso y es por ello que, dicha entidad regula las obligaciones de los Operadores a través de la Ley General de Aduanas, Reglamento, procedimientos generales, específicos y otras normas afines.

En merito a esta regulación, es que la Administración Aduanera cuenta con la facultad de sancionar el incumplimiento de obligaciones aduaneras por parte de los Operadores; es decir, esta entidad ejerce el poder sancionador para reprimir posibles conductas que contravengan la Legislación Aduanera, lo que se conoce como "*ius puniendi*".

Ahora bien, cuando el Operador incumple una obligación prevista en la Ley General de Aduanas se genera un daño o perjuicio a la Administración Aduanera, aspecto que le impide ejercer correctamente el control aduanero, por lo que en ejercicio de su "*ius puniendi*", impone una sanción que puede ser una multa, comiso, cancelación u otro tipo, ello con la finalidad que dicho sujeto infractor corrija su conducta y regularice la obligación incumplida a través de la subsanación voluntaria.

Respecto a dicha subsanación voluntaria, resulta importante mencionar que hasta el 31 de diciembre del 2019 se contaba con un aliciente para poder realizarla, la cual consistía en un Régimen de Incentivos que permitía la reducción de la multa de hasta en un 90%, vale decir, con este tipo de beneficio el Operador que cometía un infracción no solo enmendaba su error a iniciativa propia, lo que implicaba un impacto económico menor al previsto, sino que además el beneficio de dicha acción le evitaba a la Administración Aduanera destinar recursos para las acciones de control y fiscalización.

En consecuencia, una subsanación voluntaria tenía como resultado un beneficio para el Operador, pero también para la propia Administración Aduanera, siendo que los recursos y el tiempo invertidos en procesos administrativos podían ser destinados a otras actividades, sin restar importancia a la indirecta creación de una cultura de cumplimiento normativo para los Operadores.

No obstante, actualmente todo ese panorama se ha visto afectado, por así decirlo, ya que dicho beneficio del incentivo de un menor monto de multa que se generaba como consecuencia de la subsanación voluntaria del Operador fue derogada a través del Decreto Legislativo N° 1433, Decreto que modificó la Ley General de Aduanas.

El problema advertido por esta modificación radica en la ausencia de un aliciente para realizar subsanaciones voluntarias por parte de estos Operadores, siendo que actualmente ello no le generaría mayor beneficio sino por el contrario, se topan con multas que se han incrementado, como consecuencia de una nueva Tabla de Sanciones así como mayores supuestos de infracción para ser sancionado y

sumado a ello, un sistema sancionador con determinación objetiva que deja de lado hechos y circunstancias del caso en concreto para la determinación de las sanciones, inobservando con ello, incluso Acuerdos Internacionales como el de Facilitación de Comercio Exterior aprobado por la Organización Mundial de Comercio (Organización Mundial del Comercio [OMC], 2016).

Considerando lo antes mencionado, el trabajo de investigación abarca el análisis de la Infracciones Aduaneras, Tabla de Sanciones y evidentemente, del Régimen de Incentivos, por lo que la presente tesis busco responder, entre otros, la siguiente pregunta: ¿Debería reponerse un sistema para reducir las sanciones de la Tabla de Sanciones aplicable a las infracciones de la Ley General de Aduanas?

Esto es, se busca determinar si es necesario que se restablezca un sistema de reducción de sanciones similar al que se contaba anteriormente o, de ser el caso, mejorarlo

Por otra parte, la presente investigación busca responder a las siguientes preguntas:

- a. ¿Se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas?
- b. ¿Se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior?

Sobre estas últimas, se busca señalar si la actual Tabla de Sanciones promueve la subsanación voluntaria de las infracciones y si promueve la autoevaluación, puesto que, debería primar, la finalidad disuasiva de la sanción que es velar por el cumplimiento de las obligaciones.

Las respuestas a estas interrogantes han sido elaboradas, primordialmente, a partir de entrevistas realizadas a 7 especialistas en Derecho Aduanero y Comercio Exterior quienes, a través de su actual rol, experiencia, así como el conocimiento jurídico y operativo del Comercio Exterior, brindaron alcances e información relevante que permitió conocer más a fondo como se viene desarrollando el actual régimen sancionador por parte de la Administración Aduanera y su aplicación. Asimismo, también se brindó respuesta a las interrogantes a través del análisis de los supuestos de infracciones establecidos en la actual Tabla de Sanciones aplicable a infracciones aduaneras.

La importancia del estudio radica en el análisis del actual panorama en el que los Operadores de Comercio Exterior desarrollan sus actividades económicas, y en el que frente que a la comisión de infracciones deben cumplir con las sanciones dispuestas en la actual Tabla de sanciones, la misma que no cuenta con un Régimen de incentivos como anteriormente se encontraba vigente, generando como consecuencia, un mayor impacto económico, considerando que se cuenta con mayores supuestos de infracción, existe una discordancia entre la operatividad y las infracciones, la falta de proporcionalidad en las sanciones, multas con montos elevados; siendo este último aspecto, el motivo por el que muchos operadores optan por interponer recursos impugnatorios y elevar los casos ante instancias superiores o, en otros casos, esperan la prescripción.

Siendo ello así, es importante considerar y evaluar el objetivo de las sanciones, “que puede ser desde infligir un daño (como la ley del talión), reparar un perjuicio, es decir, con naturaleza indemnizatoria, o bien, su objetivo será didáctico, en cuanto que busca con su castigo, disuadir al infractor de volver a cometer el ilícito” (Rohde en MEF, 2018, p. 10)

En base a ello, la investigación aportara un corpus teórico de la situación actual del Comercio Exterior teniendo como normas la Ley General de Aduanas y sus modificaciones a través del Decreto Legislativo (D.L.) N° 1433, su Reglamento y otros, para generar un debate sobre la derogación del Régimen de Incentivos, los cambios en la Tabla de Sanciones y la subsanación voluntaria con la rebaja correspondiente.

Por otro lado, debemos precisar que la presente investigación ha tenido como principal limitación la falta de fuentes primarias en materia de infracciones y sanciones, más aun considerando que la actual de Tabla de Sanciones tiene poco tiempo de vigencia desde su publicación. Sin embargo, a pesar de esta limitación, la investigación se ha podido desarrollar puesto que, se contó con la participación de expertos en el Comercio Exterior además de la documentación necesaria.

Vinculado a ello, la presente investigación fue realizada mediante método correlacional-descriptivo, ya que se analizaron dos variables y su relación en la problemática que se ha planteado. Asimismo, es descriptivo puesto que se relató y narró situaciones o eventos de cómo se manifiesta el tema analizado, con la finalidad de llegar a los objetivos bajo una interpretación.

Cabe precisar que el diseño de la presente investigación es hermenéutico de tipo básico, toda vez que se efectuó una lectura e interpretación de la información sobre la problemática planteada, llegando a dilucidar el tema y los objetivos de investigación.

En cuanto al diseño muestral de la presente investigación, se optó por entrevistas constituidas por 7 expertos cada uno especialista en el derecho Aduanero y Comercio Exterior, otorgándoseles un código (CL, AJ, OJ, AC, GJ, LM, CI). Se realizaron preguntas a especialistas de la materia con conocimiento o manejo del tema de investigación, quienes con su perspectiva especializada aportaron alcances muy importantes.

Es importante considerar que, la investigación permitió constatar que es necesario restablecer un sistema para reducir sanciones como el que había anteriormente (Régimen de incentivos), puesto que el régimen de incentivos fue muy beneficioso para los Operadores de Comercio Exterior, entre los beneficios se menciona, incentiva las autoliquidaciones voluntarias, permite hacer un control interno y verificar errores (cultura del *compliance*), las cuantías por las infracciones eran sujetas a reducción, favorable para el administrado y para la administración, permite las actividades económicas del Comercio Exterior (continúa el flujo), motiva la subsanación voluntaria y la autoevaluación.

De esta manera, la investigación se dividió en 4 capítulos, de la siguiente forma. El primer capítulo, desarrollo el Marco Teórico que a su vez está subdividido en tres partes, dentro los cuales se encuentra los Antecedentes de Investigación, las Bases Teóricas y la definición de conceptos básicos. Siendo ello así, el Marco Teórico ha

permitido orientar el desarrollo del estudio, el cual hace referencia a investigaciones en Derecho Aduanero, teorías, normas y leyes sobre el Sistema Aduanero del Perú.

El segundo capítulo hace referencia a la Metodología del estudio, dentro de la cual se aprecia el enfoque, tipo, nivel de investigación, diseño, sujetos de Estudio, Técnicas de Recolección de Datos y los Aspectos Éticos de la investigación.

El tercer capítulo presenta los resultados divididos en tres secciones, el primero en base al objetivo general, y demás, sobre objetivos específicos. Finalmente, el cuarto capítulo presentó la discusión y el análisis sobre el régimen de incentivos, la subsanación voluntaria y la autoevaluación en base a documentos jurídicos, análisis documental y el punto de vista de los entrevistados.

Como paginas complementarias se presentan las conclusiones, recomendaciones, la bibliografía y los apéndices que cuenta con el cuestionario elaborado para los expertos en la materia, los cuestionarios resueltos, la guía del análisis documental, la validación de instrumentos y la matriz de operacionalización de variables.



## **CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO**

### **1.1. Antecedentes de la Investigación**

#### ***1.1.1. Antecedentes Históricos***

Cosio (2014) precisó “la Aduana proviene de cuatro raíces etimológicas, en árabe Ad-diwana (registro) y adayuan (libro de cuentas), en italiano Duxana (derechos del duque) y en francés Dovana o Douana (Derecho)” (p. 39). Estos conceptos están más asociados al control y el pago de un derecho, sin embargo, para profundizar más sobre el origen de la Aduana es necesario una aproximación a la historia y al fenómeno del Comercio Exterior.

##### **1.1.1.1. El Contexto Histórico de la Aduana y su Evolución a Nivel Mundial.**

El Recurso Aduanero fue una forma de financiación de los príncipes y monarcas desde épocas antiguas, incluso antes del medievo. Los aranceles eran elevados cuando el país o estado sufría un periodo de crisis como explicaba Escurra citado por Cosio (2014) “de todos los impuestos conocidos, los aduaneros son los que ofrecen una historia genealógica más remota. Ello es debido a las facilidades y recursos que brinda su exacción vale decir “la fijeza” y “lo asequible” que ha sido y es siempre su recaudación y cobranza.

En la Edad Antigua estos impuestos eran aplicados en Roma y Atenas sin embargo eran mínimos y apenas alcanzaban el 3% del valor en Aduanas, para la Edad Media fueron los italianos los que mantuvieron el flujo comercial de las mercancías, utilizando la Lex Mercatoria internacional para regular sus actividades

“este derecho tenía carácter internacional porque cumplía con el efecto unificador de las ferias, la universalidad de las costumbre del mar y cortes especiales que resolvían disputas comerciales” (p.41), en este periodo las mercancías debían pagar diversos tributos entre ellas las aduanas interiores, aduanas de puerto, aduanas fluviales, aduanas de puentes y aduanas de pasos. Ante tanta diversidad de tributos en el siglo XIX fueron regulados a través de una Política Económica en base al instrumento denominado Arancel, esta nueva política daba prioridad a la industria local, gravando mayores impuestos a las importaciones y reduciendo las exportaciones que trajeron como consecuencia un menor desarrollo del comercio internacional.

Para los años de 1800 a 1900 la Política Aduanera sufrió un cambio en base a las teorías de Adam Smith y Ricardo teniendo que destacar cuatro periodos importantes en la evolución de la Aduana:

- a. Entre los años 1800 a 1840 estuvo en auge el proteccionismo como eje del comercio exterior.
- b. De 1840 a 1870 surge el libre comercio exterior como consecuencia de la aparición del transporte a vapor.
- c. De 1870 a 1945 el regreso del proteccionismo aduanero que tuvo como excepción a Inglaterra y se extendió hasta la segunda guerra mundial.
- d. A partir de 1945 La evolución de la Aduana estuvo orientada a la mutua ayuda, seguridad y el progreso, para lograr la cooperación económica multilateral como consecuencia de los compromisos internacionales y la adecuación de la política fiscal.

La modernidad de la Aduana estuvo ligada al desarrollo de organismos internacionales como la Organización Mundial del Comercio quien tiene como propósito “combatir las exportaciones desleales, regular el comercio de exportación e importación y facilitar el desarrollo ordenado del comercio exterior” (p. 42) y la Oficina del Defensor de la Libertad de Comercio y las Inversiones. Al respecto de la revisión hecha a la historia de la Aduana podemos precisar que el concepto de Aduana va más allá del concepto de cobro de derechos o tributos, sino que se convierte en el servicio facilitador del comercio exterior.

### ***1.1.2. Antecedentes de la investigación***

Barrios y Tomas (2019) Tesis “Aplicación de la Gradualidad de las Sanciones Tributarias Aduaneras en la Importación de Bienes para el Consumo Bajo la Modalidad de Despacho Anticipado en la Empresa Importadora Tejidos Perú S.A.C. – 2016” (Tesis de grado). Universidad Tecnológica del Perú, Lima, Perú. En la presente investigación se precisó lo siguiente:

- a. Se realizó el análisis de la LGA y su respectivo Reglamento para acogerse a los beneficios de las gradualidades en el pago de las sanciones, el cual debemos señalar que conforme con el artículo 204 de la LGA las sanciones establecidas en esta Ley podrán ser aplicadas gradualmente en la forma y condiciones que la presente norma establezca referente al pago de la deuda, de la multa y la subsanación con sus respectivos porcentajes de rebaja y los requisitos de acogimiento.
- b. Habiendo evaluado la legislación aduanera y la Tabla de infracciones y sanciones detalladas en ellas, se obtiene como resultado de que las sanciones

tipificadas por la Administración Aduanera pueden ser de menor impacto económico para las empresas, si estas hacen uso correcto de los procesos en la gestión de importación de bienes y así mismo aprovechar al 100% los beneficios que estas mismas leyes nos brindan para minimizar el efecto negativo monetario.

- c. Se determinó los beneficios que generan la gradualidad de las sanciones interpuestas, el cual sirve como una herramienta que permite a las empresas anticiparse a posibles contingencias tributarias tanto como omisiones y/o sanciones de parte de la Administración Tributaria que origina en la importación de mercancías. (Pág. 76)

Barrón *et al.* (2019) realizó el diseño de “un modelo de Gestión de Calidad y Seguridad para los procesos de despacho aduanero de la agencia de aduana RF International Aduanas S.A.C” (Tesis de Maestría). Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, Lima Perú. En la presente investigación se precisó sobre el régimen de incentivos señalándose lo siguiente:

- a. En la ley se establecen los regímenes aduaneros, entre los principales tenemos: Importación, Exportación, Depósito Aduanero y de Tránsito. En el caso de Importaciones además establece las modalidades especiales de Importación y las categorías. Para el caso de las Exportaciones define su naturaleza e incorpora el concepto de Exportación Temporal.
- b. Otro tema importante que aborda es el Régimen Tributario correspondiente: la base imponible, la forma de cálculo, el nacimiento y la extinción de la obligación tributaria. Por otro lado, están detalladas las infracciones en las pueden incurrir

los operadores de Comercio Exterior, el régimen de incentivos de descuento por hacer el pago rápido de las multas. Asimismo, incorpora los derechos Antidumping (Pág. 19).

García-Segundo (2017) Investigación “Control aduanero y régimen sancionador en las exportaciones del Perú” (Tesis doctoral). Universidad de Granada, Granada, España. En la presente investigación doctora se llegó a las siguientes conclusiones:

- a. La potestad sancionadora es aquella facultad de la administración pública de imponer sanciones a través de un procedimiento administrativo; entendida la sanción administrativa como aquel mal infligido a un administrado como consecuencia de una conducta ilícita, con finalidad represora, consistiendo la sanción en la privación de un bien o derecho o la imposición de un deber.
- b. La Ley General de Aduana aprobada por Decreto Legislativo N° 1053, en su capítulo referido a las infracciones aduaneras, señala que para que un hecho sea calificado como infracción aduanera, debe estar previsto en las leyes. La Administración Aduanera aplicara sanciones por la comisión de infracciones, se acuerdo con las Tablas que se aprobaran por Decreto Supremo. De igual forma ha precisado sobre el régimen de incentivos, señalando lo siguiente:
- c. También se regulaba en el artículo 201° el ahora denominado “régimen de incentivos”: “la multa podrá ser rebajada en 50% cuando el responsable subsane espontáneamente la infracción con anterioridad a cualquier notificación o requerimiento de la aduana”.

## **1.2. Bases Teóricas**

### ***1.2.1. El Sistema Normativo Aduanero en el Perú***

El Sistema Normativo Aduanero en el Perú que rige en todas las operaciones del Comercio Exterior ha sufrido varios cambios, que en muchos casos ha ocasionado confusión para la administración y el administrado. Este sistema o conjunto de reglas y normativas es desarrollada por Huamán (2015).

**Definición:** Se podría definir al Sistema Aduanero del Perú como “el conjunto de principios, reglas, pautas, ordenamientos, procedimientos, métodos, instrumentos jurídicos y coherentes relacionados lógicamente entre sí que tienen por objeto regular el tráfico internacional de mercancías, personas y medios de transporte que ingresan y salen del territorio aduanero peruano” (Huamán, 2015, p 213).

En el Perú la Constitución Política del Estado, la Ley General de Aduanas conjuntamente con la reglamentación aduanera especializada regulan la actividad y operatividad aduanera. Es importante mencionar que, también forman parte de la estructura de este sistema una serie de Tratados internacionales suscritos por el Perú referidos a las preferencias arancelarias, reglas de origen, valoración aduanera, nomenclatura aduanera y otros convenios internacionales direccionados al mejoramiento de la actividad aduanera y nuestro comercio exterior, adicionadas a estos instrumentos internacionales se integran las leyes, decretos, resoluciones y circulares que regulan la actividad aduanera.

En cuanto a la Constitución Política del Perú, la misma cuenta con incidencia indirecta en los aspectos aduaneros, siendo que en su inciso 20) del artículo 118 otorga facultad al presidente de la República (jefe de Gobierno) para regular las Tarifas arancelarias. Esta facultad está dada al presidente de la República por la necesidad de modificar con suma urgencia los niveles arancelarios ya sea por razones de política comercial, política fiscal o política industrial.

En cuanto a los regímenes aduaneros “son sujetos todas las personas que actúan de cualquier forma en el tráfico de mercancías, quiere decir, transportistas, almacenes, agentes de aduanas, consignatarios, exportadores. Las funciones, derechos y obligaciones de estos sujetos están reguladas por la legislación aduanera” (p. 215).

### **1.2.2. Ley General de Aduanas**

La Ley General de Aduanas tiene como objetivo, según lo señalado en su Artículo 1° “la regulación jurídica que se genera entre Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) y las personas naturales y jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio aduanero”.

Al respecto, Guadalupe (2007) señala que: “la Ley General de Aduanas, esta rige para todas las actividades aduaneras del Perú y será aplicable a toda persona, «mercancía» y medio de transporte que crucen las fronteras aduaneras” (p. 315).

En consecuencia, la Ley General de Aduanas regula todo procedimiento y actividad relacionada con el comercio exterior, vinculada directa o indirectamente con el

ingreso y salida de mercancías hacia y desde el territorio aduanero, para lo cual se requiere de la participación de determinados operadores, a quienes esta normativa les ha conferido de obligaciones en base a su actuación en la cadena logística.

De igual forma, al establecer obligaciones para los Operadores de Comercio Exterior, Operadores intervinientes y Terceros, también se establecen sanciones ante su inobservancia o incumplimiento, lo cual se ha materializado en una Tabla de Sanciones en donde se especifica los supuestos de infracción, se establecen cuantías, entre otros aspectos relevantes.

### **1.2.3. *Ius Puniendi***

Se considera al *ius puniendi* como aquella potestad del Estado para reprimir las conductas ilícitas de los ciudadanos. Así, se configura como la facultad de sancionar toda conducta que vaya contra el ordenamiento jurídico, siendo el Estado a quien se le ha otorgado tal potestad y es en virtud de ella, que impone sanciones o penas, lo que cuenta con reconocimiento constitucional y se integra por un sistema de principios limitativos al derecho de sancionar.

La potestad punitiva o *ius puniendi* del Estado, generalmente se observa en la aplicación del Derecho Penal, pues se reconoce que esta potestad está dirigida a sancionar y reprimir conductas ilícitas que atentan contra los derechos fundamentales, la cuales están tipificadas en el Código Penal.

En consideración a ello, es factible señalar que la figura del *ius puniendi* se asocia al concepto de Estado percibido como “Estado Policía”, toda vez que se hace presente en casos en lo que se han producido una serie de actos ilícitos en base a



conductas que esta prohibidas y que necesariamente deben ser contenidos por el propio Estado a través de la imposición de diversas sanciones, que en el ámbito penal implica la privación de derechos como la libertad.

No obstante, esta potestad del Estado no solo se evidencia en el Derecho Penal, sino también en el ámbito administrativo. Es así que hablamos de un *ius puniendi* administrativo o potestad sancionadora administrativa, mediante la cual se le faculta a la Administración Pública para que pueda imponer sanciones observando el debido procedimiento administrativo.

Esta potestad otorgada a la Administración Pública se traduce en una facultad de velar por el cumplimiento de la normativa sobre la materia y a su vez pueda ejercer una función coercitiva sobre los administrados imponiendo sanciones ante la comisión de las conductas ilícitas en el ámbito, todo ello dentro del marco de los derechos constitucionales y respetando las garantías procesales. Ruiz (2018) señala al respecto que:

Una de las manifestaciones del poder estatal es el *ius puniendi*, latinismo que alude a la atribución del Estado de sancionar aquellas conductas que contravienen el orden jurídicamente establecido para regir la convivencia en sociedad, y del cual deriva la potestad de “dictar sanciones administrativas al igual que la potestad de imponer sanciones penales” (Tribunal Constitucional 2010), siendo la última de carácter subsidiario y reservada a los ilícitos de mayor gravedad.

Es importante considerar que, si bien esta potestad no está establecida de forma expresa en la Constitución Política del Perú, esta ha sido reconocida a través del Tribunal Constitucional (2002) señalando que “la aplicación de una sanción administrativa constituye la manifestación del ejercicio de la potestad sancionatoria de la Administración. Como toda potestad, (...) está condicionado, en cuanto a su propia validez, al respeto de la Constitución (...)” En consideración a este pronunciamiento y reconocimiento constitucional, Ruiz (2018) ha manifestado que:

“Sin embargo, si bien la represión al incumplimiento de las disposiciones de la Administración Pública es consustancial al poder que detenta para imponer su cumplimiento, su potestad sancionadora no ha sido expresamente recogida en el texto de la Constitución Política; no obstante, ello no es óbice para que a nivel doctrinario y jurisprudencial exista unanimidad para aceptarla como una manifestación del ius puniendo del Estado y por tanto, exista subordinación a los límites para el ejercicio de este, a saber, las garantías del debido proceso (...)” (p. 50).

En virtud a ello se ha construido la concepción de la potestad administrativa, la cual debe garantizar una correcta regulación de las normas en el ámbito, disuadiendo toda conducta infractora de la norma. Adicionalmente, en complemento de estas concepciones o construcciones conceptuales de esta potestad Morón (2020) ha expresado que: “la potestad sancionada constituía una competencia de gestión necesaria complementaria a la potestad de mando y corrección para reforzar el adecuado cumplimiento del orden administrativo establecido en procura del interés público (...) todas las entidades administrativas con competencia para

aplicación de sanciones sobre los administrados de manera democrática, previsible y no arbitraria” (p. 387).

Tenido todo ello en consideración, para el caso de las infracciones en materia aduanera, se le ha atribuido la potestad sancionadora a la Administración Aduanera, órgano de la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria, quien debe ejercer dicha potestad con el irrestricto respeto del derecho al debido procedimiento y en consecuencia, al respeto de los derechos fundamentales y los principios constitucionales como Legalidad, Ne bis In Ídem, Causalidad, Culpabilidad y otros, que para el caso específico, la Administración Aduanera debe cumplir.

Al respecto Guadalupe y Vargas (2015) señalan:

Ningún procedimiento sancionador especial, como, por ejemplo, el procedimiento sancionador para determinar infracciones aduaneras previsto en la Ley General de Aduanas (en adelante, LGA) (aprobada por Decreto Legislativo 1053 y que entró en vigencia con posterioridad a la vigencia del Decreto Legislativo 1029) podrá vulnerar o contravenir los principios y garantías que regulan el procedimiento sancionador previsto en la LPAG, máxima si dichos principios y garantías cuentan, como hemos visto, con protección constitucional. (p. 251).

#### **1.2.4. Incentivos**

El artículo 200° de la Ley General de Aduanas, aprobada por el Decreto Legislativo N° 1053 concertaba un Régimen de Incentivos aplicable a las

infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones, aprobada por Decreto Supremo N° 031-2009-EF, con sanción de multa. Así, dicho artículo señalaba que:

“la sanción de multa aplicable por las infracciones administrativas y/o tributarias aduaneras, cometidas por los Operadores de Comercio Exterior se sujeta al siguiente Régimen de Incentivos, siempre que el infractor cumpla con cancelar la multa y los intereses moratorios de corresponder, con la rebaja correspondiente”

En virtud de este régimen se concedía beneficios a todo Operador de Comercio Exterior y otros que incumplan las obligaciones que se le hayan atribuido a través de la Ley General de Aduana, su reglamento, procedimientos y otras normativas referidas a la materia, siempre que se cumpla con los requisitos que este régimen establecía.

Sobre este régimen, el acogimiento al beneficio suponía la posibilidad de obtener rebajas del 90%, 70%, 60% y 50%, según el momento de la subsanación, esto es, el momento en el cual el infractor cumpla con la transmisión de información, rectificación, declaración o la obligación correspondiente; además de proceder con el pago de la multa.

En ese sentido, se puede señalar que se este Régimen de Incentivos configuraba un mecanismo efectivizado para el cumplimiento de obligaciones de tal manera que evitaban un gran impacto económico hacia sujeto obligado y a su vez, permitía que este pueda cumplir de manera diligente con las obligaciones otorgadas por la Administración Aduanera en el marco de la legislación aplicable.

Es importante considerar que, así como resultaba factible poder acogerse a un Régimen de Incentivos, también existía la posibilidad de perder tal beneficio cuando presentaba recursos impugnatorios contra resoluciones de multa acogidas al régimen o cuando se solicite devolución de pago, salvo que el recurso impugnatorio o la solicitud de devolución se encuentre referido a la aplicación del régimen de incentivos.

#### ***1.2.5. Tipos de Incentivos.***

Los tipos de incentivos que brindaba el Régimen de Incentivos se encontraban establecidos en el Art. 200° de la Ley General de Aduanas, precisando lo siguiente:

- a. Se efectuará una rebaja del 90% de la multa que se ha impuesto cuando exista una subsanación de la infracción cometida, esto con anterioridad al cualquier requerimiento o notificación de la Administración Aduanera. Es decir que si al momento de la comisión de la infracción, el sujeto infractor inmediatamente subsana el incumplimiento, solo le corresponderá pagar el 10% del total de la multa a imponer más los intereses aplicables.
- b. Se efectuará una rebaja del 70% de la multa impuesta cuando el deudor efectuó la subsanación de la infracción luego de recibir la notificación o el requerimiento de la Administración Aduanera. Es decir que luego de haber sido requerido o notificado sobre la infracción cometida, el sujeto infractor subsana el incumplimiento, solo correspondería el pago del 30% del total de la multa más los intereses aplicables.

- c. Se efectuará una rebaja del 60% cuando se subsane la infracción cometida con posterioridad al inicio de una acción de control extraordinaria adoptada antes, durante o después del proceso de despacho de mercancías, pero antes de la notificación de la resolución de multa.
- d. Finalmente se concederá una reducción del 50% cuando habiéndose notificado la resolución de multa, se subsane la infracción con anterioridad al inicio del Procedimiento de Cobranza Coactiva.

Bajo dichas condiciones o circunstancias, se efectuaba la rebaja correspondiente en beneficio del sujeto infractor, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 201° de la Ley General de Aduanas.

#### ***1.2.6. Tipos de Sanciones***

Los tipos de sanciones que se pueden imponer a través de la Administración Aduanera son las siguientes:

- a. Multas:** Consiste en la sanción de carácter pecuniario que son impuestas a los Operadores de Comercio Exterior, Operadores Intervinientes y/o terceros ante la comisión de alguna infracción establecida en la Tabla de Sanciones y cuyo monto se encuentra establecido en base a un porcentaje de la Unidad Impositiva Tributaria, valor FOB de la mercancía, tributos aplicables a la importación, entre otros.
- b. Comiso:** De acuerdo a lo indicado en el Art. 2° de la LGA, el comiso corresponde a la sanción que consiste en la privación definitiva de la propiedad de las mercancías, a favor del Estado. Al respecto, la actual Tabla de Sanciones en el literal IV establece los supuestos de infracción en los cuales se procede con el

comiso de mercancías, lo que genera la pérdida de forma inmediata del derecho de propiedad de la mercancía.

- c. Suspensión:** Consiste en la interrupción de la autorización que ha sido previamente otorgada por la Administración Aduanera para determinado Operador de Comercio Exterior. Sobre este tipo de sanción, la actual Tabla de Sanciones establece un único supuesto de infracción con código N06 en el cual se aplicará esta medida frente al incumplimiento de mantener o adecuarse a la garantía del Art. 17 del Reglamento de la Ley General de Aduanas.
- d. Cancelación:** Consiste en la revocación de la autorización otorgada por la Administración Aduanera ante el incumplimiento de condiciones mínimas que se ha dispuesto a los Operadores de Comercio Exterior. En este caso, también se presenta un único supuesto con código N03

### ***1.2.7. Infracciones***

Las infracciones cometidas en el ámbito aduanero tienen como base el principio de Legalidad por lo que toda infracción para que se califique como tal y se pueda sancionar debe estar estipulada en la norma, tal como lo señalan Guadalupe y Vargas (2015):

(...) se advierte que para la determinación de las infracciones aduaneras se ha optado por un sistema objetivo según el cual únicamente se deberá verificar la comisión del hecho tipificado como infracción sin interesar si el sujeto infractor actuó o no con dolo o culpa. Es decir, se aplicará una sanción sin que siquiera se haya analizado la culpabilidad del sujeto (p. 249).

Tal como lo señala el autor, las infracciones que se generan en la Ley General de Aduanas están basados en un sistema objetivo, es decir resulta indispensable que este tipificado para ser materia de infracción. Así el artículo 188° de la LGA señala que “para que un hecho sea calificado como infracción aduanera, debe estar previamente previsto como tal en una norma con rango de ley” y posteriormente, señala la prohibición de realizar una interpretación extensiva de la norma para considerar infracciones a ciertas conductas.

De igual forma, la Decisión 728 de la Comunidad Andina establece dentro de sus definiciones a la infracción aduanera administrativa, considerándola como “toda acción u omisión que importe la violación de las disposiciones contenidas en la legislación aduanera, prevista como infracción administrativa y sancionable por una Autoridad Aduanera (p. 5)”

Ahora, tomando como base el principio de Legalidad, podríamos señalar que las infracciones se constituyen como contravenciones o vulneraciones a las disposiciones aduaneras provocando que se generen omisiones para el cumplimiento de las obligaciones establecidas para el Operador de Comercio Exterior, Operador Interviniente o Tercero.

En concordancia con ello, Valera (2017) señala que estas infracciones: “son, en esencia, descripciones de conductas antijurídicas, cuyo cumplimiento por un sujeto, que actúa la conducta descrita, haciendo u omitiendo hacer la misma, tiene como resultado la imposición de una sanción” (p. 239).



Adicionalmente, es importante considerar también lo establecido en el Art. 190° de la LGA al señalar que “la infracción es determinada en forma objetiva y puede ser sancionada administrativamente con multas, comiso de mercancías, suspensión, cancelación o inhabilitación para ejercer actividades”.

En ese sentido, las infracciones aduaneras no solo se determinan en base al principio de Legalidad sino también que prevalece un criterio objetivo, lo cual implica que la determinación de infracciones se únicamente bajo el análisis de los hechos sin lugar a un análisis de aspectos subjetivos que pudieron generar la comisión de la infracción, como dolo o culpa.

#### ***1.2.8. Operador de comercio Exterior***

El Operador de Comercio Exterior (OCE) “es aquella persona natural o jurídica que debe ser autorizada por la Administración Aduanera para operar como tal, lo usualmente se asocia a la obtención del código como operador que lo faculta a gestionar los despachos y demás trámites aduaneros” (Oyarse, 2019, p. 1)

Dentro de que se consideran como Operadores de Comercio Exterior, tenemos al despachador de aduana, transportista o su representante en el país, el agente de carga internacional, el almacén aduanero, la empresa del servicio postal, la empresa de servicio de entrega rápida, el almacén libre o Duty Free, el beneficiario de material para uso aeronáutico y, recientemente incorporados a través del Decreto Legislativo N° 1433, operador de transporte multimodal internacional, la asociación garantizadora y la asociación expedidora.

##### **a. Transportista o su representante en el país**

El transportista o su representante en el país es el operador encargado del traslado de mercancías y pasajeros para lo cual requiere contar con una autorización previa, según Cosío (2014) “la intervención del transportista es fundamental por cuanto sin su intervención no podría perfeccionarse el tráfico internacional de mercancías, en la medida que es la persona natural o jurídica que asume la obligación y la responsabilidad de realizar transporte” (p. 53), además frente a los OCE el transportista tiene la obligación de llevar la carga a su destino y es quien emite el Conocimiento de Embarque a través del cual se acredita la calidad de dueño, consignatario o consignante de la mercancía.

El transportista también cuenta con obligaciones frente a la Administración Aduanera, como la transmisión de la información de las mercancías (Manifiesto de carga de ingreso o salida) previamente a la llegada del medio de transporte, informar sobre la existencia de mercancía sobrante o faltante a la descarga, emitir el inventario de la mercancía en mal estado, rectificación de información previamente declarada, entre otras.

#### **b. Agente de Aduana**

El agente de Aduana, como despachador de aduana, se encarga de gestionar los despachos aduaneros encomendados por el dueño, consignatario o consignante de la mercancía mediante un mandato con representación que lo acepta por cuenta y riesgo de aquellos” (La Noire, 2021, p. 224).

El agente de aduana brinda el servicio de despacho aduanero, el cual incluye la facultad de realizar actos y trámites frente a la Administración Aduanera a fin de proceder con el retiro de las mercancías, por lo que dentro de sus funciones se

encuentra la numeración de la declaración, clasificación arancelaria, rectificaciones de información, valoración de mercancías, entre otros.

### **c. Almacén aduanero**

De acuerdo a lo indicado en el Art. 19° de la LGA, es el que presta el servicio de almacenamiento temporal de mercancías para su despacho aduanero, entendiéndose como tales a los depósitos temporales y depósitos aduaneros.

En relación con los tipos de depósitos, el primero hace referencia al local en donde se almacena temporalmente mercancías pendientes de levante o autorización por parte de la Autoridad Aduanera; mientras que, el segundo esta referido a almacenamiento exclusivo de mercancías destinadas al régimen de Depósito Aduanero.

Asimismo, en el ámbito de la responsabilidad, el almacén aduanero tiene la obligación de cuidar, custodiar y controlar las mercancías que reciben en sus instalaciones hasta la entrega de las mismas al despachador de aduanas, consignatario o a la propia Administración Aduanera, por lo que es materia de sanción la falta, pérdida o daño de las mercancías.

### **d. Agente de Carga Internacional**

En las actividades económicas del Comercio Exterior en muchos casos el contrato con el transportista que debe realizar el importador o exportador se realiza a través de un personal denominado Agente de Carga o *Freight forwarder* quien “recibe carga de distintas embarcaciones, extendiendo a cada uno de ellos un documento

de transporte, asumiendo carácter de transportista contractual, quien realizara el traslado de las mercancías” (Cosio, 2014, p. 104).

Este operador, dentro de la cadena logística de comercio exterior, realiza la consolidación de carga en el país de origen, para lo cual requiere juntar mercancías de diversos exportadores y así trasladarlas reduciendo los costos del flete. Luego de ello, en el país de destino, procede la desconsolidación de las mismas para su entrega a los dueños o consignatarios.

Es importante considerar que, para obtener la autorización como Agente de Carga Internacional por parte de la Administración Aduanera, previamente debe contar con la autorización del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Finalmente, como funciones adicionales tenemos la transmisión del manifiesto de carga consolidado o desconsolidado, emisión de documentos como el Bill of Lading, entre otros.

### ***1.2.9. Infracciones aduaneras del Operador de Comercio Exterior***

Las infracciones aduaneras establecidas para los Operadores de Comercio Exterior, Operadores Intervinientes y Terceros se encuentran detalladas en el artículo 197°, artículo 198° y artículo 199° de la Ley General de Aduanas, respectivamente. De igual manera, las infracciones con sanción de comiso se encuentran establecidas en el artículo 200° de la Ley General de Aduanas.

Es importante considerar que, las sanciones a dichas infracciones aduaneras se aplican de acuerdo con la Tabla de sanciones aprobada por el Decreto Supremo

N° 418-2019-EF ya que, en dicha Tabla se establecen los supuestos de infracción, gravedad, cuantía de las sanciones y se individualiza a los infractores. Así mismo, detalla los supuestos de infracción en cuatro partes y en base a la clasificación indicada en el párrafo anterior por lo que, en la primera, se desarrolla los supuestos de infracción aplicable a los Operadores de Comercio Exterior, la segunda, a los Operadores Intervinientes, la tercera, a los Terceros y finalmente, desarrolla las infracciones sancionables con comiso.

Por otro lado, resulta importante detallar que la estructura que maneja esta Tabla de sanciones en relación con los supuestos de infracción está dividido en los siguientes rubros:

- a) Autorizaciones
- b) Manifiesto y actos relacionados
- c) Declaración
- d) Otra Información
- e) Control Aduanero
- f) Seguridad.

Siendo ello así, se explicará cada infracción y los supuestos al que se relaciona en la Tabla de Sanciones.

Son infracciones aduaneras del Operador de Comercio Exterior, según corresponda:

**a. No mantener o no adecuarse a los requisitos exigidos para la autorización.**

Dentro de los cambios normativos realizados a través del Decreto Legislativo N° 1433 que modificó la Ley General de Aduanas y, el Decreto Supremo N° 367-2019-EF, que modificó el reglamento de la Ley General de Aduanas se encuentran los cambios relacionados a la autorización de los Operadores de Comercio Exterior.

Sobre ello, resulta importante considerar que se establecieron lineamientos a los requisitos exigibles para los Operadores de Comercio Exterior, desarrollando nuevas condiciones que ellos deben de cumplir para obtener, adecuarse o mantener su autorización. Los lineamientos antes indicados según las siguientes condiciones:

- Autorizaciones previas
- Trayectoria satisfactoria de cumplimiento
- Trazabilidad de operaciones y sistemas de calidad
- Continuidad de servicio
- Sistemas de seguridad

Al respecto estas condiciones se encuentran desarrolladas en el anexo 1 del reglamento de la Ley General de Aduanas y en ella se encuentran todos los requisitos que deben cumplir los Operadores de Comercio Exterior o adecuarse según el plazo establecido en el reglamento.

En este sentido, el incumplimiento a la adecuación de los requisitos indicados en el anexo para cada condición o el no mantener los mismos estaría conllevando

al incumplimiento de una obligación y, por tanto, la comisión de una infracción. Las infracciones vinculadas a estos requisitos se encuentran tipificadas en la Tabla de sanciones con códigos N1, N2, N3, N4, N5 y N6.

**b. Impedir, obstaculizar o no facilitar la realización de las labores de reconocimiento, de inspección, de fiscalización o cualquier acción de control dispuestas por la autoridad aduanera, con excepción del inciso q) del presente artículo.**

Como parte de las obligaciones del Operador de Comercio Exterior se encuentra colaborar con control aduanero que ejerce la Administración Aduanera, lo que implica no impedir, obstaculizar sino facilitar sus labores para ejercer diversas acciones vinculadas al control aduanero tales como el reconocimiento físico de mercancías, inspecciones u otras acciones de control ordinarias y extraordinarias.

Al respecto, es importante mencionar que, la actual Tabla de sanciones establece diferentes supuestos de infracción frente al incumplimiento, los cuales están detallados con los códigos N37, N38, N39, N40, N41 y N42 calificadas como muy graves al encontrarse vinculadas al control aduanero como, por ejemplo; entrega o disposición de mercancía sin habersele otorgado el Levante o con una ACE pendiente, no someter mercancías a SINI, entre otros.

**c. No proporcionar, exhibir o transmitir la información o documentación, veraz, auténtica, completa y sin errores, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera, con excepción de los incisos d), e), f), i) y j) del presente artículo.**

Continuando con las obligaciones atribuibles a los Operadores de Comercio Exterior, se encuentra el hecho de proporcionar o remitir información relacionada a las mercancías a la Administración Aduanera en la forma y plazo que lo establezca, lo que implica que esta información sea la correcta, sin errores y auténtica.

La importancia de esta obligación radica en que la Administración Aduanera pueda contar con la información relativa a las mercancías materia de importación y/o exportación, antes de la llegada o salida de las mismas, según corresponda y cuando lo requiera ya que, en base a dicha información, dispondrá de medidas que considere para establecer acciones de control.

Es en el marco de esta obligación es que, actualmente, se cuenta con diversos supuestos de infracción aplicables a su incumplimiento, los mismos que se encuentran tipificados en los rubros B, C y D de la sección I de la Tabla de sanciones.

El rubro B se encuentra relacionado a la transmisión de información vinculada al Manifiesto de carga y actos relacionados, cuyo incumplimiento puede implicar incurrir en 13 supuestos de infracción desde el código N07 al N19. Dichos supuestos de infracción están relacionados a la transmisión del manifiesto de carga, consolidado o desconsolidado, documentos de transporte y documentos vinculados, así como, los actos relacionados al ingreso y salida tales como llegada de la nave, descarga de mercancía, ingreso y recepción de mercancías, ingreso de vehículos al almacén, entre otra información, la misma que debe ser enviada en determinado plazo y conforme a la forma establecida por la Administración. De igual manera



podemos encontrar supuestos de infracción relacionados a la identificación del dueño o consignatario e información de las mercancías materia de ingreso y salida.

Por el lado el rubro C se encuentra vinculado a la Declaración. Al respecto hace referencia a la Declaración Aduanera de Mercancías, en adelante, DAM, documento en el cual se encuentra toda la información relacionada a mercancías de importación, exportación u otros regímenes aduaneros, en donde se detalla la descripción, valor, características, datos del proveedor, origen, flete, entre otra información. Siendo ello así, en este rubro podemos encontrar las infracciones relacionadas a la regularización de dichas declaraciones, transmisión o declaración incorrecta de los códigos de aduaneros que se indican en ese documento, por lo que se las infracciones de ese rubro se encuentran tipificadas en los códigos N20, N21, N63 y N64.

Finalmente, en el rubro D encontramos las infracciones relacionadas a “Otra información”. En esta se encuentran las infracciones que no están vinculadas a los demás rubros, por ejemplo, podemos encontrar la infracción relacionada a la falta de comunicación de la autorización de operaciones usuales que autoriza el almacén aduanero o envío extemporánea e incompleto del acta en donde conste la información referida a la operación realizada con la participación del dueño o consignatario o agente de aduana. De igual manera, las infracciones vinculadas a la falta de conservación de documento u otro tipo de información que el OCE se encuentra obligado a guardar, todo ello tipificado dentro de los supuestos que hacen referencia a los códigos N70, N71, N33, N72, N73 y N74.

**d. No proporcionar o transmitir la información que permita identificar la mercancía antes de su llegada o salida del país, en la forma y plazos establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera.**

En este caso, está relacionado al rubro de Declaración y de otra información, en los cuales se establecen supuestos de infracción por no proporcionar o transmitir información relacionada a las mercancías como su valor, descripciones, cantidad características y toda información que permita a la Administración Aduanera, conocer previamente el estado o identificar las mercancías materia de ingreso o salida. Es oportuno indicar que, esta obligación no se encuentra desarrollada en la Tabla de sanciones para el Operador de Comercio Exterior.

**e. Transmitir declaración aduanera de mercancías que no guarde conformidad con los datos proporcionados por el operador interviniente.**

Como parte de la propia operatividad aduanera es el Operador Interviniente; vale decir, dueño, consignatario o consignante quien otorga un mandato a su Agente Aduana para que este lo represente frente a la Administración Aduanera para los trámites aduaneros. Es por ello que, el Agente de Aduana, a través de la Declaración Aduanera de Mercancías (DAM) transmite información relativa a las mercancías, la que, previamente, debió ser proporcionada por el importador o exportador al agente de aduana. Frente a ese caso, existe un supuesto de infracción en la cual el Agente de Aduana transmite la Declaración Aduanera con información que no coincide con la que previamente ha sido declarada o proporcionada por el Operador interviniente, lo cual es materia de sanción.

Es importante mencionar que, la transmisión correcta de información relativa al valor, cantidad, origen, incoterm y demás datos, son de suma relevancia puesto que es en base a ello que se determina la correcta partida arancelaria y, por ende, el cálculo de tributos, por lo que la incorrecta transmisión de información que devenga en el pago menor de tributos, genera sanciones de hasta el doble de los tributos y recargos dejados de pagar o garantizar, una de las sanciones mas gravosas en materia aduanera.

Los supuestos de infracción de la Tabla de Sanciones relacionados con esta obligación se encuentran establecidos en los códigos N65, N66, N67, N26 y N27.

**f. No identificar correctamente al dueño o consignatario o consignante de la mercancía o el representante de estos, o presentar una declaración para la cual no esté autorizado.**

Al respecto, la infracción está relacionada al rubro C) declaración y vinculada a los códigos N28 y N29 de la Tabla de sanciones. Ambos códigos están vinculados a la infracción por no declarar correctamente los datos del dueño, consignatario o consignante de la mercancía; vale decir, que dos datos transmitidos sea RUC, razón social, dirección no les correspondan. De igual manera, se encuentra bajo sanción de multa la presentación de una declaración para el cual el Agente Aduana no se encuentre autorizado sea por el exportador o importador; por ejemplo, presentar una declaración sin que el Agente Aduana cuente con el mandato en cualquiera de sus 3 formas.

**g. Expedir documentación autenticada sin contar con el original en sus archivos o que corresponda a un despacho en el que no haya intervenido.**

En el marco de las funciones que realiza el Agente de Aduana en representación del importador y/o exportador se encuentra la potestad de emitir documentos autenticados de los originales que hayan sido emitidos como parte de un despacho aduanero y través del cual, da fe que los mismos corresponden a una copia fiel del original. Siendo ello así, se sanciona al operador que emite una documentación autenticada sin que cuente con el documento original, así como, la emisión de documentación autenticada en las cuales no haya representado al importador y/o exportador.

**h. No comparecer ante la autoridad aduanera cuando sean requeridos.**

Dentro del marco de las potestades de la Autoridad Aduanera se encuentra el requerir la participación o colaboración de los Operadores de Comercio Exterior, en este caso el incumplimiento de dicho requerimiento genera una sanción de multa con código N43 perteneciente al rubro de control aduanero de la sección I de la Tabla de sanciones.

**i. Asignar una subpartida nacional incorrecta por cada mercancía declarada.**

En relación con esta infracción, debemos considerar que el Agente de Aduana en su calidad de despachador de aduana y a través del mandato otorgado, representa al dueño, consignatario o consignante en el despacho aduanero y es en el marco de dicha operación que el agente realiza la clasificación de las mercancías materia de ingreso o salida en base a la información que previamente ha sido

proporcionada por el dueño, consignatario o consignante sobre las mercancías como la forma y proceso de elaboración de las mismas.

Es así que, el agente de aduana asigna una partida arancelaria a las mercancías, lo que sirve de referencia para el cálculo del ad valorem, como impuesto que gravan las importaciones y en caso de que dicha partida sea incorrecta se sanciona al Agente de Aduana con los códigos N68 o N69 de la Tabla de sanciones, ello a pesar de que dicha clasificación incorrecta haya sido realizada según información errada proporcionada por el importador.

**j. Transmitir más de una declaración para una misma mercancía, sin haber dejado sin efecto la anterior.**

En el marco de las operaciones de ingreso y salida de mercancías, cada una se encuentra identificada por su Documento de Transporte debidamente transmitido a la Administración Aduanera por parte del Transportista o su representante en el país, o por el Agente de Carga Internacional, según corresponda. Asimismo, toda mercancía que ingrese o salga del territorio aduanero debe contar con una declaración en la cual el despachador de aduanas informe a la Administración Aduanera los datos relativos a la carga, por lo que resulta sancionable el hecho que una misma mercancía sea declarada dos o más veces por el mismo operador sin que se haya legajado o dejado sin efecto la anterior. Al respecto, esta infracción se encuentra desarrollada en el código N31 de la Tabla de sanciones como un supuesto de infracción leve.

**k. No cumplir con las obligaciones en los plazos establecidos por la normatividad aduanera o la Administración Aduanera, según corresponda**

Dentro de las operaciones a cargo del Transportista o su representante en su país se encuentra la presentación de mercancías, las unidades de carga o el medio de transporte, en las aduanas de paso de frontera o de destino dentro de un plazo establecido en la normativa aduanera. Al respecto, esta infracción vinculada al control aduanero se identifica con los códigos N46, N 47 y N48 de la Tabla de sanciones.

**l. Entregar, recibir, retirar, vender, disponer, trasladar, destinar a otro fin, transferir, o permitir el uso por terceros de las mercancías, de manera diferente a lo establecido legalmente o sin contar con la debida autorización de la Administración Aduanera, según corresponda.**

En cuanto a esta infracción, la misma hace referencia a supuestos vinculados al control aduanero siendo que, la disposición de mercancías está sujeta a la autorización de la Administración Aduanera, por lo tanto, el retiro o entrega de mercancías del punto de llegada o del almacén aduanero sin haberse otorgado el Levante autorizado es pasible de sanción por parte de la Administración Aduanera. Dichas situaciones se encuentran previstas en los códigos N41 y N42 de la Tabla de Sanciones, las cuales son consideradas como muy graves por lo que, recae la mayor sanción cómo es la multa con el valor FOB de las mercancías hasta un máximo de 20 o 30 UIT, según el sujeto infractor.

De igual manera, dentro de esta infracción también encontramos el código N49 que se presenta para los casos en que una mercancía sujeta al régimen de Almacén libre (*Duty free*) se venda a personas a que ingresan o salen del país o que se encuentran en tránsito, por lo que dado la gravedad de la misma también es sancionada con el valor FOB de las mercancías.

Estos tipos de infracciones da cuenta de la importancia en que se centra el control aduanero por parte de la Administración Aduanera y que cualquier tipo de acto que vulnere la misma generaría la imposición de la sanción máxima como es el valor FOB de las mercancías.

**m. No almacenar o no custodiar las mercancías en lugares autorizados para cada fin, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento o la Administración Aduanera, según corresponda.**

En el marco de las autorizaciones que se les brinda a los operadores de Comercio Exterior, se encuentra que los mismos deben encontrarse autorizados para almacenar y custodiar las mercancías, bajo las medidas de seguridad que establezca la Administración. Tal es el caso del depósito aduanero, operador que debe almacenar mercancías destinadas únicamente al régimen al régimen de depósito aduanero en sus instalaciones indicadas para dicho fin.

**n. Almacenar o transportar mercancía que no cuente con documentación sustentatoria.**

Como se puede evidenciar, las obligaciones en materia aduanera para los OCE son varias, y en su gran mayoría enfocada en las funciones propias de cada operador. Bajo esa línea, se ha establecido el almacenamiento de mercancías

siempre que se encuentren sustentadas en documentación tal es el caso que, un almacén aduanero como un depósito temporal debe de almacenar mercancías que previamente hayan sido manifestadas, cuenten con un volante y conocimiento de embarque, siendo que tales documentos brindan la seguridad que dichas mercancías han sido manifestadas a Administración Aduanera. Asimismo, resulta importante, contar con la trazabilidad de las mercancías que ingresen a sus instalaciones, sea a través de un direccionamiento o por default como parte de un acuerdo con líneas áreas o navieras.

**o. No mantener la infraestructura física o no adoptar las medidas de seguridad necesarias que garanticen la integridad de la carga, eviten su falta o pérdida e impidan su contaminación u otra vulneración a la seguridad cuando la carga se encuentre bajo su responsabilidad; así como no implementar o mantener las que hubieran sido dispuestas por la autoridad aduanera, la Administración Aduanera, el operador de comercio exterior o el operador interviniente.**

Dentro de los cambios normativos a la Tabla de sanciones se ha podido evidenciar la importancia de las condiciones relacionadas a la seguridad. Es así que, en la presente Tabla de sanciones, se ha determinado 9 supuestos de infracción para diferentes actos vinculados a la seguridad de la carga, tipificados desde el código N51 al código N59.

Dichos supuestos de infracción están relacionados a la seguridad e integridad de las mercancías durante el traslado, permanencia y movilización de las mismas siendo que, es la propia operatividad y la forma de funcionamiento de la



cadena logística que trae consigo diversos tipos de riesgos como robos, intento de robo, contaminación de mercancías, pérdida, daños, entre otras situaciones.

Siendo ello así, la Administración Aduanera ha creído conveniente trasladar la responsabilidad de las mercancías y su integridad hacia el Operador de Comercio Exterior aun cuando existan diversas situaciones que no puedan ser controladas enteramente. Sin embargo, ha establecido que son estos los responsables de tomar todas las medidas pertinentes para evitar situaciones que pongan en riesgo las mercancías.

En ese sentido dentro de estas supuestos de infracciones se determina la obligación de los Operadores de Comercio Exterior de implementar, adoptar y mantener todo tipo de medidas de seguridad dispuestas por la Administración Aduanera que garantice la integridad de la carga bajo la responsabilidad de los operadores como, por ejemplo, la colocación de precintos aduaneros, sistema de monitoreo por GPS, control y registro del llenado de contenedores, entre otros.

En consecuencia, el incumplimiento de estas medidas dichas medidas generaría la exposición de sanción de multa hasta por el valor FOB de las mercancías considerando que estas pueden llegar a valer millones de dólares por lo que, estamos frente a atribuir responsabilidad por caso de robo, hurto o daño de mercancías durante el traslado del terminal portuario hacia el depósito temporal o viceversa, ruptura o violación del precinto, entre otras situaciones, al Operador de Comercio Exterior.

**p. No permitir los accesos a sus sistemas de información en la forma y plazo establecidos por la Administración Aduanera.**

Dentro de las obligaciones atribuibles a los Operadores de Comercio Exterior se ha establecido la implementación de un sistema informático que asegure la trazabilidad de las mercancías y el control de ingreso, permanencia, movilización y salida de las mercancías de las instalaciones de los Operadores por lo que, la Administración Aduanera determinó conveniente que dichos sistemas estén al alcance de ellos y la falta de accesos a esos sistemas generaría la exposición de multa de hasta 3 UIT calificada como una infracción muy grave.

**1.2.10. Infracciones aduaneras del operador interviniente**

En relación con estas infracciones, las mismas se encuentran establecidas en el Artículo 198° de la Ley General de Aduanas y en la mayoría de las tipificaciones, coinciden con las determinadas para el OCE.

Son infracciones aduaneras del operador interviniente, según corresponda:

**a. Impedir, obstaculizar o no facilitar la realización de las labores de reconocimiento, de inspección, de fiscalización o cualquier acción de control dispuestas por la autoridad aduanera, con excepción del inciso k.**

Al igual que las obligaciones del Operador de Comercio Exterior, los Operadores Intervinientes como importador, exportador, Administrador o concesionario de las instalaciones portuarias, aeroportuarias, terminales terrestres internacionales, entre otros; también cuentan con la obligación de colaborar con control aduanero que ejerce la Administración Aduanera, lo que implica no impedir,

obstaculizar sino facilitar sus labores para ejercer diversas acciones vinculadas al control aduanero tales como el reconocimiento físico de mercancías, inspecciones u otras acciones de control ordinarias y extraordinarias.

Al respecto, para este grupo de infracciones los supuestos se encuentran detallados en los códigos P28, P29, P30, P31, P32, P33 y P34 de la Tabla de Sanciones y, en su mayoría se encuentran calificadas como muy graves al encontrarse vinculadas al control aduanero como, por ejemplo; si el Administrador o concesionario de las instalaciones portuarias permite el embarque de mercancías sin autorización de la Administración Aduanera o con una ACE pendiente.

**b. No proporcionar, exhibir o transmitir la información o documentación, veraz, auténtica, completa y sin errores, en la forma y plazo establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera, con excepción de los incisos c, d y e del presente artículo.**

De igual manera, en la infracción del literal B del artículo 198° de la Ley General de Aduanas mantiene también para el Operador Interviniente la obligación de transmitir proporcionar o remitir información relacionada a las mercancías a la Administración Aduanera en la forma y plazo que lo establezca, lo que implica que esta información sea la correcta, sin errores y auténtica.

Es en el marco de esta obligación es que se cuenta con diversos supuestos de infracción aplicables a su incumplimiento, los mismos que se encuentran tipificados en los rubros A, B y C de la sección II de la Tabla de sanciones.

En cuanto al rubro A, el mismo se encuentra relacionado a la transmisión del Manifiesto de carga y Actos relacionados y podemos encontrar 10 supuestos de infracción desde el código P01 al P10. Sin embargo, a diferencia de las infracciones para el Operador de Comercio Exterior, en este caso este rubro cuenta como sujeto infractor únicamente al Operador de base fija para las infracciones del P01 al P08 y en las dos últimas, para estos mismos y Administrador o concesionarios de las instalaciones portuarias.

Es importante considerar que, los Operadores Intervinientes si bien se encuentran obligados a diferentes aspectos, también es mínima la responsabilidad que cuentan por cuanto la mayor parte de información radica en poder del Operador de Comercio Exterior. En el caso de las infracciones P09 y P10, el Administrador o concesionario instalaciones portuarias se le ha atribuido responsabilidades muy similares al Operador del Comercio Exterior como la transmisión de información de los Actos relacionados al ingreso o salida de mercancías tales como de transmisión de la descarga, la carga a embarcarse, carga embarcada, entre otra información.

Por el lado del rubro B, el mismo se encuentra vinculado a la Declaración Aduanera de Mercancías que es el documento en el cual se toda la información relacionada a mercancías de importación, exportación u otros regímenes aduaneros. Por lo que, podemos identificar las infracciones relacionadas a la regularización de dichas declaraciones, la transmisión o declaración incorrecta de los códigos aduaneros que se indican en ese documento, valores, encontrándose tipificados en los códigos P11, P12, P66, P67, P18 y P19.

Finalmente, en el rubro C encontramos las infracciones relacionadas a Otra información en donde se encuentran las infracciones que no están vinculadas a los demás rubros; por ejemplo, podemos encontrar la transmisión de datos incorrectos en la solicitud de restitución simplificado de Derechos Arancelarios o la acreditación de los requisitos y en general, el no proporcionar toda información de forma veraz, auténtica, completa y sin errores respecto a la aplicación de derechos antidumping, compensatorios o salvaguardias a que se encuentran sujetas las mercancías materia de importación.

**c. No destinar correctamente la mercancía al régimen, tipo o modalidad de despacho.**

En relación con este supuesto de infracción, debemos tener en consideración que las mercancías pueden ser sometidas a diferentes regímenes y modalidades de despacho, teniendo como alternativas despacho anticipado, diferido o urgente. Sin embargo, dentro de los últimos cambios realizados a la legislación aduanera se ha establecido la obligatoriedad del despacho anticipado para el régimen de importación para el consumo, salvo excepciones de la normativa, por lo que el incumplimiento de dicha obligatoriedad implicaría que el importador incurra en el supuesto de infracción con código P44 o P45, los cuales son calificados como infracciones leves.

**d. Declarar en forma incorrecta el valor o proporcionar información incompleta o que no guarde conformidad con los documentos presentados para el despacho, respecto al valor.**

Dentro de las facultades con las que cuenta la Administración Aduanera se encuentra la de administración, recaudación, control y fiscalización aduanera del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas dentro del territorio aduanero. Es en el marco de la Facultad de recaudación que interviene la Administración Aduanera como sujeto activo de la obligación tributaria aduanera que nace en diversos momentos y cuyo cálculo de los derechos arancelarios, tributos internos y otros recargos se vinculan con costo de la mercancía, flete y seguro. Es por ello que, resulta sumamente importante que el importador declare correctamente los valores y que estos se encuentren sustentados en documentos como factura comercial, Documento de Transporte, entre otros. Al respecto, existen supuestos de infracción vinculados a su incumplimiento, los cuales están tipificados en los códigos P68, P69, P70, P74 y P75 de la Tabla de Sanciones.

**e. Destinar mercancía prohibida; destinar mercancía restringida sin la documentación exigible o que esta documentación no cumpla con las formalidades previstas para su aceptación; o no se comunique la denegatoria de la solicitud de autorización del sector competente, cuando corresponda.**

En el despacho aduanero existen ciertas restricciones relacionadas al tipo de mercancía materia de destinación; tal es el caso de las mercancías prohibidas que están impedidas de ingresar o salir del territorio nacional y, en el caso de mercancías restringidas, las mismas requieren de una autorización por parte del sector competente para que puedan ser materia de exportación o importación, según sea el caso.

Dentro de mercancías prohibidas tenemos la exportación de mercancías que se consideran patrimonio cultural y/o histórico de la nación. Asimismo, en cuanto a las mercancías restringidas tenemos las partes y accesorios de armas requieren el permiso de SUCAMEC, aceite de pescado de SANIPES, entre otros supuestos.

En esos casos, la exportación de determinados productos y mercancías prohibidas o la destinación de mercancías restringidas sin las autorizaciones por parte del sector competente genera que el operador interviniente incurra en una infracción cuyo supuesto se encuentra tipificado con el código P41 y P42 de la Tabla de Sanciones.

**f. No proporcionar o transmitir la información que permita identificar la mercancía antes de su llegada o salida del país, en la forma y plazos establecidos legalmente o dispuestos por la Administración Aduanera.**

Como se detalló anteriormente, en las infracciones del Operador de Comercio Exterior, resulta importante que el Operador Interviniente proporcione o transmita información de las mercancías como datos de las cantidades, descripción, consignatario, entre otra información; a fin de que la Administración Aduanera pueda ejercer su control aduanero y disponer las medidas que considere pertinente sobre dichas mercancías.

**g. No comparecer ante la autoridad aduanera cuando sean requeridos.**

Al igual que para los Operadores de Comercio Exterior, la Administración Aduanera puede solicitar que el Operador Interviniente comparezca ante ellos en

cualquier momento y cuyo incumplimiento generaría la comisión de la infracción tipificada con el código P35.

**h. No cumplir con las obligaciones en los plazos establecidos por la normatividad aduanera o la Administración Aduanera, según corresponda.**

De modo general, existen diversas obligaciones del Operador Interviniente que se encuentran sujetas a su cumplimiento en un plazo establecido por la Administración Aduanera y cuyo incumplimiento genera una exposición de sanción de multa por cuanto, la Administración requiere contar con dicha información y/o documentación a fin de continuar o concluir el despacho aduanero. Tal es el caso de las infracciones relacionadas a la falta de entrega de muestras solicitadas por la Autoridad Aduanera y cuyos supuestos de infracción se encuentran tipificadas en los códigos P46, P47, P48 y P49.

**i. Entregar, recibir, retirar, vender, disponer, trasladar, destinar a otro fin, transferir, o permitir el uso por terceros de las mercancías, de manera diferente a lo establecido legalmente o sin contar con la debida autorización de la Administración Aduanera, según corresponda.**

En cuanto a esta infracción, similar a la aplicación de los Operadores de Comercio Exterior, la misma hace referencia a supuestos vinculados al control aduanero siendo que, la disposición de mercancías está sujeto a la autorización de la Administración Aduanera, por lo tanto, el retiro o entrega de mercancías del punto de llegada o almacén aduanero sin habersele otorgado el Levante que autoriza su salida es pasible de sanción por parte de la Administración Aduanera.



Así mismo, para el caso de los Operadores Intervinientes se incorporan como infractores al beneficiario del régimen aduanero, importador y Concesionario de las instalaciones portuarias, ello debido a que presentan un contacto directo con la mercancía y se crean nuevos supuestos de infracción aplicable a diversos eventos, tales como la transferencia a terceros o destinación a otro fin de mercancías que hayan sido materia de afectación, exoneración o beneficio tributario o la transferencia de mercancías que fueron materia de regímenes aduaneros temporales.

Al respecto, los supuestos de infracción se encuentran previstas en los códigos P32, P33, P34, P79, P80, P3 y P40 de la Tabla de Sanciones, las cuales son consideradas como graves y muy graves por lo que, recae la mayor sanción cómo es la multa con el valor FOB de las mercancías hasta un máximo de 20 o 30 UIT, según sea el caso.

**j. No contar con la infraestructura física o no adoptar las medidas de seguridad necesarias que garanticen la integridad de la carga, eviten su falta o pérdida e impidan su contaminación u otra vulneración a la seguridad cuando la carga se encuentre bajo su responsabilidad; así como no implementar o mantener las que hubieran sido dispuestas por la autoridad aduanera, la Administración Aduanera, el operador de comercio exterior o el operador interviniente.**

Como se ha detallado en el caso de los Operadores de Comercio Exterior, resulta de vital importancia para la Autoridad Aduanera que los operadores intervinientes también cuenten con condiciones relacionadas a la seguridad e

integridad de las mercancías. Es por ello que, se ha establecido supuestos de infracción similares a los del Operador de Comercio para los Operadores Intervinientes, por lo que contamos con los con los supuestos tipificados en los códigos P53 al P60, P62 y P63.

**k. No permitir los accesos a sus sistemas de información en la forma y plazo establecidos por la Administración Aduanera.**

Al igual que los Operadores de Comercio Exterior, los operadores intervinientes también cuentan con la obligación de garantizar a la autoridad aduanera el acceso permanente a sus sistemas de control e información con miras a asegurar la completa trazabilidad de la mercancía por lo que, la Administración Aduanera determinó conveniente que dichos sistemas estén al alcance de ellos y la falta de accesos a esos sistemas generaría la exposición de multa de hasta 3 UIT calificada como una infracción muy grave.

**l. No entregar la mercancía al dueño o consignatario, o al responsable del almacén aduanero de corresponder, conforme a lo establecido legalmente o cuando cuente con la autorización de la Administración Aduanera, según corresponda.**

En cuanto a la presente infracción, la misma sanciona al operador interviniente, en este caso, al Administrador o concesionario de las instalaciones portuarias, por no entregar mercancías que cuenten con Levante al dueño consignatario.

Es importante considerar que, debido a los últimos cambios normativos, la modalidad del despacho anticipado se ha incrementado en gran medida por lo que,

muchas de las mercancías son retiradas directamente del Terminal portuario. Es por ello que, esta sanción es aplicable a ese operador siendo que custodia las mercancías hasta que la Autoridad Aduanera otorgue su autorización para su entrega.

**m. No reembarcar la mercancía prohibida o restringida dentro del plazo establecido legalmente o dispuesto por la autoridad aduanera.**

En cuanto a esta infracción la legislación ha dispuesto que en caso de identificar mercancías prohibidas o restringidas las mismas deben de ser materia de reembarque régimen que implica la salida de estas mercancías del territorio aduanero hacia el exterior.

Al respecto, la Administración Aduanera brinda un plazo establecido para que se realice el reembarque de dichas mercancías y frente al incumplimiento es estar incurriendo en esta infracción.

**1.2.10.1. Artículo 200.- Sanción de comiso de las mercancías**

Se aplica la sanción de comiso de las mercancías, cuando:

- a. Dispongan de las mercancías ubicadas en los locales considerados como zona primaria o en los locales del importador según corresponda, sin contar con el levante o sin que se haya dejado sin efecto la medida preventiva dispuesta por la autoridad aduanera, según corresponda.**

Al respecto esta sanción está vinculada al hecho que antes de culminar el despacho aduanero, se disponga de las mercancías vulnerando el control aduanero que ejerce la Administración Aduanera por lo que, de encontrarse mercancías sin

Levante autorizado o con Levante, pero con medida de inmovilización incautación u otra pendiente, son comisadas.

**b. Carezca de la documentación aduanera pertinente.**

Como parte de la propia operatividad toda mercancía debe sustentar su ingreso y/o salida en una documentación aduanera sea declaración, factura comercial o conocimiento de embarque, entre otro tipo de documentación por lo que, ninguna mercancía puede ser trasladada almacenada sin contar con la documentación pertinente caso contrario puede ser materia de comiso.

**c. Estén consideradas como contrarias a: la soberanía nacional, la seguridad pública, la moral y la salud pública.**

En el marco de operaciones de importación o exportación puede darse el caso del ingreso de mercancías que sean consideradas contrarias a la soberanía nacional, Seguridad Pública, la moral y la sanidad pública lo que debe ser establecido por la entidad competente a fin de que la Administración Aduanera proceda con el comiso.

**d. Cuando se constate que las provisiones de a bordo o rancho de nave que porten los medios de transporte no se encuentran consignados en la lista respectiva o en los lugares habituales de depósito.**

Dentro de las obligaciones el Representante del transportista y agente de carga internacional está la transmisión del Manifiesto de carga, Documentos de transporte y Documentos Vinculados. En estos últimos, se encuentran la lista de

provisiones a bordo de la nave o aeronave por lo que, el traslado de esas mercancías debe sustentarse en dicho documento y ante la falta de registro en la lista, podrían ser materia de comiso

**e. Se expendan a bordo de las naves o aeronaves durante su permanencia en el territorio aduanero.**

Al respecto, las mercancías a bordo de las naves tienen se someten a la destinación aduanera a fin de conocer el proceso a seguir con dichas mercancías; es decir, si serán materia de exportación, importación, transbordo u otro régimen por lo que, durante su permanencia en la embarcación o avión, no se puede disponer de su venta o distribución, en cuyo caso se procederá con el comiso de las mismas.

**f. Se detecte su ingreso, traslado, permanencia o salida por lugares, ruta u hora no autorizados; o se encuentren en zona primaria y se desconoce al consignatario.**

En cuanto a la presente infracción, la misma surge frente al traslado de mercancías por una ruta u hora no autorizada o por contar con mercancía cuyo consignatario se desconoce. Para ejemplificar esta infracción, tenemos la situación de mercancías que son trasladadas en una nave y que su vez son declaradas al régimen de tránsito, por lo que dichas mercancías no pueden permanecer en territorio nacional, sino que deben cumplir el régimen de tránsito en un plazo determinado. En caso de dichas mercancías permanezcan en zona primaria vencido ese plazo o sean trasladado a lugares no autorizados, las mismas son materias de sanción de comiso.

**g. Cuando la autoridad competente determine que las mercancías son falsificadas o pirateadas.**

Al respecto, existen muchas operaciones de importación que en el marco de las medidas de frontera y durante un reconocimiento físico o inspección como parte de acción de control extraordinaria la Administración Aduanera determina que las mercancías vulneran los derechos de propiedad intelectual por lo que, trasladan el aviso a INDECOPI a fin de que ésta, determine si efectivamente vulneran dichos derechos y consideran que las mercancías son falsificadas o pirateadas. De verificarse dicho hecho, es dicha entidad la que procede con la medida de comiso.

**h. Los miembros de la tripulación de cualquier medio de transporte internen mercancías distintas de sus prendas de vestir y objetos de uso personal.**

Esta infracción aplica en caso los miembros de la tripulación que internen mercancías distintas a las prendas de vestir y objetos personales siendo que, es obligación del transportista transmitir y registrar la información de la lista de tripulantes y sus efectos personales por lo que, no pueden internar mercancías distintas a lo declarado.

**i. El importador no proceda a la rectificación de la declaración o al reembarque de la mercancía de acuerdo con lo establecido en el artículo 145°.**

En cuanto a esta infracción, debemos considerar que el artículo 145° de la Ley General de Aduanas establece que, si el dueño consignatario encuentra mercancía mayor o distinta a lo declarado con posterioridad levante, podría declararlo sin ninguna sanción o proceder con el reembarque de las mismas. Pero,

si es la Autoridad Aduanera quién, en el reconocimiento físico, encuentra mercancía no declarada, la misma cae en comiso o puede ser reembarcada luego del pago de la multa y dentro de los 30 días calendarios siguientes.

**j. Los pasajeros omitan declarar sus equipajes o mercancías en la forma establecida por decreto supremo, o exista diferencia entre la cantidad o la descripción declarada y lo encontrado como resultado del control aduanero. A opción del pasajero puede recuperar los bienes, si en el plazo de treinta (30) días hábiles de notificada el acta de incautación, cumple con pagar la deuda tributaria aduanera y recargos respectivos, y una multa equivalente al 50% sobre el valor en aduana del bien establecido por la autoridad aduanera y con los demás requisitos legales exigibles en caso de mercancía restringida, o proceder a su retorno al exterior por cuenta propia o de tercero autorizado previo pago de la referida multa. De no mediar acción del pasajero en este plazo, la mercancía no declarada cae en comiso.**

La presente infracción está dirigido a los pasajeros quienes cuentan con la obligación de declarar sus equipajes y mercancías de forma correcta. En caso no se realice de esa manera y como parte del control aduanero, podría estar sujeto a la incautación de las mercancías y pago de multa. Frente a dicho supuesto, el pasajero cuenta con varias alternativas cómo el pago de la deuda tributaria y recargos con la multa o el retorno de las mercancías al exterior; caso contrario, las mercancías caen en comiso.

**k. Durante una acción de control extraordinaria, se encuentre mercancía no manifestada o se verifique diferencia entre las mercancías que contienen los bultos y la descripción consignada en los manifiestos de carga, manifiestos consolidados y desconsolidados; salvo que la mercancía se encuentre consignada correctamente en la información que permita identificar la mercancía antes de su llegada o salida del país presentada previamente a la Administración Aduanera conforme a lo previsto en el inciso c, del artículo 17°, o se encuentre consignada correctamente en la declaración.**

También es aplicable la sanción de comiso al medio de transporte que, habiendo ingresado al país al amparo de la legislación pertinente o de un Convenio Internacional, exceda el plazo de permanencia concedido por la autoridad aduanera. En estos casos, los vehículos con fines turísticos pueden ser retirados del país, si dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores al vencimiento del plazo de permanencia concedido por la autoridad aduanera, el turista cumple con pagar una multa cuyo monto es establecido en la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones del presente decreto legislativo. De no efectuarse el pago en el citado plazo o el retiro del vehículo del país en el plazo establecido en su Reglamento, este cae en comiso.

Asimismo, es aplicable la sanción de comiso, al vehículo que haya sido ingresado temporalmente al país con fines turísticos al amparo de la legislación pertinente o de un convenio internacional, y que hubiese sido destinado a otro fin.



Si decretado el comiso la mercancía o el medio de transporte no fueran hallados o entregados a la autoridad aduanera, se impone además al infractor una multa igual al valor FOB de la mercancía.

De igual manera, como parte de las obligaciones Transportistas o representante en el país y Agente de carga internacional se encuentra la transmisión de información relacionada Manifiesto de carga, Documentos de transporte y documentos vinculados.

Sobre esto último, el Documento de Transporte contiene la información de la descripción de las mercancías materia de importación o exportación al igual que la cantidad de bultos y peso, por lo que resulta importante que la descripción consignada en dicho documento y las transmisiones realizadas por los operadores antes mencionados correspondan a las mercancías físicamente encontradas durante una inspección siendo que, ante un supuesto de verificación de mercancías, se encuentra alguna que no sea la manifestada o declarada es materia de comiso. Por ejemplo, si se consigna en el Conocimiento de Embarque y en el Manifiesto de carga que el contenido es papel higiénico pero durante una Acción de Control Extraordinaria se encuentran zapatillas, en dicho supuesto procede el comiso de las mismas, salvo se encuentre correctamente declarado en la DAM.

#### **1.2.11. El Operador Económico Autorizado**

Dentro de nuestro marco normativo actual, se ha establecido nuevas figuras que permitan la mejora en la seguridad de la cadena logística y la reducción de costos y tiempo, pero también que se realice a través de procesos seguros, legítimos y eficaces, siendo esto último la base central para crear al Operador Económico

Autorizado. Al respecto, Caballero (2021) define como aquel operador de comercio exterior u operador interviniente, certificado por la Administración Aduanera, al haber cumplido con las condiciones y requisitos establecidos en la referida Ley y sus normas reglamentarias, según el artículo 25 del Decreto Legislativo 1433.

Es oportuno mencionar que la Resolución N° 061-2022-SUNAT establece las pautas que se deben seguir para la obtención y mantenimiento de la certificación como operador económico autorizado, así como los requisitos que se deben cumplir y las facilidades que se otorgan al obtener tal condición, en relación con la garantía, operatividad aduanera y atención preferente y las vinculadas al control aduanero.

En esa mesa línea, se debe considerar que, a la fecha, han sido certificadas como OEA en el Perú un total de 205 empresas (entre importadores, exportadores, agentes de aduana, almacenes aduaneros y Courier) (Guadalupe, 2021, p.2).

### **1.3. Definición de Términos Básicos**

#### **a. Control aduanero**

La Ley General de Aduanas lo define como el conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la Legislación Aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.

#### **b. Infracciones**

Según la RAE las infracciones se constituyen como: “Transgresión, quebrantamiento de una ley pacto o tratado, o de una norma moral, lógica o doctrinal”. En el caso las infracciones aduaneras, las mismas deben encontrarse tipificadas en la Ley General de Aduanas y Tabla de Sanciones.

### **c. *Ius Puniendi***

Según la Real Academia Española el *ius puniendi* se define como la “potestad del Estado para castigar mediante los dos sistemas represivos existentes en nuestro derecho: el derecho penal, que es aplicado por los jueces y tribunales y el derecho administrativo sancionador que es aplicado por la Administración”

### **d. Ley General de Aduanas**

En base a lo establecido el Artículo 1° de la Ley General de Aduanas, es la norma central que regula la relación jurídica que entre la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria - SUNAT y las personas naturales y jurídicas que intervienen en el ingreso, permanencia, traslado y salida de las mercancías hacia y desde el territorio aduanero.

### **e. Potestad Sancionadora de la Administración Aduanera**

Facultad o atribución de la Administración Aduanera para determinar infracciones e imponer sanciones, lo cual es ejercida dentro de los límites y sujeto al debido procedimiento, en aplicación de las normas aduaneras.

#### **f. Régimen de Incentivos**

Oyarse (2018) señala que “tal como se encuentra previsto en el Código Tributario, la Legislación Aduanera también regula el beneficio del régimen de incentivos, que básicamente consiste en permitir que se otorgue al contribuyente o infractor determinados porcentajes de rebaja en la imposición de sanciones de multa, dependiendo de ciertas condiciones previstas en la Ley”.

#### **g. Tabla de Sanciones**

La Tabla de Sanciones se constituye como aquel esquema que contiene todos los supuestos de infracción materia de sanción en diversas circunstancias por las acciones u omisiones de distintos Operadores que participan en la operatividad aduanera. Asimismo, en ella se señala la cuantía de la sanción, sujeto infractor, gravedad y base legal de cada supuesto.

#### **h. Tipos de Incentivos**

Oyarse (2017) menciona cuales son los tipos de incentivos previstos en la Ley General de Aduana: “antes de cualquier notificación se reduce el 90% de la multa, después de cualquier notificación el 70%, después del inicio de acción de control el 60% y antes del inicio de la cobranza coactiva el 50%”.

#### **i. Tipos de Sanciones**

En el caso de la Administración Aduanera, los tipos de sanciones que se imponen ante una infracción son según Robles (2015): “multas, comiso de mercaderías, suspensión, cancelación, inhabilitación para ejercer actividades” (p. 24).

## **CAPÍTULO II METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **2.1. Diseño Metodológico**

#### ***2.1.1. Enfoque de Investigación: Cualitativo***

El investigador desarrollará una investigación cualitativa, ya que de manera deductiva se describirá la problemática en la doctrina nacional. Así mismo, este enfoque está orientado a una selección de datos no estandarizados, mediante constantes análisis e interpretaciones de textos y artículos, evaluando el desarrollo natural de los sucesos sin que se manipule o altere el contenido de los mismos.

#### ***2.1.2. Tipo de Investigación: Básica***

El tipo de investigación es básica pues se busca el conocimiento de la realidad o de los hechos que giran en torno al problema de investigación.

#### ***2.1.3. Nivel de Investigación: Correlacional- descriptivo***

El nivel de la investigación es correlacional pues se analizan dos variables y su relación en la problemática que se ha planteado. Así mismo es descriptivo pues se describirán situaciones o eventos de cómo se manifiesta el tema analizado, con la finalidad de llegar a los objetivos bajo una interpretación.

#### ***2.1.4. Diseño: Hermenéutico***

Se aplicará el diseño hermenéutico toda vez que se efectuará una lectura e interpretación de la información sobre la problemática planteada, llegando a dilucidar el tema y los objetivos de investigación.

## **2.2. Diseño Muestral**

El estudio utilizó un diseño muestral no probabilístico, toda vez que se seleccionó la muestra a partir de las cualidades de los entrevistados (expertos en derecho Aduanero), en opinión y acuerdo de la investigadora y el asesor.

## **2.3. Procedimiento de Muestreo**

### ***2.3.1. Muestra de Expertos***

La muestra estuvo constituida por 7 expertos cada uno especialista en el derecho Aduanero, a cada uno de ellos se le otorgó un código (CL, AJ, OJ, AC, GJ, LM, CI), se realizaron preguntas a especialistas de la materia con conocimiento o manejo del tema de investigación, quienes con su perspectiva especializada podrán aportar.

## **2.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

### ***2.4.1. Técnicas***

Como técnicas para la investigación se utilizó el análisis documental de libros, normas y demás documentos relacionados al derecho aduanero, que permitieron responder a los objetivos planteados.

Además, como segunda técnica se utilizó la entrevista, con el uso de preguntas abiertas que guiaron el desarrollo de las mismas, habiéndose desarrollado 12 o 13 preguntas dependiendo del tipo de entrevistado.

### ***2.4.2. Instrumentos***

Los instrumentos utilizados fueron una bitácora para el ordenamiento de la información y la guía de entrevistas conformado por 12 a 13 preguntas abiertas, que

dieron pie a diversas respuestas y comentarios. Es así que para dar respuesta a los objetivos planteados las preguntas se organizaron como se precisa en la Tabla

**Tabla 1.** *Objetivos, dimensiones y preguntas*

<b>Objetivos</b>	<b>Dimensiones</b>	<b>Preguntas</b>
General	Régimen de incentivos	1, 7, 12a y 12b
General	Tabla de sanciones	4, 5, 13
General	Es necesario un sistema para reducir sanciones	2, 13
General	Infracciones previstas en la Ley General Aduanas	8, 9, 10 y 11
Específico uno	Se promueve la subsanación voluntaria	3, 7
Específico dos	Se promueve la autoevaluación	6

Fuente: Elaborado por el autor.

## **2.5. Aspectos Éticos**

Bajo juramento, expreso que la metodología usada se ha efectuado teniendo como guía lo establecido en la Resolución Decanal N° 093-2017-CU-R-USMP de la Universidad de San Martín de Porres. El citado que se usará será del sistema APA, establecido por la propia Universidad San Martín de Porres.

## CAPÍTULO III RESULTADOS

Los resultados de la presente investigación se obtuvieron a partir de las entrevistas realizadas a 7 expertos en el tema aduanero (CL, AJ, OJ, AC, GJ, LM y CI) cada uno de ellos respondió un cuestionario de 12 a 13 preguntas las cuales fueron sintetizadas y categorizadas por temas y subtemas que presentamos a continuación:

### **3.1. Objetivo general: Análisis de la reposición de un sistema para reducir sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas.**

Argumentar si corresponde reponer un sistema para reducir las sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas.

En respuesta al objetivo general “Argumentar si corresponde reponer un sistema para reducir las sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones para las infracciones de la Ley General de Aduanas”

En la nueva Tabla de sanciones con la eliminación del Régimen de Incentivos a partir del primero de enero del año 2020, se ha observado el perjuicio que esto ha causado especialmente para los Operadores, entre las respuestas puntuales sobre si es necesario un sistema para reducir sanciones o tener un régimen de incentivos como estaba previsto anteriormente se precisó:



**Tabla 2. Es necesario un sistema para reducir sanciones**

Experto	Respuesta 1	Respuesta 2
CL	Definitivamente sí	
AJ	Yo creo que sí, debe haber un régimen de incentivos en general	El fin supremo del comercio exterior no es recaudar sino facilitar el comercio exterior y la subsanación de los errores.
OJ	Yo considero que resulta innecesario volver al régimen de incentivos.	Gran cantidad de infracciones tienen este régimen premial.
AC	Sí, obviamente es positiva	Debería preverse un régimen de incentivos.
GJ	Sí, yo creo que sí	Deberíamos regresar al régimen de incentivos que teníamos antes.
LM	Considero que sí	El régimen de incentivos... favorece a los operadores y también favorece a la misma Administración.
CI	Considero que no.	

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

AJ: Para poder subsanar los errores que puedan cometer los operadores de comercio exterior, justamente con el fin supremo que tiene la operatividad aduanera, que es facilitar la operación y que el comercio exterior fluya y que los beneficiarios finales tanto en un proceso de ingreso y salida puedan obtener sus productos.

OJ: hay una gran cantidad de infracciones que tienen este régimen premial, quizás para aquellos casos en los cuales en el futuro se puede determinar que la multa es

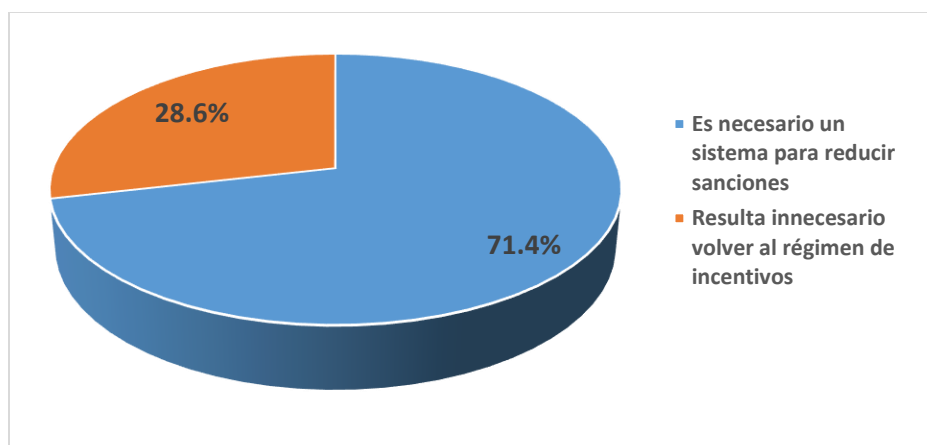
demasiado excesiva, se podía entrar a un rediseño, pero bajo el régimen de gradualidad.

AC: Debería preverse un régimen de incentivos... la SUNAT lo puede hacer, directamente puede crear ella misma una resolución de superintendencia para que pueda emitir un régimen de incentivo, si está permitido.

GJ: Yo creo que hay que regresar con un régimen de incentivos real, justamente a nivel gremial, han propuesto, a la aduana- aun sin respuesta-volver al régimen de incentivos que había, con las especificaciones legales, digamos los beneficios porque en realidad, gana la autoridad, gana el administrado, todos ganan con ese régimen, pero todavía no hay ninguna respuesta.

LM: El régimen de incentivos ... permite que el operador pueda reconocer su infracción y que el aparato fiscalizador de SUNAT pueda orientarse a otro tipo de acciones, en donde inclusive hay mayor incidencia y vulneración al control de parte de SUNAT.

**Figura 1.** *Opinión de los entrevistados, sobre si es necesario un sistema para reducir sanciones.*



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

Según las respuestas de los 7 entrevistados, 5 expertos (71.4%) afirman que es necesario reponer un sistema para reducir sanciones como el que había anteriormente (régimen de incentivos), para lo cual es necesario que este aterrice en la operatividad y realizar el análisis de las infracciones y las cuantías que estas generan. Esta alternativa beneficiaria al Operador y a la Administración Aduanera, ya que permite el reconocimiento de las infracciones y errores que puedan cometer los operadores de comercio exterior. Cabe precisar que, si es posible reponer un sistema para reducir sanciones a través de una Resolución de Superintendencia ejecutada por la SUNAT en merito a la facultad discrecional que señala “para efectos de puede aplicar sanciones, la Administración tributaria se encuentra facultada para fijar, mediante Resolución de Superintendencia o norma de rango similar, parámetros o criterios objetivos que corresponda, así como determinar tramos menores al monto de la sanción establecida en la norma respectiva” (Art. 166° Código Tributario).

Por tanto, de conformidad a lo indicado en el Art 166 del TUO de Código Tributario, la Administración Tributaria cuenta con la facultad discrecional de determinar y sancionar administrativamente infracciones tributarias y en virtud de dicha facultad que puede fijar, mediante Resolución de Superintendencia o norma de rango similar, parámetros o criterios objetivos que corresponda, así como determinar tramos menores al monto de la sanción establecida en la norma respectiva.

Asimismo, es en aplicación de dicho artículo que la Administración Aduanera puede autorizar el ejercicio de la facultad discrecional a fin de no determinar ni sancionar las infracciones que se detallan en la resolución, lo que generalmente se da cuando existen modificaciones de normas, emergencia sanitaria que genere posible incumplimiento de obligaciones, entre otros.

Por otro lado, 2 expertos (28.6%) indican que no es preciso volver a un régimen de incentivos, sin embargo, dejan en claro que se podría entrar a un rediseño, pero bajo el régimen de gradualidad para aquellos casos en los cuales en el futuro se puede determinar que la multa es demasiado excesiva.

### ***3.1.1. Análisis del Régimen de Incentivos***

El régimen de incentivos (RI) fue el sistema para reducir las sanciones previstas en la Tabla de sanciones de las infracciones de la Ley General de Aduanas, el cual estuvo vigente desde el día 18 de marzo del 2009 y fue derogado el 31 de diciembre del año 2019.

Al respecto, dicha eliminación ha generado controversias entre la Administración y los operadores, por lo que a continuación, se presentan los resultados de los 7 entrevistados, en base a dos aspectos, el primero, “la eliminación del régimen de incentivos ha sido beneficioso o perjudicial para la eliminación de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020” y el segundo, “la autoliquidación sin ningún tipo de incentivo que no genera la subsanación espontánea y pago de multas”

**Tabla 3.** La eliminación del régimen de incentivos ha sido beneficioso o perjudicial para la eliminación de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020

Experto	Respuesta 1
CL	Se volvió una forma de gestionar bastante dura, restrictiva y castigadora, más que incentivar a los operadores de comercio exterior.
AJ	Ha sido perjudicial.
OJ	No es necesario el régimen de incentivos, porque la nueva Tabla de sanciones contiene un régimen premial.
AC	Es perjudicial.
GJ	No nos sirve para desincentivar conducta.
LM	Considero que ha sido perjudicial.
CI	Considero que, sí es beneficioso, tomando en cuenta el objetivo que persigue.

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

De los 7 entrevistados, 5 consideran que la eliminación del régimen de incentivos a partir del 01/01/2020 ha sido perjudicial para los Operadores de Comercio Exterior; mientras que 2 entrevistados afirman que no es necesario un régimen de incentivos puesto que la nueva Tabla ya tienen inmerso un régimen premial.

En relación con este aspecto, los entrevistados manifiestan:

AJ: Yo creo que no ha ayudado para nada la pérdida del régimen de incentivos... de un tiempo acá sentimos ya desde el punto de vista de los operadores que la SUNAT tiene un fin recaudador que al final se ha tergiversado.

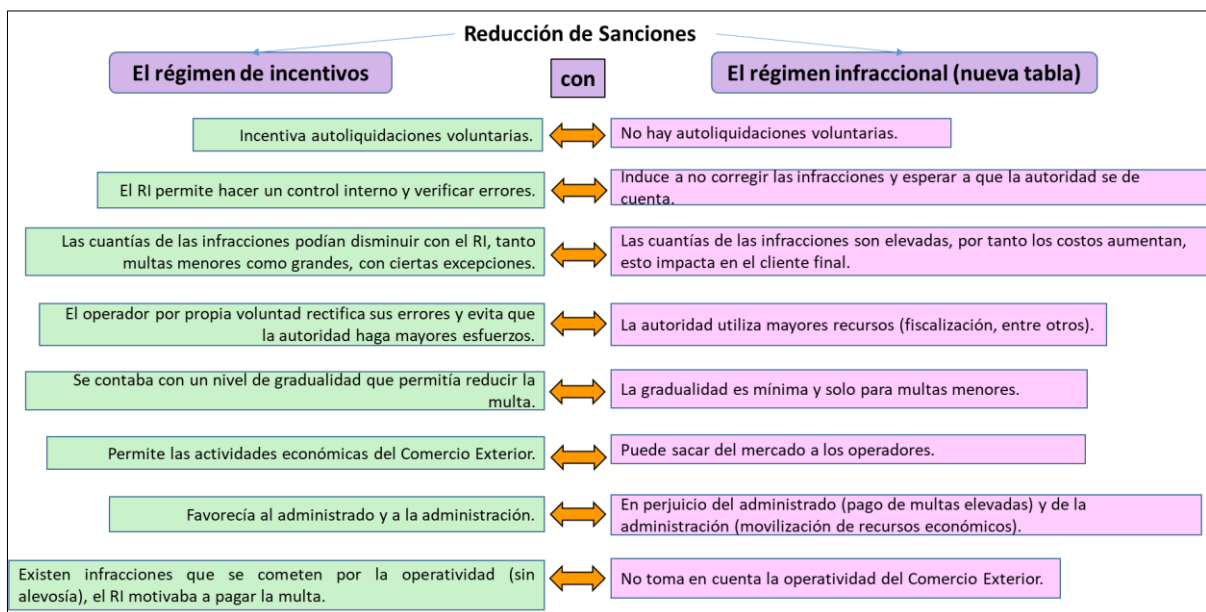
AC: El perjuicio no solamente viene para el administrado sino para la propia administración.

LM: Es muy habitual que en el tema operativo se cometan infracciones, permitir al operador que reconozca y pague la multa, con un régimen de incentivos que teníamos antes, con una rebaja del 90%, era muy importante para los operadores, nos aliviaba en cuanto al saneamiento legal, a poder reconocer alguna infracción, mejorar también nuestros procesos e identificar si se cometió la infracción.

CI: El nuevo sistema infraccional de la actual Tabla de sanciones es una herramienta eficaz para corregir conductas... además que para ciertas infracciones se puede acoger a una rebaja como mecanismo premial. Por otro lado, el nuevo esquema sancionatorio considera “hechos y circunstancias” según el Decreto Legislativo N° 1433, ahora debe evaluarse “hechos y circunstancias” que son atenuantes o agravantes de la responsabilidad.

Como se puede apreciar la mayoría de entrevistados (71.4%), perciben que la eliminación del régimen de incentivos a generado mayores perjuicios que beneficios. A través de un análisis realizado entre el régimen de incentivos y el régimen infraccional, se presenta la **Figura 2** que detalla el punto de vista de los entrevistados.

**Figura 2.** Análisis entre el régimen de incentivos y el régimen premial desde el punto de vista de los entrevistados.



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

La comparación realizada entre el régimen de incentivos y el régimen infraccional de la nueva Tabla de Sanciones ha destacado 8 resultados, donde todos ellos han puesto en evidencia que el régimen de incentivos fue beneficioso en comparación al régimen actual, que perjudica las autoliquidaciones voluntarias e induce a no corregir las infracciones hasta que la autoridad se dé cuenta. Así mismo, las cuantías de las infracciones son elevadas, por tanto los costos aumentan, esto impacta en el cliente final; la autoridad utiliza mayores recursos para la fiscalización; la gradualidad en el régimen premial es mínima y solo para multas menores, lo que puede sacar del mercado a los operadores y que va en perjuicio del Operador y de la Administración al no tomar en cuenta la operatividad del comercio exterior.

La eliminación del régimen de incentivos a partir del 01 de enero del 2020 y sustituido por el régimen infraccional que entró en vigencia esa misma fecha, ha perjudicado a los operadores y lejos de beneficiar, en muchos casos las ha elevado

puesto que, al no haber las rebajas anteriores (90%, 70%, 60% y 50), la carga en cuanto a las multas que están teniendo los operadores es más fuerte, que se ve reflejado en los gastos al operador y en el precio de sus servicios, perjudicando al importador, exportador, al operador interviniente entre otros, elevando sus costos para recuperar las multas que han cancelado.

Si bien es cierto esta nueva Tabla reduce un poco la sanción si subsanas antes de cualquier requerimiento o notificación, ello solo aplica para las infracciones leves que a su vez cuentan con la menor cuantía (0.1 UIT), pero si hablamos de infracciones que van por el valor FOB de las mercancías, el doble de los tributos dejados de pagar o al límite de las 30 UIT, se observa una cuantía mucho mayor, que no está sujeto a ninguna forma de reducción de multas.

Por otro lado, los dos entrevistados que manifiestan que la eliminación del régimen de incentivos ha sido beneficioso para las sanciones previstas en la Ley General de Aduanas y ponen en manifiesto tres puntos de vista:

- a. La nueva Tabla de sanciones contiene un régimen premial.
- b. Herramienta eficaz para corregir conducta.
- c. El nuevo esquema sancionatorio considera “hechos y circunstancias”

### **La autoliquidación sin ningún tipo de incentivos**

**Tabla 4. La autoliquidación sin ningún tipo de incentivo**

Experto	Respuesta 1
CL	No incentiva el comercio exterior
AJ	Los operadores han perdido el interés de autoliquidarse.



---

OJ	El usuario consiente de la infracción cometida debe subsanarlo, en todo caso puede abrir un procedimiento contencioso para revocar la decisión.
AC	El empresario tomaba la decisión de autoliquidarse, en base a su propio análisis, pero ahora sopesa argumentos y puede tomar la decisión de pelearla.
GJ	No hay un incentivo para que te autoliquides, esperar a que la autoridad se dé cuenta.
LM	Al no tener un incentivo, esperan la sanción e iniciar un proceso administrativo.
CI	No creo que sea recomendable que se apruebe un régimen de incentivos en la nueva Tabla de Sanciones.

---

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

En la Tabla 3, se puede evidenciar que los 7 entrevistados (100.0%) concuerdan en que los operadores han perdido el interés por autoliquidarse (subsanción voluntaria) y pagar la multa, además cuatro entrevistados (57.1%) añaden que los operadores empezaran la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente judicial. Según los criterios de los entrevistados se precisa:

AL: los operadores de Comercio Exterior han perdido justamente el incentivo para poder de alguna manera autoliquidarse, o reconocer la infracción, subsanar la infracción y no verse tan impactado por una sanción pecuniaria.

OJ: El propósito es tratar en la medida de lo posible que el usuario consciente de haber cometido la infracción pueda subsanarlo y de esa manera pueda aligerar la carga de responsabilidad por esa infracción, distinto es el supuesto en el que, si por algún error se le aplicado una infracción de manera arbitraria o ilegal, el usuario

puede abrir el procediendo contencioso y obtener que la administración revoque esa decisión

GJ: acá no hay un incentivo, porque, tú te puedes dar cuenta verdaderamente si has cometido una infracción, pero tu nivel de reducción sobre una autoliquidación voluntaria versus te autoliquides dentro de una fiscalización, pero antes de que te imputen el pago de la deuda, como dice para que veas el beneficio, es exactamente lo mismo, entonces, dices es mejor no hago nada, vamos a ver si se dan cuenta

LM: muchos operadores reconocen que han cometido una infracción, y muchas infracciones son por un tema de tiempo, plazos, reconocen haber cometido la infracción, sin embargo, al no tener un régimen de incentivos, van a esperar que lo sancionen y eventualmente reclamar o apelar, iniciar un procedimiento administrativo y después un proceso judicial. El incentivo evita esa contradicción y evita la carga procedimental, que se pueda dar en la administración.

CI: El régimen de incentivos que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre del año 2019 originaba que los OCE se “arriesgaran” en muchos tramites y/o operaciones y de incurrir en alguna infracción se autoliquidaban pagando multas por cuantías irrisorias.

Con la falta de un régimen de incentivos, los operadores de comercio exterior no toman la decisión de autoliquidarse, no se genera la subsanación espontánea y el pago de multas, siendo perjudicial para la Administración Aduanera puesto que muchos empresarios esperan a que la autoridad se dé cuenta, continuar con el proceso y pelear el pago de estas, a través de reclamos y apelaciones lo que

generaría que la autoridad movilice más recursos, además perjudicaría al administrado que tendrá que utilizar recursos económicos y tiempo, al final el más perjudicado es el cliente final que es participe del comercio exterior.

**3.1.2. Análisis de la actual Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos, por las infracciones de la Ley General de Aduanas**

En la investigación a la actual Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos los entrevistados respondieron dos preguntas, la primera, ¿Los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con la imposición de una multa)? y la segunda, ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida? A continuación, se presenta la opinión de los 7 interpelados:

**Tabla 5.** La actual Tabla de sanciones y la falta de un régimen de incentivos cumple con la finalidad de ser disuasiva o represiva

Experto	Respuesta 1
CL	Definitivamente tiene una finalidad represiva y castigadora.
AJ	No veo ningún interés disuasivo o preventivo
OJ	Promueve el <i>compliance</i> tributario el cumplimiento oportuno, estricto, legal de todas las obligaciones tributarias aduaneras.
AC	La administración está primando más el tema represivo
GJ	No está apuntando a algo preventivo, es más bien algo reactivo, no se busca disuadir.

---

LM	Quitar el régimen de incentivo considero que es una finalidad represiva no disuasiva o preventiva.
CI	Los cambios en el régimen sancionatorio responden a un fin disuasivo, buscando que enmienden errores en su operatividad.

---

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

Entre las opiniones vertidas por los entrevistados, se precisa:

CL: Considero que la nueva Tabla es completamente castigadora, daría la impresión de que las multas son una fuente de ingreso para la aduana.

OJ: esta nueva Tabla de sanciones, lo que busca es prevenir errores, prevenir fiscalizaciones, prevenir cualquier tipo de infracción que podría colocar en situación de riesgo la sostenibilidad financiera del usuario de Comercio Exterior.

LM: Me parece que es muy importante el régimen de incentivos, porque nos permite a los operadores poder hacer control interno y además verificar el error, poder subsanarlos y en años posteriores no cometer ese error, le conviene también a la administración, porque la idea de las infracciones no es sancionar sino tener un rol disuasivo.

CI: La nueva Tabla de sanciones tiene como fin exigirles a los OCE una mayor competitividad para no afectar su récord de infracciones.

De los 7 entrevistados, 5 de ellos (71.4%) manifiestan que la nueva Tabla de sanciones y la falta de un régimen de incentivos perciben la finalidad represiva que precisa “la Administración busca sancionar o castigar al administrado por el

incumplimiento de la obligación establecida en el ordenamiento jurídico” (Ruiz, 2018, pp. 52-53 y Guadalupe, 2020, p. 2), percibida en las cuantías elevadas y desproporcionadas por las infracciones cometidas, donde el incremento llega al 1000% (Figura 2 del caso 2), con dos tipos de regímenes cambiados en los últimos 12 años, sin existir cambios drásticos o radicales en la política, economía y sociedad del estado peruano.

Si bien es cierto los Operadores de Comercio Exterior en la mayoría de los casos subsanan su error y pagan la multa, el más perjudicado es el último de la cadena logística (importador, exportador y clientes finales) por el incremento de los costos que efectúa el OCE para el pago de las multas.

**Las multas de la actual Tabla de sanciones son proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida**

**Tabla 6.** Las multas de la actual Tabla de sanciones son proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida

Experto	Respuesta 1
CL	En algunos casos ha mejorado.
AJ	Es un despropósito como están interpuestas las sanciones.
OJ	Si hacemos un esfuerzo por comparar la cuantía de las multas de la Tabla anterior con la actual vamos a encontrar mejoras significativas en cuanto a la cuantía.
AC	En mi opinión, igual sigue siendo o sigue conteniendo infracciones que son muy altas, ¡hablar de 200%!

---

GJ	Donde se aprecia con mayor razón la desproporción, es en las multas tributarias en comparación con las multas en aduanas.
LM	Si bien es cierto han bajado algunas, pero que no tienen un régimen de incentivos, mientras que hay algunas multas que si son desproporcionadas a la infracción.
CI	Algunos supuestos deberían ser revisados para perseguir el fin disuasivo.

---

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

Según los entrevistados las multas de las sanciones son desproporcionadas con relación a la infracción cometida, sobre todo las multas de valor FOB, las multas del doble de tributos dejados de pagar (200%) y las multas que no tienen un tope. Por otro lado, los 7 entrevistados (100%) manifiestan que los supuestos de infracción deberían ser revisados nuevamente. Cabe precisar que Chu, Oyarse, Andonaire y Castillo (2022) sostienen que en algunos casos las multas por las infracciones cometidas han disminuido, pero en comparación con la anterior Tabla de sanciones, no se refleja esta disminución puesto que no se cuenta con un régimen de incentivos.

### 3.2. Objetivo específico 1: Análisis sobre la subsanación voluntaria

Señalar si se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas.

**Tabla 7.** Se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas.

Experto	Respuesta 1	Conclusión
CL	La Tabla de sanciones no incentiva la conducta de subsanación.	No se promueve la subsanación voluntaria.
AJ	Un OCE que ha cometido una infracción y no tiene ningún incentivo para subsanar, se enfrenta a una multa cuantiosa, definitivamente no lo haría.	No se promueve la subsanación voluntaria.
OJ	El objetivo que ha perseguido el legislador es precisamente aplicar el principio de buena fe y permitir que el propio usuario aduanero subsane voluntariamente la infracción.	Se promueve la subsanación voluntaria.
AC	Un régimen de incentivos le conviene a la Administración y al administrado y eso haría que se disminuya la carga procesal o no aumente como en este momento.	No se promueve la subsanación voluntaria.
GJ	Genera, que la gente no se autoliquide, finalmente es lo que se busca, y que efectivamente esperen a que los fiscalicen si es que lo fiscalizan.	No se promueve la subsanación voluntaria.

LM	En la actualidad cuando no hay un régimen de incentivos, entonces va a ser lo mismo que reconozcas o que no reconozcas y esperes la multa para poder reclamar	No se promueve la subsanación voluntaria.
CI	Si se promueve la subsanación voluntaria para algunas infracciones.	Se promueve la subsanación voluntaria.

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

Según los resultados de la **Tabla 7**, 5 entrevistados (71.4%) manifiestan que no se promueve la subsanación voluntaria por las infracciones establecidas en la LGA. Al contrario, los operadores esperan que llegue la multa para poder reclamar o esperaran hasta que prescriba, puesto que, según Chu (2022) “es lo mismo rectificar o esperar de acá 4 o 5 años (por la inoperancia de SUNAT hace que no se inicie ningún proceso), puesto que no existe ningún incentivo e igual me castigan”. Por otro lado, la SUNAT debería priorizar o motivar la subsanación voluntaria a través de otros mecanismos como la mejora de sus procesos, sin entrampar las operaciones del Comercio Exterior.

Cabe precisar que en muchos casos los operadores subsanan voluntariamente pero no necesariamente por voluntad propia, sino que al no subsanar se detiene la cadena o flujo de las actividades, provocando que se detenga las operaciones. Por tanto, el OCE debe cancelar la multa a pesar de no estar de acuerdo y no haber actuado con alevosía o ventaja, sin premeditación, sin afectación al fisco, sino que son circunstancias que pueden presentarse en las operaciones del comercio exterior, siendo causas externas que el operador no puede prever como las fallas o



caídas de la red, software que pueden fallar, tiempos muy cortos para transmisiones, entre otros.

### 3.3. Objetivo específico 2: Análisis sobre la autoevaluación

**Señalar si se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior.**

**Tabla 8.** Se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior.

Experto	Respuesta 1	Conclusión
CL	No, somos totalmente reactivos.	No se promueve la autoevaluación
AJ	La Tabla de sanciones no motiva las autoevaluaciones, de ninguna manera.	No se promueve la autoevaluación
OJ	Efectivamente.	Se promueve la autoevaluación
AC	No de ninguna manera, si no hay ningún incentivo para poder analizar mi nivel.	No se promueve la autoevaluación
GJ	Esa política del <i>compliance</i> (autoevaluación) se puede desalentar porque finalmente, no hay ningún incentivo en cuanto a descuento.	No se promueve la autoevaluación
LM	En algunas infracciones podría convenir, pero en otras que no tienen ningún tipo de gradualidad, solo voy a identificar mis infracciones, para tenerlos ahí mapeados.	No se promueve la autoevaluación

---

CI	Los OCE deben organizarse internamente...y así mantener una categoría "A"	Se promueve la autoevaluación
----	---	-------------------------------

---

Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

Según los entrevistados el 71.4% (5 entrevistados) afirman que no se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior, a su vez precisan que no existe ningún incentivo para poder analizar el nivel de cumplimiento, además generaría más gastos logísticos, capacitaciones, tiempo y mayor carga de trabajo para los operadores, que no se pueden permitir porque deben disponer de mayores recursos para solventar las multas elevadas y desproporcionadas que se les imponen e incluso la cultura del *compliance* que realizan los empresarios se puede desalentar puesto que no existe ningún incentivo en cuanto a descuento, como precisa Guadalupe (2022):

La autoevaluación va acorde a una cultura del cumplimiento, cuando verdaderamente hay un incentivo, como había con un régimen de gradualidad como corresponde, que ante la proactividad completa del administrado y la inacción completa de la autoridad tenías un descuento muy importante de la multa.

Por otro lado, dos entrevistados argumentan que si se promueve la autoevaluación según CI "los OCE deben entender el propósito del cambio, organizarse internamente para adoptar nuevas formas de trabajo y así mantener una categoría A, deberán implementar mecanismos de control para evitar incurrir en infracciones".

OJ: si nos vamos a las infracciones N04 y N05 vamos a encontrar que, si el operador de Comercio Exterior en el momento que lo visitan en una fiscalización ha cumplido con subsanar la infracción, finalmente es un eximente de responsabilidad y la multa se reduce a cero, y ese mensaje está en la lo largo de la Tabla..., por lo tanto, el objetivo es que empiecen a establecer nuevas prácticas, nuevos modelos de trabajo que hagan posible que al interior de las empresas establezcan un equipo que se encargue de ir verificando el cumplimiento estricto de la normativa aduanera para evitar incurrir en infracciones.

Estas dos opiniones finales que señalan que el OCE debe organizarse internamente para verificar su cumplimiento, en contrapuesta los demás entrevistados (5 expertos) señalan que los operadores no pueden incurrir en gastos para la verificación interna, puesto que este presupuesto que estaba destinado a la “cultura del *Compliance*” es utilizado para cancelar las cuantías adquiridas por las infracciones cometidas.

## CAPÍTULO IV DISCUSIÓN

### **3.4. Análisis de la incorporación de un sistema para reducir sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas.**

En base a los resultados obtenidos a través de los 7 expertos, se concluye que resulta necesario la reposición de un sistema para reducir sanciones o tener un régimen de incentivos como estaba previsto anteriormente que cumpla con la filosofía del Código Tributario (Decreto Supremo N° 031-2009-EF), ya que según el 71.4% de entrevistados el régimen de incentivos fue muy beneficioso para los Operadores de Comercio Exterior, entre los beneficios se menciona:

- a. Incentiva las autoliquidaciones voluntarias.
- b. Permite hacer un control interno y verificar errores (cultura del *compliance*).
- c. Las cuantías por las infracciones podían ser reducidas con el régimen de incentivos, tanto multas menores como multas grandes (con algunas excepciones).
- d. El operador por propia voluntad rectifica sus errores y evita que la autoridad realice mayores esfuerzos.
- e. Favorable para el administrado y para la Administración.
- f. Se contaba con un nivel de gradualidad que permitía reducir la multa.
- g. Motiva la subsanación voluntaria y la autoevaluación.

A partir de la derogación del Régimen de Incentivos y la publicación de la nueva Tabla de Sanciones aprobada por Decreto Supremo N°418-2019-EF vigente

desde el 1 de enero del año 2020, se incorporó un nuevo Régimen Infraccional que no incluirá un Régimen de Incentivos con rango de descuento.

Es importante considerar que, recién a partir del 16 de diciembre del 2021 con la publicación la Resolución de Superintendencia N° 000185-2021/SUNAT, se regulan algunos los lineamientos que deben ser considerador al momento de determinar las sanciones de la Ley General de Aduanas contempladas en el anexo de dicha resolución, en aplicación de lo previsto en el artículo 194° de la Ley General de Aduanas y en el artículo 248° de su reglamento.

Al respecto, el artículo 194° de la LGA modificado el 16 de setiembre del año 2018 establecía que se debe tener en cuenta los hechos y las circunstancias que se hubiesen presentado respecto a la comisión de la infracción a fin de imponer una sanción proporcional a la gravedad de la infracción, para lo cual precisó que el reglamento debía establecer los lineamientos para tal aplicación. Es así que, a través del DS N° 367-2019-EF publicado el 09 de diciembre del 2019 estableció los siguientes lineamientos:

- a) La gravedad del daño o perjuicio económico causado.
- b) Las circunstancias de la comisión de la infracción.
- c) La existencia o no de intencionalidad en la conducta del infractor.
- d) La subsanación voluntaria de la conducta infractora.
- e) Reincidencia dentro del plazo establecido.
- f) La categoría del operador de comercio exterior infractor.

- g) La condición de operador económico autorizado del infractor.
- h) El impacto de la comisión de la infracción en el control aduanero.
- i) La posibilidad de graduar la sanción.

Se debe tener en consideración que, si bien el reglamento establecía los lineamientos a aplicar la reducción de sanciones, la Intendencia Nacional Jurídico Aduanera, a través del Informe N° 043-2021-SUNAT/340000, indicó que “actualmente a efectos de imponer las sanciones de las infracciones en consulta, no resulta aplicable el artículo 194° de la LGA, debido a la falta de las normas complementarias que deberán ser emitidas al amparo del artículo 248° del RLGA”

Posteriormente, luego de 2 años se publicó la Resolución de Superintendencia N° 000185-2021/SUNAT, en donde se dispuso la aplicación de multas con un porcentaje de reducción, para lo cual aplica 3 de los 9 lineamientos aprobados por el RLGA:

- a) Circunstancias de la comisión de la infracción
- b) Subsanación voluntaria de la conducta infractora
- c) Condición de operador económico autorizado

Finalmente, precisar que las infracciones materia de reducción se encuentran establecidas en el anexo de la resolución, habiendo determinado cinco infracciones con beneficio para el Operador de Comercio Exterior (OCE) y seis para el Operador Interviniente (OI) (Ley General de Aduanas, fecha; Reglamento de la Ley General de Aduanas; 2013 y Resolución 185-2021/SUNAT).

En cuanto a las infracciones que son materia de reducción en merito a la aplicación de la Resolución 185-2021/SUNAT, se cuenta con cinco infracciones del Operador de comercio Exterior y son únicamente los supuestos del rubro **B) Manifiesto y actos relacionados**, respeto de las cuales se tiene las siguientes precisiones:

- Solo se considera los supuestos de infracción con código N14, N15, N16 y N17 de la Tabla de Sanciones aprobada por el Decreto Supremo N°418-2019-EF, todas ellas vinculadas a la misma infracción que es la incorporación de Documentos de Transporte al Manifiesto de carga de ingreso o salida, consolidado o desconsolidado.
- Adicional a ello, se considera también el supuesto de infracción con código N19 vinculado a los actos relacionados al ingreso de mercancía, exceptuando la salida.
- Sobre los códigos antes mencionados, dentro de los lineamientos se establece un porcentaje mayor de reducción (90%), si se cuenta con la condición de operador económico autorizado (OEA) lo que debería revisarse, del porqué se incluye dicha condición al Agente de Carga Internacional y Transportista o representante en el país, aun cuando la Administración Aduanera tiene conocimiento que ambos operadores, legalmente, aun no pueden obtener tal condición debido a que la Resolución N° 35-2016-SUNAT/5F0000 en el punto 2 de la sección VI establece que la certificación como OEA “puede ser obtenida por exportadores, importadores, agentes de aduana, almacenes aduaneros y empresas de servicio de entrega rápida, no incluyendo al agente de carga

internacional y transportista o representante en el país”, por lo que se podría considerar otro de los 6 lineamientos no considerados por la Administración Aduanera a fin que dichos operadores accedan al 90% de reducción.

- Por otro lado, la Disposición Única Complementaria Final establece que la Resolución también es aplicable a las infracciones del anexo cometidas o detectadas con anterioridad a su vigencia, siempre que se cumpla con lo previsto en el artículo 2° de dicha disposición, lo que podría generar un beneficio a las infracciones cometidas en ejercicios anteriores al 2021 o durante este último. Sin embargo, no es materialmente posible aplicar dicho beneficio a los almacenes aduaneros, siendo que establece como circunstancia de la comisión que para el caso del IVA e IRM, la carga se encuentre en zona primaria, resultando imposible puesto que las mercancías son retiradas por los agentes de aduana en corto plazo cerca a la fecha de levante (Resolución N° 35-2016-SUNAT/5F0000 y Resolución 185-2021/SUNAT).

En cuanto a la tercera precisión, según la opinión obtenida de los expertos Chu (2022) precisa que la diferenciación del OEA genera una suerte de discriminación a lo que añade:

Esta diferenciación entre OEA y otro tipo de operador me parece que no debería darse porque para ser OEA hay algunos parámetros que muchas veces un operador que puede ser cumplido, puede ser responsable, que tiene un buen sistema de seguridad etc., no puede calificar porque hay parámetros mínimos...hay veces estamos impedidos legalmente, ese tipo de beneficios genera una suerte de discriminación, entre los operadores (p. 5).



Incluso este proyecto que está en la actualidad queda corto y no va a igualar a los beneficios del régimen de incentivos, que tomaban casi un 80% de todas las infracciones, donde solo había un grupo pequeño de infracciones que no se acogían al régimen de incentivos porque eran consideradas infracciones con multas altas, que vulneraban fuertemente el control aduanero.

Si bien la Resolución 185-2021/SUNAT aprobó lineamientos para reducir las sanciones, ello solo es aplicable a cinco supuestos de infracción para el caso de los OCE y seis para el caso de los OI, lo que abarca un pequeño porcentaje del total de supuestos de la nueva Tabla de Sanciones que no se compara con un régimen de incentivos, el cual se caracterizaba por ser aplicable en base a un porcentaje de reducción de forma progresiva (90%, 70%, 60%, 50%) considerando condiciones objetivas y proporcionada para todos los operadores, sin dejar de lado a ninguno.

En cuanto al régimen de incentivos, el artículo 203° de la Ley General de Aduanas vigente hasta el 31 de diciembre del año 2021 establecía la exclusión de dicho beneficio a las infracciones tipificadas en el numeral 3 y 8 del inciso a), numerales 2, 7, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 del literal b), numerales 9 y 10 del literal c), numeral 4 del literal d), numeral 2 del literal e), numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8 y 9 del literal f), numeral 5 del literal g), numeral 4 y 6 del literal h), numeral 6 del literal i), numeral 6 del literal j) del artículo 192 y en el último párrafo del artículo 197° del presente Decreto Legislativo.

Los supuestos materia de exclusión, en su mayoría, están vinculadas al control aduanero y por ello, ajenas al beneficio. Sin embargo, se debería considerar en dichos supuestos el lineamiento de intencionalidad que de alguna manera

atenuaría la sanción, pero a la fecha, en la Resolución 185-2021/SUNAT no se ha considerado dicho lineamiento como análisis para reducción. (Artículos 200°, 201°, 202° y 203° de la LGA y DL N° 1053)

Oyarse (2022) precisa:

En la actual Tabla de sanciones el 90% de las infracciones tienen dos códigos el primero de la multa y el segundo corresponde a una reducción de la multa que se favorece por el régimen premial.

Tal como está diseñada la Tabla actualmente más del 90% de las infracciones tienen dos códigos por ejemplo la N01 establece una multa por no cumplir con los requisitos de autorización para un operador de comercio exterior y en el N02 se reduce la multa si es que el infractor subsana ese requisito incumplido antes de cualquier requerimiento o notificación hecho por la aduana.

Andonaire (2022):

Lo que pasa ...habría que analizar cuál es el criterio que han utilizado los funcionarios de aduanas para ver un verdadero incentivo, comparado con la oportunidad y la situación económicas de las empresas y cuál es el costo real.

Ante este panorama es necesario realizar un contraste entre régimen de incentivos anterior y el régimen premial actual, habiendo puntos importantes a evaluar como la operatividad y las infracciones desproporcionadas o proporcionadas de las cuantías

#### **4.1.1. Análisis del Régimen de Incentivos y el régimen infraccional**

En el Perú los regímenes para reducir sanciones aplicables a las infracciones de la Ley General de Aduanas, has sido varios y muy diferentes unos de otros “el desorden en el régimen de gradualidad fue tan grande, que había regímenes de gradualidad independientes por cada operador, había régimen para almacenes, para Courier, para transportistas” (Guadalupe, 2022, p. 8).

Incluso en un tiempo coexistieron dos regímenes el Régimen de Incentivos (artículo 200°, 201°, 202° y 203° del Decreto Legislativo N° 1053 vigente hasta el 31 de diciembre del 2019 y el Régimen de Gradualidad: Resolución de Superintendencia Nacional Adjunta de Desarrollo Estratégico N° 002-2015-SUNAT-500000 vigente hasta el 31 de diciembre del año 2019, que en su Artículo 1° “tiene por finalidad establecer el Régimen de Gradualidad aplicable a las sanciones de multa correspondientes a las infracciones tipificadas” precisadas en:

- El numeral 7 del inciso a); numerales 3, 4 y 5 del inciso b) y numeral 1 del inciso c) del artículo 192° de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053.
- El numeral 3 del inciso c) del artículo 192° de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 1053, sólo en el supuesto en que la multa sea equivalente al 50% del monto restituido indebidamente cuando tenga incidencia en su determinación.
- Los numerales 3, 4 y 5 del inciso d), y numerales 1 y 4 del inciso e) del artículo 103° del Texto Único Ordenado de la Ley General de Aduanas, aprobado por Decreto Supremo N° 129-2004-EF.

- Los numerales 6 y 10 del inciso d) y el inciso i) del artículo 103° de la Ley General de Aduanas, Decreto Legislativo N° 809.

Al respecto, el 5 de junio de 2015 se publicó la Resolución N° 002-2015-SUNAT/500000 a través del cual se aprueba el régimen de gradualidad cuya vigencia rigió desde el día siguiente de su publicación hasta el hasta el 31 de diciembre del año 2019, este régimen se elaboró en base a la filosofía del Código Tributario,

En cuanto el Código Tributario, el mismo contaba con un régimen de incentivos para las infracciones tributarias establecido en el artículo 179°, que era muy parecido, sino igual, al del antiguo Artículo 200° de la Ley de Aduanas que precisaba:

La sanción de multa aplicable por las infracciones administrativas y/o tributarias aduaneras, cometidas por los Operadores de Comercio Exterior, se sujeta al siguiente Régimen de Incentivos, siempre que el infractor cumpla con cancelar la multa y los intereses moratorios de corresponder, con la rebaja correspondiente:

- a) Será rebajada en un 90% (noventa por ciento), cuando la infracción sea subsanada con anterioridad a cualquier requerimiento o notificación de la Administración Aduanera, formulado por cualquier medio.
- b) Será rebajada en un 70% (setenta por ciento), cuando habiendo sido notificado o requerido por la Administración Aduanera, el deudor subsana la infracción.

- c) Será rebajada en un 60% (sesenta por ciento), cuando se subsane la infracción con posterioridad al inicio de una acción de control extraordinaria adoptada antes, durante o después del proceso de despacho de mercancías, pero antes de la notificación de la resolución de multa.
- d) Será rebajada en un 50% (cincuenta por ciento), cuando habiéndose notificado la resolución de multa, se subsane la infracción, con anterioridad al inicio del Procedimiento de Cobranzas Coactivas (Informe N° 26-2021-SUNAT/340000).

Cabe resaltar y nombrar los Artículos 201°, 202° y 203° en el que se establecen los requisitos para su acogimiento, pérdida del régimen de incentivos e infracciones excluidas del régimen de incentivos respectivamente (Resolución SUNAT N° 002-2015-SUNAT/500000 y Decreto Legislativo N° 1053).

Por otro lado, mencionar que paralelamente a la derogación del régimen de incentivos y la publicación de la nueva Tabla de Sanciones con un nuevo régimen infraccional que no toma en cuenta la filosofía del Código Tributario “maneja un régimen de gradualidad para tributos internos y otra cosa distinta, que no es un régimen de gradualidad para Aduanas...para poder aplicar las multas reductivas” (Guadalupe, 2022, p. 8); que da una misma autoridad (SUNAT). Asimismo, este régimen infraccional en la nueva Tabla de sanciones no contaba con ningún beneficio para reducir las multas, sino que, a consideración de la Administración Aduanera, ese ya era un régimen premial de por sí.

En cuanto a las infracciones cometidas con anterioridad al 31.12.2020, las cuales se sancionan con la anterior Tabla de Sanciones derogada, la misma quedó sin ningún régimen de reducción de multa que pudiese aplicarse y como consecuencia se generó un vacío en el tiempo hasta la publicación de la Resolución de Superintendencia N° 000156-2020/SUNAT.

En cuanto al nuevo régimen infraccional considerada por funcionario de SUNAT como régimen premial, tampoco cuenta con un régimen de gradualidad, lo único que se ha publicado como forma de mitigar las multas de la nueva Tabla de Sanciones es la Resolución de Superintendencia N° 000185-2021/SUNAT mencionado anteriormente. Como lo explica Guadalupe (2020):

Si te das cuenta hay un desfase, porque el nuevo régimen infraccional de la Tabla, entra en vigencia el 1 de enero del 2020, con lo cual hasta el 30 y 31 de diciembre teníamos en vigencia las antiguas infracciones más el régimen de incentivos y se demoraron en sacar un régimen de gradualidad (Resolución de Superintendencia N° 000156-2020/SUNAT) hasta el 13 de julio del año 2020. Es decir entre el 1 de enero al 27 de setiembre del año 2020, no existe un régimen que te rebaje las multas, por lo tanto, todas las declaraciones de importación numeradas en ese periodo de tiempo, no tienen ninguna rebaja y a partir del 28 de setiembre en adelante ya sale, esto de las modificaciones a la Tabla, esto que algunos en la Aduana lo llaman el régimen premial, que me parece fatal el nombre, porque tampoco creo que de algún premio y que está metido en la Tabla, entonces este ha sido mucho desorden (p. 9).

Este régimen infraccional cumple con la finalidad disuasivo como lo han mencionado funcionarios de la Aduana, entre ellos Oyarse 2020 quien señala “cuando se crea un nuevo régimen de infracciones y sanciones, no existe mayor recaudación para el Estado, porque el rol de un régimen de infracciones y sanciones es un rol educador, disuasorio, es decir el usuario busca no incurrir en infracción y enmienda su conducta” (p. 45). Sin embargo, Guadalupe, Alva, Chu, Andonaire y Lindo (2022) discrepan que se está cumpliendo con esta finalidad como precisa Guadalupe (2022):

No cumple con la finalidad, antes era mejor porque realmente si incentivabas las autoliquidaciones voluntarias, inclusive todavía podrá haber algunos problemas, porque con la Tabla vigente en este momento te dicen que para que mantengas el beneficio de la reducción de la multa (que es en un solo momento ya no es escalonado), tienes que hacerlo antes de recibir alguna notificación de la aduana respecto con la deuda mencionada en la propia Tabla (p. 11).

La nota que menciona el autor señala que “se considera como se ha recibido notificación relacionada con la deuda, cuando la aduana hace una notificación de imputación de pago”

Para Lindo (2022) el nivel de gradualidad que se ha establecido en la nueva Tabla es mínima en relación a lo que se ofrecía en la Tabla de incentivos. Al respecto especifica:

La nueva Tabla de sanciones establece en algunos casos un nivel de gradualidad, por ejemplo, en algunas infracciones cuando uno paga la multa sin ninguna notificación previa, por parte de la Administración, pero el nivel de gradualidad que se ha establecido en la Tabla de sanciones es mínima, en relación a lo que se ofrecía el régimen de incentivos, hay operadores como los almacenes, agencias de aduana, agencias de carga, que por la operatividad y por la cantidad de operaciones que hacen, es muy susceptible a cometer algunas infracciones, por las muchas obligaciones que tienen los operadores (p. 5)

OJ: el régimen premial, es un régimen de rebajas y reducciones significativas de las multas

GJ: Yo creo que este, digamos mecanismo que tenemos en la Tabla vigente (régimen premial) está equivocada, no nos sirve para desincentivar conducta, porque lo que yo considero, es que se debe dar un mayor beneficio, ante una inacción de la autoridad, o sea, cuanto menos esfuerzo o nulo esfuerzo haga la autoridad, por determinar y cobrar una multa, o imponer una sanción, mayor debe ser su beneficio.

#### ***4.1.2. Análisis de la autoliquidación sin ningún tipo de incentivos***

Como se pudo evidenciar en los resultados (Tabla 3) en esta nueva Tabla y el régimen premial que los funcionarios de SUNAT indican, no incentiva que los OCE se autoliquidan sin ningún beneficio y paguen las multas por las infracciones cometidas; en lugar de eso pretenden discutir las en el ámbito administrativo y judicial. A continuación, se presenta el análisis de dos casos en particular sobre si

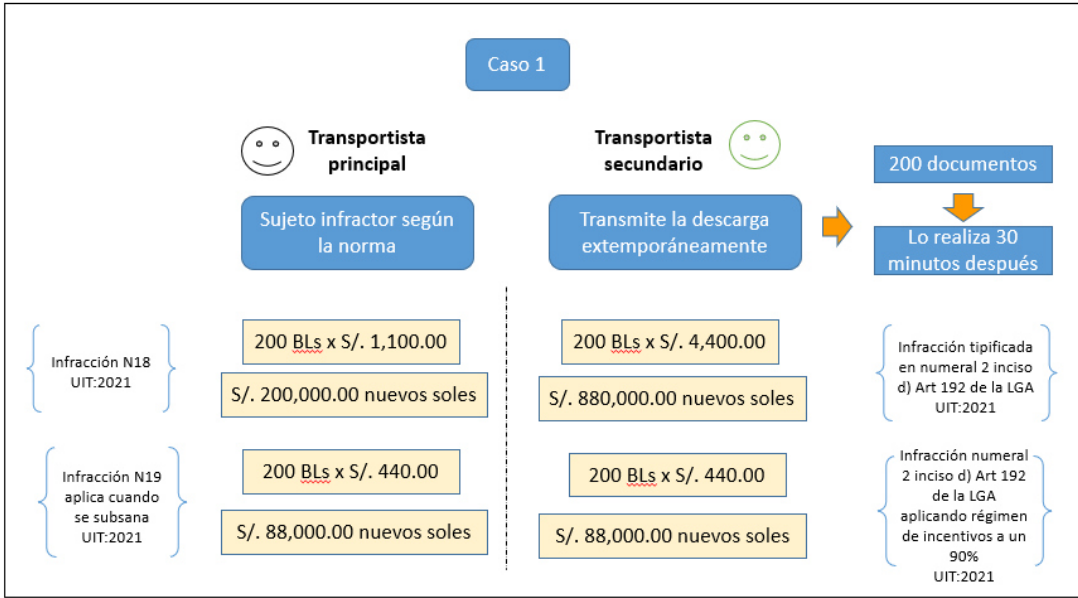


“existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo”

**Primer Caso**

Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.

**Figura 3. Caso 1 Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo**



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

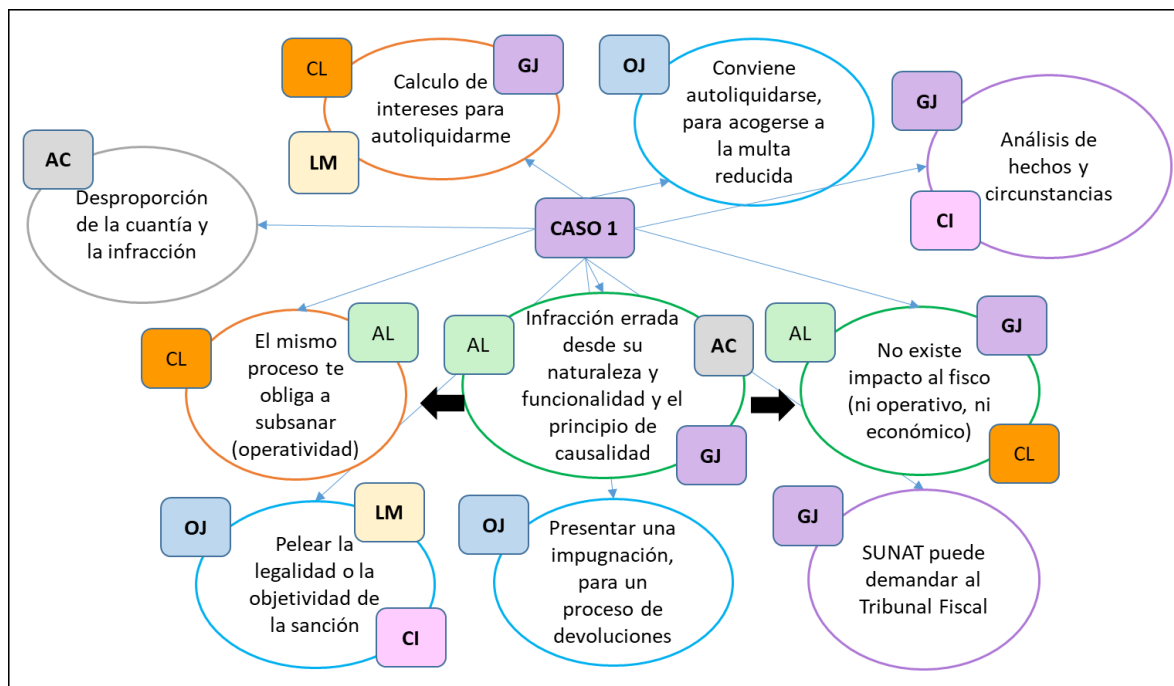
En el primer caso se puede evidenciar, como punto base, que si bien el transportista secundario es quien realiza la transmisión de los Documentos de transporte que le

corresponden, es el transportista principal quien es considerado como sujeto infractor de la obligación aun cuando no realiza el acto solo por el único hecho de ser el operador de la nave que traslada las mercancías. Es oportuno mencionar que siempre se mantuvo esta figura, que considero errónea y que fue recientemente modificada el 28 de noviembre del año 2021 a través de la Resolución 172-2021/SUNAT, pudiendo recién desde esa fecha diferenciar un aspecto operativo que siempre estuvo presente y bajo el cual se sanciono por muchos años de forma incorrecta.

Por otro lado, y antes de la publicación de dicha resolución, para el caso en concreto, se contaba con un transportista secundario que transmitía el acto relacionado a la descarga de 200 Documentos de Transporte en un plazo extemporáneo de 30 minutos, sin que ello genere un perjuicio operativo o económico, a pesar de esto se le impone la multa, que con el “nuevo régimen premial” no genera ningún beneficio al que ya se contaba, siendo que la base de la imponible con el régimen anterior (régimen de incentivos) más una rebaja del 90% pagaba S/. 88,000.00 soles y a la fecha, con la nueva Tabla de sanciones la cuantía se mantiene para dicho incumplimiento.

En réplica a este primer caso se hizo un análisis de las respuestas obtenidas por los 7 entrevistados, evidenciando los diferentes puntos de vista sobre la autoliquidación sin ningún tipo de incentivo detallado en la **Figura 4**.

**Figura 4.** Esquema sobre los puntos de vista sobre la Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo, de los 7 entrevistados (Caso 1)



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

La infracción que se comete en este primer caso es considerada errada desde su naturaleza y funcionalidad, además de no cumplir con el principio de causalidad. Para la Administración Aduanera el transportista es el responsable de transmitir la información necesaria, para lo cual el transportista aéreo debe cumplir con “la obligación de comunicar, dentro de plazo y forma tipificados, a la Administración Aduanera respecto a los documentos y actos aduaneras vinculados con el ingreso o salida de mercancía del territorio nacional” (MEF, 2018, p. 259), Sin embargo precisa Escudero en MEF (2018) “existe una discrepancia de la obligación de transmisión de documentos dentro del plazo establecido, toda vez que las infracciones, pueden emerger por un conflicto entre el volumen generado y la

información requerida para la Administración Aduanera” (p. 256). Precisa Andonaire (2022)

Este caso tipifica como una infracción errada, o un concepto de infracción, que esta errada desde su naturaleza, yo creo que, en este tipo de infracciones, lo único que hace la aduana, es confirmar el desconocimiento de la operatividad de transporte internacional marítimo cuando existen servicios combinados y la participación de cada uno de los operadores principales, secundarios dentro de la transmisión de la nave (p. 16).

Por otro lado, es necesario evaluar el principio de Causalidad como precisa Guadalupe (2022) “quien comete un acto debe ser penado o sancionado, evidentemente no se está cumpliendo con eso, porque en materia Aduanera esos principios no se aplican, lo cual está mal” (p. 36). además, esta culpabilidad tendrá que ser comprobada “El necesario análisis del elemento subjetivo en la comisión de infracciones administrativas ha quedado reconocido claramente por el Tribunal Constitucional en diversas oportunidades, sentencias recaídas en los expedientes N°. 238-2002-AA/TC, 2050-2002-AA/TC, 2192-2004-AA/TC y 01873-2009-PA/TC” (Guadalupe, 2021, p. 1). Sin embargo, la Ley General de Aduanas en su artículo 190° mantiene el criterio objetivo para la determinación de infracciones no tomando en consideración los hechos y circunstancias que ocasionaron la infracción y se estaría motivando a criterio de Guadalupe (2022):

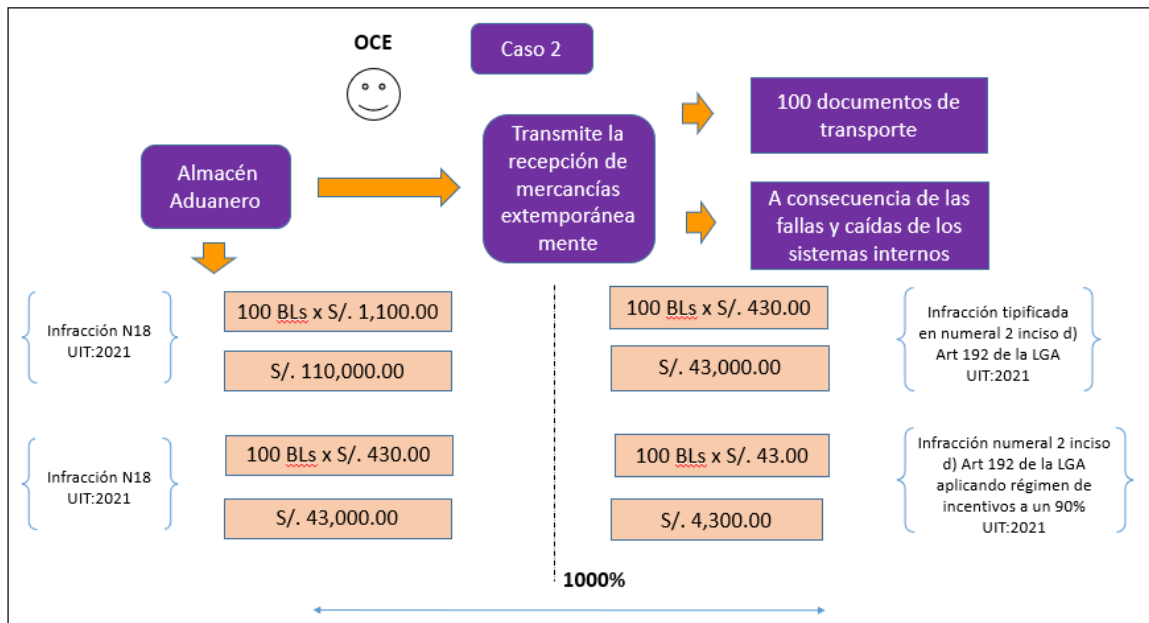
Que una persona que no tuvo ni posibilidad de hacerlo, ni la intención de hacerlo, ni factibilidad en cuanto al aspecto operativo para hacerlo, sea sancionado, ¿qué incentivo puede tener para autoliquidarte? en realidad dirá

que me fiscalice y dentro de la fiscalización, veamos cómo se conduce y ahí ya si no me queda otra, antes de perder un beneficio, bueno procuraré autoliquidarme, pero no como una autoliquidación voluntaria como la que estamos hablando, sino inducida de alguna manera por la investigación, que me piden de una fiscalización (p. 30).

## Segundo Caso

Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.

**Figura 5. Caso 2 Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo**



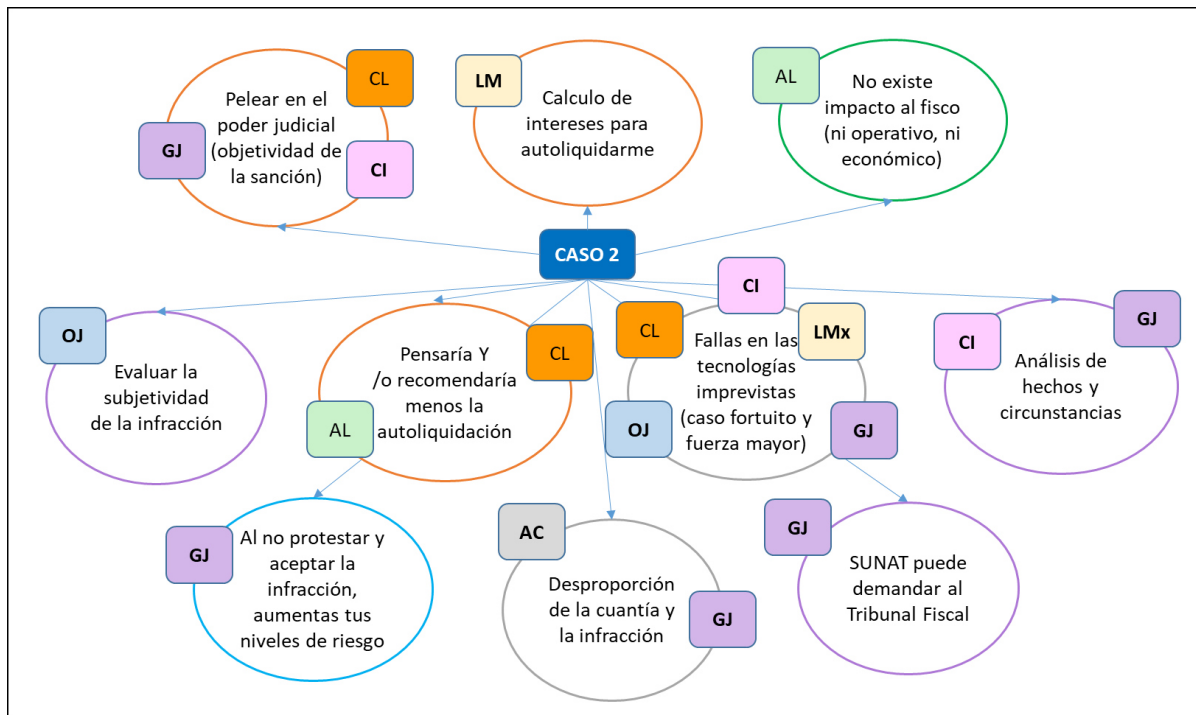
Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

En el segundo el Operador de Comercio Exterior (almacén aduanero) transmite el acto relacionado correspondiente al Ingreso y Recepción de Mercancías (IRM) a consecuencia de fallas y caídas de los sistemas internos diseñados para la transmisión de información acorde a las estructuras que la propia Administración Aduanera brinda, así como problemas de red o cobertura y más aun considerando que los almacenes se ubican en zonas de Ventanilla y Callao.

A pesar de estas circunstancias el OCE es sujeto de la multa que con el “nuevo régimen premial” equivale a S/. 43,000.00 soles mientras que con el régimen anterior (régimen de incentivos) con una rebaja del 90% pudiera estar pagando solo S/. 4,300.00 soles. Esta cuantía se ve incrementado en un 1000%.

En el análisis realizado a este segundo caso se obtuvo las siguientes respuestas (Figura 6).

**Figura 6.** Esquema sobre los puntos de vista sobre la Autoliquidación sin ningún tipo de incentivo, de los 7 entrevistados (Caso 2)



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

En el segundo caso, especifica 10 puntos de vista, de los cuales resalta la consecuencia por la cual se presenta la infracción (fallas y caídas de sus sistemas internos), generando las siguientes opiniones Guadalupe (2022) “si se pone lento el sistema no es por culpa tuya, es por culpa del operador (claro, movistar, etc.), lo pasaste después (extemporáneamente) y me van a poner 100 multas ósea la verdad, eso no es coherente, no es proporcional, es leonino para el administrado” (p. 33).

En estos casos se hace muy necesario el análisis de hechos y circunstancias en la cual ocurre la infracción, puesto que “una vez verificada la ocurrencia de un determinado acto considerado como infracción la culpabilidad del sujeto

simplemente se asume, circunstancia que, como es evidente, vulnera gravemente la presunción de inocencia y el derecho a la defensa” (Guadalupe, 2021, p. 1). Para ellos precisa Guadalupe (2021):

En sujeción a ello, se obliga (y no se faculta) a la Autoridad Aduanera a tener en consideración los hechos y circunstancias presentes en la comisión de la infracción, dejándose a cargo del Reglamento de la LGA el establecimiento de aquellos lineamientos que permitirían reducir la cuantía de las sanciones aduaneras en un contexto en donde la actual Tabla de Sanciones mantiene multas que resultan desproporcionadas respecto del acto cometido (por ejemplo, en materia aduanera la incorrecta declaración para el pago de tributos de importación se sanciona con una multa del 200% de los tributos dejados de pagar, mientras que en materia de tributos internos infracción similar importa la aplicación de una multa de sólo el 50%) (p. 1).

Por otro lado, es bien sabido que las tecnologías y servicios digitales “ha generado mayor competitividad de todos los mercados y sectores, habilitando el surgimiento de nuevas oportunidades para el máximo aprovechamiento de los recursos humanos, tiempo y capital, revolucionando la eficiencia de los mercados”, (Sparrow en MEF, 2021, pp. 278 - 280) es así que muchos operadores han implementado diversas tecnologías para mejorar sus procesos y evitar cometer infracciones (que tecnología utilizan los operadores Software para transmisiones, maquinas que arrojan el ticket, internet de fibra óptica etc...), sin embargo existen casos donde a causa de fallos en la tecnología se producen infracciones que no pueden preverse (responsabilidad de los servicios de internet externo),



específicamente las fallas o caídas en la red, la cobertura del internet o señal débil que pone lento el internet y hace imposible cumplir con el rol de los operadores de comercio exterior frente a la Administración Aduanera, para Oyarse (2022) la infracción puede calzar como caso fortuito o de fuerza mayor mientras que Lindo (2022) manifiesta “no hay una causal de eximente, es causa de su sistema informático, no sé si pueda calzar como caso fortuito o de fuerza mayor complicado, ahí también la casuística del tribunal fiscal es bien rigurosa e incluso no hay ningún incentivo para poder acogerte y rebajar la multa” (p. 16).

Por lo que se aprecia las empresas y operadores deben ponerse al día con la tecnología implementar software sofisticados, mientras que la Administración Aduanera cuenta con servicios tecnológicos precarios, como para transmitir la documentación que, a través de la página de la SUNAT, solo te permite realizarlo uno por uno lo que perjudica los tiempos. Como precisa Sparrow en MEF (2021) “a fin de garantizar la competitividad, se debe construir un sistema tributario equitativo y estable, que contribuya al crecimiento económico...” (p. 304). Guadalupe (2022) precisa:

Nuevamente este tema de que la Administración debería estar en la obligación de generar mecanismos menos gravosos y dificultosos y más amigables para que el administrado pueda cumplir oportunamente con sus obligaciones sin incurrir en fracciones, pareciera que no está cumpliendo (p. 33).

En base al análisis realizado sobre la infracción por la transmisión del ingreso y recepción de mercancías (IRM) extemporáneamente, el operador puede tomar

dos decisiones la primera, subsanar y aceptar la infracción y la segunda, discutir estas en el ámbito administrativo y eventualmente judicial, no obstante, ambas decisiones tienen sus propios perjuicios. Existen infracciones en las que se subsana y acepta la infracción, por lo que el OCE tendrá que asumir la multa y además al no protestar aumenta los niveles de riesgo “hay más posibilidades de que salga canales rojos, en temas de valor vas dejando registros en el sistema para que saquen duda razonable, vienen cosas negativas” Guadalupe (2022, p. 36).

En cambio, si el operador opta por la segunda opción, reclamar y discutir la multa (entrando en la causal de caso fortuito y fuerza mayor), tendrá que invertir recursos económicos y tiempo que pueden durar seis, siete u ocho años, empero es posible que el Tribunal Fiscal pueda dar la razón al operador demorándose 2 a 3 años, sin embargo, la SUNAT puede demandar al operador y al Tribunal Fiscal, llevándote hasta el poder judicial como precisa Guadalupe (2022) “Es una cosa absurda que el estado demande al estado (p. 36)”. Añade:

Antes para que la SUNAT pueda demandar el Procurador público tenía que acreditar efectivamente un daño importante a los intereses fiscales y tenía que ir con el visto bueno de la defensoría del contribuyente; eso ya se retiró entonces ahora cualquier Resolución del Tribunal Fiscal positiva que tengas en la sala de Aduanas o eventualmente tributaria, también la SUNAT te la demanda sin ningún tipo de justificación y sin la cuantía (p. 35).

Sin embargo, para Castillo (2022) los OCE no realizaban sus operaciones con el debido cuidado y desempeño en sus palabras “los OCE se arriesgarán en muchos tramites (operaciones) y de incurrir en alguna infracción se autoliquidaban

pagando multas irrisorias” (p. 3), es así que los OCE utilizaban el mecanismo de la autoliquidación como una forma de salvavidas cuando no desempeñaban bien sus funciones, sin embargo, en contraposición a este comentario Chu, Andonaire, Guadalupe, Lindo y Alva (2022) precisan que un Operador de Comercio Exterior no está al acecho de cometer una infracción, es más, las empresas utilizan mecanismos y adaptan sus sistemas para mejorar sus procedimientos, ocurriendo muchas infracciones de manera fortuita y sin evitar su ocurrencia, siendo para estos casos necesario el contar con un régimen de incentivos.

#### ***4.1.3. El rol de la SUNAT***

LM: no solamente el rol de la SUNAT es punitivo –cometes una infracción y te voy a sancionar-, sino también deber dar la oportunidad al operador de poder sanear su posición, poder reconocer las infracciones y eso debe tener de una forma un incentivo, como señala el mismo régimen.

AJ: SUNAT no debería recaudar en base a un error u omisión, sino al contrario dar los mecanismos que se subsane rápidamente... y así cumplir con su rol.

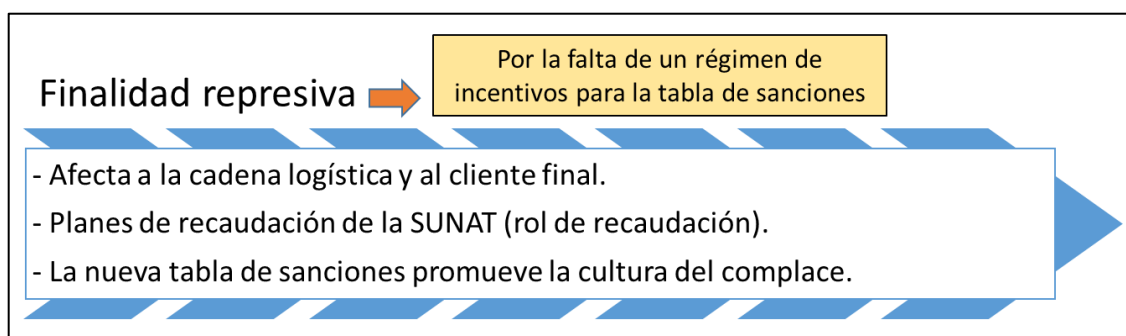
Según AJ cuando la Tabla de sanciones fue publica ni siquiera la SUNAT entendió las primeras versiones, entonces ya desde ahí te digo, que cuando salió publicada, salió el proyecto, fue sensibilizado, muchos funcionarios y me ha tocado conversar con ellos, no entendían la Tabla de sanciones ni la dinámica, ni los alcances, hubo bastante falta de información, falta de capacitación inclusive para los funcionarios del estado.

Según Guadalupe (2020) la SUNAT cumple con dos roles importantes, el primero en el ámbito preventivo con la aplicación de normas y el segundo en el ámbito represivo con la imposición de multas que debería desempeñar un papel secundario y no principal, sin embargo, se evidencia lo contrario al existir planes de recaudación “el hecho que la Administración planifique llegar a sus metas de recaudación gracias a lo recolectado por multas...trastocaría, creemos, las bases del Estado de Derecho legitimando un sistema violatorio de derechos constitucionales” (p. 1).

#### ***4.1.4. Análisis de la Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos, por las infracciones de la Ley General de Aduanas***

Los resultados de la actual de Tabla de sanciones a falta de un régimen de incentivos, precisa la finalidad represiva o el castigo con la imposición de multas manifestado por el 71.4% de los entrevistados. Entre los sustentos de tal conclusión se precisa en la figura **Figura 7**.

**Figura 7.** *Sustento de la finalidad represiva por falta de un régimen de incentivos para la actual Tabla de sanciones*



Fuente: Base de datos 2022, elaborado por el autor.

## **Afecta la cadena logística y al cliente:**

Chu (2022):

Tengo una multa por incorporación del manifiesto por 4 minutos... nosotros tenemos que pagar una multa por 4 minutos, esto lo considero muy recaudatorio y muy confiscatorio de todas maneras es un extra-costo para el Comercio Exterior, al fin y al cabo, el operador puede aumentar sus costos para cubrir y el que termina pagando es el último de la cadena logística” (p. 12)

Andonaire (2022) “estaríamos hablando de multas de millones de soles para empresas que tienen capitales sociales de miles de soles, sacándolas del mercado y vamos un paso más allá no solo represivas sino confiscatorias” (p. 6).

Lindo (2022)

me recuerdo un caso donde justamente la administración me sanciono por un supuesto de infracción X para los transportistas, del año 2017 me llego la sanción de transmisiones vinculada con el manifiesto de carga, entonces verificamos la infracción y en realidad si se había cometido, por un tema netamente formal, una mala atención a la transmisiones, sin ánimo de vulnerar el control aduanero, era una multa vinculada con el plazo de la transmisión y eso nos llevó a analizar todos los años, posteriores 2018, 2019 y verificamos que los otros años también había incidencia entonces la SUNAT podía sancionarnos entonces revisamos, identificamos y lo conveniente era acogernos al régimen de incentivos, reconocimos la

infracción y pagamos la multa con una rebaja del 90%, que si estaríamos ya en esta época no hay régimen de incentivos, lamentablemente, estaríamos esperando la multa, para defendernos, para ver qué podemos hacer, porque la carga en cuanto a esas multas eran bien altas (7)

### **La cultura del *Compliance***

Por otro lado, un punto de vista positivo sobre la nueva Tabla de sanciones es la mencionada por Oyarse (2022) afirma que “la nueva Tabla de sanciones promueve el *compliance* tributario el cumplimiento oportuno, estricto, legal de todas las obligaciones tributarias aduaneras”. Se entiende como el *compliance* como “el poder demostrar el cumplimiento de las obligaciones en el cargo que una persona ocupe en la empresa” Guadalupe (2021a, p. 2) precisa “uno de los temas más relevantes debe ser necesidad que las personas encargadas de los procesos logísticos de comercio exterior reciban una adecuada capacitación y actualización permanente, relacionada con las buenas prácticas en *compliance*” (p. 2).

Comentario para revisar, según la postura de Oyarse (2022) la nueva Tabla de sanciones busca prevenir errores, prevenir fiscalizaciones o cualquier tipo de infracción, sin embargo, la realidad es otra, los operadores de comercio exterior subsanan y pagan las multas porque las operaciones deben continuar para evitar reclamos por parte de sus clientes, además muchos de ellos quieren pelear las infracciones impuestas en los tribunales sobre todo por las cuantías elevadas que se les imputan. Al respecto Guadalupe precisa:

En realidad, ya te hace pensar, porqué se mantienen multas desproporcionadas en un sistema que te ha reducido la posibilidad de una autoliquidación voluntaria del 95%, 75% y con poca claridad, en cuanto dentro de la fiscalización cuando pierdes los beneficios, si sumas todo eso y dices “caramba”, si pues acá pareciera que hay un incentivo para que se recaude a través de las multas y eso obviamente no debería ser así (p. 19).

**Las multas de la actual Tabla de sanciones son proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida**

Entre los ejemplos de multas desproporcionadas se puede evidenciar, Chu (2022):

La incorporación fuera de plazo sigue siendo desproporcionado porque te dice: o incorporas en determinado tiempo o te decomiso la carga, pero además de que te decomiso la carga, tienes un plazo que te obliga a hacerlo si o si y también tienes una sanción (p. 9).

Andonaire (2022):

Nosotros hacemos cientos de miles de transmisiones imagínate que el 1% nos equivoquemos, que sería un porcentaje dentro de la operatividad razonable, multiplícalo por S/ 410.00 nuevos soles y te vas a encontrar con una sanción bastante importante y de esos cientos de miles de transmisiones tenemos varios procesos, dentro del grupo, tenemos OCE como, depósito temporal, agenciamiento marítimo, agencia de carga internacional. El solo proyectar el riesgo que existe para el operador con cientos de miles de transmisiones al año que nosotros transmitimos (el ingreso de la carga, la

salida de la carga, la permanencia de la carga, la salida de la nave, la llegada de la nave, la permanencia de la carga, la descarga de las mercancías), las cuantías se vuelven onerosas e impagables (p. 11).

Alva (2022):

La multa en la Tabla para las sanciones aduaneras, si uno las analiza en muchos casos son bien altas, tienen el 200% de los tributos dejados de pagar, el valor de la mercancía, si uno lo compara con la Tabla de sanción del Código tributario la máxima sanción que vamos a poder encontrar en esa Tabla de sanción es el 50% de tributo omitido. Hablar del doble de los tributos dejados de pagar, por una mala clasificación para un agente de aduanas me parece altísimos, es prácticamente sacarle del mercado (p.6).

Guadalupe (2022):

A ver si tú vas a las infracciones tributarias, una declaración de tributos internos, donde determinas base imponible, con errores, la multa es del 50%, pero en aduana la misma declaración para determinar base imponible con errores o en correcciones es el 200%”, entonces ¿En dónde está la razón de porque equivocarte en una declaración aduanera es cuatro veces más perjudicial para el fisco y para los tributos internos? Ninguna, y hasta han dado respuestas diciendo “no pues, en materia de aduana tienes gente muy buena que te ayuda, contadores etc., hay la posibilidad de revisar las cosas”



Oyarse (2022):

Existen un grupo de infracciones que poco a poco el usuario lo viene identificando como opciones de mejora y evite incurrir en ellas, siempre en materia tributaria, en materia aduanera aplicar sanciones o establecer sanciones altas, lo que busca expresamente es que el usuario evite cometerlas (p. 7).

## CONCLUSIONES

### Primero

En respuesta al Objetivo General “Argumentar si corresponde reponerse un sistema para reducir las sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas”, según las entrevistas realizadas a 5 expertos (71.4%) manifiestan que es necesario restablecer un sistema para reducir sanciones como el que había anteriormente (régimen de incentivos), puesto que el régimen de incentivos fue muy beneficioso para los Operadores de Comercio Exterior, entre los beneficios se menciona, incentiva las autoliquidaciones voluntarias, permite hacer un control interno y verificar errores (cultura del *compliance*), las cuantías por las infracciones eran sujetas a reducción, favorable para el administrado y para la administración, permite las actividades económicas del Comercio Exterior (continúa el flujo), motiva la subsanación voluntaria y la autoevaluación.

### Segundo

Al objetivo específico 1 “Señalar si se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas”, 5 entrevistados (71.4%) manifiestan que no se promueve la subsanación voluntaria por las infracciones establecidas en la LGA. Al contrario, los operadores esperan que llegue la multa para poder reclamar o esperaran hasta que prescriba, ya que es lo mismo rectificar o esperar de acá 4 o 5 años, por la inoperancia de SUNAT que hace que en este periodo no se inicie ningún proceso e incluso que no se den cuenta.

### **Tercero**

En respuesta al objetivo específico 2: “Señalar si se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior” Según los entrevistados el 71.4% afirma que no se promueve la subsanación voluntaria de las actividades de un Operador de Comercio Exterior, mientras que un entrevistado argumenta que si se promueve. Los entrevistados manifiestan que no existe ningún incentivo para poder analizar el nivel de cumplimiento, además generaría más gastos logísticos, capacitaciones, tiempo y mayor carga de trabajo para los operadores, que no se pueden permitir porque disponen de mayores recursos para solventar las multas elevadas y desproporcionadas que se les impone e incluso la cultura del *compliance* que realizan los empresarios se puede desalentar puesto que no existe ningún incentivo en cuanto a descuento. Mientras que un experto manifiesta que la autoevaluación se debe establecer en al interior de cada empresa que verifique el cumplimiento estricto de la normativa aduanera para evitar incurrir en infracciones y se hubieran incurrido en una infracción tratar de subsanarlo rápidamente.

## **RECOMENDACIONES**

### **Primero**

Se recomienda reponer un sistema para reducir las sanciones previstas en la Tabla de sanciones por las infracciones de la Ley General de Aduanas, en base al régimen de incentivos (Decreto Supremo N° 031-2009-EF) y a la filosofía del Código Tributario, para lo cual se debe hacer una mesa de trabajo con los diferentes actores del Comercio Exterior (OCE, funcionarios de la Administración Aduanera, Legisladores y expertos Abogados en temas Aduaneros).

### **Segundo**

Se recomienda a la Administración Aduanera y a sus funcionarios revisar mejor la operatividad, los mecanismos y procesos de las actividades de un Operador de Comercio Exterior y de la actividad económica del Comercio Exterior en general, para que puedan tomar decisiones acertadas sobre el Sistema Normativo Aduanero en el Perú.

### **Tercero**

Se recomienda presentar el análisis de la presente investigación a los legisladores y a la Administración Aduanera para que puedan evidenciar los perjuicios de la falta de un régimen de incentivos, en favor de la Administración, de los Operadores de Comercio Exterior, Operadores Intervinientes (importador y exportador) y de toda persona natural y jurídica participe de las actividades económicas del Comercio Exterior.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Referencias Hemerográficas e Investigaciones

- Barrios, M., & Tomas, A. (2019). *Aplicación de la Gradualidad de las Sanciones Tributarias Aduaneras en la Empresa Importadora Tejidos Perú S.A.C., 2016* [Tesis de grado]. Universidad Tecnológica del Perú.
- Barrón-López, M. (2019). *Diseño de un modelo de Gestión de Calidad y Seguridad para los procesos de despacho aduanero de la agencia de aduana "RF International Aduanas S.A.C* [Tesis de maestría]. Universidad Peruana de Ciencias Políticas.
- Cosio, E. F. (2014). *Manual de Derecho Aduanero* (Segunda). RODHAS.
- Cosio, E. F. (2021). La legislación aduanera en la nueva normalidad de la COVID-19. *Derecho Tributario y Aduanero*, 195-210.  
<https://doi.org/10.26439/advocatus2021.n040.5294>
- Decreto Legislativo N° 1433. (2018). *Decreto Legislativo N°1433 que modifica la Ley General de Aduanas*. El peruano.
- Escudero-Whu A. (2018). *Infracción a los transportistas por no transmitir la información de los documentos relacionados al ingreso o salida de mercancía conforme a la normatividad aduanera. Apuntes de contingencias en la operatividad aérea*. En Ministerio de Economía y Finanzas (1 Ed.) *Reflexiones sobre el régimen de infracciones y sanciones aduaneras en el Perú*. (pp. 248-266). Defensoría del Contribuyente y Usuario Aduanero.  
[www.mef.gob.pe/defensoria](http://www.mef.gob.pe/defensoria).

- García-Segundo, I. (2017). *Control Aduanero y Régimen Sancionador en las exportaciones del Perú* [Tesis de doctor]. Universidad de Granada.
- Guadalupe Bascones, J. (2007). Consideraciones aduaneras en relación al término «mercancía». *Ius et veritas*, 312-322.
- Guadalupe Báscones, J., & Vargas Ginocchio, E. (2015). Subjetivando la objetividad": A propósito de la determinación. *Ius et veritas* , 248-259.
- Guadalupe, J. (2020). ¿Porque es importante contar con un régimen de reducción de multas? *Gestión*, 2.
- Guadalupe, J. (2021a). *Cultura del Compliance: Cumplir y demostrar que se ha cumplido*. <https://gestion.pe/blog/zonaintercambio/2021/02/cultura-del-compliance-cumplir-y-demostrar-que-se-ha-cumplido.html?ref=gesr>
- Guadalupe, J. (2021b). Hechos y Circunstancias. *Zona de Intercambio*. <https://gestion.pe/blog/zonaintercambio/2021/06/hechos-y-circunstancias.html?ref=gesr>
- Huamán, M. A. (2015). El sistema normativo aduanero del Perú. *LEX*, 13, 211. <https://doi.org/10.21503/lex.v13i16.858>
- Huamán, M. A. (2017). Modificaciones a las infracciones y sanciones de los operadores de comercio exterior según lo dispuesto en el Decreto Legislativo N° 1235 y normas complementarias. *LEX*, 15(19), 305. <https://doi.org/10.21503/lex.v15i19.1381>
- La Noire, J. A. (2021). ¿Por qué cambio la legislación aduanera en el Perú? *Derecho Tributario y Aduanero*, 222-232. <https://doi.org/10.26439/advocatus2021.n040.5296>

- Morón Urbina, J. (2020). Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Lima: Gaceta jurídica.
- Organización Mundial del Comercio (OMC). (2016). *Acuerdo sobre facilitación del comercio*. [https://www.wto.org/spanish/docs\\_s/legal\\_s/tfa-nov14\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/tfa-nov14_s.htm)
- Ruiz-Reynoso R. A. (2018). Principios que rigen el ejercicio de la potestad sancionadora. En Ministerio de Economía y Finanzas (1 Ed.) Reflexiones sobre el régimen de infracciones y sanciones aduaneras en el Perú. (pp. 42-61). Defensoría del Contribuyente y Usuario Aduanero. [www.mef.gob.pe/defensoria](http://www.mef.gob.pe/defensoria).
- Sparrow B. (2021). *Tributación y servicios digitales: reflexiones sobre su regulación en el ámbito internacional y nacional*. En Ministerio de Economía y Finanzas (1 Ed.) *Derecho Tributario y Aduanero: Aspectos relevantes en los procedimientos y en la era digital* (pp. 278-308). Defensoría del Contribuyente y Usuario Aduanero. [www.mef.gob.pe/defensoria](http://www.mef.gob.pe/defensoria).
- Valera, Á. (2017). Una necesidad imprescindible: Desterrar definitivamente el régimen de responsabilidad objetiva del infraccional aduanero. *Ius et veritas*, 236-254.

## **Normas Fundamentales**

- Art. 2° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 197° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 188° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 190° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 192° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 200° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 201° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 202° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 203° de la Ley General de Aduanas.
- Art. 103° del Texto Único Ordenado de la Ley General de Aduanas.
- Decreto Legislativo N° 1053
- Decreto Legislativo N° 1433
- Decreto Supremo N° 061-2002-PCM.
- Decreto Supremo N° 031-2009-EF.
- Decreto Supremo N° 367-2019-EF.
- Decreto Supremo N° 418-2019-EF.
- Expediente N°.238-2002-AA/TC.
- Expediente N° 2050-2002-AA/TC.
- Expediente N° 2192-2004-AA/TC.
- Expediente N° 01873-2009-PA/TC
- Fusión de SUNAT con ADUANAS - Decreto Supremo N° 061-2002-PCM.
- Informe N° 26-2021-SUNAT/340000.



- Informe N° 043-2021-SUNAT/340000.
- Reglamento de la Ley General de Aduanas - Decreto Supremo N°. 418-2019-EF  
Decreto Supremo N° 245-2013-EF.
- Resolución del Tribunal Fiscal N° 00665-A-2019 (23.01.2019).
- Resolución de Superintendencia N° 000185-2021/SUNAT.
- Resolución de Superintendencia N° 000156-2020/SUNAT
- Resolución N° 35-2016-SUNAT/5F0000.
- Resolución SUNAT N° 002-2015-SUNAT/500000
- Resolución 172-2021/SUNAT
- Sentencia del Tribunal Constitucional, Expediente N° 1003-98-AA/TC.
- Tabla de Sanciones e Infracciones – Decreto Supremo N° 031-2009-EF.
- Tabla de Sanciones e Infracciones – Decreto Supremo N°418-2019-EF

### **Referencias Electrónicas**

Oyarse Cruz, J. (2017). Beneficios tributarios aduaneros. Obtenido de <http://export.promperu.gob.pe/Miercoles/Portal/MME/descargar.aspx?archivo=73B2AA65-BE1F-4239-B38D-7FA01A79F448.PDF>

Robles, W. (2015). Infracciones y sanciones aduaneras más recurrentes de los operadores de comercio exterior. Obtenido de [https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/XLVII\\_dcho\\_aduanero\\_present.pdf](https://www.mef.gob.pe/defensoria/boletines/XLVII_dcho_aduanero_present.pdf)

## APÉNDICES

### Apéndice A. Matriz de Consistencia

<b>El Régimen de Incentivos y la Tabla de Sanciones aplicables a las Infracciones previstas en la Ley General de Aduanas - año 2020</b>			
<b>Formulación del Problema</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Variables</b>	<b>Metodología</b>
<b>Problema General</b>	<b>Objetivo General</b>	<b>Variable 1</b> Régimen de Incentivos (análisis)	<b>Enfoque: Cualitativo</b>  <b>Tipo: Básica</b>  <b>Diseño: Hermenéutico</b>  <b>Muestra de Expertos: 7</b> expertos especialistas en Derecho Aduanero
¿Debería reponerse un sistema para reducir las sanciones previstas en la Tabla de Sanciones para las infracciones de la Ley General de Aduanas?	Argumentar si corresponde reponerse un sistema para reducir las sanciones (RI) previstas en la Tabla de Sanciones para las infracciones de la Ley General de Aduanas.	<b>Variable 2</b> Tabla de sanciones (análisis)	
<b>Problemas Específicos</b>	<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Unidad de Análisis</b> Ley General de Aduanas	
a. ¿Se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas?	a. Señalar si se promueve la subsanación voluntaria de las infracciones establecidas en la Tabla de Sanciones de la Ley General de Aduanas		
b. ¿Se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior?	b. Señalar si se promueve la autoevaluación de las actividades de un Operador de Comercio Exterior.		

**Apéndice B. Documento de validación de instrumento de recopilación de información**

**DOCUMENTO DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO  
UNIVERSIDAD SAN MARTIN DE PORRES**

Estimado,  
**MG. JUAN CARLOS ANDONAIRE CACEDA**  
Especialista en Derecho Aduanero y Comercio Exterior

Asunto: Revisión y análisis de instrumentos de investigación

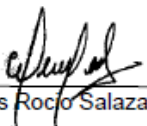
Yo, Gladys Rocío Salazar Castro con DNI N° 74903869, bachiller en Derecho por la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad San Martín de Porres, ante Ud. me presento y expongo:

Que, como parte de la investigación que me encuentro realizando titulado "EL RÉGIMEN DE INCENTIVOS Y LA TABLA DE SANCIONES APLICABLES A LAS INFRACCIONES PREVISTAS EN LA LEY GENERAL DE ADUANAS – AÑO 2020", se utilizara una guía de entrevista para la recopilación de la información para lo cual, destacando su experiencia profesional en este campo, recurro a su persona a fin de solicitar su colaboración en la revisión y análisis de los ítems o preguntas propuestas.

Al respecto, sus observaciones y recomendaciones como juez de validación serán de gran ayuda para la elaboración final del instrumento de investigación

Agradeciendo su atención a la presente.

Lima, 28 de octubre de 2021

  
Gladys Rocío Salazar Castro



## UNIVERSIDAD SAN MARTIN DE PORRES

## I. DATOS GENERALES:

APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO E INSTITUCIÓN DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
MG. JUAN CARLOS ANDONAIRE CACEDA	TERMINALES PORTUARIOS PERUANOS SAC REPRESENTANTE LEGAL	Guía de entrevista	Gladys Rocío Salazar Castro

## II. TÍTULO: El Régimen de incentivos y la tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas – año 2020"

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 0 - 20				REGULAR 21-40				BUENO 21-60				MUY BUENO 61-80				EXCELENTE 81-100			
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1.-CLARIDAD	Formulado con lenguaje apropiado																				X
2. OBJETIVIDAD	Expresado en conductas observables																				X
3. ACTUALIDAD	Esta acorde con los cambios de la tecnología.																				X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																				X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.																			X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los vínculos familiares.																			X	
7. CONSISTENCIA	Basado en expertos teóricos y científicos.																				X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y dimensiones.																				X
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				X
10. PERTINENCIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				X
OPINION APLICATIVIDAD	Las preguntas se encuentran enfocadas la recopilación de datos e información desde el punto de vista práctico, rescatando los casos planteados direccionados al objetivo de la investigación.																				
PROMEDIO DE VALORACIÓN	99%																				
LUGAR Y FECHA					DNI					FIRMA DEL EXPERTO					TELEFONO						
Lima, 28 de octubre de 2021					41713880										956 091 024						

**DOCUMENTO DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO**  
**UNIVERSIDAD SAN MARTIN DE PORRES**

Estimado,

**CESAR ALFONSO ALVA FALCON**

Especialista en Derecho Aduanero y Comercio Exterior

Asunto: Revisión y análisis de instrumentos de investigación

Yo, **Gladys Rocío Salazar Castro** con DNI N° 74903869, bachiller en Derecho por la Facultad de Derecho de la Universidad San Martín de Porres, ante Ud. me presento y expongo:

Que, como parte de la investigación que me encuentro realizando titulado "**EL RÉGIMEN DE INCENTIVOS Y LA TABLA DE SANCIONES APLICABLES A LAS INFRACCIONES PREVISTAS EN LA LEY GENERAL DE ADUANAS – AÑO 2020**", se utilizara una guía de entrevista para la recopilación de la información para lo cual, destacando su experiencia profesional en este campo, recurro a su persona a fin de solicitar su colaboración en la revisión y análisis de los ítems o preguntas propuestas.

Al respecto, sus observaciones y recomendaciones como juez de validación serán de gran ayuda para la elaboración final del instrumento de investigación

Agradeciendo su atención a la presente.

Lima, 28 de octubre de 2021

  
\_\_\_\_\_  
Gladys Rocío Salazar Castro



## UNIVERSIDAD SAN MARTIN DE PORRES

## I. DATOS GENERALES: |

APellidos y Nombres	CARGO E INSTITUCION DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
MG. CESAR ALFONSO ALVA FALCON	SOCIO SENIOR ESTUDIO MUÑIZ	Guía de entrevista	Gladys Rocio Salazar Castro

## II. TITULO: El Régimen de incentivos y la tabla de sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas – año 2020\*

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 0 - 20				REGULAR 21-40				BUENO 41-60				MUY BUENO 61-80				EXCELENTE 81-100			
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1.-CLARIDAD	Formulado con lenguaje apropiado																				X
2. OBJETIVIDAD	Expresado en conductas observables																			X	
3. ACTUALIDAD	Esta acorde con los cambios de la tecnología.																				X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																				X
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.																			X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los vínculos familiares.																			X	
7. CONSISTENCIA	Basado en expertos teóricos y científicos.																				X
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores y dimensiones.																				X
9. METODOLOGIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				X
10. PERTINENCIA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				X
OPINION APLICATIVIDAD	Las preguntas se encuentran bien orientadas y responden a los objetivos de la investigación																				
PRROMEDIO DE VALORACION	98.5																				
LUGAR Y FECHA					DNI					FIRMA DEL EXPERTO					TELEFONO						
LIMA, 28 de octubre del 2021					10058772										958471068						

## Apéndice C. Entrevista a expertos



### Instrumento de recolección de datos

#### Entrevista a Expertos

#### Universidad de San Martín de Porres

#### Facultad de Derecho

La presente entrevista tiene por finalidad recopilar datos e información de expertos en el ámbito Aduanero para el desarrollo de la tesis titulada “El Régimen de Incentivos y la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas - año 2020”, razón por la cual solicitamos su apoyo para contestar el presente cuestionario.

#### Datos Generales

Nombre:

Cargo:

Lugar:

Fecha:

#### Cuestionario

1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?
2. En su opinión, ¿Considera Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?
3. En su opinión ¿La Actual Tabla de Sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta



que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?

4. En su opinión ¿Los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con la imposición de una multa)?
5. En su opinión, ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?
6. En su opinión, ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?
7. En su opinión, ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración Aduanera tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente judicial?
8. Dentro de las modificaciones de la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es su opinión al respecto?
9. En su opinión, ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y

recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercancía que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?

10. En su opinión, ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?

11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?

## 12. Casos prácticos

Un Operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma será el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.

Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 Documentos de Transporte como consecuencia de las faltas y caídas de sus sistemas internos.

13. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?



## **Instrumento de recolección de datos**

### **Guía de entrevista**

#### **Entrevista a Expertos**

#### **Universidad de San Martín de Porres**

#### **Facultad de Derecho**

La presente entrevista tiene por finalidad recopilar datos e información de expertos en el ámbito Aduanero para el desarrollo de la tesis titulada “El Régimen de Incentivos y la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas - año 2020”, razón por la cual solicitamos su apoyo para contestar el presente cuestionario.

#### **Datos Generales**

Nombre:

Cargo:

Lugar:

Fecha:

#### **Cuestionario**

1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?
2. En su opinión, ¿Considera Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?
3. En su opinión ¿La Actual Tabla de Sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta

que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?

4. En su opinión ¿Los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con la imposición de una multa)?
5. En su opinión, ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?
6. En su opinión, ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?
7. En su opinión, ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración Aduanera tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente judicial?
8. Dentro de las modificaciones de la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es su opinión al respecto?
9. En su opinión, ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y

recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercancía que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?

10. En su opinión, ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?

11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?

## 12. Casos prácticos

Un Operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma será el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.

Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 Documentos de Transporte como consecuencia de las faltas y caídas de sus sistemas internos.

13. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?

## **Apéndice D. Entrevistas desarrolladas**

Lizbeth Chu Rodríguez

Labora en Terminales Portuarios Peruanos (TPP), también laboró en Greenandes y AGUNSA, siempre viendo temas documentarios y aduaneros en el sector marítimo. Cuenta con 25 años de experiencia en el sector Aduaneros y de comercio exterior

**1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

En general el estilo de gestión de la Aduana que se plasma en los cambios que realizaron en la Ley, Se volvió una forma de gestionar bastante dura, restrictiva y castigadora, más que incentivar a los operadores de comercio exterior, los funcionarios aduaneros no acaban de entender la operativa y la lógica del comercio exterior y como se intercambia la información en el mundo, “Esa falta de entendimiento hace que se genere Tabla de infracciones como la establecida el 1 de enero que son totalmente castigadoras, no hay una forma de motivar e incentivar el comercio exterior. En general es perjudicial.

En el trabajo, nosotros si lo podemos controlar, es responsabilidad del operador y lo asume, pero hay algunas infracciones que no tienen nada que ver con el operador de comercio exterior y esas multas que se generan por la propia operativa se transfieren a los importadores y exportadores y ellos los asumen, aunque la Aduana la aplica al operador de comercio exterior la asume el responsable del hecho es decir “el que declaro mal, el que declaro mal la información o no fue claro, ese importador o exportador que antes tenía un incentivo y podía pagar 70 soles por una rectificación, porque hay correcciones que no tienen incidencia en la recaudación, ahora pagan 800 a 400 soles”



**2. En su opinión, ¿Considera Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Definitivamente sí, pero más que todo debería también ser aterrizada en la operatividad, en primer lugar, aplicar las sanciones acordes al impacto que genera la infracción cometida y el segundo que exista un buen entendimiento de la operatividad, “si sabemos que la operatividad es parte del proceso que no estaba en control ni del importador o exportador, porque la propia realidad hace que no se cuente con la información exacta en el momento que la aduana espera que sea así” entonces tiene que haber un poco de entendimiento, comprender como funciona está operativa para que la Tabla de sanciones sea real y camine con el comercio exterior.

En los temas que nos afectan como sociedad o como ciudadanos los regímenes de incentivos existen y se aplican, entonces yo no entiendo porque en el tema aduanero debería ser diferente.

**3. En su opinión ¿La Actual Tabla de Sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Si no existe ningún beneficio para rectificar o corregir hoy, y voy a pagar lo mismo hoy o de acá 4 o 5 años o de repente la Aduana no se da cuenta y no tengo que pagar, cuál sería el motivo para pagarlo ahora, si igual me castigan hoy o en el pasado, la Tabla de sanciones no incentiva la conducta de subsanación.

**4. En su opinión ¿Los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con la imposición de una multa)?**

Definitivamente tiene una finalidad represiva y castigadora, una vez estuve en una reunión de la Aduana, donde se trataba sobre el despacho anticipado y la Aduana trataba de promover el despacho anticipado de una forma pasiva, existe una casuística inmensa del porque el despacho anticipado no es lo mejor para todo el mundo, hay empresas que prefieren pagar la multa o se ven obligados a pagar la multa porque no pueden hacer despacho anticipado. Lejos de hacer un análisis sobre si el despacho anticipado es lo recomendable para las empresas el Intendente de la Aduana dio el ejemplo “es muy fácil se acuerdan cuando gente no quería utilizar cinturón de seguridad para manejar, empezaron a multar a todo el mundo y todo el mundo empezó a usar el cinturón de seguridad... ahora nadie maneja sin cinturón de seguridad” esa fue la lógica y lo dijo directamente del Intendente se Aduana para poder aplicar sanciones cuando los importadores no realizan el despacho anticipado.

Esta anécdota te da la idea de que la Tabla de Sanciones es totalmente represiva, castigador o entras o entras ..., **una multa que no te está afectando el fisco, no afecta el pago de impuesto, pero aun así lo ponen como sanción por querer que hagamos algo con otras finalidades distintas** por llegar a su número, al número que les ponen como Aduanas, nuestro sector productivo, las empresas que se dedican a la importación o exportación no importan, que todos se sacrifiquen a punta de multa para que podamos cumplir con nuestra estadística que nos hemos trazado como meta.

**5. En su opinión, ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Son desproporcionadas, en algunos casos ha mejorado en otros no; por ejemplo, la incorporación fuera de plazo sigue siendo desproporcionado porque te dice “o incorporas en determinado tiempo o te decomiso la carga, pero “además de que te decomiso la carga, tienes un plazo que te obliga a hacerlo si o si, también tienes una sanción” y a parte te pongo un plazo, te decomiso la carga y además te pongo la otra multa por incorporar es decir doble sanción, “ese proceso se

podría regular solo”, porque imagínate “como queda el operador de comercio exterior si es que no manifiesta la carga de su cliente, la misma operatividad de presiona para que tu subsanes inmediatamente, por ejemplo “tienes un contenedor, baja y no lo manifiestas a tiempo, el importador no puede hacer nada, no puede numerar, está generando extra costos, sobre estadía, almacenaje, tú crees que el operador de comercio exterior se queda sentado... el mismo proceso, la misma consecuencia te obliga a agilizar y declarar ese contenedor que no lo manifestó, además de eso le pones una multa, le pones una pistola si no lo declaras le quitas la carga, **no hay posibilidad de no hacerlo** claro como no lo harías.

Otro ejemplo las rectificaciones de descripción, al importador le envían un PL con lo que el exportador sabe lo que cargo, entonces el exportador que no sabe cómo trabaja la Aduana peruana, pone lo que cree que debe ser y se olvidó no puso talvez la caja de muestras o puso color verde y era azul, entonces debe rectificar la mercadería y le cuesta S/. 440 soles y que además está sustentado cuando el importador presente su declaración está sustentado en la declaración, la factura comercial y el packing va a tener la información que necesita, entonces este monto que representa más de 100 dólares además de todo el proceso administrativo para realizar la rectificación siendo un monto totalmente desproporcionado y un punto que no afecta el fisco para nada, que es totalmente operativo.

A la aduana no le afecta el valor de la mercadería, le afecta los impuestos dejados de pagar por el valor de la mercadería, entonces esa multa por el valor FOB de la mercadería no tiene sentido, siendo la más desproporcionada de todas las demás.

**6. En su opinión, ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

No, somos totalmente reactivos, más o menos por esta época (setiembre) la aduana empieza a elevar sus multas, pero además en la parte de gestión a

nosotros como transportistas no te dan herramientas para gestionarte es decir “tú tienes una sanción por transmitir fuera de plazo, ese plazo se calcula contra la llegada de la nave, pero tú no tienes ningún lugar donde puedas consultar, cual es la fecha de llegada de la nave, entonces tu cálculo de plazo es totalmente empírico, manual y cuando uno trata de trasmitirlo lo antes posible, pero la aduana no te da ningún tipo de herramienta para poder hacer un análisis y decir ok, lo estoy haciendo bien que puedo mejorar y puedo tomar previsiones. Debería facilitar herramientas para que el operador sepa que está haciendo bien, no estoy haciendo bien, todos tenemos que esperar a que la aduana te indique que tienes una multa. **No debería ser así, si su finalidad es que cumplamos la norma, no recaudar y no poner multas.**

- 7. En su opinión, ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración Aduanera tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente judicial?**

Considero que la nueva Tabla es completamente castigadora, daría la impresión de que las multas son una fuente de ingreso para la Aduana, como se observa que a los especialistas de la aduana los sancionan si no aplican multas, si las multas prescriben o si no imponen en el momento adecuado “algo así como a los policías, que les daban su comisión por las multas que generaban”, Entonces da la impresión de que las multas son una fuente de ingreso que está dentro del presupuesto de la Aduana, al final si generan un régimen de incentivos sus ingresos van a disminuir.

- 8. Dentro de las modificaciones de la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es su opinión al respecto?**

Considero que el tema de la categorización, me parece una doble sanción, es decir ya te están sancionando con montos considerables y además te afectan la categorización con el riesgo de perder tu autorización de funcionamiento, además lo que no contempla la Aduana hay aspectos, puntos o errores que generan infracciones por las que los operadores se tienen que autoliquidar y que no está bajo tu control evitarlas, entonces tienes por ejemplo la rectificación de consignatario y la rectificación de descripción que son cosas del día a día, siendo parte de dinámica del comercio exterior entonces esas infracciones también entran a la categorización y más allá de eso cuando eres operador de nave todas las multas de toda la nave también afectan tu categorización, entonces te vez afectado por la multa de todos los demás que realizan procesos sobre los que cuales no tienes ningún control, por esos tres motivos me parece que la categorización está mal enfocada, en algún momento tuvimos reuniones con la Aduana y se le indicaba “si nos quieres evaluar, nos quieres calificar perfecto, está bien la categorización es una forma de incentivo para mejorar nuestros procesos está bien pero debe calificarnos por lo que controlamos o hacemos directamente, mide a cada uno por lo que hace, no le impongas la infracción o baja de categorización a uno por responsabilidad de otro, “yo por ejemplo tengo un servicio en el que todas las veces soy operador, y nunca tengo carga, todas las multas de todo el mundo, impactan en mi categorización”

Al respecto un funcionario de la Aduana al explicarle la logística de un operador de nave indicaba que “Cambiemos nuestro **modelo de negocio**, como si el comercio exterior internacional fuera nuestro modelo de negocio” **y en el peor de los casos, le está diciendo a la línea que tiene que venir con la carga vacía, claro que no va a venir**, no va a venir en Perú que representa un movimiento pequeño de toda la naviera, la aduana tiene estas reglas tan rígidas y drásticas, lo que podrían decir “es muy complicado ir a tu país”, gano más en otros países y me expongo menos.

- 9. En su opinión, ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercancía que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?**

Definitivamente las multas de las Tablas son superiores a las sanciones del Código Tributario, lo más justo es que las multas consideren el impacto de la infracción con el fisco, no tiene sentido porque motivo tendría que ser el valor total **FOB** de la mercadería, nunca he entendido cual es la justificación de poner una multa cuando hay una perdida, porque hay una diversidad de motivos por las cuales la mercadería se puede perder, que no necesariamente será que la roben, y que la Aduana no contemple, la información que he compartido con otros almacenes, “una carga de arroz quedo en abandono, a los seis meses viene el inspector de Aduana y te pide revisar esa carga, que ya se pasó (comido por gorgojos), multa por el valor total de la mercadería porque no lo encontró, la Aduana no tiene ningún tipo de apertura a ese tipo de situaciones porque igual te multa, falte la mercadería por el motivo que sea igual te multa.

- 10. En su opinión, ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?**

Definitivamente se necesita que alguien le dé una revisada a esta Tabla de Sanciones y la aterrice a nuestra realidad y casuística, en algún momento se hizo “pero lamentablemente entra una gestión que tiene una visión más abierta y con mayor capacidad de análisis de la casuística y operatividad y mejora la Tabla de sanciones, después ingresa otra gestión que es más restrictiva y retrocedemos lo que avanzamos” en mis años de experiencias así se ha dado, un grupo que

ingresa a la Aduana que entiende el proceso y sacan un pronunciamiento jurídico y mejoran los procedimientos, llega otra Administración y cambia, ahora por ejemplo estamos en una etapa de corrección, están trabajando en mejorar pero van a pasar los años y otra vez se pone en plan castigador y volvemos a empezar.

**11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

Las cuantías en la mayoría de los casos han aumentado, solamente la multa por incorporación ha bajado, pero en el procedimiento han aumentado la parte del comiso, cuando ingreso la nueva intendencia han modificado la Tabla de sanciones nació era abierta, cada supuesto de infracción era como una bolsa, uno tenía que pagar multa por todo y cobrar multa por todo, porque la redacción de la infracción era tan amplia que había la posibilidad que te pongan una multa por cualquier cosa.

**Lo que he podido analizar de esta Tabla, una transmisión extemporánea tenía una multa base de 0.1 UIT (430 soles) y sobre eso aplicabas tu régimen de incentivos cuando subsanes hoy en día esta infracción tiene una multa de una UIT y si subsanas 430 soles, pero en la anterior Tabla subsanabas y tenía el 90% de reducción,** sí, hay unos que han aumentado, otros se mantienen y algunos que han bajado, pero los que han bajado también tienen su otra cara en el procedimiento.

**Casos prácticos**

**Para estos casos prácticos, solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.**

12. Un Operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que

el sujeto infractor según la norma será el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.

El infractor tiene que subsanar, el mismo proceso te obliga a subsanar porque si no transmites esta información los siguiente que vienen no fluye, entonces vas a tener 200 empresas torturándote (almacenaje, estadía, mi carga, sobre estadía) la subsanación es inmediata porque el proceso mismo se autorregula, y de ahí si tu no transmites ese tiene una multa y el siguiente tiene una multa y así continua. En realidad, con multa o sin multa tú tienes que subsanar porque el mismo flujo te va a poner contra la pared. **Te autoliquidarías por eso o esperarías a que la aduana se percate (por 200 documentos)**, yo diría que, dependiendo de la infracción, se tendría que hacer un cálculo de los intereses, si hablamos de una multa de 4000 soles de una UIT por cada documento, los intereses te van a comer, en caso **de la descarga de mercancía que es 0.5 de la UIT en total 100 UIT** que serán 400 000 mil soles **increíbles por hacerlo minutos después te impongan una multa tan alta.**

**13. Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 Documentos de Transporte como consecuencia de las faltas y caídas de sus sistemas internos.**

En este caso lo pensaría menos en autoliquidarse, además que las fallas en los sistemas y tecnologías imprevistas, de alguna manera tú puedes pelear hasta en el poder judicial, y por el volumen de repente se justifica antes de pagar la multa.

Yo tengo una multa por incorporación del manifiesto por 4 minutos **hasta por un minuto nos han notificado**, nosotros tenemos que pagar una multa por 4 minutos, **esto lo considero muy recaudatorio, muy confiscatorio**, y esto de todas maneras es un extra costo para el comercio exterior, **al fin y al cabo, el operador puede aumentar sus costos para cubrir y el que termina pagando es el último de la cadena logística**, si claro.



Entrevista: Javier Oyarse Cruz

Abogado de profesión, tengo una maestría en derecho civil y comercial y otra en negocios internacionales y el doctorado en educación, trabajo en la ADUANA-SUNAT desde hace más de 27 años, y asimismo ejerzo la docencia universitaria en las escuelas de Posgrado de varias universidades.

**1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

Bueno, para responder tu pregunta lo primero que tenemos que señalar es que se ha modificado totalmente el régimen de infracciones y sanciones a partir del 31 de diciembre de 2019, de modo que, en este nuevo marco regulatorio, nuevo marco legal ya no es necesario por el momento aplicar el régimen de incentivos, porque la nueva Tabla de sanciones contiene un régimen premial, un régimen de rebajas y reducciones significativas de las multas, en los supuestos en los cuales el infractor voluntariamente subsana el error o la omisión y se acoja a este beneficio. Entonces si lo vemos solamente desde el punto de vista de aquellas, infracciones del pasado, antes del periodo diciembre 2019 que ya no gozan de este beneficio. La aduana emitió una resolución aprobando un régimen de gradualidad, precisamente para cubrir ese vacío que se había generado con la modificación normativa a partir del 1 de enero de 2020.

**Le comentaba que este régimen de gradualidad es el que los operadores vienen usando estos últimos periodos para lo que es la autoliquidación de las infracciones cometidas en el 2019 esa gradualidad nos permite una reducción del 90, 70, 60% de las multas y de paso ahora en los últimos periodos, ya por ejemplo para terminar ya el 2017, que prescribe ya están autoliquidándose los operadores haciendo uso de esta gradualidad.**

Efectivamente, claro eso fue el salvavidas que se creó para cubrir un vacío legal.

**2. En su opinión ¿Cree Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener**

### **un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Yo considero que resulta innecesario, volver al régimen de incentivos, la propia Tabla como está diseñada actualmente más de 90% tiene infracciones y código de infracciones que caminan en parejas de decir, en un primer código, por ejemplo, N01 se establece una multa por no cumplir con los requisitos de autorización para un operador de comercio exterior y en el N02 se reduce la multa si es que el infractor subsana ese requisito incumplido antes de cualquier requerimiento o notificación hecho por la aduana y así podríamos ir repasando hay una gran cantidad de infracciones que tienen este régimen premial, en consecuencia, yo considero que en este momento no es prudente aprobar un régimen de incentivos, quizás para aquellos casos en los cuales en el futuro se puede determinar que la multa es demasiado excesiva, se podía entrar a un rediseño pero bajo el régimen de gradualidad.

### **Para las infracciones muy graves por así decirlo que tienen un mayor monto de cuantía**

Afirmación.

- 3. En su opinión ¿La actual Tabla de sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Yo creo que el objetivo que ha perseguido el legislador es precisamente aplicar el principio de buena fe y permitir que el propio usuario aduanero subsane voluntariamente la infracción, no sólo por el premio de reducir significativamente su multa, sino porque en el fondo se trata de reordenar la forma en que veníamos desarrollando los negocios aduaneros, hasta antes de esta modificación normativa, como existía un régimen de incentivos que podría reducir una multa a S/. 30.00 soles, S/. 35 s soles, entonces desde el punto de vista del costo-beneficio, el operador transmitía la declaración sin temor a equivocarse porque sabía que con 35 soles corregir cualquier error, hoy no es así, hoy sabe que debe trabajar correctamente que debe revisar y enviar la información de manera

bastante verificada, de modo que no incurre en ningún tipo de infracción, y aún en el supuesto que pudiera haber cometido un error sabe que tiene la posibilidad abierta para subsanar y de esa manera reducir significativamente su multa, la idea es que rápidamente el operador de Comercio Exterior como viene ocurriendo hasta ahora se percate del error y antes de cualquier requerimiento lo reduzca significativamente como un ejemplo sencillo. El agente de aduanas, la multa por incorrecta clasificación arancelaria de importaciones es el doble de los tributos dejados de pagar, pero si subsana voluntariamente la multa solo se reduce al 50% de los tributos dejados de pagar en lugar de pagar el 200% de los tributos diferenciales sólo paga la cuarta parte con los cuales obtener una rebaja del 75% de la multa.

**Claro ahí si es bastante beneficioso para el agente aduana y como indica usted lleva a que el operador se pueda por así decirlo educar y hacer correctamente las operaciones que tiene dentro de su ámbito de legislación le asigna.**

- 4. En su opinión ¿los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con imposición de una multa)?**

Bueno yo estoy convencido que el objetivo de esta modificatoria es precisamente promover el compliance tributario, el cumplimiento oportuno, estricto, legal de todas las obligaciones tributarias aduaneras en tal sentido, esta nueva Tabla de sanciones, lo que busca es prevenir errores, prevenir fiscalizaciones, prevenir cualquier tipo de infracción que podría colocar en situación de riesgo la sostenibilidad financiera del usuario de Comercio Exterior.

**Exacto y un punto muy importante que indica la sostenibilidad financiera, hay veces en que las multas de repente, la reincidencia en las multas genera que el operador se acumule de infracciones, de tal manera que luego tanta sea la cantidad que ya que no pueda solventarlas porque de poquito en**

**poquito se van acumulando.**

**5. En su opinión ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultas proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Bueno, es un tema debatible, nunca nos vamos a poner de acuerdo, pero yo considero que si hacemos un esfuerzo por comparar la cuantía de las multas de la Tabla anterior con la actual vamos a encontrar mejoras significativas en cuanto a la cuantía, sobre todo teniendo en cuenta que en la actualidad existen un grupo de infracciones que poco a poco el usuario lo viene identificando como opciones de mejora y evite incurrir en ellas, siempre en materia tributaria, en materia aduanera aplicar sanciones o establecer sanciones altas, lo que busca expresamente es que el usuario evite cometerlas, inconsecuencia ahí no podemos hablar de proporcionalidad porque hay poca incidencia.

**6. En su opinión ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

Efectivamente mira, lo que son sanciones para los operadores de Comercio Exterior si nos vamos a las infracciones N4 y N5 vamos a encontrar que, si el operador de Comercio Exterior en el momento que lo visitan en una fiscalización ya cumplido con subsanar la infracción, finalmente es un eximente de responsabilidad y la multa se reduce a cero, y ese mensaje está en la lo largo de la Tabla y lo que se refiere a las obligaciones de los operadores de Comercio Exterior, por lo tanto, el objetivo es que empiecen a establecer nuevas prácticas, nuevos modelos de trabajo que hagan posible que al interior de las empresas como operador de comercio exterior u operadores intervinientes, establezcan un equipo que se encargue de ir verificando el cumplimiento estricto de la normativa aduanera para evitar incurrir en infracciones y se hubieran incurrido en una infracción tratar de subsanarlo rápidamente, ya sea para convertirlo en un eximente de responsabilidad o para reducir significativamente la multa.

**Exacto porque justamente los operadores derrepente en la práctica, lo que están haciendo los operadores actualmente, por lo que vengo desarrollando también desde el ámbito del operador, lo que hacen es por ejemplo verificar transmisiones IRM que son de los almacenes, revisar todas las operaciones que tengan, el plazo y que estén dentro del plazo establecido, o si estuviera fuera del plazo en el 2018 porque aún no están notificando, porque no prescribe todavía, entonces lo que se hace es revisarlo y si estuviera fuera de plazo autoliquidarse con el régimen de gradualidad y básicamente lo que hacen es antes de, verificar el cumplimiento para que puedan acogerse el beneficio de la gradualidad y puedan pagar un monto menor.**

Efectivamente

- 7. En su opinión ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente, judicial?**

Ahí entra a tallar la lo que yo le llamo el sentido de justicia y equilibrio que debe haber entre el operador de comercio exterior y la Administración Aduanera si esa infracción es abiertamente ilegal o es arbitraria, independientemente del monto de la multa o de los beneficios que exista le cabe el derecho al usuario a plantear un procedimiento a condición o tributario y lograr que se revoque esa infracción, pero el propósito de la legislación no es evitar incurrir en reclamos, apelaciones. El propósito es tratar en la medida de lo posible que el usuario consciente de haber cometido la infracción pueda subsanarlo y de esa manera pueda aligerar la carga de responsabilidad por esa infracción, distinto es el supuesto en el que, si por algún error se le aplicado una infracción de manera arbitraria o ilegal, el usuario puede abrir el procediendo contencioso y obtener que la administración revoque esa decisión

- 8. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad**

**aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?**

Desde mi punto de vista hasta este momento siendo la Administración Tributaria un ente meramente administrativo y no judicial no le cabe otra opción que determinar las infracciones de manera objetiva, sin embargo, tanto la Ley de Aduana como su reglamento nos inducen a que en el futuro inmediato, se tiene que emitir una norma interna en aduanas que es lo único que falta para aplicar lo que llamamos los hechos y circunstancias que hace que se cometa una infracción, una vez implementado esta normativa se podrá ahora sí, con criterio de justicia verificar la intencionalidad o la culpabilidad del infractor para efecto de que pueda hacerse merecedor ya sea de la exoneración de la multa o ininteligible de la misma, pero por el momento esta es una norma que está incompleta, aun SUNAT no ha emitido un reglamento, una normativa interna que indique cómo van a hacer estos criterios para efecto de aplicar los temas de la discrecionalidad en materia de sanciones, no hay forma todavía, se va a hacer si, pero por el momento no, porque entendemos nosotros que como recién se está implementado los cambios en la ley aduana y su reglamento, así como en la Tabla de sanciones, el propósito ahora en este momento es tratar de socializar la totalidad de estas infracciones para que el usuario tome conciencia de que no todo es represión, que también existe la puerta abierta para la subsanación voluntaria de las infracciones y ya luego vendrá el otro aspecto, que debe resolverse de una vez que es evaluar la intencionalidad o culpabilidad del infractor.

**Si de acuerdo, hoy la ley establece el reglamento en lo que las circunstancias desde las infracciones para justamente donde se evalúa la reincidencia, intencionalidad y diversos factores que pueden ayudar al operador en adelante.**

- 9. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es la opinión al respecto?**

Bueno crear la figura de la categoría de los operadores, categoría A, categoría B y categoría C, ha sido el ideal desde el punto de vista de la mejora del servicio que viene ofreciendo a todos los operadores intervinientes, ahora respecto a la evaluación si debe incorporarse el tema de las multas o la calidad del servicio o la implementación de mejoras tecnológicas, es un aspecto que siempre va a estar en mejora continua, no, por el momento, yo considero que una carta de presentación del operador de Comercio Exterior, que genera confianza de parte de sus clientes es precisamente el buen cumplimiento de la normativa aduanera. De ahí que si este es un operador que constantemente comete las mismas infracciones y eso le hace merecedor a un descuento es su puntaje, llegando incluso a llegar a la categoría C, definitivamente tiene que mejorar su modelo de trabajo porque si no va a perder no sólo clientes sino va a perder la posibilidad de renovar su autorización. Yo creo que si lo vemos desde el punto de vista objetivo el establecer como un factor para la categorización la medición del nivel de cumplimiento en base a situaciones cometidas en el año es el camino correcto del punto de vista objetivo.

**Exacto y Doctor ¿Ahí podría haber la posibilidad o cuál es su opinión respecto al tema de las autoliquidadas? Si bien ambos tienen un peso distinto autoliquidarnos mucho menor, podría evaluarse de repente en un futuro, él considerar únicamente determinadas y de repente autoliquidadas no sean consideradas en esta medición del nivel de cumplimiento**

Claro si nos vamos al modelo de la culpabilidad o la intencionalidad, entendemos que la autoliquidación de las multas antes de cualquier requerimiento, hecho por la Administración, debe ser considerado como una bonificación o un punto a favor del operador de comercio exterior para no afectar su record, ahí estamos completamente de acuerdo no debe considerarse, no debe computarse, para que no pierda la categoría que ha obtenido con mucho esfuerzo.

- 10. En su opinión ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y**

### **las cuantías deben ser revisadas?**

Bueno este nuevo diseño de la Tabla de sanciones no solamente se han incluido aspectos vinculados a la protección del interés fiscal, que es el modo de ser de SUNAT para el tema de sanciones, también se han incluido otros aspectos, no, por ejemplo hay una sanción especial para quien no bancarice sus operaciones de Comercio Exterior y ahí no hablamos de fisco, ahí no hay tributos en juego, ahí lo que hay es el delito de lavado de activos y la lucha frontal como objetivo país frente a este ilícito si lo vemos del punto de vista, por ejemplo, a que el Operador de Comercio Exterior, que para cierto trámite necesita previamente pasar por el MTC para conseguir la autorización y si no lo tiene, aún no puede ser operador de Comercio Exterior e incumple esa normativa porque ya no tiene vigente el permiso del MTC, en ese caso no hablamos de interés fiscal, estamos hablando del Estado en su conjunto que permite que, los órganos competentes puedan cumplir cabalmente su funcionalidad, su rol rector...(ininteligible) y la Aduana se convierte en un apoyo, pero el fortalecimiento en cumplir la tarea, lo mismo ocurre con el tema de las mercancías pirateadas, falsificadas o adulteradas, ahí no estamos hablando netamente de tributos, ahí estamos hablando de la vulneración de propiedad intelectual, estamos hablando de la libre competencia, es decir hay aspectos sobre los cuales la aduana tiene participación indirecta pero que finalmente debe estar considerado dentro de un régimen sancionador para apoyar y fortalecer al Estado, al Poder Ejecutivo en su conjunto.

### **11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

Bueno haciendo una comparación realista, diremos que se han re disminuido pero ese efecto no se ha logrado, ¿Por qué?, porque la Tabla de sanciones anterior es una Tabla muy pequeña, muy escueta en el que se establecían de manera general y gruesa infracciones graves con multa, luego con suspensión, luego con cancelación y...ininteligible, en la actual, se ha entrado a mayor



especificación, mayor detalle, hay mayor número de códigos y como se ha hecho el desdoblamiento de las multas para establecer en qué casos se aplica al 100% y en qué casos se reduce, pareciera que es mayor pero en el fondo lo que ha aumentado son los supuestos de rebaja de multas o de eximente de responsabilidad, pero en el balance general yo considero que esta Tabla es mucho más equitativa que la anterior y ha reducido sustancialmente algunas de las infracciones que eran demasiado altas en la Tabla anterior.

**Claro en el caso de las infracciones leves si podemos ver que por ejemplo viene acompañado siempre y por eso hay más supuestos, de un código adicional cuando se subsanen pareciera que hay más supuestos, pero esas son las infracciones leves. Así es.**

- 12. Para estos casos prácticos solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.**

**Casos:**

- **Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.**

Yo creo que sí, le conviene dentro de vista económico, le conviene autoliquidarse, le conviene de todas maneras autoliquidarse, autoliquidarse le va a atraer la posibilidad de acogerse a la multa reducida, uno, dos, que si por A o B, viene la modificación normativa y aun quede el espacio para presentar algún tipo de impugnación o reclamo le queda la posibilidad incluso, de entrar a un procedimiento de devoluciones y ahí pelear la legalidad o la objetividad con la cual se le está aplicando la sanción y a lo mejor el resultado podría ser que se

le autorice la devolución.

Claro si y un buen punto con la devolución.

- **Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.**

Yo creo que ahí podría entrar a la causal de caso fortuito y fuerza mayor y pelear la posibilidad de no ser sujeto de infracción, porque si el tema es por errores en los sistemas no de aduanas, sino del operador o por casos fortuitos, eso es pelearle, o sea desde el punto de vista legal, se podría invocar esa causal y de esa manera no convertirse en un error sancionable.

**Exacto, si, como indica si es un caso fortuito a veces ponemos todo, pero sucede las caídas es algo que no se puede prevenir.**

Entrevista Dr. Cesar Alva Falcón

Presentación: yo soy abogado, con maestría en Comercio Internacional y en este momento soy socio senior de una firma de abogados en el Estudio Muñiz, donde me desenvuelvo en el área de Comercio Exterior y Aduanas además profesor universitario en los temas de Economía, Comercio Internacional y Aduanas.

1. **En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

Mira mi respuesta directa y concreta en que por el lado en que lo vea no le encuentro absolutamente beneficioso sino más bien perjudicial que se haya eliminado ese régimen de incentivos a partir del primero de enero del año 2020.

**En la práctica Doctor para complementar la pregunta, en la casuística que**

**ha tenido en base a su experiencia los operadores con los cuales ha trabajado, le han hecho saber de repente que tan perjudicial puede ser para ellos o más o menos en que tanto puede ser perjudicial para ellos esta eliminación.**

Yo creo que el perjuicio no solamente viene para el administrado sino para la propia administración por lo menos como ejercicio profesional te puedo decir que cuando las empresas detectan algún tipo de contingencia que puedan tener, lo primero que analizan es cuál es la consecuencia. Si la consecuencia es por ejemplo tener que pagar atributos y tener que pagar multas, entonces sopesan evidentemente cuánto es el monto que tienen que pagar y la decisión que tienen que tomar, cuando tú le planteas que digamos la consecuencia además de pagar, que casi todas las empresas son serias, no casi todas, todas las empresas que he atendido son serias, todas hacen el análisis de decir, bueno si se debe pagar ay que pagar, sin embargo, algo que les frena en el análisis no es que no quieran pagar, sino porque impacta el tema económico, ok cuáles son las multas. La multa en la Tabla para las sanciones aduaneras, si uno la ve en muchos casos son bien altas tienen el 200% de los tributos dejados de pagar, el valor de la mercancía y estamos hablando de que si uno lo compara con la Tabla de sanción del Código tributario la máxima sanción que vamos a poder encontrar en esa Tabla de sanción es el 50% de tributo omitido, mientras que la Ley de aduanas como te digo es el 200%, entonces a las empresas tu les dices, mira vas a tener que pagar 100, pero además vas a tener que pagar el doble de los tributos que has dejado de pagar, evidentemente el impacto no es como digamos una contingencia en la que se diga, ya me pagas, sino que además tienes que pagar el triple, es decir tienes que pagar lo que debiste pagar más una multa del 200%. Tú lo analizas y dicen no hay nada que haga la diferencia que pagues o que pagues mañana salvo el tema de los intereses moratorios, entonces en realidad pierdes la amistad y pierde la administración, porque cuando tú estableces un régimen de incentivos en la que dices que oye mira has encontrado algún tipo de infracción, la administración no se ha dado cuenta y tienes la posibilidad de bajar al 90% por lo tanto en beneficioso.

**2. En su opinión ¿Cree Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Si, en consecuencia, la respuesta que te he dado anteriormente obviamente es positiva. Ósea debería preverse un régimen de incentivos, pero tienes un problema de carácter legal en este sentido... bueno la respuesta es si la SUNAT lo puede hacer ojo, directamente puede crear ella misma una resolución de superintendencia para que pueda emitir un régimen de incentivo, está permitida.

**Por su facultad discrecional**

Así es.

**3. En su opinión ¿La actual Tabla de sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Si, nuevamente como te dije en la primera pregunta, las empresas hacen un análisis sencillo todas, cuanto es lo que tengo que pagar por tributo omitido, cuanto es lo que debo de pagar por multas, si las multas son altas y no hay ningún tipo de incentivo, salvo el tema del interés moratorio, muchas de las empresas dicen falta medio año para terminar a sí que prefiero vivir con la contingencia y de repente hacer que esta obligación que se genero, o que se ha detectado ahora prescriban, no, definitivamente esta Tabla..., por eso te decía que es una..., la eliminación de la Tabla ha hecho que sea perjudicial tanto para administrado como para la administración.

**4. En su opinión ¿los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con imposición de una multa)?**

Si, pues el hecho de que tengamos una Tabla de sanciones como la actual, y sin un régimen de incentivos, la verdad es que, pienso yo, la Administración está primando más el tema represivo que un tema de prevenir o disuadir digamos

conductas infractoras.

**Evitar que el administrado incurra en la misma sanción, básicamente está primando cómo dice usted, el sancionar y sancionar y más con multas desproporcionadas.**

Si es correcto

**5. En su opinión ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Haber la pregunta en realidad es bien general, ya, porque, pero yo digamos, viendo la experiencia de las Tablas anteriores diría que esta Tabla ha ido bajando un poco el volumen de las Tablas anteriores que eran más draconianas en mi opinión, igual sigue siendo o sigue conteniendo infracciones que son muy altas, hablar de 200% hablar de valores FOB de las mercancías me que parece que son sumamente desproporcionadas, muy desproporcionadas, hablar del doble de los tributos dejados de pagar, por una mala clasificación para un agente de aduanas me parece altísimos, digamos al importador se le cobra los tributos que no pago, por una mala clasificación y se le castiga con los intereses moratorios, para al agente de aduana el doble de los tributos, es prácticamente sacarle del mercado.

**Exacto, Hay también sanciones por ejemplo estamos hablando de estas cuantías altas lo que es el doble de los tributos, incluso si las ponemos a detallar las multas que parecía que son mínimas que son 0.1 UIT por transmisión extemporánea por ejemplo de un depósito o agente marítimo, o del agente de carga la aduana puede pensar que es poquito porque es una infracción, pero un transportista no hace 5 transmisiones extemporáneas hace 3000 por mes, entonces si sumamos de poquito, resulta creo yo bastante alto.**

Si Claro.

**6. En su opinión ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de**

**Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

No de ninguna manera si no hay ningún incentivo para poder analizar mi nivel, si puedo rebajar, cualquier sanción, no, ante una conducta infractora, el 90% como era anteriormente en el régimen incentivo, no, ninguna empresa, creo yo estaría pensando en ver cómo reduce, como en autoevaluarse si ven si están cumpliendo con todo, porque digamos esta Tabla no permite eso, si lo vemos del punto de vista de la Tabla.

**¿No valdría el invertir en una auditoría?**

No en absoluto

**7. En su opinión ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente, judicial?**

Si claro, ahí la aduana se liberaría de una carga bastante alta, de hecho, estoy casi seguro de que si ahora, veamos, como ha mencionado en su momento la superintendencia que tiene carga procedimental, carga procesal. Yo creo que ahora que no van a tener régimen de incentivos, van a tener mucho más, entonces, definitivamente este es un mecanismo que ayuda a poder reducir y eliminar.

Sin la menor duda te digo que si le conviene a la administración también, por eso te decía que este es un análisis del administrado y de la administración y para ambos creo que sería super, super positivo y eso haría que se disminuya la carga procesal o no aumente como en este momento que yo está se está realizando, eso es.

**8. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es la opinión al respecto?**

Haber, primero con relación a la categorización me parece que es buena, que ha tomado la administración para poder diferenciar a los operadores digamos categorizados sean A, B, C, el tema es la forma, no, solamente se han tomado en cuenta digamos, el tema de las infracciones, bueno también es un tanto complicado tomar otras partes, pero no tanto, yo creo que también el tema de servicios algo que la administración debe tomar en cuenta, o por ejemplo queja de los administrados, por ejemplo, ahora de los clientes que creo yo es algo que también podría ayudar a un tema de tomar en consideración este... pero bueno en general

creo yo que el hacer una diferenciación entre un operador y otro es bueno es un buen mensaje creo que está bien y es saludable para el comercio exterior peruano.

**Y en la parte que son autoliquidaciones, ¿considera que debería mantenerse, podría modificarse? porque hay autoliquidaciones que indican que yo estoy subsanando voluntariamente y que me estoy ...de mi parte no.**

Por ejemplo, decía está bien la clasificación, lo que de repente está por ajustarse es la forma de calificar a ese A, B, C y este caso, por ejemplo, las infracciones auto liquidadas, este, es un problema, porque lo consideran cuando en realidad debería ser más bien un incentivo, no considerarlas para que juntamente también esto sea un tema de enmienda, en aras del mejor servicio.

**Incluso las tres primeras sanciones leves que incluso no las sancionan, no debería estar contada dentro de la categorización, porque si lo están considerando no,**

Si, pero es incorrecto, no, por ejemplo.

- 9. En su opinión ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercadería que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?**

Es correcto, no, vamos por ese lado, como lo mencione antes, son muy altas.

**10. En su opinión ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?**

Si claro, hay varias, la Tabla de sanciones está plagada de varios supuestos en donde uno dice oye, como podría afectar al fisco, como podría afectar a la administración, si yo pongo por ejemplo una marca rara de mi producto, estoy mirando de qué manera afecta al fisco, en ninguna, las estadísticas puede ser en las estadísticas, pero para eso no le aplicas el 0.10% de la UIT lo cual me parece alto, altísimo este debería ser una sanción mínima no una sanción... y si eso además lo considera que puede ser acumulativo peor todavía si definitivamente hay supuestos deberían eliminarse o las sanciones deberían reducirse al mínimo **O las transmisiones también porque de una u otra manera, el importador no va a continuar su despacho si no hacemos, lo vamos a hacer si o si 1 minuto o 2 minutos creo que no afecta en nada al fisco**

No, ahí hay un tema básicamente... por eso te decía de estadística, parte operativa, que ni siquiera bloquea digamos los trámites o sea ese tipo de infracciones deberían eliminarse.

**11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

No, yo creo que han disminuido o en todo caso se les ha puesto ciertos límites, en algunos casos por ejemplo cuando se les ponía valor FOB ahora puedes tener límites que te dicen hasta 30 UIT, pero en mi opinión son rebajas que se han hecho bajas no la veo como un tema que haya habido un gran gran cambio, entonces habría que tener cuidado es ese tema y en todo caso, revisar lo que



falta

**Exacto**

12. Para estos casos prácticos solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.

**Casos:**

- **Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.**

Para ser sincero no entiendo muy bien el enfoque ya, pero si el tema es pasado los 30 minutos no le hago daño al fisco no entorpezco operaciones de ingreso no detengo ni suspendo tiempos para que otros puedan efectuar, por ejemplo, en el caso del importador sus operaciones de importación, creo yo que no debería ser, este... sancionado al principio o en todo caso, la multa no debería ser un monto que está prevista, porque como bien indica, son documentos, o sea una cantidad sensible de lo que se manejan por el lado del transportista y que van sumando, sumando, sumando, nuevamente sin que esto le está afectando directamente y alguien en tiempos o digamos al fisco, se está dejando de pagar tributos, por ejemplo no, así que por ahí podría ir la respuesta en sentido positivo.

**Si, porque son 200 documentos por 430 soles básicamente...**

Si imagínate, demasiado caro

**Y por 10 minutos que al final si lo hizo, si lo llevo a realizar y no afecto en nada a la operatividad.**

- **Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.**

Ahí por ejemplo entraría a tallar el tema de la posibilidad de que la SUNAT advierta pues un tema de subjetividad, 10 minutos, ya entendí el objeto de la pregunta, ¡10 minutos!, si puede haber algún tipo de retraso, son operaciones, pero son 10 minutos y eso amerita que se le aplique digamos 430 soles por 200 documentos o por 100 documentos, no tiene sentido, ahí hay un tema de subjetividad que sería importante evaluar, digamos es me parece, muy draconiano, no hay una proporcionalidad entre lo que se cometió versus el daño que eventualmente se haya podido generar.

**Hasta cierto punto podría ser confiscatorio...**

Si es draconiano, confiscatorio si lo vemos desde el punto de vista tributario

**Si definitivamente**

- 13. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?**

No yo creo que el tema de la subjetividad que ya se insertó en la Ley de Aduanas, pero ha sido una inserción muy limitada, creo yo que debería de tomarse en consideración sin la menor duda también, porque creo yo y respondiendo a tu pregunta, si se toma en cuenta la intencionalidad, yo creería de que se va a disminuir bastante la sanciones, porque hay empresas que uno se da cuenta, simplemente por el hecho de que no tenía la menor intención de dejar de pagar tributos que hubo error exógeno que hace que ellos respondan porque estuvieron declarando por ejemplo una partida arancelaria y no otra, entonces definitivamente creo que los elementos subjetivos son base favorable para poder disminuir las sanciones que la administración aplica.

**muchas gracias por su colaboración y por su apoyo**

con todo gusto, que tengas buen día.

Nombre: Juan Carlos Andonaire Casia

**Experiencia:** Abogado con más de 15 años de experiencia en el mundo de Comercio Exterior, Técnico en Administración por ADEX (Asociación de exportadores), maestría en Derecho Internacional Económico por la PUCP, líder del área legal de TPP (Terminales Portuarios Peruanos SAC), coordino directamente las responsabilidades aduaneras que tiene la Empresa.

**1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

En mi opinión personal ha sido perjudicial, desde el punto de vista en el que, los operadores de Comercio Exterior han perdido injustamente el incentivo para poder de alguna manera autoliquidarse, o reconocer la infracción, subsanar la infracción y no verse tan impactado por una sanción pecuniaria, antes nosotros hablamos justamente del régimen de incentivos cuando identificamos algún tipo de infracción y nos veíamos motivados a autoliquidarnos y a de alguna manera tratar de enmendar el error que muchas veces más allá de lo que pueda decir la norma resulta que no se ha tenido la intención o **por falta de problemas externos caemos inmersos en este tipo de sanciones**, en conclusión, yo creo que no ha ayudado para nada la pérdida del régimen de incentivos...recuerda que el régimen de incentivos tenía una de las condicionantes la subsanación de la infracción, de un tiempo acá sentimos ya desde el punto de vista de los operadores que la SUNAT tiene un fin recaudador que al final se ha tergiversado, porque no debería ser el fin de la Administración, sino al contrario facilitar las operaciones, facilitar a los operadores de comercio, evidentemente cumplir con los procesos y los plazos, y de no cumplir con dichos procesos subsanarlos porque lo que está buscando SUNAT, no debería ser recaudar en base a ese error u omisión, sino al contrario que se subsane rápidamente y que la operación

que ellos deberían tener en su momento pueda obtenerse y así cumplir con su rol.

**2. En su opinión ¿Cree Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Haber en primer lugar cuando la Tabla de sanciones fue publicada, ni siquiera la SUNAT la entendió las primeras versiones, entonces ya desde ahí te digo, que cuando salió publicada, salió el proyecto, fue sensibilizado, muchos funcionarios y me ha tocado conversar con ellos, no entendían la Tabla de sanciones ni la dinámica ni los alcances, han cambiado algunos literales algunos otros vienen de la anterior y eso también es cierto, pero la aplicación de sanciones y de pronto apareció el grado de subjetividad genero mucha confusión, entonces como sabemos no es que el estado peruano se caracterice por la buena comunicación, pero en este caso las Tablas de sanciones fue un superlativo, hubo bastante falta de información, falta de capacitación inclusive para los funcionarios del estado y a tu pregunta yo creo que sí, debe haber un régimen de incentivos en general, justamente para eso, para poder subsanar los errores que puedan cometer los operadores de comercio exterior, justamente con el fin supremo que tienen la operatividad aduanera, que es facilitar la operación y que el comercio exterior fluya y que los beneficiarios finales tanto en un proceso de ingreso y salida puedan obtener sus productos.

**Y de repente para complementar, la Tabla de sanciones actual, por ejemplo, tiene varios supuestos y únicamente en los que son leves, te da supuestos en los cuales te pone la base de la infracción y en el siguiente código te pone si subsanas te reduce el 50%, ¿Considerarías tú que ello podría entenderse como régimen de incentivos? Porque hay expertos por el lado de la Aduana que indican que eso es el incentivo que le dan,** lo que pasa y llegando en la misma intención no, habría que analizar cuál es el criterio que han utilizado los funcionarios de aduanas para ver un verdadero incentivo comparado con la oportunidad económica y la situación económica de las empresas y cuál es el costo real, entonces yo si pondría un régimen de incentivos, sobre todo

porque mi objetivo principal no sería recaudar si no facilitar el comercio exterior y la subsanación de los errores, y con esa subsanación no enfrascarme en procesos contenciosos o administrativos para buscar o verificar que cometí o no cometí el error, muchas veces lo que buscamos es que fluya el comercio exterior nuestro fin supremo como operadores no es vernos inmersos en procesos administrativos, al contrario es facilitar el comercio exterior, identificar errores subsanar los mismos y que siga fluyendo, ¿Cuál es el fin supremo? Que fluya las mercancías que fluya el comercio, no estar enfrascados en procesos administrativos onerosos para las partes, lentos para las partes, de difícil interpretación para las partes y en lo que no nos ponemos de acuerdo.

**3. En su opinión ¿La actual Tabla de sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Va en la línea de la pregunta exterior haber ¿Qué haría un operador de comercio exterior en donde no está muy seguro de una infracción o a cometido una infracción no tiene ningún incentivo a subsanar la infracción, ojo no tiene incentivo a subsanarla que es el fin supremo, se va a enfrentar a una multa respecto de la cual probablemente sea bastante cuantiosa pues nada, la decisión no toma mucho tiempo de análisis, no lo haría y como ha pasado la inoperancia de SUNAT muchas veces ha generado la inaplicabilidad de la sanción, lamentablemente se ve hay veces para las grandes compañías, pero existe el concepto de prescripción, en mi experiencia he visto muchas oportunidades de sanción que se han visto prescritas y eso debe o cabe a la falta de capacidad que tiene SUNAT para ejecutar sanciones, yo evidentemente me he tocado en algunas circunstancias ante una norma que no se encuentra clara y ante no una notificación formal, recomendar esperar hasta que llegue la misma, y si en ese lapso llega la prescripción bueno acogerse a la misma, eso es a lo que nos enfrentamos, si la norma no está clara, no hay un incentivo para subsanarla, es

cuantiosa la sanción y evidentemente sabemos que SUNAT así muchas veces la incapacidad de SUNAT hace que en este periodo de 4 años no inicie un proceso, nosotros recomendamos esperar la prescripción, funciona así, te lo dice alguien que asesora a operadores; imagínate.

**De acuerdo porque como dicen no hay ningún incentivo que me permita a mi como operador pagarlo, más que todo porque la misma norma de donde viene de SUNAT no está claro.**

No claro y mira, ok pagarlo ya, pero no solo pagarlo sino subsanarlo, recuerda que el régimen de incentivos va muy amarrado a la subsanación entonces no me interesa que lo pagues o no, subsánalo, porque con el elemento subsanado lo que va a ser es fluir la naturaleza del comercio el libre tránsito de los bienes y servicios, si ha sido un error subsanémoslo y hacia eso debemos apuntar, no hacia un fin recaudatorio en este punto, ojo que conozco los fines de SUNAT y evidentemente tienen el fin de recaudación pero por otra naturaleza no por esto, no dentro de esta operatividad del comercio exterior

**Exacto, me traes a colación algo importante, subsanación muchas veces SUNAT notifica algo ya subsanado porque no le importa que ya está hecho porque sabemos por ejemplo en transmisiones no hay nada que subsanar porque si no lo haces no corre la operatividad, si o si lo vas a tener que hacer, estas amarrado a hacerlo, porque si no, no van a continuar con la cadena el importador nunca va a poder retirar, no va a poder hacer nada entonces es la subsanación o es una obligación que lo vas a ser un minuto tarde o dos minutos tardes pero al fin y al cabo lo tienes que hacer, pero aun así te notifica y te quieren multar por algo que ya saben que lo hiciste, ya saben que lo subsanaste y minutos después.**

Exacto si, si si, me parece una locura.

4. **En su opinión ¿los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la**

**finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con imposición de una multa)?**

Justamente yo no veo ningún interés disuasivo o preventivo, al contrario, y esto ya ha sido bastante analizado muchas veces, por eso creo que la pena de muerte no funciona como disuasiva, mira y la pena de muerte es la sanción máxima que pueda tener una persona que al final son las que dirigen las compañías, como para dejar de cometer algún delito, imagine acá ¿oye una infracción grande funciona como disuasiva? Probablemente te ayude a tener más controles, pero si llegas a alguna circunstancia en que por algún tipo de error te vas a enfrentar a una sanción grande y sin incentivos probablemente lo que busques es no subsanar y esperar que prescriba. De ninguna manera tiene un fin disuasivo menos preventivo y tal como está diseñada la Tabla con las infracciones que se han diseñado, así como están planteadas muchas veces no solo represivas sino hasta confiscatorias estaríamos hablando si multiplicas  $P \times Q$ , en algunas circunstancias estaríamos hablando de multas de millones de soles para empresas que tienen capitales sociales de miles de soles, entonces ahí estaríamos sacándolas del mercado y vamos un paso más allá no solo represivas sino confiscatorias.

**5. En su opinión ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultas proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Me gustaría revisar el análisis que hizo SUNAT, desde el punto de vista de operador, con todos con los que he tenido oportunidad de conversar es un despropósito como están interpuestas las sanciones sobre todo si lo comparamos con la oportunidad no, me pueden decir oye hay una infracción que es el 10% de la UIT S/. 400 nuevos soles, pero nosotros hacemos miles o cientos de miles de transacciones al año, entonces la oportunidad de que eso suceda así sea un mínimo porcentaje genera un alto impacto, cuando yo he escuchado a los especialistas de aduanas indicar si claro aquí tienes una rebaja del 10% de la UIT son S/.400 solcitos, si claro me ha tocado decirles en foro y no me han sabido

contestar si multiplicas los S/. 400 imagínense y lo pongo como ejemplo para tu tesis Gladys “nosotros hacemos cientos de miles de transmisiones imagínate que el 1% nos equivoquemos, que sería un % dentro de la operatividad razonable, multiplícalo por los 410 y te vas a encontrar con una sanción bastante importante y de esos cientos de miles de transmisiones tenemos varios procesos y como nosotros representamos, dentro del grupo, tenemos operadores de comercio exterior como depósito temporal, agenciamiento marítimo, agencia de carga internacional entre otros, el solo proyectar el riesgo que existe para el operador con cientos de miles de transmisiones al año que nosotros transmitimos, el ingreso de la carga, la salida de la carga, la permanencia de la carga, la salida de la nave, la llegada de la nave, la permanencia de la carga, la descarga de las mercancías.

Entonces esa cantidad de obligaciones por un pequeño porcentaje de incumplimiento así sea muy pequeña la infracción 410 soles como algunos funcionarios de la aduana lo ven se vuelve onerosa, impagable, le pongo un ejemplo “se va la luz, o pierdo conexión ahora en la que estamos en un mundo donde quien no ha pasado una pérdida de conexión de internet, y dejo de transmitir una hora, yo puedo estar expuesto a 1,000, 500, 400 trasmisiones por hora y eso contra quien –es un evento fortuito- ustedes y lo comento enfrentarse y poder demostrar el evento fortuito contra SUNAT es casi casi que Dios baje del cielo y te mueva el camión y es necesario grabarlo porque si no es muy difícil que SUNAT acepte el caso fortuito

**No y está bien que lo indiques y concuerdo contigo porque prueba de ello son los casos y está la casuística, están los pronunciamiento en vía Tribunal Fiscal, apoyan a SUNAT, confirma para SUNAT que no es un procedimiento de fuerza mayor hay que llevar a un contencioso, hay que esperar y pelearse en el Poder Judicial y es complicado para que al final una Corte Suprema discrepe de lo que emita un pronunciamiento otra entidad en vía judicial y ya no sepas por dónde ir, si o si es algo largo como dices es tal cual se ha dado y los mismos procesos y lo voy a citar también**



**el tema de fuerza mayor no es tan fácil probarlo y si se pudiera en vía judicial.**

**6. En su opinión ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

Haber yo creo que los operadores más allá del régimen de incentivos, deben generar una autoevaluación y mejora continua en sus procesos, ya en el año 2021, no podríamos conceptualizar una empresa o un operador de comercio que no esté constantemente revisando sus procesos, autoevaluando los mismos y verificando el cumplimiento, eso más allá de las infracciones yo creo que debería ser un más para todas las empresas y los operadores de comercio exterior, en definitiva mejora continua, reingeniería si es necesario, evaluación y verificación de cumplimiento, el compliance debe ser establecido de mutuo propio por las compañías, a esa parte de la pregunta te diría, tenemos la obligación, los que defendemos empresa, los que somos parte del rubro empresarial, de verificar y autoevaluar el cumplimiento de la normativa vigente, siempre. Ahora que hacemos con la información, respecto a lo que te evaluemos, evidentemente si no hay un régimen de incentivos o no hay un régimen o no hay una circunstancia que te incentive a subsanar dicha omisión, pues ahí nos vamos a enfrentar a un problema, o a una disyuntiva bastante complicada, ¿Por qué?, porque la subsanación de determinados eventos que no tienen impacto operativo respecto a operaciones que ya pasaron, mira, subsanación de eventos que ya pasaron, que la subsanación no generaría impacto operativo, pero si un posible impacto económico, cual es el incentivo de subsanarlo, no estamos hablando de nada , ahí no estamos hablando de nada, y lo digo como infracciones cometidas en meses o años anteriores, que ya no tienen impacto operativo, oye la descarga, la carga se fue dos minutos, dos minutos me demore en transmitir la descarga, de que impacto operativo vamos a hablar, un minuto me demore en transmitir la salida, que impacto operativo y hace dos años me demore en transmitir una

salida de una carga por dos minutos, de que estamos hablando, confuso ahí, estamos hablando de multas increíbles por dos minutos hace dos años que no genero ningún riesgo al fisco, entonces no hay ninguna congruencia entre eso y una idea de subsanación de mutuo propio, nuevamente, y disculpa que me haya ido de la pregunta, obligaciones de autoevaluar y verificar cumplimiento por supuesto que sí, todas las empresas deberían hacerlo, ¿la Tabla de sanciones motiva a eso? De ninguna manera, la Tabla de sanciones está ahí, nadie quiere toparse con ella, no es fácil normalmente la Tabla de sanciones de estas verificaciones, las empresas deben hacerlo, pero la Tabla de sanciones no debe ser lo que motive, deberíamos ser motivados por otras circunstancias.

**7. En su opinión ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente, judicial?**

Claro, y no solo para la Administración Aduanera, yo creo para el comercio exterior como fin, haber y un poco lo que hemos estado repitiendo a lo largo de la entrevista, el fin supremo del comercio exterior es la libre circulación de bienes y servicios, ok, debemos favorecer la libre circulación de bienes, si claro, evidentemente con el cumplimiento de los procesos de cada país, pero debe fluir el comercio exterior, no podemos trabarlo ni entramparlo, te comento y lo debes saber por el ejercicio de tu función, muchas veces los operadores peleamos entre nosotros una subsanación que detiene una operación porque ninguno de los dos quiere verse perjudicado o en la categorización o en el pago de la infracción, entonces el perjudicado sigue siendo el final o el eslabón más débil el importador o el exportador, porque los operadores discutimos, oye esta infracción te toca a ti, autoliquidate tú, no esta es para ti págalo tú, y el comercio no fluye, entonces favorecería a la SUNAT si, evidentemente, pero se favorecería a la cadena del comercio internacional en general, oye subsanemos, y sigamos oye yo no busco que el comercio exterior se entrampe, perfecto, identifico un error, subsanamos, pagamos, de todas maneras porque existe un costo administrativo, ok paguemos

este costo administrativo, pero sigamos operando, que fluya el comercio exterior, que las mercancías no se entrapen, tengo mercancías en abandono, porque las multas muchas veces es más onerosa que la infracción o prefiero dejar en abandono la mercadería porque el trámite administrativo es tan engorroso que prefiero dejarla y traer otra mercadería y esperar que no le toque al mismo inspector o funcionario y que la mercadería pase, tengo ya en estos años de experiencia, algunas circunstancias en la que un importador trajo el elemento A y tuvo algunas observaciones, el pago de una multa, dejó en abandono el elemento A y trajo nuevamente a los dos meses el elemento A, a los dos meses y fluyó, la mercadería ingreso, pago sus impuestos y ya lo tenemos acá, es así, a ese escenario es a lo que se enfrenta los importadores, falta de criterio, ustedes creen que tienen incentivos de pagar la multa, que multa si ni siquiera..., si tiene una multa dentro de la Tabla de sanciones la que venimos discutiendo, entonces el proceso administrativo, la discusión del proceso administrativo, la falta del régimen de incentivos, prefiero dejar en abandono y traer otra y ese no es fin del comercio exterior.

**Exacto y más aún que durante los últimos años la finalidad de la Administración Aduanera, que es control se han visto o han tenido que complementarla e incluso superponer el tema de facilitación del comercio exterior porque es algo que la ADUANA se está jactando o está resaltando últimamente dentro de sus funciones, entonces al ser la facilitación del comercio exterior su finalidad debería considerar el hecho que busques la rapidez de la cadena logística y creo que la subsanación y un régimen de incentivos ayudaría muchísimo en ello, que es la finalidad que buscan, si totalmente de acuerdo.**

- 8. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es la opinión al respecto?**

A ver como muchas otras leyes o normas en del Perú la intención es buena, pero si lamentablemente y es mi opinión al estado peruano no siempre llegan los más capacitados y como funcionarios del estado no siempre llegan los más idóneos y no lo digo yo solamente y no es por repetir lo que dicen muchos expertos, lo dicen las acciones, esto comenzó como un mamarracho, y tan mamarracho fue y discúlpame si es que no es una palabra suficientemente clara para una investigación de tesis, pero tan mal diseñada estuvo que ha tenido sendas modificaciones a lo largo de su historia no solo marchas blancas, no solo falta de explicaciones no solo conceptos gaseosos para la categorización y no solo formulas y reestructuración de las fórmulas porque, no, ahí yo creo que faltó más análisis es algo inconcebible que se dio en su momento, conceptos gaseosos, como opiniones subjetivas, como para poder evaluar tu desempeño como operador de comercio exterior, para tener la posibilidad de perder la autorización , dejarla en mano se subjetibilidades, de opiniones, no allí falta revisar, tal mal estuvo que lo han rediseñado y reestructurado y reformulado que ahora está, creo que esta nueva versión, creo que es la tres si no me equivoco, y si incluimos el proyecto de ley que son cuatro revisiones que tuvo que vemos que de alguna manera está más objetiva esta última versión, sin embargo esta tan objetiva que al final todos los operadores con varias infracciones siempre están arriba 90, 100, entonces yo no entiendo muy bien cuál es el fin, creo que ahí falta revisarlo, creo nunca estuvo bien definido cuál es el objetivo , no se sabe el norte, las infracciones no hay bajado por la categorización, ahora al contrario siento que muchos operadores no quieren autoliquidarse, bueno peor no hay régimen de incentivos y esto es un desincentivo es decir perdimos el incentivo para autoliquidarnos y nos generan esta figura media desordenada que funciona muchas veces como un desincentivo para la autoliquidación y el reconocimiento de una fracción, entonces ya pues de que estamos hablando, están buscando ser cazadores de los operadores y los operadores al final están buscando en vez de reconocer una infracción y que el comercio exterior fluya, esconderse de la infracción, **exacto y más ahí....** Nos han quitado los incentivos y nos han generado desincentivos.

**9. En su opinión ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercadería que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?**

Por supuesto, yo creo que ahí hay que analizarlos, gracias a Dios estas multas de valor FOB no son la mayoría, pero si te enfrentas a alguna de estas probablemente salgas de mercado si es una pequeña empresa o mediana empresa, entonces por un lado tenemos políticas gubernamentales que incentivan el emprendimiento y la creación de pequeñas y medianas empresas y por otro lado te puedes enfrentar sanciones con el valor FOB de la mercadería que evidentemente en el caso de exportación estamos hablando mínimo 50 mil dólares el contenedor, para el caso de las importaciones mucho mas, importamos mucha veces tecnología y productos manufacturados, entonces ahí se complica. El valor FOB de la mercadería ha sido ampliamente discutido no hay ninguna capacidad de análisis, no resiste un análisis de fundamentos administrativos para la interposición de la sanción, ni siquiera por el riesgo que haya podido tener para el fisco en el caso de un eventual robo, un ejemplo es el robo de la mercadería o se evidencia la falta de pérdida de la mercadería bajo la responsabilidad de valor FOB, claro pero al fisco, el problema que se enfrenta es la pérdida de los impuestos que se dejaron de percibir, entonces porque sancionarlos con el valor FOB, no resiste análisis o razonabilidad ni proporcionalidad, más aun las responsabilidades que enfrenta el operador no solo frente a la administración sino frente al dueño de la carga, no pues en es un sinsentido.

**Y más aún si consideramos que el robo es por un tema de seguridad que debería ser supervisado y controlado por la entidad del estado, y es SUNAT, la que adscrita la Ministerio de Economía y Finanzas, justamente es entidad del estado, entonces por una incompetencia del estado ocurre un robo de mercancías a la que el operador sin tener responsabilidad está sujeta a**

**multa de valor FOB, no me deja mentir Juan Carlos una caja puede valer medio millón de dólares, y sumado a ello una responsabilidad civil frente al cliente, lo sancionas a él, perjudicando al operador por algo de un tercero que básicamente debería estar regulado por el estado.**

Por supuesto uno de los ejemplos del valor FOB es el robo, haber uno de los fines del estado es seguridad pública y seguridad interna, me roban porque evidentemente el estado no está cumpliendo bien sus funciones, y el estado a través de otro órgano gubernamental me sanciona porque me deje robar, [risas] es así ah, yo soy un operador de comercio exterior, el estado debe velar y cuidar por el orden público y por el orden interno, me roban dentro del estado peruano por una incapacidad del propio estado, y no solo eso sino que el estado me cobra una sanción y no cualquier sanción, una sanción económicamente enorme porque estamos hablando del valor FOB de la mercadería en importación o exportación, estamos hablando de mucho dinero y me deja frente a la responsabilidad que pueda tener con el importador, no solo eso el reglamento, en este caso en específico, el reglamento de la Ley General de Aduanas es tan siniestro que dice que “el robo no es un eximente de responsabilidad” entonces yo voy a sufrir una sanción porque me robaron, a ese tipo de conceptos es al que me refiero cuando yo digo que es un despropósito y es desproporcional o sea me enfrento en un norma peruana y esto me da vergüenza haberlo comentado en un foro internacional, una norma peruana señala que el robo no es un eximente de responsabilidad, por ende si a mí me roban en el estado peruano no solo me roban sino paga tu multa, y no cualquier multa valor FOB de la mercadería, es eso.

**10. En su opinión ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?**

Por supuesto, en definitiva, hay supuestos de infracción que no tienen razón de ser, yo creo que la Tabla de sanciones debe ser revisada, lo comentábamos hace un rato, haber hay supuestos de infracción en las cuales la mercadería de importación llega al estado peruano, es sometido a la potestad aduanera probablemente en algunas circunstancias tiene canal rojo, es decir no solo es sometido a la potestad aduanera, sino que ha sido revisada y verificada por el control aduanero, han pagado sus impuestos y han tenido levante, es decir el estado peruano después de haber recibido la información, después de haber revisado la documentación y después de haber revisado físicamente la mercadería en el ejemplo que estoy poniendo, le otorga su levante es decir autoriza el ingreso de la mercadería al estado peruano, hasta ahí toda la operación de comercio exterior fluye, como debería fluir, ingreso, verificación, cumplimiento, sometimiento, pago y autorización, perfecto y cuando está saliendo del terminal, se va la luz y se demora dos minutos en transmitir salida después de la media hora, es decir 32 minutos en transmitir la salida, ¡sanción! en que afecto eso al fisco, al comercio exterior, a la potestad aduanera, a la facultad de verificación sometimiento y verificación, en absolutamente nada, yo no sé si es que esto va a ser escuchado o no, pero te lo comento a ti Gladys, o sea, a eso nos enfrentamos a una operación de comercio exterior totalmente resuelta, concluida y verificada y de pronto pro demorarte dos minutos fuera del plazo sancionado, ¿impacto al fisco? En absolutamente nada, y sancionado por supuesto.

**Exacto y más aún porque por ejemplo incluso el término de la descarga, el ingreso y recepción de mercancías, son obligaciones que al fin y al cabo lo vas a tener que hacer, porque si no lo haces, el importador no va a poder retirar su carga, no fluye la cadena logística se traba el proceso y lo terminas haciendo si o si, y no afecta al fisco, porque de eso no depende nada, porque ya está numerada la carga anticipada, ya pagaron los impuestos la carga anticipada, ya te pagaron, no te afecta, al contrario hago que agilices la cadena el hecho de subsanarlo, pero si no subsano más halla**

**de todo pongo una traba a la cadena logística, pero si no es así dos años tres años después vienes a intentar multarlo**

Si correcto.

**11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

Yo creo que los supuestos se han distribuidos y creo que han aumentado, creo que está más desordenado y menos preciso no, y las cuantías, yo creo que las cuantías siguen la misma suerte de la Tabla anterior sin embargo como las circunstancias han cambiado, y no están muchas veces claro, ni siquiera a que operador corresponde, podría incrementarse, entonces hay que revisarlo, yo creo que ahí hay que revisarlo, si se han ampliado algunos conceptos, las cuantías siempre son porcentajes de la UIT, por ahí debe estar encaminado de la misma forma que la anterior, pero si cambias la base, o la naturaleza de la infracción que es el tipo administrativo incumplido, generas cuantías enormes.

**12. Para estos casos prácticos solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.**

**Casos:**

- **Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.**

En el primer caso, no solo estamos en un error de la Tabla de sanciones, porque al final la Tabla de sanción en el primer caso, tipifica una infracción que está errada, o un concepto de infracción, que está errada desde su naturaleza, yo creo que, en este tipo de infracciones, lo único que hace la aduana, es confirmar el



desconocimiento de la operatividad de transporte internacional marítimo cuando existen servicios combinados y la participación de cada uno de los operadores principales, secundarios dentro de la transmisión de la nave, porque le carga la responsabilidad a la interacción de los transportistas que existen en una misma nave que tienen responsabilidad diversas y que tienen tiempos distintos lo cargan al principal, evidentemente aquí y un poco lo que hemos hablado a lo largo de la entrevista , son 200 documentos de transporte por minuto, sin impacto al fisco que podrían generar una multa cuantiosa, ahí lo que pronto, de acuerdo a lo que la norma dice tendría que autoliquidarse, y lo que yo probablemente recomendaría es que esperemos y discutamos a todo nivel cual es la naturaleza de la infracción , cual es la naturaleza y cuál es la funcionalidad y este caso sería un típico caso en el que las partes, el operador y la administración nos verías enfrascados en un proceso de años y sin ningún impacto al fisco, 200 documentos y una regularización probablemente después de los 30 minutos , que se entiende la transmisión extra temporánea por supuesto que sí, que se ha subsanado y que no tiene impacto ni operativo ni económico, ósea ahí no hay nada.

- **Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.**

En primer lugar, no hay incentivos para autoliquidarnos, pero a ver los almacenes aduaneros transmitimos no solo 100 documentos, transmitimos probablemente miles o decenas de miles de documentos de transporte al año, incentivos para autoliquidarnos ninguno, impacto a la operatividad o al fisco si lo subsanas minutos después ninguno, incentivos, ninguno, igual recomendaría lo mismo, no hay incentivos para la autoliquidación ni el resarcimiento de la infracción, lo que se busca como está redactado la norma en la pérdida de incentivos, es que no se autoliquiden los operadores no hay nada que nos motive a autoliquidarse a los operadores, al contrario, la norma como está redactada, es un desincentivo

para la reparación de la infracción y eso no es lo que busca el fisco, ni las personas ni los involucrados dentro de la operatividad del comercio exterior.

Nombre: Michael Lindo Mattos

**Experiencia:** Abogado y licenciado en negocios internacionales, labore 7 años en el tribunal fiscal como asesor legal de la sala de Aduanas, en la SUNAT en la Procuraduría Pública, revisando temas aduaneros y defendiendo a la SUNAT en el Tribunal Fiscal; en la empresa TALMA como representante aduanero y como jefe de procedimientos aduaneros, actualmente trabajo como representante aduanero en la empresa SASA (Servicios Agroportuarios Andinos) que es un almacén aduanero y también es un beneficiario del material aeronáutico. Ejercicio de la docencia en ADEX, antiguamente en la Universidad San Martín de Porres, Universidad San Marcos, Universidad Alas Peruanas y la UTP vengo enseñando en materia de aduanas más de 12 años.

**1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

Considero que ha sido perjudicial, porque la nueva Tabla de sanciones establece en algunos casos un nivel de gradualidad, por ejemplo, en algunas infracciones cuando uno paga la multa sin ninguna notificación previa, por parte de la administración, pero el nivel de gradualidad que se ha establecido en la Tabla de sanciones es mínima, en relación a lo que se ofrecía el régimen de incentivos, hay operadores como los almacenes, agencias de aduana, agencias de carga, que por la operatividad y por la cantidad de operaciones que hacen, es muy susceptible a cometer algunas infracciones, básicamente desde el punto de vista formal, por ejemplo plazos para transmisión, por las muchas obligaciones que tienen los operadores.

Se debe tener en cuenta que los operadores, de acuerdo a las obligaciones tienen un conjunto de transmisiones que realizan a la SUNAT, como los

almacenes, transmiten el ingreso y salida de la mercancía, transmiten el IRM, y otras obligaciones, igual también los transportistas, y entonces son muchas obligaciones que tienen estos operadores, y es muy habitual que en el tema operativo se cometan infracciones, permitir al operador que reconozca y pague la multa, con un régimen de incentivos que teníamos antes, con una rebaja del 90%, era muy importante para los operadores nos aliviaba en cuanto al saneamiento legal, en cuanto a poder reconocer alguna infracción, mejorar también nuestros procesos, identificando si se cometió la infracción, lo principal es prevenir, pero también cuando ya se cometido la infracción poder bajar en algo la carga en cuanto a multas, en la actualidad no existe eso.

Si bien es cierto, han bajado en muchas infracciones la multa en relación a la anterior Tabla, pero la anterior Tabla tenía este competente que era el régimen de incentivos, que tenía rebajas del 90%, 70%, 60% y 50% en la actualidad no existe, este mecanismo entonces la carga en cuanto a las multas que están teniendo los operadores es más fuerte, y eso genera gastos al operador y eso va reflejado en el precio de sus servicios, y al final de cuentas quien va a ser perjudicado es el cliente final.

**Exacto Dr. Ahí concuerdo con usted, porque si bien esta Tabla te reduce un poco la sanción porque subsanes antes del requerimiento, son solo para las infracciones leves y las infracciones de menor cuantía, son 0.1 UIT pero si hablamos de infracciones que van por el valor FOB, el doble de los tributos dejados de pagar, o al límite de las 30 UIT si es una cuantía mucho mayor, que no está sujeto a una reducción de multas, y si concuerdo también en la posición que al fin y al cabo, ok, va a pagar la multa el almacén, pero va a tener que aumentar costos logísticos, para recuperar la multa, el monto de la multa que ha cancelado y finalmente impacta en el importador o el exportador o el operador interviniente en este caso.**

Así es, estamos en un escenario distinto, antes ya teníamos un beneficio como es el régimen de incentivos, que ha durado años, y parece que ha tenido éxito, incluso en cuanto también a la recaudación, en el trabajo mismo de la SUNAT,

pues si yo como usuario aduanero reconozco mi infracción y pago mi multa, digamos evito el trabajo que hace la SUNAT, la SUNAT deja de tomar personal, para poder fiscalizar, poder verificar ese tipo de infracción, porque está reconociendo el operador y puede quizá dirigir todo su plan de acción a otro tipo de infracciones fuertes, que puede estar vinculado con delitos aduaneros.

**2. En su opinión ¿Cree Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Considero que sí, debería haber un nuevo régimen de incentivos, porque no solamente el rol de la SUNAT es punitivo –cometes una infracción y te voy a sancionar-, sino también deber dar la oportunidad al operador de poder sanear su posición, poder reconocer las infracciones y eso debe tener de una forma un incentivo, como señala el mismo régimen, tengo entendido que ahora hay un proyecto normativo en cuanto a la aplicación de los parámetros, de cómo la SUNAT va a graduar las sanciones de acuerdo a la racionalidad, o los criterios que establece el reglamento de la Ley General de Aduanas, hay un proyecto creo que también establece una suerte de parámetros y de porcentajes de rebajas pero creo que no llega al 90% como lo teníamos antes, creo que solo llega al 70%.

Pero creo que sí, si debería tener un régimen de incentivos, porque favorece a los operadores también favorece a la misma administración porque permite que el operador pueda reconocer su infracción y que el aparato fiscalizador de SUNAT pueda orientarse a otro tipo de acciones, en donde inclusive hay mayor incidencia y mayor vulneración al control de parte de SUNAT.

**Este proyecto que habla justamente están los lineamientos para la reducción de sanciones, porque el reglamento cuando se modificó ya nos decía, puedes aplicar a uno de los nuevos lineamientos, por ejemplo, la reincidencia, la circunstancia, la subsanación voluntaria, la intencionalidad de nosotros como operadores, entonces, pero en este proyecto que he podido revisar ya no toman en cuenta las nueve, solo toman en cuenta tres lineamientos, y las reducciones si van hasta el 90% cuando eres OEA, si no**

**eres OEA se aplica el 75% e incluso ese 90% que te aplica por ser OEA lo ponen para las multas del agente de carga y el agente marítimo que dicho sea de paso no pueden ser OEA.**

Bueno cuando lo modifiquen y puedan ejercer como OEA podrían, pero en la actualidad no sería operativo, **exacto**, porque en la actualidad solo pueden ser OEAs, los agentes de aduana, importadores, exportadores, almacenes y envío de entrega rápida.

**Exacto, entonces no les aplicaría en nada, el beneficio.**

Muchas veces nosotros como abogados defensores, solicitábamos que se apliquen justamente los lineamientos señalados en el reglamento, pero la SUNAT hacia caso omiso a este tipo de peticiones, porque no tenía una reglamentación capaz operativa, de cómo se iba a aplicar este tipo de lineamientos, bueno ojalá ya se dé esto.

Pero esta diferenciación entre OEA y otro tipo de operador me parece que no debería darse porque para ser OEA hay algunos parámetros que muchas veces un operador que puede ser cumplido, puede ser responsable, que tiene un buen sistema de seguridad etc. no puede calificar porque hay parámetros mínimos, como no todos pueden calificar, hay veces estamos impedidos legalmente, ese tipo de beneficios genera una suerte de discriminación, entre los operadores.

**Ahora y también este proyecto de resolución también incluso no pone toda la Tabla, solo pone una infracción que es la incorporación de BL al manifiesto y la segunda transmisión de actos relacionados, solo eso está sujeto a estos lineamientos, las otras multas o lo demás de la Tabla de sanciones, no hay ningún manifiesto.**

Ahí hay un problema, si bien es cierto la incorporación digamos es uno de los más fuertes, genera problemas porque es por cada transmisión, por cada manifiesto o por cada documento que no incorporas al manifiesto, tanto para transportistas o el agente de carga, hay otro tipo de infracciones que son más recurrentes, los actos relacionados.

Pero bueno a mi parecer el régimen de incentivos que teníamos anteriormente, que tomaba casi un 80% de todas las infracciones, había un grupo pequeño de infracciones que no se acogían al régimen de incentivos porque eran consideradas infracciones multas altas, que vulneraban fuertemente el control aduanero entonces no se acogían a ese régimen de incentivos. Entonces este proyecto que está en la actualidad, queda corto, no va a igualar a los beneficios en el régimen de incentivos.

**3. En su opinión ¿La actual Tabla de sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Claro, cuando estaba vigente el régimen de incentivos, los operadores teníamos, varias posibilidades, reconocemos la infracción, hacemos el control de daños para la empresa, tenemos un régimen de incentivos, si yo reconozco me acojo al incentivo, tengo una rebaja del 90% entonces tenía que pagar el 10%, versus a reclamar la multa, consideramos que tenemos razón, podemos reclamar pero si perdemos en el procedimiento administrativo, ya perdemos el régimen de incentivos, o quizá acogernos al régimen de incentivos cuando llego la multa, había varias etapas, antes que llegue la multa, cuando ya llega la multa, antes que ingrese a cobranza coactiva, había varios estadios, y era un análisis que realizada el operador.

En la actualidad cuando no hay un régimen de incentivos, entonces va a ser lo mismo que reconozcas o que no reconozcas y esperes la multa para poder reclamar eso va a ser que si existe sanciones por parte de la administración va a ver más controversia porque no hay un reconocimiento, entonces la SUNAT se va a llenar de casos administrativos, y en algunos casos también de conductas omisivas porque si no reclamas, si el operador considera que es una multa exorbitante puede evitar pagar la multa, al final va a generar mucha carga

procedimental en la administración, que eso puede hacer también que llegue a la prescripción de la deuda, porque habiendo mucho procedimiento administrativo, y eso lo ven diferentes áreas, en la administración, porque uno es el área operativa, el área de controversias que revisa las reclamaciones, y otro el control de deuda, son diferentes áreas que muchas veces puede haber una descoordinación y llegar a la prescripción de la deuda.

**4. En su opinión ¿los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con imposición de una multa)?**

Considero que prima la finalidad represiva,

**AUTOEVALUACIÓN Y RÉGIMEN DE INCENTIVOS**

Me recuerdo un caso donde justamente la Administración me sanciono por un supuesto de infracción X para los transportistas, del año 2017 me llego la sanción de transmisiones vinculada con el manifiesto de carga, entonces verificamos la infracción y en realidad si se había cometido, por un tema netamente formal, una mala atención a la transmisiones, sin ánimo de vulnerar el control aduanero, era una multa vinculada con el plazo de la transmisión y eso nos llevó a analizar todos los años, posteriores 2018, 2019 y verificamos que los otros años también había incidencia entonces la SUNAT podía sancionarnos entonces revisamos revisamos identificamos y lo conveniente era acogernos al régimen de incentivos, reconocimos la infracción y pagamos la multa con una rebaja del 90%, que si estaríamos ya en esta época no hay régimen de incentivos, lamentablemente, estaríamos esperando la multa, para defendernos, para ver qué podemos hacer, porque la carga en cuanto a esas multas eran bien altas.

Me parece que es muy importante el régimen de incentivos, porque nos permite a los operadores poder hacer control interno y además verificar el error, poder subsanarlos ya en los años posteriores, ya no cometer ese error, y conviene también a la administración, porque la idea de las infracciones no es sancionar

sino tener un rol disuasivo, que en otra oportunidad no lo realices, la SUNAT no tiene un rol de recaudación a través de la sanción.

Yo creo que el régimen de incentivos en un mecanismo importante, está ausente en la actualidad, pero ha cumplido un rol importante en los operadores, hacer un control interno en las operaciones, creo que eso falta, el quitar el régimen de incentivo considero que es una finalidad represiva no disuasiva o preventiva.

**Concuero Dr. con usted, y recuerdo en un trabajo anterior que tuve, la aduana hizo una fiscalización y sanciono como consecuencias de unas incidencias que no tenían mayor impacto al fisco, no eran unas incidencias o infracciones, que podían afectar a la aduana, era algo que ya se había dado, entonces la multa de esa fiscalización llevo hasta los 2 millones de soles, entonces ¿estás buscando recaudar? al final regularizaron, ese operador, esa agencia regularizo, pero igual lo siguió multando con dos millones de soles que básicamente lo sacan del mercado.**

Claro si, si porque hay multas que son fuertes y para un operador, claro lo puede llevar a la quiebra, por ejemplo, del caso que le estaba hablando, la multa era más o menos 100 mil soles, pero de los cuatro años posteriores que analizamos e hicimos todo un barrido llegaba más o menos a 2 millones o 3 millones de soles, entonces evitamos pagar 3 millones acogiéndonos al régimen de incentivos y pagamos el 10% de eso.

**5. En su opinión ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultas proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Bueno, si bien es cierto han bajado algunas como hemos hablado pero que no tienen un régimen de incentivos, hay algunas multas que si son desproporcionadas a la infracción, básicamente las que se calculan en base al valor FOB y que no tienen tope, algunas tienen tope por ejemplo el tema de retiro de mercancías sin levante, antiguamente eran suspensiones –suspensión de actividades para el almacén y también para el agente de aduana, eso paso a



multa, también ahí hubo discusión y un requerimiento de los operadores que sancione con multa mas no con suspensión, porque cuando sancionan con una suspensión a un almacén no solamente se perjudica al almacén sino también a toda la cadena.-

Esto fue un cambio que se hizo el año 2016 pero entro como una multa alta que era el valor FOB de la mercancía con un tope de 30 UIT para los almacenes y 20 UIT para el agente de aduana, hay por ejemplo me parece que el tope es muy alto, porque muchos de esos tipos de infracciones, son operativas es decir por un tema circunstancial, -llego un correo de la aduana a las 10 am movilizandoo la mercancía y a las 10:05 am sale la mercancía porque hay todo un proceso para que salga la mercancía, se facturo y ya está en la puerta, hay todo un tema de circunstancias

que considero que los lineamientos que están en el reglamento podrían atenuar esa cantidad o el monto de la multa que ahí es muy fuerte, pero hay otras que también son castigadas con el valor FOB pero no tienen tope, por ejemplo de la perdida de mercancías, una mercancía que tiene un valor de 10\$ ya bueno el valor FOB, pero imagínate oro por ejemplo, barras de oro, imagínate perdidas por barras de oro, entonces es el valor FOB de la mercancía, y además ese tipo de infracciones deben ser de alguna forma evaluadas, porque en muchos casos los almacenes por ejemplo, se recibe la mercancía pero no revisa el contenido de la mercancía, alguien puede declarar digamos que está ingresando diamantes, pero está ingresando quizá vidrio, el almacén no hace un análisis naxiologico de la mercancía porque no está facultado a hacer el aforo de la carga, el único que puede revisar, si es oro, es diamante o es vidrio es la SUNAT, el almacén no tiene este tipo de facultades para revisar la naturaleza de la mercancía, recibe tal cual se declara, si alguien me dice estoy ingresando oro y está ingresando cobre, ese análisis axiológico de la carga está a cargo de la SUNAT no del almacén y si se pierde después el oro, ponte hay un cambio de oro por cobre, al que van a sancionar es al almacén, si el almacén no a tenido la oportunidad de revisar axiológicamente la mercancía.

Entonces me parece ese tipo de sanciones como el valor FOB sin ningún tope, me parece drástico para los operadores de comercio exterior.

Lo mismo sucede con la correcta declaración del valor, que es el doble de los tributos dejados de pagar y en el caso para los importadores, para el agente de aduana por ejemplo el doble de los tributos dejados de pagar, para la incorrecta asignación de su partida, también es una multa muy alta, el doble de los tributos dejados de pagar, cuando el tema de la clasificación arancelaria, el agente de aduana es un experto en la clasificación lleva estudios, pero se basa en la información que le da el importador, si el importador le dice “no mi mercancía, está en esta condición, esta es mi ficha técnica”, y de acuerdo a esa información el agente de aduana está clasificando, entonces y lo sancionan por esto, debería haber una forma donde decir “oye tu has clasificado, porque manejas la información” porque si por ejemplo el importador le dice “yo estoy trayendo calzado con la parte superior de cuero y la suela de caucho” y en el reconocimiento físico la SUNAT considera que ese calzado no es de cuero, es de material plástico y la suela es de caucho y está gravado con derecho de, entonces lo van a sancionar al agente de aduana por la incorrecta asignación de su partida, por el doble de los tributos en este caso con recargo, y son montos muy superiores.

Ahorita hay una multa por algo de \$300 mil dólares, que supera el millón de soles para un agente de aduana, esa multa lo va a matar. Porque toda la documentación decía “calzado de seguridad, con la parte superior de cuero” y era de plástico la parte superior, hay infracciones que parece que falta revisar, y no debería estar dirigido para el agente de aduana, y también me parece que las multas son altas, el doble me parece muy alto para el agente de aduana.

**No se ajusta a la realidad, de repente para agregar, incluso las multas por transmisiones extemporáneas, actos relacionados incluso las considero desproporcionadas, porque la aduana puede decir que parece poquito 450 soles, un transportista o un almacén que mueve 6000 mil ingresos, 6000 mil salidas, no va a cometer una sola, en total ya tienes 2,700,000 de multa,**

**entonces son desproporcionadas. No te afecta al fisco y aun así los multas con una cuantía muy alta.**

**Yendo un poco a lo que comentaba de que el almacén, es el operador que nunca va a saber a ciencia cierta que contienen realmente las mercancías, eso es correcto porque por ejemplo yo he tenido varias discusiones con INDECOPI, porque en un comiso vienen y encuentran planchas de cabello y encuentran secadoras, y lo sancionan al almacén porque dicen que debió conocer que recibía oye “pero yo no podía abrir el contenedor para ver que contenía, porque legalmente me sancionan, si yo rompo un precinto sin comunicar, sin tener un causal real o sin que sea un aforo, hay mucho que la aduana tiene que conocer operativamente.**

Y eso ya paso en el año 2011, cuando cambiaron al nuevo despacho aduanero y se planteó un conjunto de obligaciones para el agente de aduana, agente de carga, transportistas y un conjunto de obligaciones y generaron un conjunto de multas millonarias para los transportistas, por ejemplo, que fueron incluso a la comunidad andina por el tema de la incorporación del documento de transporte de manifestó y llegaron multas cuantiosas por 100 manifiestos de carga, 100 transmisiones de la TAR que antiguamente era la TARJA, del manifiesto de carga de la llegada de la nave un conjunto de obligaciones que fueron millonarias, llegando al tribunal fiscal.

Ahí se probó que la incidencia no es baja, las multas son por cada transmisión, como tú dices actualmente son S/. 400.00 nuevos soles que antiguamente pagamos S/. 40 nuevos soles con el régimen de incentivos. Ahora la multa es S/. 400.00 y la incidencia se mantiene, entonces ahí debe haber una revisión.

**6. En su opinión ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

No, porque salvo en aquellas infracciones que tengas una rebaja, en algunas tienes una pequeña gradualidad, si tu declaras antes de que la administración te

notifique, por ejemplo, en la incorrecta asignación de su partida, ahí hay una rebaja la multa sin notificación de SUNAT, es el 50% de los tributos dejados de pagar, ya con la notificación encima es dos veces los tributos dejados de pagar.

En algunas podría convenir, pero en otras que no tienen ningún tipo de gradualidad entonces en realidad solo voy a identificar mis infracciones, para tenerlos ahí mapeados, pero no hay una forma monetaria de poder beneficiarse, porque no hay un régimen de incentivos.

**7. En su opinión ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente, judicial?**

Claro que sí, muchos operadores reconocen que han cometido una infracción, y muchas infracciones son por un tema de tiempo, plazos, reconocen haber cometido la infracción, sin embargo, al no tener un régimen de incentivos, van a esperar que lo sancionen y eventualmente reclamar o apelar, iniciar un procedimiento administrativo y después un proceso judicial.

El incentivo evita esa contradicción y evita la carga procedimental, que se pueda dar en la administración.

**8. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es la opinión al respecto?**

Me parece desde el punto de vista del usuario, muy importante, porque voy a tener en cuenta con quien operador estoy trabajando, de alguna forma es un indicador de calidad de las operaciones, a los OCE también me parece que es beneficioso, porque nos pone un reto de poder medir indicador importante en nuestra gestión, a veces los abogados tenemos un problema cuando nos quieren

medir un indicador, nuestros resultados, la eficiencia del área, esta categorización que mide la incidencia en cuanto a infracciones de un operador y tiene presencia en una categoría, me parece importante porque, nos va a obligar a revisar nuestros procesos, a mejorar nuestros procedimientos internos, tenemos que estar atentos a nuestra categoría, hay que estar atentos si tienes un castigo que es la cancelación si tienes una categoría C al final de tu vencimiento. Me parece muy importante, estoy de acuerdo con la categorización, porque ayuda no solamente al usuario, al cliente, sino también al operador para poder medir sus procesos.

**Si, de acuerdo Dr. Salvo que por ahí. si pudieran modificar que las autoliquidadas no se cuenten seria genial, porque me estoy voluntariamente pagando una multa.**

Si es importante, porque te estas autoliquidando, debería mejorar quizá un poco el cálculo, el tema del cálculo para la categoría, **La formulita**, Si.

- 9. En su opinión ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercadería que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?**

Sí, me parece que se tendría que revisar, no puede ser que la misma SUNAT, tenga un tratamiento sancionatorio distinto para tributos internos y tratamiento sancionatorio distinto para aduaneros, hay multas muy altas como el valor FOB, el doble de los tributos de recargo dejados de pagar, hay multas muy altas que no es razonable no es proporcional a la infracción, el comiso también es una sanción muy alta, el comiso de la mercancía, por ejemplo encontrar mercancía no manifestada, que ha vuelto como infracción y como sanción la mercancía no manifestada o incorrectamente manifestada, ahí por ejemplo, es un tema muy complicado porque se sanciona al dueño de la carga, que no tiene nada que ver

con la elaboración o transmisión del manifiesto, entonces no hay forma de prever este tipo de acciones, porque le están sancionando a un operador distinto al implicado, deberían revisar ese tipo de infracciones y sanciones

**10. En su opinión ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?**

Sí, hay muchas infracciones que no están relacionadas con la determinación de imposición tributaria, quizá el bien jurídico protegido es otro, el tema del control, que la SUNAT tenga la trazabilidad de la carga, básicamente las infracciones relacionadas a los transportistas, almacén, agente de carga tanto en el ingreso como en la salida, la transmisión de la llegada de la nave, la transmisión de la descarga, el tema del embarque. Lo que parece que debería revisarse es que este tipo de infracciones, no se repita el dato, la SUNAT llena de información y a veces ni siquiera la usa, por ejemplo, la transmisión del IRM parte de la información ya viajo en la descarga de la mercancía que transmite el transportista, hay doble de información, y también mucha de la información que va a transmitir el almacén, lo transmite también el operador portuario, ósea el administrador, entonces debería haber en esos casos debería revisare la carga, porque si la SUNAT ya tiene la información por otro operador, entonces ya no se está vulnerando, el bien jurídico protegido, el bien que se está buscando proteger, por ese tipo de infracciones, entonces debería revisarse.

**El IRM doctor ahora que lo menciona, ahí los almacenes justamente estamos viendo el tema por las notificaciones que tenemos y justo surgió la consulta no, las sanciones por documento de transporte la pregunta MASTER o hijo.**

Claro siempre ha habido ese tipo de problemas, por ejemplo, en la incorporación también decíamos es por documento o por manifiesto, porque en la Tabla

anterior te decía por documento, y en esta no te decía por documento, al final se validó que era por documento, pero debería de alguna forma variar eso, no ser tan punitivo, por cada documento sino por el proceso, debería castigarse el proceso.

**Porque no buscas sancionar... buscas que corrija su conducta y no recaudar lo vas a sancionar por VL hijo sabiendo que el hijo está vinculado a una master y el master ya te va a dar la información del todo, tranquilamente te puedes liquidar por master, pero no...**

Claro tú vas a transmitir el master la información que está transmitiendo es el master, entonces ese debería ser el punto para implicar la sanción.

**11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

Las infracciones que yo he podido analizar, si algunas han disminuido, pero no digamos nosotros estábamos acostumbrados a cuantificar con el régimen de incentivos, entonces ahí digamos desde el punto de vista monetario, por ejemplo, hay multas del 0.1 UIT, o sea 400 y tantos nuevos soles, antes pagábamos 40 soles aplicando el régimen de incentivos, porque alguien dirá y ¿porque quieren cometer infracciones? si usted tiene que revisar su proceso, pero como tú dices hay operadores que tienen que realizar cantidad de procesos, hacen miles de transmisiones al día y salida de lo mismo, a veces hay problemas operativos, pese a que se evalúa el proceso, todo automático, sucede, imagínate que un día el sistema informático falle, entonces se va a sumar una cantidad importante la multa, si bien es cierto ha habido rebajas pero no han sido rebajas importantes y si no está acompañado por un régimen de incentivos, entonces esta Tabla la original se paga más.

**12. Para estos casos prácticos solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.**

**Casos:**

- **Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.**

En el primer caso, esta es una multa vinculada al ingreso, esta infracción es para el transportista o su representante, pero en este caso el transportista secundario legalmente no es sujeto infractor, solamente el transmite con su código. ¿y no calzaría como transportista?

**Lo que pasa es que antes de la última modificación del manifiesto que tuvimos hace unos días, el transportista principal, que traslada las mercancías, en la empresa X había cargas de CMA, de Maersk, de Hapag Lloyd, entonces que pasa, el manifiesto si lo transmite el transportista principal, pero luego los BLs de cada línea lo transmite el transportista secundario, cada uno se entiende documento de transporte.**

Los datos generales los transmiten el transportista principal y **los BLs cada uno**, ¿el que emite los BLs? ¿el que corta el documento de transporte?, **Exacto**, cada transportista emite su propio documento de transporte, **exacto, y el transmite, pero lo hace extemporánea pero el que asume la multa frente aduna es el transportista principal (hasta hace una semana)**, aya entonces el problema era que, yo no podía controlar si el transportista secundario transmite bien o no.

Si pues ahí hay un tema, porque si uno no podía controlar, es como la infracción del comiso por mercancía no manifestada, y yo como importador no tengo como controlar eso, y lamentablemente voy a ser sancionado con el comiso, aca también, igual también con la correcta asignación de su partida, si el importador me da mal la información y yo clasifico mal la mercancía por esa información, también voy a ser sancionado, me parece que también estaría dentro de esa



categoría de multas o sanciones que son anti técnicas, porque me están sancionando por algo que yo no puedo controlar.

**Y son 200 BLs por S/.430.00 nuevos soles estamos ablando de S/. 86,000.00 nuevos soles de multa.**

Antiguamente, había fallos muy importantes, por el tema de régimen de incentivos, donde un agente de aduana quería acogerse al régimen de incentivos, pero el importador reclamo los tributos dejados de pagar, entonces la SUNAT le dice al agente de aduana “tú no puedes acogerte al régimen de incentivos porque el importador como no pago la multa no está subsanado la infracción, por tanto, no puedes acogerte al régimen de incentivos”. Entonces el tribunal fiscal me parece razonable en esta resolución en la que dice “el agente de aduana no tiene nada que ver con las acciones del importador, si el importador paga o no paga los tributos, es responsabilidad del importador” al agente de aduanas no le puedes tu limitar el régimen de incentivos, por el hecho de que el importador no quiera reconocer la incorrecta clasificación de mercancía.

Pero también hay casos controversiales en el tribunal fiscal, donde no ha hecho este análisis como este caso, también es un argumento que llegue al tribunal y diga “aplicando la objetividad de las infracciones, tú eres sujeto de infracción, hubo una transmisión extemporánea de los documentos de transporte, entonces va la multa”

- **Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.**

entonces ahí me parece que se debe trabajar bastante, no sé si en el tribunal fiscal talvez ya a nivel judicial.

Si es por causa interna, no hay una causal de eximente, es causa de su sistema informático, no sé si pueda calzar como caso fortuito o de fuerza mayor

complicado, ahí también la casuística del tribunal fiscal es bien rigurosa, y en este caso hay un incentivo de S/. 430.00.

**En este caso se mantendría, porque como ya lo subsané porque lo hice tarde, si me notifica igual ya está subsanado, antes de la notificación,** ah claro, igual a transmitido fuera de plazo. No hay ningún incentivo para poder acogerte y rebajar la multa, al menos que puedas seguir reclamando, reclamando y puedan cambiar las normas, ha habido normas que con el tiempo han cambiado y te puedes acoger a un régimen.

**Pero autoliquidarme al momento complicado.**

Eso también hay que ver los intereses, habido casos en los que tu analizas calculas los intereses “de acá dos años y medio llegas al tribunal fiscal, calculas los intereses cuanto pagaría en dos años y medio, y cuanto pagarías ahora”.

**13. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?**

Entrevista: Dr. Julio Guadalupe

Presentación: Mi nombre es Julio Guadalupe Vascones, yo veo temas de aduana cerca de 25 años, cuando empecé en el estudio Ferrero, luego como abogado encargado del área de aduanas de KPMG y en EY, fui manager de área de aduanas y ahora en el estudio Rodrigo soy socio encargado del área de Aduanas y Comercio Exterior, esto es básicamente la parte profesional.

**1. En su opinión ¿Cree Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01/01/2020?**

Bueno quizás Gladys, primero empezar un poquito comentando sobre el régimen

fraccional en sí parece importante. Yo recuerdo cuando estábamos en la Cámara de Comercio de Lima

en las charlas en esa época presenciales, ciertamente, cuando la aduana convoco a los gremios para que le hagamos llegar comentarios a las modificaciones en la ley, y una de las cosas que preocupaba era que a diferencia de la ley de aduanas antes de los cambios en el régimen fraccional y como te habrás dado cuenta el capítulo de infracciones ha sido cambiado totalmente, antes había más claridad en quien era el infractor porque en la Tabla y en la propia ley se establecía con claridad almacén, transportista, importador, exportador, entonces había mucha claridad de cuál era la infracción que podía cometer determinada persona y ese era el infractor no había duda. Sale este nuevo proyecto de normativa y lo que hizo fue crear categorías de operador de Comercio Exterior “aquel que necesitaba un permiso para operar” el Operador Interviniente son los “importadores, exportadores, beneficiarios de regímenes” y Terceros, pero dentro estas categorías o sacos digamos de personas o de calificaciones, se generaron infracciones por categorías y la duda que teníamos es “y como sabes quién comenté que cosa”, no, antes estaba muy claro, antes estaba muy claro, entonces dentro de la entrevista me gustaría dejarte algunos temas para que tú también puedas quizás este reflexionar, porque nos lleva bastante a reflexión esto. Uno es si verdaderamente es mejor tener un régimen fraccionario en materia aduanera y distinguiendo operador por operador como era antes o es mejor tenerlo por categorías, y teniéndolo por categorías, -no porque te habrás dado cuenta que en la Tabla ahora te ponen una infracción y te vas a ver quién es el infractor y te dicen importador, exportador, agente de aduanas- es la misma no está individualizado, eso es lo que te quiero decir, y no hay una que digamos dentro de todo esto que se analizó, cuando estábamos comentando sobre las modificaciones a la ley, se advirtió que era positivo, y dijimos que bueno que se está regulando, hay un caso en donde los almacenes, una vez que reciben el levante de la aduana no entregan la carga a los consignatarios porque están esperando esto famoso visto bueno de la naviera, el pacto entre ellos y hay una infracción está en la ley, pero si la buscas en la

Tabla no está, entonces eso te quiero dejar para que lo puedas no analizar, entonces si la Tabla operativiza lo que dice la ley, no puede ir en contra de lo que dice la ley, porque por él por el principio de tipicidad, las infracciones deben estar previstas en una norma con rango de ley o por delegación al ejecutivo en un Decreto Legislativo, pero tú no puedes crear infracciones en un Decreto Supremo u obviar infracciones en un Decreto Supremo y eso en lo que han hecho, no entonces eso te lo digo porque en la práctica siguen habiendo unos casos que los almacenes no entregan la mercancía a pesar del levante, pero no hay ninguna sanción, no, eso revísalo porque es uno de los casos que se quedó en el tintero no sé si lo habías advertido y que nunca lo corrigieron, no.

El otro tema importante es si verdaderamente tú, en un régimen fraccional puedes delegar en el ejecutivo, -en este caso en el ministerio de economía o eventualmente en la propia aduana-, el hecho que sean completados algunos elementos del tipo infraccional, mediante normas de menor en la jerarquía, porque lo que hizo la ley aduanas fue cuando se establecía la infracción y las bases para tipificar la infracción, lo que dijo es “mediante la Tabla que será aprobada por el Decreto Supremo de economía y finanzas, se establecerán algunos alcances como quien es el infractor, la gravedad...” entonces no está bien que sea el poder ejecutivo mediante un decreto supremo, el que lo establezca, ¿está bien que el ejecutivo de esa apertura tan grande? para que llenen el tipo infraccional de esa manera, sobre todo teniendo un sistema de atribución objetiva de responsabilidad en materia aduanera, yo recuerdo no sé si has tenido la oportunidad de leer hay un autor que se llama Juan Kuper él tiene unos libros sobre Infracciones y Sanciones aduaneras en donde él decía que a propósito de estos sistemas de responsabilidad objetiva él decía “la única defensa que tiene el administrado en estos sistemas objetivos de responsabilidad cuando no se analiza el elemento de intencionalidad o subjetivo y solamente verificas conducta, que se adecue al tipo infraccional, él es el infractor ya si fue a propósito, te equivocaste, corregir un error, eso no me importa, ya eres infractor”, entonces la única defensa es que verdaderamente el Tipo Infraccional esté, tan claro y cristalino que no haya ninguna duda que la conducta que se ha cometido

encaja porque si Tipo Infraccional no es claro, más bien, es subjetivo, abierto, ambiguo ya te la posibilidad de que la autoridad, cualquier conducta interprete o que quiera introducirlo en el tipo Infraccional y eso no puede ser y ciertamente ahora seguramente vamos a hablar después hay algunas infracciones con un tipo infraccional abierto y que se llena -ese es lo que Horacion Light de Argentina- "llama las infracciones en blanco o tipología blanco donde el legislador no llene el tipo infraccional de la manera que tiene que llenarlo y es el ejecutivo el que lo llena y eso sucede en aquellos casos -habría que ver si ahora también pasa con las infracciones de ahora, porque antes si pasaba- que te decían, este "comete infracción, si es que no cumple con los requisitos para operar conforme establezca el reglamento" ibas al reglamento y te decía "conforme establezca la autoridad aduanera" entonces al final ¿cuáles eran los requisitos?, eran requisitos que establecía no un legislador, sino un funcionario público de las SUNAT, que podían ser claros, podían ser gaseosos, podían ser no muy entendibles, y al final cometida la infracción -porque era objetivo entre comillas- te ponían la multa, entonces esto te lo quería poner como parámetro, como paraguas porque hay varias cosas que revisar, a nivel de tipología a nivel de tipo infraccional, porque no todas las infracciones están bien y sobre todo uniéndolo con el tipo objetivo de responsabilidad que tenemos en materia aduanera.

**Respuesta a la primera pregunta:**

En el régimen de incentivos, bueno tú debes haber leído el artículo que yo te pasé, que ya lo habrás revisado. Yo creo que este, digamos mecanismo que tenemos en la Tabla vigente, está equivocada, no nos sirve para desincentivar conducta, porque lo que yo considero, es que se debe dar un mayor beneficio, ante una inacción de la autoridad, o sea, cuanto menos esfuerzo o nulo esfuerzo haga la autoridad, por determinar y cobrar una multa, o imponer una sanción, mayor debe ser su beneficio, entonces, ya vamos a los extremos. Si tú te presentas voluntariamente sin que nadie te diga nada a decir a la autoridad, "por si acaso he cometido esta infracción y quiero voluntariamente pagar la multa". Bueno, tendrás un beneficio de reducción muy importante porque estás evitando que la autoridad, gasté dinero, recursos, tiempo, infraestructura, tecnología, todo

ósea tú le estás haciendo la tarea y le estas presentando voluntariamente en una muestra suprema de buena fe. –ya más que eso no puede haber como buena fe del administrado.

Entonces, está bien, ganar un punto muy importante y después conforme vaya avanzando la labor de investigación, o de una fiscalización, de preguntas, de análisis, eventualmente acotaciones, que te resuelvan el reclamo, durante la apelación, conforme vaya avanzando y la autoridad vaya disponiendo mayormente su recurso, pues también tienes un beneficio porque igual digamos no hemos llegado a instancias mayores pero obviamente menor, entonces ese régimen de gradualidad en base a esa filosofía es el que teníamos por ejemplo en el código tributario. En el código tributario para las infracciones tributarias hay ese régimen, que era muy parecido sino igual, al del Antiguo artículo 200 de la ley de aduanas, antes de estas modificaciones, este artículo ya no existe; y eso te llega a pensar que en el Perú la Aduana no existen, en el Perú existe las SUNAT, La SUNAT en el 2002 absorbió la Autoridad Aduanera y Autoridad Aduanera no existe, entonces tienes una sola autoridad, una autoridad que maneja un régimen de gradualidad para tributos internos y otra cosa distinta, que no es un régimen de gradualidad para Aduanas. ¿Cuál es la lógica?, ¿Por qué? Si tú preguntas a los funcionarios, preguntas en los Webinars que hemos podido participar a los funcionarios de la Aduana, de la SUNAT, al superintendente, en su momento al superintendente anterior y nadie te da la razón, te explican “como es”, pero no quiero que me digas como es, quiero que me digas ¿Por qué en Aduana es más beneficioso este régimen, que te has inventado en la Tabla, que un régimen de gradualidad como el código tributario?, y fíjate que el desorden en el régimen de gradualidad fue tan grande, que no sé si tú has podido revisar, pero hace años, había regímenes de gradualidad independientes por cada operador, había régimen para almacenes, para courieres, para transportistas, hasta que ya se generalizó un poco con el régimen de gradualidad, fue un poco más amplio y coexistieron en algún momento, el artículo 200 era un régimen que empezaba con un 90% de reducción ante la autoliquidación voluntaria, 70% dentro de la fiscalización y así vas bajando y en paralelo teníamos el régimen del año 2015

de gradualidad, creo que era el 002 del 2015, ahí empezabas con 95% de ahí ibas a 85% en una fiscalización, para algunas infracciones inclusive la misma infracción tu podías optar, si querías aplicar el régimen de incentivos del artículo 200 o el régimen de gradualidad de esta disposición de gradualidad independiente general y obviamente todo el mundo aplicaba al más beneficioso, pero de ahí empiezan ya a ver todos estos avances, de noticias, que te decían, información en la aduana que te decían, que vamos a cambiar de régimen, y sale esta Tabla y si te das cuenta hay un desfase también, porque el nuevo régimen infraccional de la Tabla entre en vigencia el 1 de enero del 2020, con lo cual hasta el 30 y 31 de diciembre teníamos en vigencia las antiguas infracciones más el régimen de incentivos, y se demoraron en sacar un régimen de gradualidad, y del 1 de enero del 2020 al 12 de julio del 2020, no existe un régimen que te rebaje las multas, entonces todas las declaraciones de importación numeradas en ese periodo de tiempo, no tienen ninguna rebaja, y a partir del 13 en adelante, bueno ya sale, esto de las modificaciones a la Tabla, esto que algunos en la Aduana lo llaman el régimen premial, que parece fatal el nombre, pero tampoco creo que de algún premio y que está metido en la Tabla, entonces este ha sido mucho desorden inclusive hasta el 31 de diciembre los años 2019 coexistían dos regímenes de gradualidad, uno que empezaba en el 95% de reducción y otro distinto que empezaba en un 90%, era todo muy confuso y la aduana desafortunadamente siempre lo ha tratado así, con confusión por no uniformizar, entonces ahí la pregunta es, si ya hay una fusión que supuestamente es una misma entidad, ¿porque no tienes un régimen de gradualidad, uniforme, único para todos, porque si no te genera confusión, hay malas señales en el mercado, la gente no entiende con claridad, es lo mismo que pasa por ejemplo con las zonas francas, con los éticos, con las zonas económicas especiales, o sea tienes diversas normativas que regulan lo mismo, pero es disperso pues, entonces no hay lógica que una misma entidad presente con vigencia un régimen de gradualidad, para tributos internos que si está bien es razonable, podemos discutir los porcentajes, conforme va avanzando la autoridad en gastos de recursos públicos, menos beneficio para ti, esa lógica ¿crees que es correcta? y

por otro lado, el régimen de la aduana que no es un régimen de incentivos, reducción de algunas multas conforme a la Tabla, que no cumple la finalidad, porque con un régimen de incentivos, cuando tienes una autoliquidación totalmente voluntaria sin que te digan nada y tienes un 90% o 95% de descuento, oye verdaderamente que interesante dices tú, porque después, en una fiscalización, te puede afectar esto y ya bajas en un 15 a 20%, o sea mejor me autoliquidado, hay un incentivo positivo, acá no porque, tú te puedes dar cuenta verdaderamente si has cometido una infracción pero tu nivel de reducción sobre una autoliquidación voluntaria versus te autoliquidas dentro de una fiscalización, pero antes de que te imputen el pago de la deuda, como dice para que veas el beneficio, es exactamente lo mismo, entonces, dices es mejor no hago nada, vamos a ver si se dan cuenta, y si se dan cuenta, o yo veo que habrá un momento en que se van a dar cuenta, entonces en ese momento veré que hago, no cumple con la finalidad, lo que han hecho no es un régimen de incentivos, yo creo que no cumple con la finalidad, antes era mejor porque realmente si incentivabas las autoliquidaciones voluntarias, ahora eso ya no, ahora se a perdido, inclusive todavía podrán haber algunos problemas, porque con la Tabla vigente en este momento te dicen que para que mantengas el beneficio de la reducción de la multa, -que es en un solo momento ya no es escalonado- tienes que hacerlo antes de recibir alguna notificación, etc. de la aduana respecto con la deuda y eso hay una nota explicativa en la propia Tabla, que está al final, te dice “se considera como se ha recibido notificación relacionada con la deuda, cuando la aduana que hace una notificación de imputación de pago” ¿Qué es imputación de pago? Es verdaderamente cuando ya hay una suma líquida, que la aduana te cobra mediante –entendería yo- una liquidación de cobranza que te puedan notificar o por lo menos, ya una imputación directa de la comisión de la infracción y también de alguna manera saber cuándo es lo que tienes que pagar, entonces ahí vienen las dudas, oye, pero ¿eso puede ser en el despacho? O ¿es una fiscalización necesariamente? Y si es una fiscalización, ya me imputan la Comisión de la infracción cuando inician la fiscalización, cuando ya me empiezan a pedir los documentos y empiezan ya como a decirme que es posible que he



cometió la infracción o tienen que efectivamente ya estar dentro de este famoso artículo 75 del código tributario que ya es la última oportunidad que te da la autoridad para que tú te autoliquides y cerrar la fiscalización, ¿cuándo es? tampoco hay claridad, entonces para contestar tu pregunta, yo creo que este régimen que esta en la Tabla, no es un régimen de incentivos, yo creo que desincentiva autoliquidaciones voluntarias. Tiene para la autoliquidación voluntaria, un trato menos benevolente que antes, y tampoco apunta a lograr un régimen de incentivos uniforme a nivel de la SUNAT, porque se sigue alejando del Régimen de Incentivos, del código tributario que es el que siempre ha habido en la aduana, para poder aplicar las multas reductivas.

**Exacto doctor ahí concuerdo con usted, porque si analizamos bien la Tabla de sanciones, por ejemplo, la multa por transmisión extemporánea, de un acto relacionado a ingreso o la salida, con la subsanación, considerando la subsanación que hay en la Tabla son S/. 450 nuevos soles que es 0.1 UIT, pero en la anterior Tabla esa era la multa sin incentivo la base y sobre ese monto aplicaba todavía incentivo, entonces se estaba pagando S/. 43 nuevos soles, si comparamos no hay una reducción como tal, es la misma base del monto de la multa y pensarían que como dice reducción pagas menos, pero eso es lo que pagabas antes sobre las cuales estas aplicando o debiste aplicar a un régimen de incentivos, entonces ahí definitivamente no hay un régimen de incentivos no consideraría tampoco como un incentivo las pequeñas premisas o algunos pequeños supuestos de infracción donde reducen el 50%, que son pocos y son en las leves no son en la mayoría, creo que son en un 20% o 30% del total de los supuestos de infracción en la Tabla.**

**2. En su opinión ¿Cree Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?**

Si, yo creo que sí, yo creo que hay que regresar con un régimen de incentivos real, justamente a nivel gremial, los gremios han propuesto, desde hace mucho tiempo a la aduana- aun sin respuesta- volver al régimen de incentivos que había, con las especificaciones legales, digamos los beneficios porque en realidad, gana

la autoridad, gana el administrado, todos ganan con ese régimen, pero todavía no hay ninguna respuesta, hay que ir insistiendo con esta Tabla como esta, pero definitivamente yo creo que deberíamos regresar al régimen de incentivos que teníamos antes.

**3. En su opinión ¿La actual Tabla de sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o, por el contrario, genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?**

Esto genera, que la gente no se autoliquide, finalmente es lo que se busca, y que efectivamente esperen a que los fiscalicen si es que lo fiscalizan, dentro de una fiscalización ver por dónde están investigando, en verdad, y ya pues si viene una fiscalización, ya se puede apreciar quizá –están llegando a ese nivel de imputación de una deuda- que se perdería el descuento inclusive con la actual Tabla, bueno ya buscar una autoliquidación, y también creo que el tema de la prescripción, también va corriendo en paralelo y también es una cosa que se puede tomar en consideración.

**4. En su opinión ¿los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan con la finalidad principal de ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o prima la finalidad represiva (castigo con imposición de una multa)?**

Yo creo que digamos, ni siquiera incentivando, yendo un poco más atrás,

**Autoevaluación**

-está lo que llaman las auditorías preventivas, que es una cultura del cold plage, que tienen las empresas y que ven efectivamente el nivel de cumplimiento de sus operaciones de importación, exportación, regímenes aduaneros, efectivamente si hay una contingencia o no, y si la hay ver la posibilidad de autoliquidarse- hasta esa política, se puede desalentar porque finalmente como veíamos, no hay ningún incentivo en cuanto a descuento, este, acá la autoridad tiene efectivamente que incentivar adecuadamente la autoliquidación, que eso con este régimen, no se está haciendo y eso va de la mano con establecer una debida

cultura de cumplimiento de las empresas, porque para saber que estás en falta, sin que la aduana fiscalice, tú mismo tienes que revisar,

### **Respuesta a la pregunta**

entonces yo creo que no, no está apuntando a algo preventivo, es más bien algo reactivo, es algo “ya a ver qué pasa” y cuando pasa ya veo, creo que eso no es lo más saludable y seguro tampoco hasta qué punto creo que no se busca disuadir, porque

### **Autoevaluación**

cuando tú digamos incentivado por un adecuado régimen de gradualidad, en base a las autoliquidaciones y eso incentiva a que tu tengas un debito nivel de cumplimiento, revisiones periódicas, etc. internas, esas revisiones periódicas no solamente sirve para que analices y cuantifiques el nivel de conciencia para atrás, sino que sirve para una vez que ya identificaste que estás haciendo mal, establecer directamente tú en tu empresa, las medidas correctivas hacia el futuro, entonces tú mismo te pones en línea con lo que dice la norma, no, eso es algo preventivo netamente expresado en crear un nuevo y en realidad creo que la mejor forma de que las personas no incurran en una infracción de tener una multa, es que efectivamente tengan bien analizado su operación en base al cumplimiento normativo igual establecer mecanismos internos de alerta o reorientación de las operaciones en caso detecten que algo, no se está cumpliendo adecuadamente para encausarlo y poder llevar a cabo las operaciones en línea con la norma.

Entonces si se logra con un régimen de incentivos real, pero no creo que se logre con la Tabla, que tenemos actualmente ahora.

### **5. En su opinión ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultas proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?**

Esta pregunta tenemos que atarla con los lineamientos sobre infracciones y sancionen del acuerdo de facilitación del comercio y el Perú no lo está, cumpliendo en materia aduanera, hay multas que por ser de poca cuantía, normalmente acá hay una división digamos muy académica, que la aduana la

utiliza en sus resoluciones, y es en aduana dicen es multas tributarias o situaciones tributarias o administrativas, la situaciones tributarias son las que te penalizan con una multa de un porcentaje del tributo dejado o un drawback de repente mal obtenido y las administrativas son las que te multan con un porcentaje de la UIT, esa es más o menos la distinción, este test de proporcionalidad, no, que te obliga a ser el acuerdo de facilitación de comercio, digamos no es tan claro hacerlo, pero eso no quita que no se deba hacer, respecto a las infracciones con cuantía leve, ya porque “a ese 0.1 de la UIT, es 0.2, en realidad, hacer todo este análisis va a costar más esfuerzo que la multa, claro pero en el año súmate cuantas multas chiquitas, chiquitas tienes a todos los operadores que les pones y es un montón de plata, eso no está bien”, pero donde se aprecia con mayor razón, la desproporción es en las multas tributarias, puntualmente te comento el tema de la multa de valoración aduanera, -es una cosa que yo he analizado bastante- inclusive tu que estás haciendo tesis, en un mes o dos meses hay una obra colectiva promovida por el doctor Germán Pardo, sobre infracciones aduaneras relacionadas con la valoración, yo he participado ahí, también ha convocado a otros autores en el Perú y al final va a ser una obra colectiva donde participan más de 30 autores como de doce o quince países, en el artículo que yo he escrito, justo desarrollo el tema de la desproporción en materia de valoración aduanera, y es algo que también así como cuando tú le preguntas a alguien del MEF o a alguien de la SUNAT, porque tienen esta disparidad de regímenes, de reducción de multa, de gradualidad tributaria y esta Tabla premial en aduanas y no hay una respuesta, acá tampoco la hay, a ver si tú vas a las infracciones tributarias, “Una declaración de tributos internos, donde determinas base imponible, con errores, la multa es del 50%, pero en aduana la misma declaración para determinar base imponible con errores o en correcciones es el 200%”, entonces en donde está la razón de porque equivocarte en una declaración aduanera es cuatro veces más perjudicial para el fisco y para los tributos internos, nada, y hasta han dado respuestas diciendo “no pues, en materia de aduana, que tienes gente muy buena que te ayuda, contadores...hay la posibilidad de revisar las cosas” no hay ninguna

respuesta con contundencia, sólida, clara, no hay ninguna justificación y eso a lo único que te lleva, es a una mala práctica de recaudar más y que se estén fomentando conductas que no se deben permitir, que es llegar a metas de recaudación en Aduanas a través de las multas, y eso no se puede permitir. Ahora encima mantienen las multas altas, como del 200% en clasificación arancelaria, también en la valoración aduanera, el drawback bueno lo bajaron creo que también era una multa muy alta del 50% y ahora está más o menos alineado, pero esas multas están totalmente desproporcionadas y en materia de valoración por lo menos, ahora lo que te dice la Tabla, es que la multa es del 200% y tú tienes una de los tributos dejados de pagar, y la reducción es del 50% del tributo omitido, que en realidad es una multa del 75%, entonces, pero con un solo momento para que tu puedas gozar de ella, y con mucha posibilidad de que la pierdas.

Entonces en realidad ya te hace pensar, porqué se mantienen multas desproporcionadas en un sistema que te ha reducido la posibilidad de una autoliquidación voluntaria del 95%, 75% y con poca claridad, en cuanto dentro de la fiscalización cuando pierdes los beneficios, si sumas todo eso y dices caramba, si pues acá pareciera que hay un incentivo para que se recaude a través de las multas y eso obviamente no debería ser así.

**Exacto y ahí concuerdo con usted, porque en el caso de las multas pequeñas, que parecían pequeñas que la mínima es 0.1 UIT por transmisión parece pequeña, pero uno operador recibe 35.000 IRM -35.000 IVA's al año-, la cantidad, imagínese se cae el sistema un día, ya tenemos 1500, tenemos 1000 por S/. 430 nuevos soles es un montón de dinero y es algo que no lo vas a dejar de hacer, lo vas a ser incluso a los minutos porque sabes que no continua el proceso o flujo en la cadena, incluso con las transmisiones de las agencias de carga de los transportistas se te pasa 1 minuto, se te pasan 2 minutos por n motivos S/. 430 nuevos soles, que incluso lo vas a hacer a los 2 minutos, a los 3 minutos y no lo estas dejando de hacer, no hay un impacto creo yo al fisco como tal y continúas la cadena, definitivamente son multas muy desproporcionales en comparación con la**

### **acción, con la infracción cometida.**

Si, y digamos, un mecanismo que, de alguna manera, trata de atacar la desproporción de las multas, es esto que está en la ley y que no ha sido desarrollado, a nivel reglamentario, procedimental que es “reducir la multa en base al análisis de los hechos y circunstancias”, es otro tema cuando salió la ley, de verdad dijimos bueno, que bien, que de alguna manera el sistema ...subjetivaba, porque aunque mantienen el régimen objetivo para el tema de la determinación de la infracción, “ok soy infractor, pero para ponerme la multa, analízame, hechos y circunstancias, analízame si hay reincidencia, analízame si hay verdaderamente una intencionalidad, si ha sido propósito, analízame, otros factores caso por caso, que puede hacer que la multa, me la rebajen de manera sustancial” y eso es algo que la aduana no ha hecho, porque si tú revisas lo que dice la ley, -¿ese tema lo has revisado?- **Si, y lo dice un informe que dice que todavía no han abordado una resolución que desarrollen eso y todavía no se puede aplicar**, así es, también nosotros en los gremios hemos planteado el tema a la aduana, porque lo que no puede pasar es que la ley te dé, el derecho –ósea ya el administrado tiene el derecho, a nivel de aplicación de la multa, luego que determinaron objetivamente la infracción, analízame hechos y circunstancias, o sea un número subjetivo, caso por caso-, eso evidentemente le genera más trabajo a la Autoridad, porque obviamente es más fácil, “objetivamente cometiste la infracción ¿eres infractor? si, que código de multa es tanto, Tabla tanto, te autoliquidaste...ya te doy el descuento” facilísimo no analizas nada, pero también hay otro tema acá, que también seguramente tú lo has podido revisar y es que en materia aduanera y tributaria, son como unas islas dentro del marco infraccional de la administración pública donde rige los principios sancionadores de la ley 27444 y acá no, porque acá no quieren aplicar retroactivamente, porque acá no analizan el tema si hay una casualidad adecuada o el tema de la culpabilidad tampoco lo analizan, entonces son islas, es hasta inconstitucional y también hay artículos que si tú, no los tienes yo puedo conseguírtelos, que por ahí he escrito y otras personas han escrito, de cómo es que tú de esta facultad que tienen del *IUS Puniendi* del Estado, para castigar

conductas que se consideran nocivas para la sociedad, eso estuve aterrizando con matices de lo penal a la vía administrativa, y eso justamente lo que el tribunal constitucional a dicho pero en materia de aduanas y de SUNAT esto no se cumple.

Entonces para culminar con esta idea, hay muchas cosas que analizar y acá también para terminar esta idea, esto justamente también ahora estoy escribiendo otro artículo que es un tema interesante para una obra colombiana que es “casos en donde la Administración Aduanera abusa o que también los administrados abusan” entonces normalmente esto se toma desde el punto de vista del administrado o del contribuyente, en casos de abuso, normalmente en Colombia también los asocian con las normas anti deducivas, ahí tienes la norma XVI del Código tributario, que es una norma anti deduciva general y verdaderamente como tú quieres aparentar contratos, dar una apariencia que no es, para no tributar o tributar menos, eso en aduanas también lo han aplicado ya, ahí hay resoluciones de la aduana, donde se han ido por este camino, de la norma 16, pero también está el caso del abuso del derecho que –así lo llama los colombianos- que desde el punto de vista desde la autoridad misma y eso tiene que ver con el caso de hechos y circunstancias o sea si yo tengo ya el derecho de que tú me rebajes la multa por qué no tuve la intencionalidad, se acredita que no tuve la intencionalidad, te acredito que fue un error, te acredito una serie de cosas y verdaderamente, en base a hechos y circunstancias me debes bajar significativamente o muy significativamente la multa, al margen de la Tabla. Porque el tema de la Tabla de incentivos está como una causal distinta a lo que es hechos y circunstancias, y han pasado dos años y la autoridad dice no puedo aplicarte hechos y circunstancias porque aún no ha sido aprobada la norma reglamentaria y ¿quién otorga la norma reglamentaria? La propia autoridad, entonces tu no estas dejando que yo perciba un derecho que está en la ley, porque tú mismo no sacas normas reglamentarias, que tú mismo dices es porque no existe, yo no puede gozar de este derecho, entonces estas abusando, ahí hay un tema que está muy claro y así como este hay varios otros casos también -que bueno analizaremos un su momento- es un tema también interesante, porque ahí

también está en falta, la autoridad aduanera en el tema de la falta de regulación de hechos y circunstancias, **Exacto van a ser tres años y cuando se apruebe será en adelante, pero los tres años se quedaron ahí, pudiste acogerte con un menor monto de multa, pero no lo vas a ser porque no lo aprobó la administración, definitivamente concuerdo con su posición doctor.**

**6. En su opinión ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?**

Como te decía yo creo que no, porque la autoevaluación en línea con una cultura del cumplimiento del compliance es cuando verdaderamente hay un incentivo, como había con un régimen de gradualidad como corresponde, que ante la proactividad completa del administrado y la inacción completa de la autoridad tenías un descuento muy importante de la multa, si ya avanza un poco, el accionar, el mecanismo de la autoridad para investigar, analizar, determinar, cobrar tu beneficio va a ser menor entonces si tú sabes que tú por una autoliquidación voluntaria tienes un descuento del 95% como era en el régimen de incentivos anterior para régimen de valores en aduana por ejemplo, si te va a motivar a que tengas estos mecanismos para que te auto evalúes, para que verifiques tu cumplimiento que esa es la cultura del compliance en las empresas en materia aduanera, porque hay empresas que lo tienen en materia regulatoria, en materia de tributos internos, estoy hablando de temas aduaneros, entonces a nivel aduanero no hay ese incentivo que de repente si tienen los empresarios para otras materias pero en aduanas no se está logrando eso me parece.

**7. En su opinión ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y eventualmente, judicial?**

Si, y es básicamente lo que muchos hemos adelantado, pero creo que



efectivamente, digamos, el problema con las impugnaciones es que –no solamente pasa en Perú, en países de las regiones es igual- estos procedimientos duran mucho más tiempo, de lo que normalmente esta estableció en el código tributario o eventualmente en las normas procesales, entonces en ese ínterin se van generando un cúmulo de intereses moratorios, que hace que tu deuda crezca exponencialmente, ya a montos que son irracionales, entonces, con una autoliquidación que te corta ya el tema de las multas –y hablar solamente de multas porque es la materia- pero para tu, poder subsanar la multa tienes que pagar el tributo omitido, entonces también tú pagas el tributo, en a valoren, pagas el IGV, pagas lo que corresponde a la importación y ya una vez que has subsanado, te acoges a la reducción de la de la multa y por supuesto que cortas de raíz la materia desde ese momento o etapa obviamente que ya te evitaste un proceso administrativo o judicial.

Es más, ya por un tema practico, si tú te autoliquidas sin conocer la opinión de la aduana, - es justamente lo que estamos hablando la autoliquidación voluntaria- Yo le presento mis argumentos a la aduana, tener un procedimiento no contencioso, que requiere de un pronunciamiento y que me lo pueden denegar porque implica una rectificación de la declaración de importación finalmente. Pero yo no sopeso argumentos, ósea no es ni siquiera una etapa de fiscalización. En una etapa de fiscalización tú ya sopesas argumentos del fiscalizador con los tuyos propios y tú ya vez efectivamente que tanta posibilidad de éxito podrías tener en un eventual reclamo o proceso judicial y en muchos casos eso hace que las empresas digan “a no sabes que, yo tengo una posibilidad muy alta de esto sacarlo a buen puerto, entonces no acepto nada y la peleo”, pero el tema de la autoliquidación, como no puede sopesar argumentos y solamente es en base a tu análisis, yo creo que es mejor, porque en el inconsciente del empresario está, “Yo he tomado la decisión porque yo me auto convencí y ya me autoliquidado, y ya se acabó, en materia de contingencias obtuve mi rebaja, me sirvió para reencausar mis operaciones para no cometer lo mismo”, todo es positivo, en una fiscalización, cuando tú ya sopesas argumentos, ha pasado que se ha tomado la decisión inclusive de impugnar de no aceptar, porque ya inclusive te tocas con

argumentos, a veces no siempre, de fiscalizadores que son un poco intransigentes y ya a veces se toma la decisión “sabes que ya me moleste vamos adelante con el pleito” y te consigues un pleito de cinco, seis, siete, ocho años, no, cosa que obviamente no va a pasar en una autoliquidación, donde es un acto voluntario tuyo sin sopesar con nadie y me parece que en el tema fluye bastante más, entonces este me parece que el régimen de incentivos que teníamos antes ayudaba a esto, pero este mecanismo que tenemos en la Tabla no lo hace. **Si claro exacto y justo en estos momentos, nos encontramos en un proceso de fiscalización por las transmisiones de salida de la mercancía con levante, entonces ahí vamos a ver con que sale la administración, nos hemos reunido con ellos, pero en realidad no nos han querido escuchar mucho en los argumentos, pero vamos a ver como que salen, con un régimen de incentivos creo que ya la mayoría de almacenes se hubiera autoliquidado, ahorita por la cantidad de transmisiones, vamos a esperar a ver como arreglamos esto con la administración, probablemente haya una multa, probablemente haya un cuestionamiento de fondo, esto definitivamente una reclamación y apelación.**

- 8. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas ¿Cuál es la opinión al respecto?**

Bueno ya pensando en los operadores de comercio exterior en sí, el hecho de que consideren las autoliquidaciones como sumatoria que te afecta o te puede afectar la categoría, obviamente, creo que no está bien, porque nuevamente estás restándole la importancia que una autoliquidación voluntaria amerita.

Ahora también hay otro tema que tiene que ver con el Operador Económico Autorizado, algo que a la Aduana le ha costado mucho, ahora ya el empresariado entendió, porque los beneficios se tangibilizaron bastante, pero lo que ha tenido que hacer aduana en los últimos años, es dejar sin efecto beneficios que estaban

dispersos para otorgarlos solamente de manera orgánica al operador económico autorizado al famoso OEA y uno de ellos es el tema de las autoliquidaciones. También hay OEAs que son operadores de comercio exterior, hay almacenes, hay corrieres, hay agentes de aduanas, y uno de los beneficios que se tiene, justamente es con las multas que sean autoliquidadas no afecte a la OEA (a tu condición de OEA), entonces eso creo que es un problema frente a la categorización porque digamos si le das un beneficio a la OEA, deberías retirarlo de alguna manera en el tema de la categorización para efectos de la categoría, que no tiene nada que ver con la OEA es otra cosa.

Pero ya analizando el tema de las autoliquidaciones, yo creo que no deberían meterlas en un mismo saco lo que es autoliquidación y lo que es una multa o una infracción determinadas. Las autoliquidaciones deben tener un premio, tienen que tener una valoración en positivo, concreta, porque es la mayor muestra de buena fe que puede haber que el administrado solito se presente sin que la autoridad le diga nada y diga “he cometido la infracción te pago la multa” y eso es beneficioso para todos.

**Y aún más desincentiva el hecho que pagues las multas, que tú mismos vayas y subsanes, porque igual te van a considerar en tu categorización, que va ir disminuyendo.**

Así es, en realidad, por esa arista de la OEA, yo creo que es un poco difícil que la aduana pueda aceptarlo, porque en realidad es un beneficio para la OEA, lo que me queda claro es que la aduana, “lo que ya está como beneficio para la OEA, no quiere que sea beneficio para otras cosas” Entonces ahí creo que hay un tema que habría que analizar, yo no lo he visto, no sé si tú lo has podido ver, pero yo no sé si el peso específico en contra de la categorización de una autoliquidación o de una multa determinada es igual, no sé si una determinada pesa más porque es más grave, me parecería lógico que sea así. **Pesa más, si, pesa más una autoliquidada que una determinada, en todos los operadores, con la última modificación de la categorización, al menos nos dieron un poquito de rango, porque la primera categorización que nos separaban los pesos, era creo que con 60 yo estaba en categoría C, -con 60 infracciones**

cometidas-, le hablo como agente de aduana o como representante de transportista, gran respeto, ya luego cambiaron las fórmulas y ya nos dieron un poquito más de espacio, ahora estamos hablando de unas 200 o 300 para que pase a una B y 500 para que pase un C. Pero el peso es distinto, Autoliquidadas es mucho menor a una determinada y más cuando son muy graves.

9. **En su opinión ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercadería que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?**

Yo creo que en términos generales debería haber una uniformización, tanto en la cuantía de las infracciones, como en el régimen de incentivos, con eso estas multas desproporcionadas del 200% de tributos dejados de pagar debería ser 50% (como es en tributos internos). Y habría que darle unas vueltas ahí de revisión, al tema del valor FOB, que, por ejemplo -yo lo que tengo en la cabeza del valor FOB- “es cuando que comienzan algo, no lo entregas y te ponen una multa FOB que no se puede reducir, -es un caso no-” claro ahí ya son particularidades de la materia aduanera que en tributos internos probablemente no hayan, pero igual habría que hacer una revisión, porque obviamente una multa por el valor FOB, es digamos la peor cuantía que te pueden poner, es sumamente alto, desproporcionado, habría que ver esas sanciones, esas infracciones que efectivamente, si ameritan o no, esto.

acá para **que no me olvide te quería comentar.**

Hay un artículo que si no lo tienes te lo paso, porque ahora lo ubique, que escribió Oscar Vázquez “análisis tributario” él siempre tenía esto que repite sobre la infracción de comiso, de la sanción de comiso, por no presentar la documentación aduanera pertinente, y esto tiene que ver con estas, infracciones un tanto abiertas, que dan pie a un subjetivismo por parte de la autoridad, porque en este

artículo el concluye “que no debería ser, que te pongan la sanción de comiso y eventualmente un FOB si es que no entregas lo decomisado, porque no cumplas con presentar la documentación aduanera pertinente” él dice “eso de pertinente no tiene una cabida en la norma, la documentación aduanera que debe presentarse en la que está en el reglamento de la Ley de Aduanas y eventualmente en algún procedimiento objetivamente, pero no pertinente”; porque eso en la práctica ha dado pie, para que los funcionarios públicos, pues, establezcan sanciones de comiso, cuando al hacer una trazabilidad documentaria, hay algún documento que no les he presentado, que les está faltando, que no les cuadra y -haya no presentó- pero esto no está en el reglamento, es algo que tú consideras, y te da pie justamente esta fórmula, para que pasen estas cosas y podrías llegar a la multa del valor FOB que te menciono. Ya perfecto te paso el artículo.

**Otra infracción de valor FOB que a los almacenes en particular nos preocupa siempre, es por el tema de pérdida o robo de mercancías, sobre todo cuando se da en el trayecto de puertos, almacenes o viceversa, donde queda ajeno nuestro control, la seguridad, simplemente ponemos custodia, ponemos GPS, ponemos trazabilidad, pero escapa de nuestro control, las circunstancias que puedan pasar , y la seguridad ya a nivel local, que pueda darse el robo de carga y además de la responsabilidad civil, a que estamos expuestos con el importador y exportador, también estamos frente a la administración y por el valor FOB de la mercancía, que simplemente es un montón y creo que para mí, encaja siempre va a encajar en el hecho que no podemos prevenir, no podemos prevenir que pueda suceder.**

Mira te lo paso ahorita para no olvidarme el artículo

Este es el típico caso de situación en donde se requiere efectivamente analizar hechos y circunstancias, y esto de las multas desproporcionadas o inclusive de los comisos, normalmente llevan actuaciones de la autoridad que son abusivas, este, inclusive en el reglamento de la Ley de Aduanas -si no me equivoco- o si no es en el procedimiento específico, que establecen, por ejemplo, “te ponen una multa por pérdida o faltante de mercancía, y ahí sí te la piden que le entregues

porque te la decomisaron y no la entregan te ponen esta famosa, multa FOB”, y te dicen que el robo o el hurto se considera dentro de como pérdida o faltante, cuando tú eres el agraviado, o sea el hecho que las calles sean peligrosas y que el gobierno no cumpla con su misión de protegernos, te juega en contra de ti, porque yo gobierno no cumplí con protegerte y encima te robaron la mercancía, le apuntaron en la cabeza con el arma, casi lo matan, no importa, aparte de que perdiste yo te voy a multar; y te voy a poner una multa FOB, ¡no tiene sentido!, entonces esa disposición que establece que el robo y el hurto, digamos, no es un eximente, una responsabilidad, sino que cae dentro de lo que te dicen que es pérdida o faltante para efectos de una tipología de la infracción, eso va en contra de principios convencionales, inclusive creo que ya los órganos judiciales han establecido si mal no me equivoco y por ahí tengo alguna que en algún momento vi, que te dicen que el robo y el hurto efectivamente es un eximente de responsabilidad, en el cual tú no tienes ninguna culpa, lo que sucede nuevamente es que nos chocamos con este tema de la responsabilidad objetiva y que no se analizan principios como causalidad, principio de culpabilidad y eso es lo que te decía de estas islas.

**Tema: carga de la prueba recomendado para la investigación**

**También acá es importante en tu investigación**, el tema de un análisis de si cometiste o no una conducta infractora de quien es la **carga de la prueba**, porque con la mentalidad que tienen los fiscalizadores o las autoridades, por ejemplo, en valoración que la carga de la prueba es del importador, pero es valoración, pero no pues en un tema de pérdida de robo o de lo que sea, de faltante de mercancías, eso que tiene que ver con valoración, ahí la carga de la prueba es de la autoridad y han habido casos en donde por ejemplo también recuerdo de un almacén “en donde había que llegar a un pesaje de los camiones que ingresaban y que salían y que en una visita, se verificó, que efectivamente en algunos expedientes no estaba el ticket, y analizaron y vieron que no era que no se pesó, sino que había un problema con el software de la balanza y no arrojó el ticket, pero que se llenó manualmente, bueno no le dieron fea ciencia a este llenado manual porque una balanza electrónica”. Analizaron cuatro listas

pesadas y ellos intuyeron que como en cuatro había este problema, en los 140 restantes era lo mismo, y pusieron 140 multas, de ingreso y de salida, es más o menos lo que tú me dices, entonces se reclamó hasta impugnando, pero la autoridad no hizo ninguna averiguación, ninguna validación de que efectivamente, si en los otros casos también no se había hecho el pesaje o faltaban evidencias de pesaje, “dijo como un cuatro he verificado esto, intuyo que en los otros 140 es lo mismo” entonces la autoridad tiene que probar lo que dice o no.

otro ejemplo, el trayecto de mercancías en un régimen de depósito aduanero, en donde tú haces un pesaje en el puerto que pesa X llega el camión al depósito aduanero que pesa X -1 esté y la aduana ya intuye que hay una pérdida, o faltante mercancía, este, y te ponen una multa, que son multas pequeñas pero suman suman, y donde se le dijo en realidad era un tema de calibración de balanza, en un tema de que las balanzas estaban calibradas en base a una Norma técnica peruana, que se hizo una consulta a INACAL, que dijo “las balanzas nunca te van a pesar lo mismo, hay un margen de error y que efectivamente si tu pesas, un camión vacío o con carga hoy en la misma balanza y lo pesas en esa misma balanza, hoy tres horas después, no va a pesar igual en la misma balanza con mayor razón pesa distinto en otra balanza distinta, y las dos están calibradas o certificado calibración de las entidades autorizadas por INACAL, con una carta de INACAL que te decía si efectivamente eso es así, y la aduana dijo no, pero en realidad hay un faltante pues porque yo comparo el peso 1 con el peso 2 y llegan a la conclusión sin aportar ninguna prueba y las pruebas que tú presentas no te las admiten a trámite, y ahí la conclusión es que como hay ese supuesto faltante de mercancía que no existe, porque se acredita que técnicamente es una diferencia de calibración de la balanza, igual tampoco hay una denuncia de robó, no hay ningún indicio de que haya habido un robo o desvío de la carga, o de lo que sea, te piden que entregues la mercancía, es una mercancía que te han fiscalizado de hace tres años, es evidente que ya no puedes entregar nada, y te ponen una multa FOB, porque no has entregado la mercancía, “oye pero no tengo nada que entregar”, además en el tema de la

infracción que te lleva al comiso, no es la misma infracción por la que te ponen la multa del faltante, porque están poniendo la multa del tema del comiso porque supuestamente hay mercancía que como no llegó en teoría al depósito aduanero, -por el diferencia de peso- intuyen que no llegó, infieren que no, se ha desviado, entonces a ingresado mercancía extranjera, burlando controlado aduanero, por horas, lugares no autorizados, que se yo, que dan supuesto de comiso, ¡no tiene sentido! y no ¡aportan ninguna prueba!.

Entonces para que verdaderamente te imputen la Comisión de una infracción, -obviamente con la tipología adecuada, etc. y todo lo que hemos conversado- ¿quién tiene la cara de la prueba?, Si la autoridad no tiene elementos probatorios, ellos no pueden en base a inferencias asumir que cometió la infracción, tienen que probarlo, pero ellos no lo prueban, y se basan en inferencias, Es otra cosa que también encontramos que está equivocado.

**Y hay varios supuestos con valor FOB de la mercancía y le comento en alguna oportunidad tuve un caso, porque también te multan con valor FOB y hasta 30 UIT cuando retiras carga sin levante, en alguna oportunidad me ha pasado que la administración ha dado levante, en el sistema aparecía levante y bueno como almacén siempre pedimos en PRIMER DEL semáforo, y luego retiran del sistema y ponen sin levante autorizado, lo retiran y cuando la administración ha intentado sancionar –acá está el PRI- en su momento tenía levante, porque el sistema informático entonces se altera no sé si lo sacan, pero si aparecía con levante y luego al día siguiente sin levante, y tranquilamente si yo no tenía carga de la prueba de tomar el PRI, de tener el sistema, la aduana acá siempre estuvo sin levante y te multo, pero yo tengo que presentarle la otra parte mía, -me dice levante, pero lo sacaste- y así hay varios problemas con sus sistemas.**

Ahora también hay un eximente de responsabilidad, por lo cual no te consideran infractor cuando hay problemas en los sistemas de la aduana y acreditas que hay, ahí antes no había eso, me parece bien que no hayan incorporado.

**Si, recientemente con las modificaciones, las tres primeras infracciones leves, de cada código, de cada supuesto, que son poquitos, en**



**comparación con las operaciones que pueda tener un transportista o un almacén.**

- 10. En su opinión ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿Cree Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?**

bueno en realidad cuando hablamos de afectación al fisco, normalmente se asimila a la falta de pago de tributos, -eso es lo que se suele decir- y en realidad creo que una de las cosas negativas que ha tenido la absorción de la aduana por parte de la SUNAT, es que te absorbe una entidad cuya función principal es cobrar tributos y la absorbe una autoridad, cuya función principal no es cobrar tributos –cobra tributos como algo accesorio-, pero siempre la Aduana ha tenido el rol digamos clásico de controlar las fronteras y ahora lo más moderno es facilitar el comercio, pero eso no es tributario no.

Entonces, inclusive ahora en la Tabla se han establecido ya infracciones separadas, por temas de seguridad, temas de control, me parece eso que está bien, pero yo creo -por lo que hemos conversado- no solamente en lo que es tributario sino en lo no tributario, tendríamos

que hacer una revisión completa de verdaderamente si las infracciones están efectivamente bien tipificadas, -por todo lo que hemos conversado- y evitar estas fórmulas abiertas, en blanco, que son bastante dañinas y otro lado ver efectivamente que haya una proporcionalidad entre las multas impuestas versus la infracción que se puede establecer, en base efectivamente al daño que se le causa al Estado, a los aspectos que la ley quiere proteger de la actividad aduanera más allá de cobrar tributos, que son el control, la seguridad, etc. y hacer ese texto que yo creo que no se ha hecho, creo que vamos encontrarnos si alguien lo hace con casos en donde no solamente vamos a ver desproporción en estas infracciones tributarias, digamos, sino también en las administrativas con remisión a la UIT, probablemente algunas que tengan remisión al FOB también está mal que sean desproporcionadas, y eso unido al hecho que falta aumentar

los hechos y las circunstancias.

y acá hay un tema para no olvidarme, interesante, en la ley se dice que se deben analizar hechos y circunstancias para la imposición de sanciones, pero no dice multas dice sanciones, el comiso es una sanción igual, yo no sé cómo, por hechos y circunstancias me puedas reducir un comiso, ósea no veo, la multa sí. El comiso, o no decomisas o si decomisas, pero ahí hay algo que trabajar porque la ley habla de sanciones, en general, no solamente de multas, es un tema que habría que ver, pero creo que Gladys

Hay que hacer una revisión completa desde tipificación adecuadas las infracciones y un test de proporcionalidad, en cuanto a la cuantía de las sanciones las dos cosas hay que hacer.

**11. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual Tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?**

Bueno, -yo esté de una revisión rápida que hice antes- yo conté 101 infracciones o ahora son 138, en apariencia, ha sido fácil, pareciera que ahora hay más supuestos de infracción y en el tema de las sanciones, pareciera que han aumentado veo que antes había hasta 5 UIT, ahora hay hasta 10 UIT, no sé si han aumentado –no he visto los supuestos de valor FOB, pero digamos para medir el impacto de haber “aumentado las sanciones”, Creo que no solamente hay que analizar la cuantía, sino la posibilidad de reducción.

Porque si antes tenías una infracción que podía ser un poco elevada, pero podía reducirse hasta el 95% o te la bajan un poco y reduces solamente hasta 75% y ya desde el balance de repente ahora la multa reducida es peor o sea más elevada.

Yo creo que, para hacer este análisis correcto, También hay que ver, no solamente la cantidad en sí, sino la posibilidad de reducirlas y también otro tema interesante que hay en la Tabla ahora, -creo que también amerita una revisión- es el criterio que se estableció para para determinar cuáles infracciones tiene reducción y cuáles no, porque no todas tienen reducción, y me da la impresión que el artículo 200 ya derogado anterior que era el que tenía la posibilidad de

reducir la mayor cantidad de multas, porque maneja una fórmula negativa, o sea te decía “todas las multas la puedes rebajar salvo, esta, esta, esta...” eso yo creo que es correcto, creo que deberíamos partir de la premisa que todas las multas las rebajas, menos algunas con una justificación, una exposición de motivos que alguien te diga cuál ha sido el criterio, -la gravedad, la afectación a los intereses protegidos tutelados, de porque esas no tienen la posibilidad de reducirse, pero en base a ese criterio de fórmula negativa como el artículo 200.

y no ahora que te han presentado la Tabla, sin darte ninguna explicación y si revisan la exposición de motivos, en realidad es una cosa muy genérica, pero tampoco te dice mucho y nadie sabe porque hay multas que se pueden reducir y hay multas que no se pueden reducir.

**12. Para estos casos prácticos solicitamos nos responda si existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo.**

**Casos:**

- **Un operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte, de forma extemporánea, es decir, vencido el plazo, pero dentro de los 30 minutos siguientes. Considerar que el sujeto infractor según la norma sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la falta de transmisión.**

Bueno en realidad tendría que autoliquidarse, por un hecho de un tercero no tiene ninguna responsabilidad y si lo hace de alguna manera debería repetir contra el sujeto que, si tuvo la culpa y ahí efectivamente que no se cumple el principio de causalidad, o sea “quien comete un acto debe ser penado o sancionado” Acá evidentemente no se está cumpliendo con eso, porque en materia Aduanera esos principios no se aplican, lo cual está mal no.

Esta falta de coherencia del régimen sancionador Aduanero que en la práctica puede originar reacciones diversas, de los privados de los particulares.

Por ejemplo, si entre el transportista primario, secundario o principal y secundario hay algún acuerdo, -como si en algunos casos he visto- entre importadores y agentes aduana, por ejemplo, en que si por acción u omisión del otro, a mí me ponen una multa y tengo que afrontar frente a la autoridad, hay una cláusula de indemnidad, eso podría ser algo que cubra y verdaderamente si ser un motivante para que suceda esto.

porque si no, en buena cuenta lo que estás motivando es a una persona que no tuvo “ni posibilidad de hacerlo, ni la intención de hacerlo, ni factibilidad en cuanto al aspecto operativo para hacerlo, efectivamente estas sancionándolo, que incentivo puedes tener para autoliquidarte, en realidad dirás que me fiscalice y dentro de la fiscalización, veamos cómo se conduce y ahí ya puedes si no me queda otra, antes de perder un beneficio, bueno procuraré autoliquidarme, pero no como una autoliquidación voluntaria como la que estamos hablando, sino inducida de alguna manera por la investigación, que me piden de una fiscalización.

Pero creo que, en estos casos, en la práctica se pueden identificar, donde no hay una causalidad, entre la comisión del hecho infractor y la sanción impuesta al infractor, que no cometió la infracción, si digamos también, habría que ver la forma, de hacer un pacto de indemnidad entre empresas, hay casos que se aceptan, hay casos que he visto que se están haciendo, y bueno esa es la manera como los particulares, están tratando de con sus propios medios salvar las inconsistencias e incoherencias a veces del mecanismo.

y lo otro es efectivamente esto que hablas de los 200 documentos o VLs, deben ser 200 multas, si era razonable que te pongan 200 multas, lo que yo no sé –tu manejas la operativa de este particular porque yo- es una ¿transmisión con la información de 200 documentos? o ¿son 200 transmisiones independientes?

**Son 200 transmisiones independientes, lo que pasa es que el Sistema de SUNAT, te permite solo digitar BL por BL, pero también la SUNAT nos da estructuras, para crear nuestros sistemas vinculados a SUNAT donde podamos jalar por grupos, este caso en particular, la descarga, sí hacen por BL, en cada caso puede haber 5, 10 o 15 contenedores ahí lo jalan todos juntos, pero si lo hacen por BL, y como es por transmisión la Tabla de**

**sanciones te dice que “aquí aplica por documento de transporte” otro si te dice por manifiesto, pero acá si te dice por documento de transporte y cuando te notifica te manda una carta informativa, por 200 o por más “he visto cartas informativas por 3000 transmisiones, mandan juntos para que revises tú, a ver si has hecho en el plazo, o mándame las autoliquidaciones”  
ver si dentro del plan.**

Claro, Ahi yo creo que hay muchas cosas que revisar porque de acuerdo **al acuerdo de facilitación**, -quiero que lo revises porque es un documento bien importante- te dice que las sanciones o los mecanismos de sanciones aduaneros que establezcan los países tienen que estar o sea tienen que estar de forma acorde con conductas que se repriman, pero los países tienen que buscar la forma digamos menos gravosa para los administrados de implementar esos mecanismos.

Entonces si tú me dices que por un tema de sistemas que no es legal, es un tema de sistemas, tú no puedes hacer transmisiones grupales que es lo razonable y que por el sistema tienes que hacer una por una, el sistema te está orientando o te está impulsando a que tú puedas cometer infracciones individualizadas y que eso sea más oneroso para ti, entonces la autoridad no está cumpliendo con generar un mecanismo menos gravoso para el administrado en materia fraccional

y lo otro sería ver efectivamente si te demoraste 15 minutos, 20 minutos, 25 minutos, cuanto de daño se causó efectivamente a la operatividad aduanera, al control aduanero, a lo que se busca preservar, que te hayas demorado 15 minutos; probablemente ninguno o probablemente algo que podría medirse bajo un mecanismo de hechos y circunstancias también.

y lo que está mal es que multas pequeñas eventualmente se puedan pensar analizadas independientemente “no pues pero total es una cosa mínima” pero multiplicalo por 200 entonces eso ya no mínimo, multiplicado por 3000, entonces la desproporción no hay que analizarla individualmente, hay que analizarla en el aspecto colectivo que impacto negativo genera al administrado, es un caso clarísimo, entonces yo no sé hasta qué punto, eso lo voy a analizar -para el artículo que te digo que voy a, te agradezco por el ejemplo-.

Eso también sería lo que los colombianos llamarían “abuso de derecho”, porque si yo sé que, generando un mecanismo, ya de transmisiones electrónicas, un informático que te dificultó el que tú puedas llegar a transmitir en grupo, porque si yo sé que si las individualmente, hay más posibilidades que te ponga multas y yo recaudo mas, “hasta qué punto eso es a propósito”

**y es el propio Sistema de SUNAT que se le ingresa con la clave sol, hay una parte donde está el SDA el tema de despacho aduanero y ahí ingresan los operadores con su clave sol y me dicen “Gladys me pase dos minutos, se puso lento mi internet” la SUNAT no me perdona ni un minuto, porque ya me ha llegado notificaciones hasta por un 1 minuto extemporáneo, ellos solo levantan la información, y también notifican, incluso la salida de mercancía también, es simplemente sale una carga, transmito, sale otra carga, transmito, digito, digito, o bueno en almacén lo que hacemos es emites tiquet de balanza y el sistema lo jala, porque he tenido que acomodar así, para no incurrir en la extemporaneidad, pero si es que no funciona, tenemos que ingresar a la página de SUNAT y digitar cada uno.**

También ahí hay nuevamente este análisis de hechos y circunstancias es importante, porque si se pone lento el sistema no es por culpa tuya, es por culpa del operador, (claro, movistar...), ósea si tu acreditas que efectivamente, que tu lanzaste esto faltando 7 minutos para que te llegue tu límite y por temas del sistema, estaba lento el Internet lo que sea que no es tu culpa, lo pasaste después de 10 minutos y me van a poner 200 multas, osea la verdad, eso no es coherente, no es proporcional, es leonino para el administrado, genera mucho daño, desincentivos también, a que la gente verdaderamente aprecie estos sistemas como la dinámica aduanera debe funcionar, no se está cumpliendo con esto de ninguna manera, no. Entonces nuevamente este tema de que la administración debería estar en la obligación de generar mecanismos menos gravosos y menos dificultosos y más amigables para que el administrado pueda cumplir oportunamente con sus obligaciones sin incurrir en fracciones, pareciera que no está cumpliendo, también hay algo que digamos está de parte de la administración y que no lo ven y que es importante que alguien lo pueda absorber, como por ejemplo, un tema que yo

inclusive escribí un artículo, si tú lo buscas en el diario Gestión lo vas a encontrar, el tema del horario de la mesa de partes virtual de la SUNAT, ósea no puede ser posible que si tu presentas un documento, a las 4:37 de la tarde, te lo considera presentado al día siguiente (**hábil**), no hay ninguna justificación, -eso es en una lógica de ventanilla presencial, porque hay gente detrás de la ventanilla, que tiene horarios de atención, horarios laborales, jornada laboral, pero si todo es virtual, no tiene sentido, además INDECOPI a dicho en el caso de una municipalidad que eso “es una barrera ilegal que afecta el comercio exterior” y poco a poco varias entidades del estado, se están acogiendo a este mecanismo que su mesa de partes virtual, trabaja todo el día, recibe documentos todo el día, que todos lo hacen, pero con la validez del día, con lo cual si tú presentas un documento a las 11: 59 de la noche de hoy, se considera presentado hoy y no mañana, he visto casos de casos procesales, casos para defenderte, reclamos, impugnaciones, un montón de cosas, fiscalizaciones también.

**Y SUNAT deposita en el buzón las 24 horas, 7 días, SUNAT si me deposita 11 de la noche**, y eso si vale, **eso sí vale**, y cuenta a partir del día siguiente y no puedo decir...

Así es, esa desproporción no está bien, es como en una fiscalización la SUNAT revisa lo que tienes tú, se pierde un año, vuelve después de un año y te da 7 días para contestar no hay razonabilidad, no cosas son mala praxis que ojalá que se vaya mejorando con el tiempo no.

**Y básicamente el segundo caso es algo parecido:**

- **Un operado de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 documentos de transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.**

Y eso además que, por el tema este, de la objetividad de la infracción es más complicado para ti y estos son casos que desaniman a cuestionarlo, creo que si pudiera tener una acogida en el poder judicial, ni siquiera en el tribunal fiscal, te diría.

**El tribunal fiscal, lo va a confirmar con SUNAT, si por ahí ya estoy pensando cuestionar varias cosas, ya en vía judicial definitivamente porque hay cosas que tienen que tener que cambiarse y quizás uno no lo va a hacer de su parte y ahí tenemos que los operadores que empujar y demostrar un poco ese lado para que cambie, porque no todo es objetivo, blanco y negro, hay cosas que pasan y que no podemos prevenir, el robo usando un ejemplo que pasa, ya pueden encañonar en términos coloquiales, aún conductor, le roban el contenedor, y tengo que pagarte una multa, encima pagar la reparación civil al cliente, definitivamente en vía civil el cliente, hay una casación con APM incluso, en vía civil van a favor del cliente y es válido, pero encima pagar una multa, encima le puede pasar algo a mi chofer, le roban el camión completo y muchas situaciones que hay que cuestionar creo.**

Si, claro el problema es que si lo cuestionas digamos es mucho tiempo, vienen los intereses y ahí ya vienen otras cosas que ya no tiene que ver con el tema, pero parte de la problemática es que el tribunal fiscal, digamos que son gente, buenas personas, buenos profesionales, pero en algunas cosas, uno discrepa, y se pueden haber equivocado y solamente hay una sala, entonces siempre van a caer los casos en las mismas personas, y eventualmente si hay un criterio oficial, con el agravante que si tú después de mucho esfuerzo ganaste en el tribunal fiscal, la SUNAT te demanda y te lleva el poder judicial, eso hace la SUNAT y ahí hay otro problema, porque antes para que la SUNAT pueda demandar el Procurador público tenía que acreditar efectivamente una daño importante a los intereses fiscales y tenía que ir con el visto bueno de la defensoría del contribuyente; eso ya se retiró entonces ahora cualquier RTF positiva que tengas en la sala de ADUANAS o eventualmente tributaria también, la SUNAT te la demanda sin ningún tipo de justificación y sin la cuantía,

“Yo he llegado a una suprema, fue un hecho que ganamos hace algún tiempo, en donde el presidente de la Corte Suprema, le preguntó a la procuradora –Doctora, ya le escuche si, tome nota, pero quiero que me digan en cuanto era la cuantía, en este caso y no sabía- yo si sabía, -Doctora dígame cuanto era la cuantía del caso, he no supo responder, se volvió y dijo –Doctor usted sabe, si Doctor era menos de



\$8, 000.00 dólares, y -le parece bien doctora que por \$8, 000.00 dólares, hayan movido toda la maquinaria del estado hasta llegar después de nueve años a la suprema, le parece bien, le parece que \$8, 000.00 dólares, afecta de manera sustantiva al fisco, es más Gladys era menos de \$8, 000.00 dólares, creo que no llegaba a \$2, 000.00 dólares, fue un caso antiguo.

Pero ósea a ese nivel, le llamo la atención, obviamente el caso lo perdió, no había forma que lo gane, pero te llevan hasta la suprema, entonces no hay tampoco un filtro, para que haya un freno donde los procuradores no demanden todo, te lo demandan todo y es una lógica perversa que el Estado demanda el Estado, o sea la SUNAT te demanda a ti y a tu contraparte el tribunal fiscal, ósea la SUNAT demanda al tribunal fiscal no es una cosa absurda, cuando debería acabar en el tribunal fiscal si te da la razón y solamente en casos muy excepcionales, no cuando verdaderamente hayan vicios de nulidad ya muy escandalosos montos muy importantes de dinero, “bueno, ya que el ministerio de MEF autorice, ponga por escrito a que excepcionalmente te demanden”, pero no acá no pasa eso, Tu, digamos no te autoliquidas, digamos, por las razones que estamos hablando, en la fiscalización manejando los argumentos del fiscalizador decides pelearla, no hay forma que ese pleito, si es que tú no ganas en primera instancia, que sería la única forma de que lo ganes, que la SUNAT te de la razón que nunca te la dan, que ese pleito tú lo termines en dos años o tres años, porque se van a lleva a la suprema, te vas a demorar, 6,7,8 años, la gente dice y “para que no voy a pelear” por eso es que ahora, también, cuando ya no hay autoliquidaciones voluntarias o habiendo autoliquidaciones voluntarias, pero también hay fiscalizaciones, lo que las empresas hacen es pago bajo protesta en la famosa fórmula que no tiene base legal, pero deja sentido que por un tema costo-beneficio, entre la cuantía que representa esto versus la impugnación, tiempo, dinero, todo lo que voy a tener hasta la suprema, ya pues “entonces pago” se acabó, te pago la multa redúceme un poco aunque sea, pero me olvido del tema y chao.

Pero está mal también, porque al hacer eso, que no protesto, vas aumentando tus niveles de riesgo, hay más posibilidades de que salga canales rojos, en temas de valor vas dejando registros en el sistema para que saquen duda razonable, vienen

cosas negativas, hay que entender pues ya que los empresarios, no van día a día a trabajar, para meterse en pleitos de ocho años con la SUNAT pues no tiene sentido.

Ellos quieren ir a trabajar hace sus cosas y operaciones de su negocio y ya y no estar metido en pleitos, por eso que hay muchos que deciden hacer esto, y decidían autoliquidarse más esa es la verdad,

**Si y el sistema infraccional tienen mucho que cambiar, definitivamente, es complicado. Como operadores, yo le menciono como operadores, los empresarios como importadores y exportadores, van a mover cosas y no esperan pelear y como operadores de miras a almacén a transportistas, hablando de un poco de cómo están las operaciones, hay varias cosas que queremos cuestionar por un tema de precedentes, por lo que se viene más adelante, entonces si ahí estamos evaluando como vienen, si ahora con la anterior Tabla habiendo una gradualidad son cuantías altas, no sé cómo va a ser de aquí dentro de los próximos años, cuando ya sancionen 2020, 2021 que no tienen incentivos, que aquí como notifiqué las cuantías son mayores, yo creo que van a ser bastante o bien altas las multas que nos esperan.**

Si pues Ojalá que haya modificaciones importantes, ojalá que la SUNAT y el MEF hagan caso a los pedidos gremiales para modificar el sistema infraccional tanto en el tema de la objetividad de la infracción, en el tema del análisis de hechos y circunstancias de las multas, en el tema de reducción de las cuantías, en el tema incentivo para uniformizar con tributos internos, son muchas aristas que el régimen fraccional, que hay que, verdaderamente pelear y también pues que se apliquen los principios sancionadores en materia infraccional aduanera, no hay ninguna razón para que sean islas pues, que no se aplican, y eso es en perjuicio de los administrados, como el tema de la causalidad, que es clarísimo, que en el caso que me dices no se está cumpliendo y mira los problemas que trae.

**Y hay informes de SUNAT, que lo dijo literalmente, es parte del arreglo privado, no tiene nada que ver y yo sanciono, al principal no al secundario y en un momento se le preguntó a un funcionario aduanero porque o cual es la**

**solución, y dijo “cambien el giro del negocio” creo que no entendía muy bien, que un transportista principal que es el operador de la nave, Sino llena la nave tienen que buscar a otros, no puede venir vacío una nave, por eso vienen secundarios, los que ayudan a llenar el barco, pero decía que básicamente cada uno venga en su barco, entonces la gente no va a venir a Perú, no van a venir a Callao, al puerto, porque no van a llenar la nave, no le sale rentable, pero no comprendieron esa lógica de lo que hay detrás, no todo es sancionar, sino yo creo estudiar, como viene, como se genera ese proceso de infracción, como se da todo el hecho.**

- 13. En su opinión ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría, que tanto podrían disminuir las sanciones?**

Bueno como te mencionaba, yo no estoy de acuerdo con el régimen objetivo, no porque sea materia aduanera, sino porque siguiendo los lineamientos de corte penal, que se adecúan al tema administrativo y los principios sancionadores de la Ley 27444, no corresponde una proyección objetiva, pero en materia aduanera la tenemos, pues ahí viene el tema de hacer una revisión, -nos obliga hacer una revisión- de la tipicidad de cada infracción y ver efectivamente que no existan fórmulas genéricas, formulas en blanco, que la tipificación sea clara, como te mencionaba la única defensa que tienes tu es ante una tipificación clara, decirle a la autoridad, la conducta que he cometido, he verificado y no cuadre en el tipo, y por lo tanto no hay una infracción, no, pero si no es así, puede haber algunas infracciones –que de repente podemos comentar, de repente ahorita porque no me acuerdo haber visto alguna pregunta sobre eso- que pueden dar pie a eso

**Habla sobre la objetividad versus el análisis de intencionalidad, culpabilidad**

Es el tema de la de la objetividad versus el análisis de intencionalidad, culpabilidad, etc. y esto tiene que ver también con el análisis de hechos y circunstancias para reducir las sanciones, no, entonces tú tienes varios temas:

**uno es el tema de determinación objetiva para la infracción:**

Que está equivocado, es lo que yo pienso, eso debería ser subjetivo, eso le da más trabajo a la autoridad, si obligará al sistema aduanero a estar mejor preparado, pero eso es lo que corresponde, por un tema ya, que viene de la constitución y de toda la doctrina que apoya eso.

**En el tema de las sanciones:**

Tenemos sanciones que son muy desproporcionadas, en donde si el análisis de hechos y circunstancias, ayudaría para que tú las puedas reducir y habría que hacer un segundo test, para ver cuál verdaderamente son infracciones desproporcionadas y que están fuera del cumplimiento de los lineamientos del acuerdo de facilitación, que también es algo que está pendiente de hacer y que la aduana no lo quiere hacer, pese a que se le ha pedido en varias oportunidades y eso es más como te mencionaba, más evidente en multas tributarias, penas administrativas que son más pequeña, pero igual en cuestión administrativa una multa de cinco UIT o dos UIT o una UIT frente al hecho concreto puede ser desproporcionado, porque la pregunta sería ¿Y esto cuan gravemente te va a afectar a ti la seguridad, el control todo lo que tú quieres preservadas dentro de lo que es el control aduanero? Entonces yo creo que si es un problema.

Respuesta a la pregunta 8

En tu pregunta, es un problema, no solamente para el operador de comercio exterior, que ahora con la nueva categorización que hay, requieren de una autorización como los almacenes, sino para los intervinientes, para todos en realidad, esa pregunta en realidad es sensible para todos los que aparecen como posibles infractores en la Tabla.

**Si se tomase en cuenta la parte subjetiva definitivamente, habría una disminución de sanciones, tendríamos diferentes criterios que tomar,** Así es, y seguramente cuando se empieza aplicar también ya vendrá a surgir toda una jurisprudencia, no, que habrá que tener en consideración, la jurídica, unos lineamientos que en su momento habrá que también revisar.

Que bueno que hayas escogido este tema, la verdad te felicito y seguramente te va a salir tu trabajo muy bueno.

Gracias doctor....

La defensoría va sacar un libro, me parece que es sobre infracciones y sanciones.  
ya ahorita también el doctor Cristian Vargas Estrada.

Chau hasta luego...



## Instrumento de recolección de datos

### Entrevista a Expertos

Universidad de San Martín de Porres

Facultad de Derecho

La presente entrevista tiene por finalidad recopilar datos e información de expertos en el ámbito Aduanero para el desarrollo de la tesis titulada "El Régimen de Incentivos y la Tabla de Sanciones aplicables a las infracciones previstas en la Ley General de Aduanas - año 2020", razón por la cual solicitamos su apoyo para contestar el presente cuestionario.

#### Datos Generales

- Nombre: Ingrid Betzabeth Castillo Ureta
- Cargo: Asesora de la Sala de Aduanas del Tribunal Fiscal
- Lugar de entrevista:
- Fecha: 04/12/2021

#### Cuestionario

1. En su opinión, ¿Considera Ud. que ha sido beneficioso o perjudicial la eliminación del Régimen de Incentivos para la reducción de sanciones previstas en la Ley General de Aduanas a partir del 01.01.2020?

La finalidad de aprobar una nueva de tabla de sanciones y un nuevo esquema sancionatorio, responde a la necesidad de servir como herramienta eficaz para corregir conductas. En tal sentido, considero que sí es beneficioso tomando en cuenta el objetivo que persigue.

2. En su opinión, ¿Considera Ud. que la nueva Tabla de Sanciones debería tener un Régimen de Incentivos como estaba prevista anteriormente?

Considero que el mecanismo de rebaja o atenuación de responsabilidades actualmente incluido en la Tabla de Sanciones para determinados supuestos es adecuado, no es recomendable nuevamente contemplar un régimen de incentivos para la nueva Tabla. Debemos tener en cuenta que el actual esquema sancionatorio permite a la Administración considerar los "hechos y circunstancias" y la reincidencia para la aplicación de sanciones. Aspectos que deberán ser evaluados de manera particular en cada caso.

3. En su opinión ¿La Actual Tabla de Sanciones promueve la subsanación voluntaria de incumplimientos normativos o genera la búsqueda de otras vías alternas como no corregir la conducta omisiva hasta que la Administración Aduanera se percate del hecho y así se evite una multa inmediata?

La actual Tabla de Sanciones ha considerado la gravedad de la infracción, el daño o perjuicio económico al fisco o la vulneración al control aduanero, a fin de determinar que para ciertas infracciones se pueda acoger el infractor a una rebaja de sanción como mecanismo premial. Por tanto, sí se promueve la subsanación voluntaria para algunas infracciones.

4. En su opinión ¿Los cambios realizados en la Tabla de Sanciones y la falta de un Régimen de Incentivos persiguen que las sanciones cumplan, primordialmente, con la finalidad ser disuasiva o preventiva (cumplimiento de norma) o represiva (castigo con la imposición de una multa)?

La nueva tabla de sanciones tiene como fin exigirles a los OCE una mayor competitividad para no afectar su récord de infracciones y de esa manera no bajar su categoría.

En mi consideración, los cambios en el régimen sancionatorio responden a un fin disuasivo, buscando que enmenden errores en su gestión/operatividad.

5. En su opinión, ¿Considera Ud. que las multas de la Actual Tabla de Sanciones resultan proporcionadas o desproporcionadas con relación a la infracción cometida?

En la mayoría de supuestos infraccionales las multas son proporcionadas; sin embargo, algunos supuestos deberían ser revisados para perseguir el fin "disuasivo" y lograr su cometido de enmendar conductas.

6. En su opinión, ¿Considera Ud. que tal como está establecida la Tabla de Sanciones se genera un incentivo para que los infractores se puedan autoevaluar y verificar su cumplimiento?

La Tabla de Sanciones actual plantea un nuevo escenario para los OCE, OI y terceros. Los OCE deben entender el propósito del cambio, organizarse internamente para adoptar nuevas formas de trabajo y así mantener una categoría "A".

Entendida la finalidad del nuevo régimen sancionatorio, los OCE deberán implementar mecanismos de control para evitar incurrir en infracciones o autoliquidarse con rebaja de resultar factible.

7. En su opinión, ¿Considera Ud. que resultaría más favorable para la Administración Aduanera tener Régimen de Incentivos que generen la subsanación espontánea y pago de multas en lugar de la discusión de estas en el ámbito administrativo y, eventualmente, judicial?

El régimen de incentivos que estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2019 originaba que los OCE se "arriesgaran" en muchos trámites/operaciones y de incurrir en alguna infracción se autoliquidaban pagando multas por cuantías irrisorias, por ello no creo que sea recomendable que se apruebe un régimen de incentivos para la nueva Tabla de Sanciones.

Si los OCE adoptan medidas internas para evitar cometer infracciones (lo cual también se reflejará en su categoría), no se generarían controversias que tengan que ventilarse en el ámbito administrativo ni judicial.



8. En su opinión, ¿Considera Ud. que la determinación objetiva de sanciones aduaneras es un problema para el Operador de Comercio Exterior? En su opinión, ¿si se tomase en cuenta la intencionalidad o culpabilidad aumentaría o disminuiría las sanciones?

La "objetividad" para aplicar las sanciones ha sido flexibilizada con el Decreto legislativo N° 1433, pues se ha incluido la disposición por la cual deben evaluarse ahora los "hechos y las circunstancias" atenuantes y agravantes de la responsabilidad.

Confío que este aspecto permitirá que disminuyan las sanciones.

9. Dentro de las modificaciones a la Ley General de Aduanas y su reglamento, se incorporó la Categorización del Operador de Comercio Exterior, la cual consiste en la medición del nivel de cumplimiento de cada operador, ello en base a las infracciones que cometa durante un año calendario, sean autoliquidadas o determinadas. ¿Cuál es su opinión al respecto?

La categorización de los OCE está en línea con el nuevo régimen sancionatorio. Teniendo en cuenta que el récord de infracciones y sanciones va a tener impacto en su categorización, los OCE tendrá sumo cuidado en incurrir en infracciones para no reducir su categoría.

El sistema de categorización de los OCE busca que sean competitivos y que brinden un servicio de calidad a sus clientes; en ese sentido, me parece una buena medida.

10. En su opinión, ¿Considera Ud. que las cuantías establecidas en la actual Tabla podrían ser consideradas como excesivas (el doble de tributos y recargos dejados de pagar o el valor FOB de la mercancía que es determinado por la autoridad aduanera) en comparación con las sanciones del Código Tributario cuya multa máxima establecida es el 50% del tributo omitido?

Debe entenderse el propósito de la nueva Tabla de Sanciones, que es el ser una herramienta eficaz para corregir conductas y para cumplir con dicha finalidad es que para las infracciones muy graves se han establecido dichas sanciones "disuasivas", por

lo tanto, para dichas infracciones las sanciones no son excesivas sino que buscan cumplir su cometido.

El propósito de un régimen de sanciones no es aplicar sanciones de manera continua, sino disuadir dicho comportamiento.

11. En su opinión, ¿Considera Ud. que la Tabla de Sanciones establece supuestos de infracción que no afectan directamente al fisco? Es decir, ¿Existen supuestos no vinculados a la determinación de la obligación tributaria? En ese caso, ¿considera Ud. que dichos supuestos de infracción y las cuantías deben ser revisadas?

Sí, el supuesto N29 "Presentar una declaración para la cual no esté autorizado" no está vinculado a la determinación de la obligación tributaria y la cuantía de la sanción considero que excesiva (Equivalente al valor FOB de la mercancía, determinado por la administración aduanera, hasta un máximo de 20 UIT).

12. En comparación con la anterior Tabla de Sanciones ¿Cree Ud. que los supuestos de infracción establecidos en la actual tabla de sanciones y las cuantías correspondientes han disminuido o aumentado?

Para algunos supuestos han disminuido la cuantía y para otros han aumentado. La finalidad es disuadir la comisión de las infracciones. Es plantearle a los operadores una nueva filosofía para realizar sus labores, pues deberán trabajar/operar de una manera más diligente, tomando acciones dentro de la empresa para evitar posibles infracciones.

13. Para estos casos prácticos, indicar si considera que existen elementos para que el sujeto infractor se autoliquide sin ningún tipo de incentivo:

Casos:

- Un Operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el representante del transportista secundario que transmite extemporáneamente (10 minutos posterior a plazo establecido) la descarga de mercancías correspondiente a 200 Documentos de Transporte (BL's). Considerar que el sujeto infractor según la legislación aduanera, sería el transportista principal aun cuando este no haya sido responsable de la transmisión extemporánea.

La infracción cometida estaría comprendida en los supuestos N18 y N19 de la tabla de Sanciones. Es N18 (0.25 UIT) cuando la Aduana aplica la sanción y N19 (0.1.UIT) cuando voluntariamente paga la multa antes de cualquier requerimiento.

En tal sentido, el transportista o su representante el país(OCE de acuerdo a nuestra legislación, y responsable de la obligación de transmitir la información de la descarga) puede acogerse a un incentivo si se autoliquida antes de un requerimiento.

- Un Operador de Comercio Exterior (OCE), específicamente, el almacén aduanero que transmite extemporáneamente el ingreso de recepción de Mercancías (IRM) correspondiente a 100 Documentos de Transporte como consecuencia de las fallas y caídas de sus sistemas internos.

El literal c) del artículo 193 de la Ley General de Aduana contempla como supuesto no sancionable: "Fallas en los sistemas internos o falta de implementación informática, atribuibles a la SUNAT". La falla y caídas de los sistemas informáticos de la Aduana estaría dentro de esta causal, por tanto no debería sancionarse ni autoliquidarse al almacén aduanero.

*Ingrid Castillo*