ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

LEY DE NACIONALIZACION DE MERCANCIAS EN PUNTO DE INGRESO

REFORMA A LOS ARTÍCULOS 112, 138 Y 140 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995

EDUARDO NEWTON CRUICKSHANK SMITH
Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS Y SEÑORAS DIPUTADAS

EXPEDIENTE N.º 22.082

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

NOTA: **A solicitud de las partes interesadas, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley.**

PROYECTO DE LEY

LEY DE NACIONALIZACION DE MERCANCIAS EN PUNTO DE INGRESO

REFORMA A LOS ARTÍCULOS 112, 138 Y 140 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995

Expediente N.º 22.082

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

NECESARIA DESCENTRALIZACION TERRITORIAL ADUANERA

De las 25 ciudades más ricas del mundo, 15 son orbes con puerto y de los 10 restantes, 9 están atravesadas por un río. Es decir, las ciudades más ricas del mundo, comparten algo en común: Han crecido alrededor de una actividad portuaria. En cambio, en Costa Rica, las ciudades más pobres son, paradójicamente, las zonas portuarias.

El origen de esta paradoja, se halla en el modelo de desarrollo valle centralista. Un modelo que promueve el desarrollo del centro, hacia fuera. Es decir, la riqueza y las oportunidades se concentran en el valle central, dejando a las zonas periféricas, las oportunidades y riquezas, que residualmente puedan obtener.

Ese modelo de desarrollo centralista, ha creado grandes desigualdades sociales y económicas y una desigual distribución espacial de las oportunidades. Por ejemplo, la educación pública universitaria, está concentrada en la Meseta Central. Los habitantes de la periferia, que quieran optar por ese nivel de educación, deben trasladarse al centro del país. Otro ejemplo, las compras públicas, que constituyen un dinamizador de la economía, se concentran en el Valle Central. Y los incentivos para la atracción de inversión extranjera directa, como zonas francas, también se concentran en el Valle Central. Es fácil demostrar que Costa Rica es un país, que insiste en permanecer aglutinado en un espacio, aún más pequeño, que el pequeño territorio nacional.

Entonces, no es de extrañar, que, tratándose de la actividad aduanera, toda la infraestructura y gestión del negocio, este concentrada en la capital. Esto convirtió a las zonas portuarias, en zonas de simple paso de mercancías, donde la única actividad que se realiza es la carga o descarga. El puerto es, en consecuencia, una “Casas de ricos, en un lugar pobre”.

Esta iniciativa tendrá un impacto inmediato y futuro en las economías de las zonas periféricas, hoy marginadas; y representará sin duda alguna, una alternativa a las industrias de la Pesca y el Turismo entre otras. Abriendo espacio en actividades inexplotadas como las Comerciales, Fabriles, de Logística y Servicios, como

naturalmente ocurre en la gran mayoría de ciudades costeras del mundo. Sin exigir al Gobierno que realice gastos innecesarios, y sí con retorno económico.

Este proyecto de ley, responde al clamor de muchos Gobiernos Locales, de cantones de la periferia, que han tomado el acuerdo de pedirle al Gobierno y a esta Asamblea Legislativa, que tomen acciones para regionalizar las aduanas de nuestro país.

USO ABUSIVO DE LA FIGURA DEL TRANSITO

La Dirección General de Aduanas, ha hecho un uso abusivo de la figura del tránsito, que constituye el supuesto fundamento jurídico para que las mercancías pasen directo al interior del país. Esta no es una buena práctica aduanal. Por el contrario, nacionalizar las mercancías en el centro del país, compromete la recaudación tributaria, la seguridad y la salud de todos los costarricenses, tal y como lo demostraremos en la discusión de este proyecto.

Entre todos los países del mundo, solo Costa Rica tiene una absurda Aduana Central. Aduana que no atiende ningún puerto y ninguna frontera. Testigo fiel del "Valle centralismo" que cree que Costa Rica, es solo la meseta central. Y que plantea una "ilógica logística" que más parece obedecer a otro tipo de intereses, distintos al interés público.

El control aduanero, debe ser aún más riguroso que el control migratorio. Así como no deseamos el ingreso de algunos extranjeros, y por esa razón migración esta en cada uno de los puntos de ingreso, de la misma manera, debemos revisar con inmediatez las mercancías que ingresan a nuestro país. Hacer una revisión de mercancías, 80 kilómetros después o 90 0 100 kilómetros después, da al traste con el objetivo del control, pues al momento de la revisión, no se encontrará ninguna irregularidad. En efecto, la distancia y el tiempo hacen una enorme diferencia en la importancia y utilidad del control de cargas. A mayor distancia, menor control y mayores posibilidades de comisión de actos ilícitos.

No es de recibo bajo ninguna excusa, que del 100% de las cargas que ingresan al país, solo el 7% se nacionalicen o cancelen sus impuestos de aduanas y solo un 5% en promedio, se revise físicamente. La Aduana costarricense, no solo se ha centralizado, territorialmente, sino también competencialmente, por cuanto ha privilegiado su función recaudadora, antes que su función revisora, y como evidencia de esto, nótese la escasa cantidad de funcionarios, destinados a labores de control de campo entre Aforadores y Agentes Externos.

La centralización de la aduana, en un único punto de revisión, puede ser llevado al absurdo, si en esa misma línea, alguien propone que los escáneres, cuando por fin se instalen y pongan en operación, se coloquen en la meseta central. Por supuesto que eso no podría ser, porque de nuevo, el control es eficaz, en tanto se practique con inmediatez.

La actual realidad aduanera de nuestro país, favorece, que cargas NO SEAN REVISADAS, urge cambiar esa realidad, en pro del interés público. En este sentido,

recordemos, es el testimonio del anterior Director General de Aduanas, Juan Carlos Gómez, quien reconoció ante la Comisión de Control e Ingreso y Gasto Público, UN COMPLETO DESCONTROL sobre las cargas que salen e ingresan a este país, como resultado de un sistema débil y permisible.

La centralización de la aduana, en un único punto de nacionalización de mercancías, facilita el Contrabando, la Evasión Fiscal Aduanera, la Subfacturación, el Domping, la Elución. La descentralización de la Aduana, en cada uno de los puntos de ingreso, por la inmediatez del control aduanero, combate: el ingreso de armas que amenazan nuestra seguridad ciudadana; combate el ingreso de alimentos y productos agrícolas que arremeten contra nuestra seguridad alimenticia; y por supuesto combate el tráfico de drogas.

Lamentablemente, evadir, defraudar o contrabandear parece ser realmente fácil, en nuestro país.

OTROS BENEFICIOS DEL PROYECTO

Esta iniciativa favorece las Compañías de Transporte Nacional Unitarios de Cargas, por cuanto tendrán una oportunidad de trabajo, frente a las empresas multinacionales, que hacen uso de nuestra infraestructura vial, sin contribuir en nada con la economía del país.

Esta iniciativa no cierra la continuidad del negocio de los Depósitos Fiscales existentes, lo que viene es a reordenar la ubicación de estos, entendiendo que EL INTERES NACIONAL DEBERÁ PREBALECER SOBRE EL INTERÉS PARTICULAR. Obedeciendo objetivos esenciales de orden Político, Económico, de Salud, de Seguridad y de Desarrollo Social Estratégico.

Se debe aclarar que las instalaciones de los operadores de comercio exterior, NO se darán en las zonas de operación logísticas portuarias. Sino más bien en la jurisdicción de las aduanas de ingreso.

Además, el que las empresas se ubiquen más cerca de los puestos fronterizos, permitirá acceder más fácilmente al “Justo a Tiempo” y la disminución de los costos de transporte terrestre.

Este proyecto de Ley NO contempla ni afecta el Tránsito Internacional, ni los Regímenes Especiales. Tampoco violenta o limita la voluntad de elección del importador, sobre a cuál Auxiliar de la Función Pública Aduanera llevar sus cargas.

Estamos claros que nuestras zonas fronterizas por razones obvias de demanda actual no están preparadas para atender de golpe el 100% de las cargas que ingresan. De allí que lo que se propone es un incremento gradual del 15% anual por los próximos seis años y medio, iniciando al año siguiente de promulgada esta reforma, para alcanzar así el 100% de manera ordenada.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

LEY DE NACIONALIZACION DE MERCANCIAS EN PUNTO DE INGRESO

REFORMA A LOS ARTÍCULOS 112, 138 Y 140 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995

ARTÍCULO ÚNICO- Se reforman los artículos 112, 138 y 140 de la Ley General de Aduanas, Ley 7557 y sus reformas, del 20 de octubre de 1995. El nuevo texto dirá:

Artículo 112- Declaración anticipada

La declaración aduanera podrá presentarse bajo el sistema de autodeterminación, según el artículo 86 de esta Ley, aunque las mercancías no hayan arribado a puerto aduanero o no se haya iniciado el procedimiento de exportación, cuando el declarante posea los documentos aduaneros o la información que deban presentarse con la declaración aduanera o consignarse en ella. Además, deberán indicarse los datos que identifiquen la unidad de transporte, el transportista y su fecha aproximada de llegada.

La Declaración Aduanera Anticipada será aplicable únicamente aquellas mercancías que se consideren perecederas, que requieran un trato especial o sean de regímenes especiales. La Dirección General de Aduanas vía reglamento definirá las mercancías a las cuales se les pueda aplicar la Declaración Aduanera Anticipada.

Artículo 138- Tránsito aduanero

El tránsito aduanero, interno o internacional, es el régimen aduanero según el cual se transportan, por vía terrestre, mercancías bajo control aduanero dentro del territorio nacional. El tránsito aduanero interno será declarado por el transportista aduanero autorizado expresamente por la Dirección General de Aduanas.

Para efectos del Tránsito Aduanero interno, se establece como regla que las mercancías cuya destinación sea un régimen aduanero definitivo, las mismas deben ser transportadas en tránsito aduanero a uno de los Depositarios Aduaneros de la zona de jurisdicción de la Aduana de Control de ingreso. Se excluye de esta regla los tránsitos internos realizados en ocasión de un régimen especial tales como Zona Franca, Perfeccionamiento Activo, Tiendas Libres o Deposito Libre de Golfito.

Artículo 140- Declaración del tránsito y régimen aduanero

Si no se ha solicitado un régimen aduanero procedente, el transportista deberá presentar una declaración para solicitar el tránsito aduanero y su régimen aduanero inmediato dentro de uno de los depositarios aduaneros de la zona de jurisdicción de la Aduana de Control por donde ingresaren las mercancías, con los requisitos que establezcan los

reglamentos de esta ley. Una vez aceptada la declaración, el transportista será responsable de iniciar el tránsito dentro del término de las setenta y dos horas naturales siguientes; la aduana señalará el plazo y la ruta para la realización del tránsito y transmitirá a la aduana competente la información que corresponda. De no iniciarse el tránsito en el plazo indicado, procede la multa establecida en el artículo 236 de esta ley.

TRANSITORIO I- La destinación de tránsitos establecida en el artículo 138 de esta ley, debe ser gradual en un quince por ciento anual, hasta llegar al cien por ciento de los tránsitos. El Director General de Aduanas, será responsable de cumplir con esta disposición. Emitiendo para ello los reglamento o directrices que sean necesarios.

Rige a partir de su publicación.

Eduardo Newton Cruickshank Smith

Floria María Segreda Sagot

Mileidy Alvarado Arias

Carlos Luis Avendaño Calvo

Melvin Ángel Núñez Piña

Xiomara Priscilla Rodríguez Hernández

Diputados y diputadas

22 de julio de 2020

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Hacendarios.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.