**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**
**DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS**

# "LEY DE FORTALECIMIENTO DE CONTROLES ADUANEROS REFORMA A LOS ARTÍCULOS 138, 139, 140, 141, 142, 211 Y 228 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS, DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995"

**EXPEDIENTE N. º 21.412**

**DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA**
**19 de noviembre de 2019**

**Segunda Legislatura**
**(Del 01 de mayo del 2019 al 30 de abril del 2020)**

**SEGUNDO PERIODO DE SESIONES ORDINARIAS**
**(Del 01 de setiembre del 2019 al 30 de noviembre del 2019)**

**COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE GOBIERNO Y ADMINISTRACIÓN**

**DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA**

**LEY DE FORTALECIMIENTO DE CONTROLES ADUANEROS REFORMA A LOS ARTÍCULOS 138, 139, 140, 141, 142, 211 Y 228 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS, DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995**

**Expediente Nº 21.412**

Los suscritos diputados y diputadas, integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración, con fundamento en los aspectos que se desarrollan a continuación, rendimos el presente **DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA** del Proyecto de Ley tramitado bajo el **Expediente Nº 21.412, "PROYECTO DE LEY DE FORTALECIMIENTO DE CONTROLES ADUANEROS REFORMA A LOS ARTÍCULOS 138, 139, 140,141, 142, 211 Y 228 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS,LEY 7557 Y SUS REFORMAS, DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995,",** presentado a la corriente legislativa por el Diputado Eduardo Newton Cruickshank Smith y otros diputados, el cual fue publicado en el Alcance Nº 156 a la Gaceta Nº 124 del 3 de julio de 2019.

## I.- RESUMEN DEL PROYECTO.

El proyecto de ley busca reformar algunos artículos de la Ley de Aduanas, con el fin de combatir según el proponente el comercio ilícito en Costa Rica. Plantea modificaciones al régimen temporal de tránsito aduanero interno e internacional, relacionado con el ingreso y traslado de mercancías bajo control aduanero en el territorio nacional. La iniciativa igualmente pretende una reorganización administrativa del sistema aduanero.

## III.- DEL PROCESO DE CONSULTA

Se aprobó moción de consulta que consta en el acta ordinaria número 19 del 30 de julio del 2019 en la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración a las siguientes instituciones:

- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico (JAPDEVA).
- Dirección General de Aduanas.
- Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXO).
- Cámara de Comercio Exterior (CRECEX).
- Cámara de Industrias de Costa Rica (CICR).
- Ministerio de Comercio Exterior.
- Asociación de Agentes de Aduana de Costa Rica.
- Cámara de Almacenes Fiscales y Generales de Depósito (CAMALFI).
- Asociación Clúster de Logística del Caribe.

En el acta ordinaria número 21 del 31 de julio del 2019 en la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración, consta la aprobación de la moción de consulta para las siguientes instituciones.

*Ministerio de Hacienda.
*Dirección General de Aduanas.
*Policía de Control Fiscal.
*Cámara Costarricense-Norteamericana de Comercio (AmCham).
*Cámara de Comercio de Costa Rica.

**a.-Cámara de Industrias de Costa Rica:**

Indica la Cámara de Industrias de Costa Rica reitera su compromiso contra el comercio ilícito, consideran que el proyecto de ley es un perjuicio para el sector productivo y un deterioro de competitividad por lo que se opone al proyecto. Indican que es una violación a la normativa comunitaria regional. La Ley General de Aduanas, ley No. 7557, en su artículo 112 "…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…", establece la posibilidad para que las empresas paguen

los impuestos de previo al arribo de mercancías, pero lo indica como algo opcional no obligatorio. El proyecto también contraviene lo señalado en el Acuerdo de Facilitación del Comercio, ley No. 9430 que indica que el declarante deberá poder trasladar mercancías de una oficina de aduana de entrada (como un puerto) a otra oficina de aduana en el mismo territorio aduanero, citando al artículo 9: "*ARTÍCULO 9: TRASLADO DE MERCANCÍAS DESTINADAS A LA IMPORTACIÓN BAJO CONTROL ADUANERO Cada Miembro permitirá, en la medida en que sea factible, y siempre que se hayan cumplido todas las prescripciones reglamentarias, que las mercancías destinadas a la importación sean trasladadas en su territorio bajo control aduanero desde la oficina de aduanas de entrada hasta otra oficina de aduanas en su territorio en la que se realizaría el levante o el despacho de las mercancías.*" La Cámara de Industrias a su vez indica que dicho proyecto de ley viola la normativa comunitaria regional sobre cabotaje, ya que no se podría movilizar mercancías nacionalizadas en contenedores ingresados bajo régimen de importación temporal, se tendría que movilizar la mercancía directamente hacia la GAM, lo cual podría causar un entorpecimiento del proceso de importación de bienes, un retraso en la recaudación de impuestos, perdidas en transportes de mercancías perecederas y una gran afectación a las empresas pequeñas y medianas ya que obligarlas a pagar la totalidad del impuesto al arribo sería un equivalente a sacarlas del mercado.

**b.-Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado. UCCAEP.**

La Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones del Sector Empresarial Privado; a partir de ahora conocido como UCCAEP; establece primeramente que si bien están de acuerdo en que es necesario combatir el comercio ilícito de mercancías, indican que consideran que hay inconsistencias y afectaciones legales y logísticas que afectan negativamente el comercio internacional y del país en general.

El primer punto que explica la UCCAEP en lo que respecta a las inconsistencias del proyecto de ley 21166, se trata de aquel que el expediente menciona en su primera

página en el cuarto párrafo, sobre los 13 mil contenedores desaparecidos “sin paradero conocido; es decir, 13 mil contenedores con carga desconocida, con ubicación desconocida y sin haber pagado la respectiva obligación tributaria,” ya que dicha situación fue rectificada por el mismo Director general de aduanas, Juan Carlos Gómez, indicando que dichos contenedores no estaban desaparecidos, sino que se debe a errores u omisiones del sistema informático. Por otro lado indica que el proyecto no refleja la realidad de las zonas marginales mencionadas (como Limón, Sixaola, Peñas Blancas, Caldera, etc.) debido a que si bien una forma de mejorar la economía en estas zonas es importante, lo cierto es que el comercio, la industria, los servicios financieros y la administración pública están centrados en la GAM donde se encuentra la infraestructura adecuada, tales como almacenes fiscales, centros de distribución, la banca estatal, privada y las compañías de seguros, etc. La UCCAEP indica que lo cierto es que Costa Rica no posee Ciudades Puerto y que no existe la capacidad en los puertos del país para el despacho del 100% de las mercaderías.

La UCCAEP indica que hay una violación de los Principios de Legalidad y Jerarquía de las Normas, al ser contrario a la normativa Comunitaria Centroamericana al proponer la eliminación del régimen de Transito Aduanero para aquellas mercancías que se destinen a regímenes definitivos como la exportación e importación, esto restringe el derecho de los administrados de destinar las mercancías hacia esos regímenes aduaneros, esto es un derecho de los usuarios y operadores de comercio exterior establecido en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA)y en Reglamento (RECAUCA). Esto sería una violación a la Jerarquía de las fuentes del ordenamiento jurídico al ser ley nacional contraria a ley comunitaria. Se restringe la posibilidad de disponer de las mercancías en el GAM bajo control aduanero, al obligar a los consignatarios al desalmacenaje en los puntos de ingresos, cosa que entorpecería la recaudación de impuestos, afectando la Hacienda Pública.

Indica UCCAEP que ninguna de las reformas están relacionadas con el combate del narcotráfico. Al obligar a los consignatarios a nacionalizar en los puntos de ingreso de mercancías, implicaría que estas verificaciones se realicen en instalaciones que no están

preparadas para este fin. Esto generaría una alteración a las cadenas de abastecimiento y dispararían los costos de operación. Ya que el proyecto de ley impone una responsabilidad penal personal, ningún conductor de vehículos articulados querrá exponerse a una pena privativa de libertad por transgredir los nuevos tipos penales, “sin que tan siquiera exista dolo o culpa en tales conductas”. Indica el UCCAEP que nacionalizar las mercancías en los puntos de ingreso implicaría reforzar sustancialmente las aduanas junto con las instituciones que participan en el despacho aduanero como el Servicio Nacional de Aduanas, el Ministerio de Salud, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, etc., en Puerto Limón, Puerto Caldera, Paso Canoas y Peñas Blancas. Ya que la mayoría del recurso humano se encuentra en la GAM, no existe personal especializado en esas zonas para atender los requerimientos de los comerciantes. Por todo lo mencionado, la UCCAEP se opone a la aprobación del proyecto de ley 21.412.

**c.-Cámara de Almacenes Fiscales (CAMALFI).**

La Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración recibió en audiencia a los representantes de la Cámara de Almacenes Fiscales, el día 22 de octubre del 2019, y que consta en el acta número 35 de dicha Comisión. Estuvieron presentes: Juan Joaquín Urbina Echeverría. Presidente; Oscar Sánchez Alfaro, Vicepresidente Ejecutivo; Prietto Poma Murialdo Vicepresidente.

El Lic. Oscar Sánchez Alfaro, experto en materia aduanera brindó distintos criterios en el acta número 35 del día 22 de octubre del 2019 en la Comisión, entre los cuales podemos resaltar:

*“La Ley General de Aduanas es una ley de orden público, que se aprobó en el 95 y estableció una figura que es la de auxiliar de la función pública; consecuentemente los almacenes fiscales, sociedades anónimas o mercantiles que opten por este estatus, se someten, hay un deber de sujeción a una ley de orden público y se convierten en auxiliares de la función pública aduanera.”, p.8.*

*"Entonces, opta por modificar la figura, la modalidad de tránsito aduanero, el tránsito es un régimen aduanero que está conceptualizado en la ley nacional y también en la ley comunitaria, en el Cauca, que es el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y está también la Ley General de Aduanas.", p. 9.*

*"El proyecto de ley lamentablemente en un afán de procurar la mejora en los controles aduaneros, viene a presentar la eliminación de la figura del tránsito aduanero y donde encontramos, no solamente la posibilidad de eliminar el tránsito aduanero como tal, sino que además como les indicaba, también, considera oportuno aumentar la rigurosidad en la regulación del tránsito aduanero que ya eliminó.", p. 9.*

*"Dice, tránsito de mercancías destinadas a regímenes definitivos; el artículo 110 de la Ley de Aduanas contempla dos regímenes definitivos: importación y exportación, peor acto seguido, el proponente establece que esta modalidad se limita al territorio aduanero de competencia de la aduana de ingreso. Claro, está preocupado por el contrabando, está preocupado por las mercancías que ingresan al territorio nacional, ¿de acuerdo? Pero al eliminar el tránsito para regímenes definitivos, está eliminando para importación y para exportación. Eso va obligar, de aprobarse el proyecto, a que los exportadores, de alguna manera, van a tener que movilizar todas sus cargas a los puntos de salida porque se requiere digitar en el sistema una ubicación habilitada. Entonces, no solamente las importaciones se quedan en los puntos de ingreso, sino que las de exportación se tienen que llevar a los puntos de salida para poder digitar y salir con regímenes aduaneros.", p. 10.*

*"Entonces, ya no solamente el Cauca y el Recauca, que es norma comunitaria, le posibilitan al consignatario las mercancías, destinar sus mercancías a su régimen temporal, como es el tránsito, o sea norma comunitaria, sino que además la OMC también. Y en igual rango, a nivel comunitario, existe a nivel de sistema de integración centroamericano un órgano que es el Concejo de Ministros de Integración, el Concejo de Ministros tiene rango superior jerárquico, las resoluciones del Congreso tienen rango superior jerárquico también de norma comunitaria y aprobaron desde el año 94 el*

*Reglamento de Tránsito Aduanero Internacional Terrestre, que regula todas las operaciones de tránsito internacional en Centroamérica.", p. 12.*

*"Entonces, básicamente consideramos que, tenemos una serie de aspectos jurídicos, económicos y de conexidad, que ustedes, señores diputados y diputadas, deberían de considerar y analizar, principalmente, porque hay una violación del orden jerárquico de las fuentes del derecho comunitario e internacional y además hay aspectos que transgreden la legislación nacional y hay errores de redacción, de conexidad importantes, que dejaría -perdóneme- quedarían muy mal parados, al aprobar un proyecto de ley que presenta graves inconsistencias, incluso, en su forma de ser redactado.", p. 14.*

Adjuntamos además un cuadro elaborado por el Lic. Oscar Sánchez Alfaro, que analizó el clausulado de la propuesta y que fue solicitado por el Diputado Dragos Dolanescu, para su respectivo estudio.

| Texto Propuesto | Consideraciones Relevantes |
|---|---|
| a) Artículo 138- Tránsito aduanero<br>El tránsito aduanero, interno o internacional, es el régimen aduanero según el cual se transportan, por vía terrestre, mercancías bajo control aduanero, en las siguientes modalidades:<br>a. **Tránsito de mercancías destinadas a regímenes definitivos.** Esta modalidad se limita al territorio aduanero de competencia de la aduana de ingreso. **El transportista no podrá transitar la mercadería sin nacionalizar fuera del territorio de la aduana de ingreso.** El tránsito aduanero interno será declarado por el transportista aduanero autorizado expresamente por la Dirección General de Aduanas.<br>b. **Tránsito internacional de mercancías.** El tránsito en esta modalidad comprenderá la movilización por el territorio aduanero nacional, por las | Se propone la eliminación de los tránsitos aduaneros internos con lo cual se viola la posibilidad que le dio el legislador nacional en 1995 al consignatario de destinar sus mercancías a distintos regímenes aduaneros (LGA. RLGA). Además, se echa de menos la regulación comunitaria que le da idénticos derechos al consignatario (CAUCA III y RECAUCA) y las disposiciones internacionales a nivel de Organización Mundial de Comercio (Ley 9430. Acuerdo Facilitación de Comercio). Todas estas normas jurídicas nacionales e internacionales establecen el tránsito aduanero como un régimen temporal al que se pueden destinar las mercancías.<br><br>Se perjudica las Cadenas de Abastecimiento de las empresas e industrias en Costa Rica que están concentradas en el GAM. |

| | |
|---|---|
| vías que fije la Dirección General de Aduanas.<br>c. **Tránsito para regímenes especiales.** El tránsito en esta modalidad comprenderá la movilización posterior a la declaración de internamiento de mercancías, desde el punto de ingreso al recinto de destino. | Se legisla de manera restrictiva en Facilitación del Comercio lo cual podría ser reprochado mediante arbitrajes, por otros países miembro, con los cuales Costa Rica suscribió compromisos internacionales.<br><br>Se genera una afectación directa a los Depositarios Aduaneros y Operadores Logísticos concentrados en el GAM. |
| Artículo 139- Regulaciones basadas en reglamentos técnicos<br><br>La autorización del tránsito aduanero estará sujeta al cumplimiento de las regulaciones basadas en reglamentos técnicos aplicables a las mercancías, vehículos y unidades de transporte. La autoridad aduanera verificará el cumplimiento de las condiciones técnicas de seguridad de las unidades de transporte y establecerá:<br><br>**Para tránsito de mercancías destinadas a regímenes definitivos:** Los tiempos de rodaje máximo en horas y las rutas, desde la salida efectiva del punto de ingreso, hasta la llegada efectiva al recinto de la aduana de control. Estos tiempos serán fijados por la Dirección General de Aduanas, con fundamento en criterios técnicos, pero en ningún caso podrá ser superior a cinco horas.<br><br>**Para el tránsito internacional de mercancías:** Los tiempos de rodaje máximo en horas y las rutas, desde la salida efectiva del punto de ingreso, hasta la llegada efectiva al recinto de la aduana de salida, serán fijados por la Dirección General de Aduanas, con fundamento en criterios técnicos, pero en ningún caso podrá ser superior a doce horas.<br><br>**Para el tránsito de mercancías acogidas a regímenes especiales:** Los | Nuestro país maneja una flota vehicular de equipos articulados (cabezal – chasis) que no es consecuente en cantidad con los volúmenes de contenedores de importación y exportación que ingresan y salen del territorio nacional. Es decir, no disponemos de un chofer, un cabezal y un chasis para cada uno de esos contenedores. Eso ha llevado a las empresas de transporte a diseñar una compleja logística de colocación de equipo en aras de hacer cada más eficiente la movilización de carga de exportación e importación, en conjunto con otros actores del comercio internacional, como son las agencias de aduanas declarantes de los tránsitos y las empresas navieras titulares de los contenedores, sin dejar de lado la coordinación plena con los dueños y los consignatarios de las mercancías.<br><br>El proyecto de ley no invoca algún estudio técnico – logístico que sustente la imposición de tiempos máximos de rodaje de los tránsitos, (no superior a doce horas) lo cual hace que genere un caos logístico y devenga en un imposible.<br><br>Además, ya existe una disposición reglamentaria que regula lo relacionado a tiempos de tránsito aduanero. |

| | |
|---|---|
| tiempos de rodaje máximo en horas y las rutas, desde la salida efectiva del punto de ingreso, hasta la llegada efectiva al recinto de destino, serán fijados por la Dirección General de Aduanas, con fundamento en criterios técnicos, pero en ningún caso podrá ser superior a doce horas. | |
| Artículo 140- Declaración del tránsito y régimen aduanero<br><br>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, 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 veinticuatro 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. Si por casos de fuerza mayor o caso fortuito, fuere necesario modificar el plazo o la ruta, deberá pedirse autorización a la Autoridad Aduanera, quien en un plazo no mayor a tres horas, resolverá la petición, la comunicará al transportista y anotará los cambios en los registros aduaneros correspondientes. De no iniciarse el tránsito en el plazo indicado, procede la multa establecida en el artículo 236 de esta ley. | Se establece una obligación al Transportista Aduanero de solicitar el tránsito para mercancías que no son de su titularidad; lo cual podría generar inconvenientes legales (civiles y comerciales) entre los actores (al disponerse de mercancías de terceros).<br><br>Por un lado, se eliminan los tránsitos aduaneros, pero por otro se obliga al transportista a iniciar tales tránsitos dentro de un plazo que se reduce de setenta y dos horas naturales -según se estableció en una reforma realizada en el año 2003 con suficiente respaldo técnico operativo- a un plazo de veinticuatro horas naturales.<br><br>No existe en la exposición de motivos ni en ningún lugar del proyecto razones sustentadas en estudios técnicos que validen ni fundamenten por qué se da esta modificación.<br><br>Por ende, cambiar de buena gana el plazo de 72 a 24 horas, sin ningún estudio ni fundamento técnico operativo daría al traste con los procesos de intercambio comercial internacional, con una gravísima afectación a la economía nacional. |
| Artículo 141- Controles básicos<br><br>Las aduanas de entrada, interiores, de salida o destino, los puestos aduaneros o cualquier otra autoridad aduanera competente, según el caso, verificarán la identificación, estado y seguridad de las unidades de transporte de los dispositivos | Se desarrolla una obligación a las Autoridades, de entrada o salida, de verificar el estado de las Unidades de Transporte, lo cual pareciera que hace una referencia al 100%. Lo anterior resulta inviable por los volúmenes de carga e inoperante para el comercio exterior. |

| | |
|---|---|
| de seguridad, el desarrollo del tránsito por las rutas habilitadas y, en general, el cumplimiento de las formalidades exigidas en esta ley, sus reglamentos y disposiciones administrativas.<br><br>De haberse violentado alguna de las medidas de seguridad colocadas en las unidades de transporte, bultos u otros elementos de transporte, se procederá al reconocimiento de las mercancías y a las demás comprobaciones pertinentes, ejecutándose las acciones que correspondan, incluyendo las sanciones o denuncias aplicables.<br><br>Para tránsito de mercancías destinadas a regímenes definitivos, la Autoridad Aduanera podrá exigir la colocación de dispositivos de seguridad.<br><br>Para el Tránsito de mercancías acogidas a regímenes especiales, la Autoridad Aduanera deberá exigir la colocación de dispositivos de seguridad colocados por autoridades o empresas privadas, nacionales o extranjeras que a criterio de la Autoridad Aduanera ofrezcan la confiabilidad adecuada. | También es importante reseñar que la obligada nacionalización de las mercancías en los puertos de ingreso implicará que su movilización al GAM, centro de consumo por antonomasia en nuestro país (comercio, industria, banca, finanzas, seguros se ubican en el GAM) se debería realizar en unidades de transporte nacionales o nacionalizadas, que son de menor capacidad.<br><br>Por ende, movilizar mercancías nacionalizadas en contenedores ingresados bajo el régimen de importación temporal implicaría una clara violación a la normativa Comunitaria y nacional sobre el Cabotaje.<br><br>Para evitar esta figura, se deberían movilizar en vehículos nacionales de menor tonelaje, lo cual aumentaría el tránsito vehicular y los costos de transporte asociados a los bienes destinados a consumo, haciéndolos cada vez más onerosos y con una severa afectación hacia el consumidor final.<br><br>No se omite dejar plasmado que en la actualidad se utilizan mecanismos de seguridad como lo son los Marchamos Electrónicos. |
| Artículo 142- Plazo<br><br>Si en el plazo establecido por la aduana no llegan las mercancías al lugar de destino, o sin autorización previa se cambia la ruta asignada, la conducta configurará el tipo penal establecido en el artículo 211 de esta ley. | Es inviable pretender que el desviar la unidad de transporte de la ruta asignada o el exceder el tiempo máximo de arribo al destino final en el tránsito aduanero se configuren como delitos de Contrabando. (Violación a los principios de Tipicidad y Culpabilidad) |
| Artículo 211- Contrabando<br><br>Será sancionado con una multa de dos veces el monto del valor aduanero de las mercancías objeto de contrabando y con | No existe ningún estudio técnico que justifique modificar la sanción actual contemplada como una infracción administrativa con una multa de $500 (Art. |

| | |
|---|---|
| pena de prisión de tres a cinco años, cuando el valor aduanero de la mercancía exceda los cinco mil pesos centroamericanos, aunque con ello no cause perjuicio fiscal, quien:<br><br>a. Introduzca o extraiga, del territorio nacional, mercancía de cualquier clase, valor, origen o procedencia, eludiendo el control aduanero.<br><br>b. Transporte, almacene, adquiera, venda, done, oculte, use, dé o reciba en depósito, destruya o transforme, mercancía de cualquier clase, valor, origen o procedencia introducida al país, eludiendo el control aduanero.<br><br>c. Entregue, extraiga o facilite la extracción de mercancías del depósito aduanero, de los estacionamientos transitorios o de las zonas portuarias o primarias, sin que medie autorización de la autoridad aduanera.<br><br>d. Desvíe de la ruta o exceda el tiempo máximo de arribo al destino final, con alteración de sellos y/o dispositivos de seguridad de las mercancías que sean movilizadas en tránsito por el territorio nacional para su introducción al mercado nacional, sin que medie autorización de la Autoridad Aduanera.<br><br>e. Sustituya mercancías de las unidades de transporte.<br><br>f. Desaparezca las mercancías movilizadas en tránsito por el territorio nacional, que no llegaron a su destino final.<br><br>El valor aduanero de las mercancías será fijado en sede judicial mediante la determinación que realice la Autoridad Aduanera, o bien, mediante estimación pericial. Adicionalmente, la Autoridad | 236 inciso 8) LGA) a un delito de contrabando, pasando a una sanción de 3 a 5 años de cárcel. A todas luces resulta desproporcional y se está criminalizando conductas administrativas que no conllevan ni si quiera a un perjuicio para el fisco.<br><br>La sanción por este tipo de Delitos, a falta de Culpabilidad, podría afrontar dificultad para su aplicación en los Tribunales de Justicia. |

| | |
|---|---|
| Aduanera informará el monto de los tributos adeudados y sus intereses en los términos del artículo 227 de esta ley, referente al tratamiento del monto de los tributos evadidos. | |
| Artículo 228- Sanción de la tentativa<br><br>El desvió de la ruta y el exceso del tiempo máximo asignado para tránsito por el territorio aduanero, constituirá tentativa del delito de contrabando, sólo si el medio de transporte aparece en otra ruta o extemporáneamente, con los sellos y dispositivos de seguridad sin alteraciones.<br><br>En los delitos de contrabando y defraudación fiscal aduanera, la tentativa se sancionará con la pena prevista para el delito consumado. | Si la reforma progresara, sería más que evidente que ninguna persona se arriesgaría a conducir equipos articulados para operar tránsitos aduaneros bajo las condiciones pretendidas pues estarían exponiéndose a sanciones de tipo penal -privativas de libertad- por el solo hecho de conducir ordinariamente un vehículo articulado para el transporte de mercancías en tránsito aduanero. |

En folios 124 a 130 del expediente legislativo se encuentra la respuesta de la Cámara de Almacenes Fiscales y Generales de Depósito (CAMALFI), donde se opone a la iniciativa y reitera lo indicado en la audiencia y en los criterios jurídicos del Lic. Oscar Sánchez Alfaro.

**d.-CADEXCO (folios 100 y 101 del Expediente).**

Se opone al proyecto de ley sustentado en los siguientes aspectos:

-La obligación de pagar impuestos por la totalidad de la mercancía que ingresa al país por los puntos ingreso, es una medida dictatorial para muchas PYMES.
-No existe infraestructura actual ni suficiente en los distintos puntos de ingreso del país.
-No toma en consideración que existen aduanas que no tienen infraestructura suficiente y recursos humanos para su implementación.
-Que no son medidas suficientes para combatir el contrabando.

**e.-Ministerio de Hacienda (folios 114 a 123).**

El Ministerio de Hacienda elabora un análisis de la propuesta, haciendo varias observaciones sobre cada una de las disposiciones, pero informa que la Dirección General de Aduanas en la actualidad se encuentra trabajando en una reforma integral a la Ley General de Aduanas, por tal motivo considera, que el expediente 21.412 no es oportuno.

**f.-Cámara Nacional de Transportistas de carga (folios 134 a 140).**

Esta Cámara Nacional de Transportistas de carga se opone al proyecto de ley y elabora una serie de cuestionamientos sobre la planteado en la iniciativa.

**g.-Cámara Costarricense de Transportistas Unitario (folios 149 a 151).**

Esta organización deja planteada la oposición absoluta a esta iniciativa legislativa y se proceda al respectivo archivo. Se plasman en su respuesta una serie de observaciones que justifican su oposición.

**h.-Asociación CRECEX (folios 161 a 163).**

La Asociación CRECEX, se opone al proyecto de ley y señala que presenta “problemas jurídicos, técnicos y operativos que generan su inviabilidad por ser contrario a derecho y por resultar indebido en razón de las “nefastas consecuencias económicas”, empresariales y logísticas que provocaría.”

## IV.- INFORME SERVICIOS TÉCNICOS

No consta Informe del Departamento de Servicios Técnicos en el expediente legislativo.

## V.- FUNDAMENTACIÓN DEL DICTAMEN

Este dictamen se sustenta en la recomendación emitida por la Subcomisión encargada del estudio de este expediente legislativo dentro del órgano dictaminador,

en el cual emitidos los diferentes criterios por las instituciones públicas consultadas y organizaciones privadas de transporte y otras, se indica en términos generales que la iniciativa no cumple con una debida técnica legislativa, es contraria a la normativa internacional CAUCA Y RECAUCA afectando el principio de jerarquía de las normas jurídicas regulado en el artículo 7 de la Constitución Política costarricense. El proyecto en su contenido es poco claro y ambiguo en especial en la materia que busca modificar y regular, como es: traslado de mercancías, tránsito aduanero como un régimen temporal y controles aduaneros. En el mismo sentido, se plantean criterios contrarios a la regulación penal que se propone. Lo desarrollado en su exposición de motivos no coincide en muchos de sus aspectos con la normativa propuesta.

## VI.- CONCLUSIÓN

Tomando en cuenta los diferentes razonamientos, a nivel técnico, jurídico y político-administrativo, planteados en el trámite de esta iniciativa, los señores diputados y diputadas, integrantes de la Comisión Permanente Ordinaria de Gobierno y Administración rendimos el presente **DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA al Expediente 21.412 "LEY DE FORTALECIMIENTO DE CONTROLES ADUANEROS REFORMA A LOS ARTÍCULOS 138, 139, 140,141, 142, 211 Y 228 DE LA LEY GENERAL DE ADUANAS, LEY 7557 Y SUS REFORMAS, DEL 20 DE OCTUBRE DE 1995",** y se acordó por mayoría de los miembros presentes en la sesión del día martes 19 de noviembre del 2019, archivar este expediente legislativo.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DEL ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS III, EN SAN JOSÉ, A LOS DIECINUEVE DÍAS DEL MES DE NOVIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.

David Gourzong Cerdas

Jonathan Prendas Rodríguez

Dragos Dolanescu Valenciano

Luis Fdo. Chacón Monge

Jorge Luis Fonseca Fonseca

Nielsen Pérez Pérez

Erwen Masís Castro

Aracelly Salas Eduarte

Enrique Sánchez Carballo
**DIPUTADAS Y DIPUTADOS**

Parte expositiva: Jorge Córdoba Ortega.
Parte dispositiva: Ericka Ugalde Camacho.