



F E C A C E R A

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

Junio 2023

INDICE

- ADUANA

- ASPECTOS INFORMATICOS
- ASPECTOS RELATIVOS A ZONAS OPERATIVAS
- ASPECTOS RELATIVOS A BENEFICIOS A LA EXPORTACIÓN Y REGIMENES ESPECIALES
- ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES
- ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS
- TEMAS REGIONALES

- LOGISTICA

- ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS (AGP)

- TERCEROS ORGANISMOS

- SECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR
- SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR
- BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (B.C.R.A)
- ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP)



ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Aduana -

Junio 2023

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD ADUANA

ASPECTOS INFORMÁTICOS

- Afectación de licencias al momento de oficializar el despacho aduanero
- Integración informática del Certificado de Origen Digital (COD) en importaciones
- Parcialización de una licencia en casos de operaciones con subítems.
- Tránsito al interior de cargas arribadas a Ezeiza en forma fraccionada
- Relación entre el vencimiento de la DJCP con el de la Licencia de Importación
- Despacho Directo a Plaza
- Consulta masiva MOA Reingeniería

ASPECTOS RELATIVOS A ZONAS OPERATIVAS

- Control en origen
- Aduanas domiciliarias
- Consolidación en planta para exportación
- Servicios Extraordinarios
- Plazos de permanencia en depósitos fiscales generales

ASPECTOS RELATIVOS A BENEFICIOS A LA EXPORTACIÓN Y REGIMENES ESPECIALES

- Requisitos para la compensación de deudas fiscales con reintegros a la exportación
- Régimen de reposición de stock
- Régimen de Aduana en Factoría (RAF)
- Mercadería en rezago
- Régimen de importación /exportación para compensar envíos de mercadería con deficiencias

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES

- Inhabilitación de empresas por bloqueos no justificados legalmente
- Plazos de resolución en casos de sumarios
- Cumplimiento de trámite de liberación bajo garantía por SITA
- Publicación de fallos de los jueces administrativos en sede aduanera
- Publicación de resoluciones de clasificación con dictamen y criterios de referencia
- Libramiento bajo garantías en casos de sumarios
- Procedimiento para fijar valores referenciales de exportación e importación

ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS

- Necesidad de mayor facilitación y menores costos en la operatoria ISTA-
- Continuación de bodega hacia al interior para cargas arribadas a Ezeiza

TEMAS REGIONALES

- Fraccionamiento en el régimen de rancho marítimo

ASPECTOS INFORMÁTICOS

Tema: Afectación de licencias al momento de oficializar el despacho aduanero
Área: Dirección de Desarrollo de Sist. Aduaneros (AFIP) / Normas y Procedim. Aduaneros (DGA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Manual Usuario SIMlv2; Resolución 5/2015 (MP); RG 3823/2015 (AFIP)
Enfoque de la mejora propuesta: reducción de costos y de carga administrativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

Se trata de la imposibilidad de afectar más de una licencia de importación (automática o no automática) al momento de oficializar un despacho. Esta restricción, de tipo informático, estuvo presente también durante el régimen de las DJAI; y representa un obstáculo a la optimización de costos fijos vinculados a la importación, además de generar una mayor carga administrativa.

Este escenario aplica en los casos en que, por posibilidad del proveedor del exterior y/o por coordinación del importador, se tiene disponible para embarcar al mismo tiempo mercadería que puede haber formado parte de varias órdenes de compra distintas y/o para las cuales se gestionaron licencias separadas. Son diversos los motivos por los cuales puede darse esta situación:

- Plazos de fabricación propios de cada producto, por lo que dos (o más) órdenes de compra confirmadas en distintos momentos (por ejemplo, más de un mes de diferencia) pueden coincidir en la fecha en que están listas para ser embarcadas.
- Reprogramación de la producción del proveedor, que genera que dos pedidos que iban a culminar en momentos distintos, pueden estar listos al mismo tiempo, y por ende ser embarcados juntos.
- Decisión del importador de demorar el embarque de un pedido determinado hasta que esté listo uno (o más) que está en fabricación, para poder cargar todo en el mismo embarque, y así optimizar costos logísticos de la importación.

Si ante estos escenarios, el importador debe coordinar embarques por separado (cada orden de compra o pedido tiene licencias por separado), deberá instruir en tal sentido a su despachante y agente de carga. Esto implica despacho aduanero y documentos de transporte separados, para poder afectar individualmente cada licencia. Los costos fijos asociados a una operación ascienden a USD 800,00 como mínimo (honorarios del despachante, gastos de agente de carga, depósito fiscal, etc.) En tal sentido, a modo de ejemplo, si un importador debe embarcar 3 cargas con licencias separadas:

- Si pudiera afectar las 3 licencias en un solo despacho, tendría USD 800 de costo fijo total.
- Caso contrario (situación actual), tiene USD 2400 de costo fijo total (USD 800 x 3 embarques)

Propuesta

A fin de evitar estos extracostos, y la sobrecarga administrativa asociada, la Autoridad de Aplicación debe introducir los cambios necesarios en el SIM para posibilitar, al momento de la oficialización, la afectación de más de una declaración SIMI en un mismo despacho aduanero.

Tema: Integración informática del Certificado de Origen Digital (COD) en importaciones
Área: Dirección de Desarrollo de Sist. Aduaneros (AFIP) / Normas y Procedim. Aduaneros (DGA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: RG 4043/2017 (AFIP); Micrositio AFIP>COD>Manual para Usuarios Externos v1
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección de Desarrollo de Sistemas Aduaneros (Abril 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

En el marco de la actual vigencia del Certificado de Origen Digital con algunos socios comerciales de Argentina, la Dirección General de Aduanas habilitó el servicio web “SETI Certificado de Origen Digital” para la carga de certificados de origen digitales en formato XML. Estos certificados, que corresponden a importaciones originarias de Brasil, en una segunda etapa se vincularán con las operaciones en curso al momento de oficializar el despacho aduanero.

En este contexto de prueba y revisión de procedimientos, distintos operadores, principalmente los más grandes con elevado volumen de importaciones desde Brasil, han expresado la sobrecarga administrativa que genera esta tarea, dado que la plataforma habilita la carga de 1 certificado por vez.

Propuesta

A fin de evitar la sobrecarga administrativa asociada esta tarea, la Autoridad de Aplicación se solicita introducir los cambios necesarios en el Servicio Administrativo correspondiente para posibilitar la carga de lotes con varios certificados por vez.

Tema: Parcialización de una licencia en casos de operaciones con subítems
Área: Dirección de Normas y Procedimientos Aduaneros (SDG TLA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Manual Usuario SIMIv2; Micrositio AFIP>SIMI>Pautas de gestión para SIMI
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Dirección de Desarrollo de Sistemas Aduaneros – AFIP (Enero 2018)
- Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Mayo 2018)

Consideraciones

Se trata de una limitación informática que viene de la época de las DJAI, y que en la transición al actual régimen (SIMI) no se ha subsanado. Puede generar inconvenientes en casos en que la licencia deba ser parcializada en varios despachos. Esto podría suceder, por ejemplo, a raíz de demoras (por parte del proveedor) en la entrega de ciertos productos de la licencia, y ante lo cual el importador necesite ir embarcando los que ya están listos por necesidades de producción.

Cuando la licencia deba ser parcializada en dos o más despachos, y contenga varios ítems (y a su vez, varios subítems dentro de cada ítem), el SIM exige que la estructura de ítem/subítems del despacho de importación sea idéntica a la de la licencia. Esta situación obligaría al operador a importar al menos 1 unidad de un producto que no podría ser entregado por el proveedor.

Si bien, al inicio del proceso, existe la opción de oficializar una licencia detallada (es decir, todo con ítem, y sin subítems), no se observan fundamentos operativos ni de control para que exista la restricción informada precedentemente.

En la reunión del Espacio de Diálogo Institucional – Aduanero (EDI Aduanero) del 30 de mayo de 2018, este tema fue incluido dentro del Orden del Día. La respuesta oficial sobre el tema consta en la minuta disponible en el micrositio web de los EDI:

– “Actualmente se está trabajando en un *WebService* que permita oficializar las destinaciones aduaneras. En el mismo está contemplada, desde el punto de vista informático, la posibilidad de cancelar una SIMI en más de un despacho de importación. Si no existen objeciones técnicas o legales, esa opción va a estar disponible cuando se implemente el mencionado *Web Service*”.

Propuesta

Se considera que la Autoridad de Aplicación debe introducir los cambios necesarios en el actual sistema informático para que se pueda parcializar una licencia en dos o más despachos de importación independientemente de la estructura de ítem y subítems que aquella contenga. En tal sentido, considera positivo que ya se esté trabajando en una solución, por lo que se dará seguimiento al tema hasta que se concrete la solución de la misma.

Tema: Tránsito al interior de cargas arribadas a Ezeiza en forma fraccionada
Área: Dirección de Desarrollo de Sist. Aduaneros (AFIP) / Normas y Procedim. Aduaneros (DGA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa

Consideraciones

Se trata de una restricción informática del SIM que ocasiona algunos inconvenientes cuando arriba a Ezeiza una carga fraccionada. Cuando se procede con el tránsito monitoreado hacia una aduana del interior, se les aplica una salida (desde Ezeiza) por cada fracción que ingresó, aun cuando el tránsito abarca la carga completa.

El principal problema que se genera es que no se puede registrar el manifiesto en la aduana de destino (la del interior). La vía de solución actual es presentar ante la Aduana de destino un expediente para que se autorice el ingreso manual del manifiesto, ocasionando ello en muchos casos demoras hasta que el despacho puede ser oficializado.

Propuesta

La Autoridad de Aplicación debe introducir los cambios necesarios en el Sistema Informático María (SIM) para que éste permita realizar una sola salida hacia una aduana interior aun cuando la carga haya arribado fraccionada (por ende, en varios manifiestos).

Asimismo, también debe prever alternativas de solución ante estos inconvenientes informáticos: por ejemplo, la carga manual de información o documentos, sin exigir la presentación de expedientes o requisitos cuya autorización demora en demasía la oficialización del despacho.

Tema: Relación entre el vencimiento de la DJCP con el de la Licencia de Importación
Área: Secretaría de Comercio Interior
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones

Para poder tramitar una SIMI de productos textiles se requiere que éstos cuenten con su respectiva Declaración Jurada de Composición de productos (DJCP). La DJCP tiene un vencimiento de 180 días.

El problema se produce que cuando los productos llevan Licencia No Automática, y se demora su aprobación, el plazo de vigencia de la Licencia comienza a correr a partir de su aprobación, no obstante, la DJCP conserva su vencimiento, por lo que, de hecho, se produce un acortamiento del vencimiento de la Licencia y de la SIMI que produce múltiples problemas operativos.

Propuesta

Se considera que la Autoridad de Aplicación debe disponer que una vez afectada una DJCP a una SIMI, el vencimiento de la DJCP debe extenderse hasta el último vencimiento que tenga la SIMI en virtud de los vencimientos de las licencias involucradas y sus eventuales prórrogas.

Tema: Despacho Directo a Plaza
Área: Dirección de Normas y Procedimientos Aduaneros (SDG TLA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Cód. Ad. (Arts. 278-280); Decreto 2284/91; RG 630/94 (ANA); RG 4278/18 (AFIP)
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Control
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)

- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Subdirección General de Técnico Legal Aduanera (Agosto 2017)
- Dirección de Desarrollo de Sistemas Aduaneros – AFIP (Enero 2018)
- Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Mayo 2018)

Consideraciones

La normativa vigente contempla la posibilidad de presentar el despacho oficializado al Servicio Aduanero dentro de los 5 días anteriores al arribo del medio de transporte, para que la mercadería pueda ser despachada directamente a plaza sin ser sometida al régimen de depósito provisorio de importación. Sin embargo, el Sistema Informática María (SIM) solicita, dentro del proceso en el que el despachante ingresa la destinación a ser oficializada, que incorpore los datos del Manifiesto, situación que implica necesariamente aguardar el arribo del medio de transporte; imposibilitando así que los operadores puedan emplear el régimen de despacho directo a plaza.

Al plantearse este tema ante la Subdirección Técnico-Legal Aduanera, los funcionarios de Aduana se expresaron de acuerdo en que existe una contradicción entre el régimen normado en el Código Aduanero y las limitaciones impuestas por el diseño del sistema informático. No obstante, deslizaron la idea de que podría desaparecer en una próxima modificación del Código.

En Enero 2018, la Dirección de Desarrollo de Sistemas Aduaneros informó no tenían previstas modificaciones informáticas sobre este tema, y que su tratamiento es competencia de la Dirección de Normas y Procedimientos Aduaneros.

Finalmente, en la reunión del Espacio de Diálogo Institucional – Aduanero (EDI Aduanero) del 30 de mayo de 2018, este tema fue incluido dentro del Orden del Día. En dicha oportunidad, se manifestó los beneficios de poner en práctica esta destinación, entre ellas, tener presentado el despacho antes del arribo, declaración anticipada y los tributos pagados o garantizados.

La respuesta oficial sobre el tema consta en la minuta disponible en el micrositio web de los EDI, y simplemente indica que el procedimiento respectivo está establecido en la Resolución 630/94 (ANA), transcribiendo de manera textual lo indicado bajo el título “Despacho Directo a Plaza” de dicha norma. No obstante, en el marco de la reunión, los funcionarios expresaron que están trabajando en la declaración anticipada del Manifiesto, lo que permitiría también destinar de forma anticipada sin modificar la estructura (informática) actual.

La anticipación del Manifiesto referida por los funcionarios fue materializada mediante la Resolución General 4278/2018 (AFIP). Sin embargo, cabe mencionar que el espíritu de esa norma no se enmarca en posibilitar el Despacho Directo a Plaza, sino sobre otros aspectos inherentes a la facilitación y el control aduanero. Asimismo, si bien a los efectos prácticos la RG 4278 permitiría realizar destinar en forma anticipada, ello sería sólo para importación marítima y cuyo despacho sea documentado en Buenos Aires, dejando de lado las necesidades operativas del interior del país.

Propuesta

Introducir los cambios necesarios en el SIM para que éste no solicite los datos del Manifiesto cuando el despachante está ingresando la destinación de importación.

Tema: Consulta masiva en MOA - Reingeniería
Área: Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)
Tipo de operación: Exportación
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones

A raíz de consultas recibidas por empresas productoras, principalmente del sector agro, en el cual manifiestan que ya no pueden acceder a la consulta masiva de los permisos de embarques en distintos estados (incumplido reportado, vencido sin cumplido reportado y gestión de cobro informado por BCRA), luego de los cambios que se han visualizado en la consulta “Cumplimiento control de divisas” por la migración a MOA – Reingeniería, ya que ahora deben consultar por cada permiso de embarque. Este cambio dificulta a las empresas poder verificar en forma fehaciente los permisos de embarque que aún están pendientes de cumplimiento, sobre todo en aquellas que manejan un alto volumen de operaciones de exportación.

Propuesta

Contemplar la reinstalación de consulta masiva de permisos de embarque en sus distintos estados (incumplido reportado, vencido sin cumplido reportado y gestión de cobro informado por BCRA) en MOA – Reingeniería, para facilitar el control y correcto cumplimiento en la aplicación de los ingresos de divisas.

ASPECTOS RELATIVOS A ZONAS OPERATIVAS

Tema: Control en origen
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa

Consideraciones

El control en origen permite al servicio aduanero un mejor conocimiento del producto y una temprana intervención en el proceso de exportación, además de verse facilitada su tarea de control por el acceso inmediato a la mercadería en el momento de la carga.

No obstante, a menudo las condiciones logísticas imponen a las empresas la necesidad de consolidar sus cargas lejos del establecimiento o del lugar de producción. Estas circunstancias no deberían impedir que las operaciones puedan realizarse con normalidad.

Propuesta

Nuestra posición es favorable a la política de control en origen. No obstante, debe permitirse el cumplimiento de las operaciones en cualquier lugar operativo habilitado que presente condiciones para el ejercicio adecuado del control aduanero.

Tema: Aduanas domiciliarias
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo: RG 596/1999 (AFIP) y modificatorias
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa

Consideraciones

Se trata de un régimen positivo que facilita la operatoria de los grandes exportadores.

Propuesta

Se deben flexibilizar las condiciones de acceso para que nuevas empresas puedan incorporarse al régimen, especialmente respecto a montos de seguro exigidos y a valores operados.

Tema: Consolidación en planta para exportación
Área: Subdirección General Técnico-Legal Aduanera
Tipo de operación: Exportación
Marco Normativo: RG 1020/2001 (AFIP); RG 2977/2010 y modificatorias
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Subdirección General de Técnico Legal Aduanera (Agosto 2017)

Consideraciones generales

La posibilidad de realizar operaciones en planta del exportador (control documental y físico de la mercadería, precintado; precumplido y cumplido informático a través de una terminal conectada al SIM) es un procedimiento virtuoso que ofrece numerosas ventajas operativas y comerciales:

- Se mejora el control inicial de la exportación, a través del contacto inmediato del servicio aduanero con la carga y el medio de transporte; con posibilidad de combinarse con controles no intrusivos en frontera para cubrir eventuales intervenciones durante el tránsito.
- Se reducen costos logísticos al manipular la mercadería sólo para cargarla en el medio de transporte que la llevara directo al puerto o a la frontera, evitando así operaciones adicionales asociadas a la carga en depósitos intermedios o en zona primaria.
- Se reducen riesgos asociados a manipulaciones extra (descarga y nueva carga en depósitos y/o medio de transporte), tales como suciedad, rotura o deterioro de embalajes y/o productos, con el consecuente reclamo del cliente del exterior.

No obstante, en los últimos tiempos, se ha instaurado un escenario caracterizado por obligaciones y restricciones que obstaculizan la habilitación de nuevas plantas, tales como:

- Requisitos tecnológicos cuyo costo no es proporcional a la habitualidad y valor de las exportaciones de la empresa. Esto limita el surgimiento de nuevos operadores y afecta la competitividad de los pequeños exportadores.
- Requisitos tecnológicos que no pueden ser cumplidos por falta de servicios de telecomunicaciones
- Demoras en las visitas previas de inspección.
- Contradicción entre políticas de control general y de operaciones en planta.

Al plantearse este tema ante la Subdirección Técnico-Legal Aduanera, se debatieron temas relacionados al control y a la responsabilidad del locador o prestador de la planta, que debería ser solidario con el exportador.

Propuestas

- **Habilitación de Nuevas Plantas:** los requisitos deben estar adecuados a las condiciones de ubicación de la planta, tamaño de empresa y operatoria a realizar; y prever la posibilidad de comenzar a operar mientras está en evaluación el trámite de habilitación.
- **Casos excepcionales:** para la adecuación o excepción de los requisitos y condiciones establecidos por la normativa vigente, el Art. 11 bis de la RG 2977/2010 actualizada establece que la aprobación o rechazo de solicitudes especiales está supeditada a la Subdirección General de Operaciones Aduaneras del Interior. Sobre este punto, se propone dar a las Direcciones Regionales potestad para autorizar o rechazar, toda vez que por cercanía geográfica con el operador y el lugar, es la repartición más idónea para expedirse sin demoras sobre el tema.
- **Posibilidad de compartir habilitaciones:** en reuniones con funcionarios aduaneros en 2016, trascendió la posibilidad de compartir habilitaciones entre empresas de rubros afines, iniciativa que tiene el apoyo de nuestra Entidad, por entenderla como una medida incluyente en favor de pequeños operadores que no puedan afrontar por sí solos la inversión que implica este sistema. Sobre este punto, nuestra Entidad propone que la Autoridad de Aplicación defina y mantenga actualizados, en medios públicos como el sitio web oficial, la siguiente información:
 - Los criterios bajo los cuales se considerarán dos o más actividades como afines entre sí, a fin de que potenciales interesados puedan determinar en qué situación se encuentran respecto a la factibilidad de operar en una planta habilitada cercana a la suya.
 - Listado de todas las plantas habilitadas en el territorio nacional, indicando su ubicación geográfica, domicilio, rubro principal y afines, e información de contacto; a fin de facilitar el inicio de las gestiones por parte de potenciales interesados en operar en cada planta.

Tema: Servicios Extraordinarios

Área: Dirección General de Aduanas

Tipo de operación: Exportación / Importación

Marco Normativo: Resoluciones 273/2013, 184/2015 y 4507/2019 (todas de AFIP)

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad / Transparencia

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Programa Argentina Exporta (Junio 2019)

Consideraciones

Los servicios extraordinarios de aduana se han convertido en un gravoso problema que afecta fundamentalmente las exportaciones, aunque el impacto en importaciones también es significativo. Lo que estaba previsto para casos excepcionales se ha convertido en práctica diaria y obligada, y afecta especialmente a empresas con régimen de carga en planta para exportación, depósitos fiscales particulares y aduana domiciliaria.

El sistema actual de funcionamiento de la Aduana, por lo menos en el interior del país, ha llevado a que los funcionarios incorporen como una parte no menor de su ingreso regular a la remuneración por servicios extraordinarios.

Este escenario se traduce en acciones destinadas a generarlos artificialmente (aún en épocas en que la actividad exportadora-importadora no los requeriría), y pone a empresas en rol de controlar los horarios y el efectivo cumplimiento de los servicios de quienes ostentan el poder público.

Propuestas

Esta problemática ha sido planteada durante los últimos años en numerosas oportunidades a funcionarios de Aduana de diferentes niveles.

En todos los casos, las propuestas planteadas a los funcionarios han tenido como eje la necesidad de cambiar este sistema, en base a los siguientes lineamientos:

- Garantizar el ingreso de los agentes aduaneros a través de salarios regulares y acordes a la importancia de sus tareas.
- Extender el horario hábil de atención del servicio aduanero hasta las 21 hs acorde con necesidades reales que plantee la actividad, de modo de limitar la aplicación de la tasa de servicios extraordinarios a los menores casos posibles y a situaciones realmente excepcionales.
- Establecer pautas de control mediante cruce informático entre las horas de servicio liquidadas y los registros de los cumplidos de carga, colocación de precintos electrónicos u otras operaciones que reflejen la actividad efectivamente cumplida.

Tema: Plazos de permanencia en depósitos fiscales generales

Área: Dirección General de Aduanas / Poder Ejecutivo Nacional

Tipo de operación: Importación

Marco Normativo: Código Aduanero (Arts. 285 a 295); Decreto 1001/82 (PEN) y modificatorios

Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Espacio de Diálogo Institucional Aduanero - Nacional (Agosto 2018 y Octubre 2018)
- Espacio de Diálogo Institucional Aduanero - Regional (Marzo 2019)

Consideraciones

Los plazos de permanencia en depósitos fiscales dependen del modo de transporte en el que haya arribado la mercadería (90 días para marítimo y 30 días para terrestre y aéreo). Este escenario resulta desventajoso para los operadores del interior en ocasión de importaciones a documentar en la aduana de su jurisdicción.

En los casos de cargas arribadas vía terrestre desde países limítrofes –con los que Argentina tiene acuerdos comerciales vigentes y régimen de origen–, la posibilidad de disponer de mayor flexibilidad en plazos de permanencia a través del uso de zonas francas implica que la operación pierda origen. Ante tal escenario, el operador sólo tiene como opción recurrir a depósitos fiscales, el cual tiene hasta 30 días para el arribo vía terrestre.

En los casos de cargas arribadas vía acuática a puertos regionales y que posteriormente ingresen vía terrestre al territorio aduanero, el arribo a la aduana de jurisdicción se producirá siempre por vía terrestre (mediante tránsito aduanero desde el puerto hasta el depósito fiscal del interior). Nuevamente, el operador dispone de 30 días de permanencia.

Este tema fue tratado en los EDI nacionales del 30/08/2018 y del 18/10/2018, como así también

en el EDI Regional del 14/03/2019. Tras este último tratamiento, se acordó que las instituciones interesadas realizaran una nueva presentación formal para solicitar los cambios referenciados.

Propuesta

Se solicita ampliar los plazos de permanencia en depósitos fiscales y unificarlos a todos independientemente del modo de arribo. Estos cambios implican la modificación de un decreto, motivo por el cual se solicita a la Dirección General de Aduanas que acompañe la solicitud en pos de lograr el correspondiente tratamiento y aprobación del Poder Ejecutivo.

ASPECTOS RELATIVOS A BENEFICIOS A LA EXPORTACIÓN Y REGIMENES ESPECIALES

Tema: Requisitos para la compensación de deudas fiscales con reintegros a la exportación

Área: Aduana

Tipo de operación: Exportación

Marco Normativo: RG 1639/04, RG 1773/04, RG 3360/12 y RG 3962/16; todas de AFIP

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Programa Argentina Exporta (2019)

Consideraciones

La normativa vigente establece la posibilidad del exportador de afectar reintegros a la exportación a la cancelación de obligaciones fiscales (impositivas, previsionales y aduaneras), existiendo para ello, en líneas generales, los siguientes requisitos:

- Los reintegros deben estar en estado “A Autorizar”
- Deben estar abiertos sólo los bloqueos AUTO y R325
- Las deudas fiscales a compensar deben estar vencidas.
- Las empresas no deben haber exportado más de USD 2 millones durante el año calendario.

La condición de incumplimiento fiscal para poder emplear el convenio de compensación (con reintegros en estado *A Autorizar*) podría resultar incompatible con una situación que se ha observado en la práctica: el no pago de reintegros en estado de *Devolución Generada* por la existencia de deudas fiscales vencidas. Asimismo, puede resultar incompatible con lineamientos de *compliance* internos de las empresas.

Propuesta

Deben eliminarse varias de las condiciones existentes para poder aplicar al convenio de compensación.

Entre las más importantes, habría que suprimir la condición de que las deudas deban estar vencidas y de que se puedan aplicar sólo los reintegros en estado Autorizar (habría que incluir a los que están en Devolución Generada).

Asimismo, el requisito de no haber exportado más de USD 2 millones resulta bastante restrictivo, dejando fuera a un gran número de empresas.

Tema: Régimen de reposición de stock

Área: Aduana

Tipo de operación: Exportación

Marco Normativo: Nota 58/2008 (DGA); Dto 1330/2004 y modificatorios (PEN); Resolución 392/2006 (SC); Resolución 2147/2006 y 4462/2019 (AFIP).

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (Enero 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Subdirección General de Técnico Legal Aduanera (Agosto 2017)
- Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Agosto 2018)
- Dirección Regional Aduanera Central y Aduana Córdoba (Octubre 2018)
- Subsecretaría de Facilitación del Comercio (Noviembre 2018)
- Dirección General de Aduanas: Área de Reingeniería de Procesos Aduaneros (Noviembre 2018)

Consideraciones

Dentro del régimen de promoción de exportaciones, se encuentra el de reposición de stock, que permite eximir al exportador del pago de derechos de importación por un nuevo stock de insumos que previamente hayan sido importados a consumo y re-exportados.

Existe una disposición en la Nota 58/2008 (DGA) que imposibilita la documentación de operaciones en cualquier aduana del territorio nacional. El inciso 2 de la citada norma, establece que “cada aduana autorizará la reposición de stock de aquellas mercaderías ingresadas al amparo de Destinaciones de Importación para Consumo realizadas por jurisdicción de su dependencia, con independencia de las operaciones de exportación, las cuales podrán realizarse por otras jurisdicciones aduaneras”.

En líneas generales, esto implica que la utilización de la ventaja de “IMPOREPOSTOCK” debe aplicarse únicamente cuando el operador oficializa el despacho de importación en la misma aduana que otorgó el beneficio. Por ejemplo, si realiza la importación anterior pagando derechos en la Aduana de Bs As, las autorizaciones de reposición de stock que gestione a futuro solo pueden utilizarse en dicha aduana. Por otro lado, cabe destacar que el Decreto 523/2017 estableció en su Artículo 14 que la aplicación a esta ventaja se registrará por medios digitales y automatizados del Sistema Informático Malvina (SIM).

Al plantearse este tema ante la Subdirección Técnico-Legal Aduanera, los funcionarios de Aduana se expresaron de acuerdo en que la limitación planteada por la Nota 58/2008 constituye una situación poco razonable, y señalaron que para cambiarla debería informatizarse el régimen, lo que habían solicitado hacía ya bastante tiempo.

En el marco del EDI Aduanero del 30/08/2018, Aduana confirmó que está previsto implementar la digitalización del régimen de reposición de stock.

Asimismo, en distintas instancias de diálogo presencial y telefónico con la Dirección Regional Aduanera Central, la Subsecretaría de Facilitación de Comercio y el Área de Reingeniería de Procesos Aduaneros de la DGA durante octubre y noviembre 2018, los funcionarios comentaron que se ha previsto homologar el software de un privado para informatizar este régimen.

Finalmente, este tema también fue planteado en la segunda reunión del Grupo Técnico de la Mesa Exportadora, en mayo de 2019. Funcionarios de la VUCE mencionaron que la digitalización de este régimen está prevista en próximos desarrollos informáticos de la Ventanilla Única.

Propuesta

A los efectos de impulsar la operatoria de las empresas en aduanas de su jurisdicción, y debido a que la Aduana como entidad es de carácter nacional, con delegaciones interiores, debe derogarse el inciso 2 de la Nota 58/2008 (DGA).

Con relación a lo establecido por el Decreto 523/2017, y atento a lo expresado por funcionarios de Aduana y la Secretaría de Comercio en distintas instancias durante 2018 y 2019, se debe implementar informáticamente este régimen, favoreciendo así su uso por parte de los operadores sin generarse mayor carga administrativa manual para los actores intervinientes.

Tema: Régimen de Aduana en Factoría (RAF)

Área: Dirección General de Aduanas / Secretaría de Industria

Tipo de operación: Exportación / Importación

Marco Normativo: Decretos 688/02 y 2722/02 (PEN), y normativas reglamentarias

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

Se trata de un régimen muy positivo para facilitar las exportaciones que utilizan materiales importados.

No obstante, por las condiciones establecidas por norma para acceder al mismo, en la práctica resulta aplicable casi exclusivamente para la industria automotriz. De hecho, en la actualidad, dicho

sector es el único con operadores del RAF.

Posición

Introducir modificaciones a este régimen a fin de que permita flexibilizar las condiciones para que los operadores puedan adherir al mismo.

Tema: Mercadería en rezago
Área: Aduana
Tipo de operación: Importaciones
Marco Normativo:
Enfoque de la mejora propuesta: Mejoras de proceso
Propuesta enviada al Estado: **Dirección General de Aduanas (13.06.23)**

Consideraciones:

El procedimiento de despacho de oficio comprende tanto mercaderías de las que se desconoce su titular como mercaderías que están consignadas a personas determinadas y que no han sido documentadas en el plazo impuesto, o que han sido objeto de la destinación de depósito de almacenamiento por parte de importadores registrados y se ha vencido el plazo correspondiente.

La actual coyuntura económica ha impuesto un esquema de administración de las compras en el exterior, a través del Sistema de Importaciones de la República Argentina (SIRA), el cual está ocasionando significativas demoras en la aprobación de dichos permisos de importación.

Como consecuencia de esta situación, muchas empresas se encuentran imposibilitadas de retirar sus mercaderías en los plazos previstos por la normativa actual, resultando insuficientes, siendo afectadas en su derecho de propiedad. El Código Aduanero establece una solución para el caso de mercaderías que permanecen indefinidamente en los Depósitos sin un propósito cierto, previniendo el abarrotamiento, pero no consagra una facultad ilimitada de expropiar mercaderías que tienen propietario cierto con intención de ejercer su derecho de propiedad.

Existen casos en los cuales se ha resuelto la comercialización o donación de mercaderías que habían sido objeto de la destinación de depósito de almacenamiento, aun cuando sus titulares habían manifestado su interés en retirar la mercadería, pese a impedimentos momentáneos.

Propuesta

- Ampliación del plazo actual de permanencia de las mercaderías en los Depósitos Fiscales, contemplando la realidad operativa referida anteriormente. Entendemos que se debe unificar el plazo de permanencia bajo depósito de almacenamiento **en 90 días** con posibilidad de solicitar prórroga por un plazo similar acorde a la normativa vigente. No vemos motivo por el cual deba discriminarse un plazo diferente en función del medio de arribo. Esta situación afecta especialmente a los operadores de las aduanas del interior del país, en las que los medios de transporte de arribo son en su mayoría terrestres o aéreos.
- No está previsto normativamente una notificación previa a los titulares, pero sería conveniente que el servicio aduanero contemple la situación especial, introduciendo en el procedimiento el aviso a los titulares, previo al inicio del proceso, conforme lo ha considerado la CSJN en autos "Consultora Megator S.A. c/ Estado Nacional s/ ordinario". Y contemplando flexiblemente la situación de las empresas que manifiesten su interés en retirar las mercaderías, a pesar de su imposibilidad momentánea de hacerlo por encontrarse en trámite la licencia de importación o cualquier otra autorización o intervención que obste al despacho de las mercaderías.

<p>Tema: Régimen de importación /exportación para compensar envíos de mercadería con deficiencias</p> <p>Área: Dirección General de Aduanas</p> <p>Tipo de operación: Exportación / Importación</p> <p>Marco Normativo: Arts. 573 a 577 del Código Aduanero. Art. 85 decreto 1001782, y normativas reglamentarias, especialmente la I.G. 7/2016 de la Subdirección General Técnica Legal Aduanera</p> <p>Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad, productividad</p> <p>Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)</p> <ul style="list-style-type: none">- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)- Dirección General de Aduanas (Julio 2017)- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio (Agosto 2017)

Consideraciones:

Este régimen reviste singular importancia para el proceso de post venta de las exportaciones, en especial de las ventas de productos manufacturados, ya que es el que permite subsanar eventuales deficiencias de calidad de los productos o diversas disconformidades contractuales que pueden presentarse en el producto o sus partes. Estas deficiencias pueden deberse a diversos motivos, tanto del ámbito de responsabilidad del vendedor como de terceros (proveedores de insumos, partes o servicios), pero en todo caso resulta imprescindible que la respuesta del exportador ante el reclamo del cliente del exterior sea inmediata y expedita.

Desde el punto de vista de la importación, la importancia del régimen también es evidente, ya que el importador local se ve privado de disponer de los bienes por los cuales ha pagado tributo y cumplido con las autorizaciones correspondientes. Especial relevancia tiene el caso frecuente de deficiencias que afectan al funcionamiento de bienes de capital que han sido objeto de importantes inversiones o se encuentran en producción.

En el interior del país, el régimen funcionaba razonablemente bien mientras la autorización estaba a cargo de las Direcciones Generales Aduaneras. Sin embargo, a partir del dictado de la I.G. N° 7/2016 de la Subdirección General de Técnica Legal Aduanera, el trámite se centralizó y se establecieron una serie de requisitos que consideramos inadecuados para la naturaleza del régimen.

Se trata de un régimen virtuoso en el que el interés fiscal en cuanto a tributos y control aduanero se encuentra garantizado por la aplicación del régimen de garantías y la verificación obligatoria tanto en la operación de envío de la mercadería sustituyente como del ingreso de la sustituida o viceversa. Sabiamente el Código Aduanero y su decreto reglamentario no han establecido requisitos que resultarían, como de hecho actualmente lo son, sobreabundantes y atentatorios contra la viabilidad del régimen.

Los requisitos impuestos por la mencionada Instrucción General, tales como la consularización de documentos o la exigencia de contratos formales escritos, no se corresponden con las prácticas comerciales y generan importantes demoras que en este caso no se justifican.

Por otra parte, nadie mejor que las aduanas operativas, en virtud de su conocimiento de los usuarios, para analizar la razonabilidad de cada operación planteada y autorizar o no las solicitudes de uso del régimen.

Propuesta.

Se propone revisar la Instrucción 7/2016 de la Subdirección General de Técnica Legal Aduanera para permitir amplitud probatoria y acorde a la realidad de las transacciones comerciales, y delegar en las aduanas operativas la autorización de las solicitudes de utilización del régimen.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES

Tema: Inhabilitación de empresas por bloqueos no justificados legalmente

Área: Aduana

Tipo de operación: Exportación / Importación

Marco Normativo: Código Aduanero (Artículos 97, 98 y 103)

Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

El Código Aduanero ha establecido que exportadores e importadores pueden ser objeto de sanciones consistentes en la suspensión o eliminación de su registro como tales por causas determinadas, y con un procedimiento sumarial previo. También se han establecido causales de suspensión automática, pero en todos los casos se han establecido legalmente las conductas u omisiones que dan origen a la restricción de los derechos de los operadores.

La AFIP, ya sea por un ejercicio ilegítimo de sus facultades reglamentarias o recurriendo a vías de hecho (tales como el simple bloqueo de transacciones informáticas para cursar operaciones de importación y exportación), produce bloqueos por causas no previstas, lo que implica en realidad la suspensión del exportador-importador por imposibilidad de continuar operando.

Un caso especial y especialmente representativo de esta tendencia es la forma de aplicación del CEF (Coeficiente Económico Financiero), por parte de AFIP. No se discute la aplicación del CEF como disparador de control, es decir, para detectar situaciones aparentemente anómalas que podrían significar un ilícito, lo que no se puede establecer a priori una sanción sobre el operador basada en una presunción y sin los recaudos que la Ley ha establecido. La aplicación del CEF tiene el agravante de que afecta mayoritariamente a pequeñas empresas en el momento en que inician sus actividades, lo que desalienta la aparición de competencia y el desarrollo de nuevos emprendimientos y la generación de nuevas formas de trabajo.

Estas circunstancias de inseguridad jurídica a que se ven expuestos los particulares se agravan porque los bloqueos se producen sin previo aviso y por causas que los sistemas no identifican adecuadamente. Por esta razón, resulta muy dificultoso tomar conocimiento de las causas de los bloqueos, ralentizando los procedimientos para corregir las situaciones que les dan origen.

Propuesta

Toda acción de un organismo gubernamental que produzca bloqueo u otra circunstancia que imposibilite continuar la operación, debe reunir las siguientes condiciones:

- Estar fundamentada en una causa legal válida.
- Ser ejecutada luego de dar al particular previo aviso.
- Otorgar al particular oportunidad de corregir la situación en tiempo apropiado, permitiendo la continuidad de la operatoria hasta que se adopte una decisión definitiva y firme que cumpla la primera condición

Tema: Plazos de resolución en casos de sumarios
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: Decreto 618/97 (PEN); Código Aduanero (artículos 994, 995 y 1001)
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

Actualmente, los plazos de resolución de sumarios aduaneros atentan contra los derechos del administrado. Para que éstos sean garantizados y no se causen daños innecesarios, los procesos de sumario deben ser resueltos en tiempo real.

Propuesta

Por un lado, debe sancionarse una norma de alcance nacional que obligue a un plazo perentorio para la solicitud de garantía o conforme y pago, a partir del cual se pueda disponer de la mercadería y por otro lado, debe considerarse el establecimiento de plazos específicos de resolución de sumarios para evitar que el tiempo a cubrir con la garantía se extienda excesivamente, lógicamente considerando que los plazos variables según el tipo de investigación a realizar.

Tema: Cumplimiento de trámite de liberación bajo garantía por SITA
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: ART 453 Y s.s. C.A., RG AFIP 4013/17, RG AFIP 4088/17, Instrucción N° 32/2017 (DI PNPA)
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones

Cualquier importador-exportador que haya tenido que enfrentar una denuncia con motivo de alguna discrepancia entre su declaración aduanera y el criterio del verificador de Aduana interviniente en el control de la operación puede dar testimonio de los graves daños que esta circunstancia puede ocasionarle daños que, muchas veces, superan ampliamente a la sanción prevista para el caso.

Esto es así porque el verificador puede, como medida cautelar, ordenar la detención del despacho de la mercadería, medida que se mantendrá hasta que el importador-exportador constituya una garantía por los importes en discusión (multa y tributos) o se allane al pago de los mismos.

Cualquiera de las dos opciones implica, actualmente, una demora considerable ocasionada, en general, por la remisión de la denuncia al Área de Sumarios o al Departamento de Procedimientos Legales Aduaneros donde se le debe asignar un sumariante, ordenar la apertura del sumario, determinar los importes a garantizar o pagar, dar intervención al Área de Contabilidad o Liquidaciones para afectar las garantías o los pagos, volver al área sumariante para disponer la liberación de la mercadería bajo garantía o por haberse extinguido la acción penal aduanera por pago finalizando con la remisión de la actuación al área de verificaciones para que se haga efectiva la entrega de la mercadería.

Aún cuando no existan medidas cautelares trabadas sobre la mercadería, la denuncia de Aduana puede ocasionar otro tiempo de inconvenientes no menores. Cualquier denuncia, incluso las que consisten en infracciones formales sancionadas con multas leves, se registra en el Sistema Informático MALVINA convirtiendo el estado de la destinación de importación o exportación en “denunciado” hasta que se sustancie el correspondiente sumario contencioso y, una vez finalizado, se modifique el estado de la destinación.

En el caso de las exportaciones la denuncia impedirá que el exportador cobre el reintegro correspondiente y, en el caso de las importaciones, puede ocasionar otro tipo de perjuicios como, por ejemplo, la imposibilidad de realizar el registro en el caso de algunos bienes registrables o de realizar descargas de importaciones temporales por lo que, el tiempo en el que se desenvuelve el sumario contencioso, es de crucial importancia también en estos casos.

En este contexto, se han dictado algunas medidas que podrían favorecer la situación del importador-exportador pero desde ya, adelantamos, que no son suficientes.

La primera medida en este sentido ha sido el dictado de la Resolución General AFIP N° 4013 E (B.O. 17/03/2017) que incorpora la posibilidad de garantizar las diferencias en discusión en un sumario contencioso a través de una póliza de caución. Hasta esta norma la multa sólo podía ser garantizada en efectivo o aval bancario lo que, sin duda, implicaba para el importador-exportador un anticipo de pena que afectaba gravemente su derecho de defensa.

El 7 de julio de 2017 se dictó la Instrucción N° 32/2017 (DI PNPA) que establece un procedimiento específico para el libramiento bajo garantía de la mercadería detenida como consecuencia de la instrucción de un sumario cuyo objetivo es otorgarle “trámite prioritario y urgente”.

El procedimiento elimina los giros y remisiones del expediente físico por diferentes áreas antes de la liberación de la mercadería lo que, sin duda, será beneficioso pero el éxito del sistema dependerá del cumplimiento de los plazos previstos por parte de los funcionarios actuantes. Se establece un plazo de un día para que el verificador complete los datos de la denuncia y de la solicitud de liberación bajo garantía en el sistema informático, lo que genera una comunicación automática al juez administrativo que cuenta con un plazo de dos días hábiles para expedirse.

En relación a las infracciones formales (artículos 994 y 995 del Código Aduanero) se dictó la Resolución General AFIP N° 4088 (B.O. 10/07/2017) que implementa un procedimiento sumarial abreviado que se caracteriza también por la utilización del Sistema Informático de Trámites Aduaneros (SITA) y la generación automática de ciertos actos procesales. Ahora bien, este procedimiento abreviado, se limita a determinadas conductas nominadas en el Anexo II de la mencionada resolución dejando fuera a aquellas conductas no contenidas expresamente en la lista.

Por último, sigue sin resolverse una de las cuestiones que mayor conflictividad genera. Se trata de la diferenciación entre mercaderías de importación o exportación restringida (o sujeta a la intervención de organismos no aduaneros) de las mercaderías de importación o exportación prohibida. A pesar de que la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso “NATE NAVEGACIÓN Y TECNOLOGIA MARITIMA S.A.” (2012) estableció pautas para distinguir unas de otras, el organismo aduanero no ha procedido a unificar criterios y a clasificar las normas aplicables en función de estas pautas por lo que existe una importante disparidad de criterios que dependen del funcionario actuante. La cuestión es trascendental, no solo por el encuadre infraccional que corresponda dar ante la eventual transgresión de una u otra sino, especialmente, porque la mercadería prohibida no admite la liberación bajo garantía.

Propuesta:

Efectivizar la aplicación de la Instrucción N° 32/2017 (DI PNPA) .

Incorporación normativa de los criterios sentados por el fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso “NATE NAVEGACIÓN Y TECNOLOGIA MARITIMA S.A.” (2012)

Tema: Publicación de fallos de los jueces administrativos en sede aduanera

Área: Aduana

Tipo de operación: Exportación / Importación

Enfoque de la mejora propuesta: Previsibilidad / Transparencia

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

Se han detectado numerosas diferencias de interpretación entre las diferentes aduanas para la aplicación de sanciones por infracciones aduaneras o la resolución de impugnaciones o repeticiones. Esta situación conlleva escenarios de incertidumbre, desigualdad e inseguridad jurídica para los administrados.

La difusión de estas decisiones contribuiría a homogeneizar y perfeccionar los criterios jurídicos del servicio aduanero, brindando certeza a los administrados acerca de la interpretación oficial de los tipos infraccionales y otros temas de interés general.

Posición

Proponemos que sean publicados en la web de AFIP los fallos de los jueces administrativos que resuelvan en sede aduanera sobre procedimientos aduaneros de impugnación, repetición o por infracciones, conjuntamente con las eventuales resoluciones judiciales dictadas como consecuencia de dichos fallos.

Tema: Publicación de resoluciones de clasificación con dictamen y criterios de referencia
Área: Subdirección General Técnico-Legal Aduanera
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo: RG 369/99 (AFIP), RG 3747/94 (ANA), RG 1483/95 (ANA); y normas vinculadas
Enfoque de la mejora propuesta: Previsibilidad / Transparencia
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Subdirección General Técnico-Legal Aduanera (Agosto 2017)
- Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Febrero 2018)

Consideraciones

Las resoluciones de clasificación constituyen normas de alcance general de cumplimiento obligatorio. Por esta razón es muy importante que tanto la descripción del producto clasificado, como los criterios, análisis, explicaciones y consideraciones tenidos en cuenta para arribar a la conclusión del servicio aduanero, estén al alcance de todos los administrados.

De esta forma se contribuirá a elevar la capacitación en materia clasificatoria de los agentes auxiliares de la aduana, de los funcionarios aduaneros y del público en general, y se mejorará la transparencia al sistema.

Al plantearse este tema ante la Subdirección Técnico-Legal Aduanera, los funcionarios de Aduana se expresaron de acuerdo en la necesidad de que los criterios se publiquen completos, aunque adujeron limitaciones técnicas y presupuestarias. En ese momento, se mencionó que está en proyecto la publicación en una intranet del organismo que se podría abrir a los operadores.

Por otro lado, en la reunión del EDI Aduanero de Febrero 2018, funcionarios de Aduana expresaron no tener personal para llevar adelante estas propuestas.

Propuesta

Las resoluciones de clasificación deben ser publicadas en forma completa, con el dictamen clasificatorio que les dio origen, y deben estar a disposición de todos los administrados, en forma digital, todos los antecedentes que dieron origen a la resolución.

Tema: Procedimiento para fijar valores referenciales de exportación e importación
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo: Resolución 1004/2001 (AFIP), modificatorias y complementarias – Res.4710/2020
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Fortalecimiento del vínculo público-privado

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017)
- Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

Consideraciones

Los valores referenciales son un mecanismo de control que sirven para detectar desvíos de la normalidad en las declaraciones de valor para posibilitar su investigación y estudio conforme la normativa aplicable. No son un método de valoración ni deben utilizarse para restringir las importaciones o exportaciones, ni mucho menos para arbitrar intereses particulares. La única manera de evitar que esto suceda es que en el proceso de formación participen representantes de todos los sectores interesados y sean determinados por consenso. A partir del año 2020, los valores referenciales de exportación se publican, luego de analizados y autorizados por la Dirección General de Aduanas (DGA) se publican mediante RG en el Boletín Oficial.

Posición

Los valores referenciales de exportación o importación deben ser establecidos previa consulta a las entidades representativas de los diversos sectores interesados: exportadores, importadores y productores.

ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS

<p>Tema: Necesidad de mayor facilitación y menores costos en la operatoria ISTA</p> <p>Área: Aduana</p> <p>Tipo de operación: Importación</p> <p>Marco Normativo: RG 285/98; RG 596/99; RG 2570/09; RG 2889/10; RG 3168/11; RG 3206/11; RG 3278/12; RG 3454/13; R 2-E/2018; RG 4288/2018; todas de AFIP.</p> <p>Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad</p> <p>Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dirección Regional Aduanera Central (durante 2016 y 2017) - Subdirección General de Operaciones Aduanera del Interior (durante 2016) - Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017) - Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017) - Subdirección General Técnico-Legal Aduanera (Agosto 2017) - Administración General de Puertos (Noviembre 2017 y Marzo 2018) - Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Abril 2018, Agosto 2018 y Diciembre 2018)

Antecedentes y consideraciones iniciales

Al momento de su establecimiento, se apoyó expresamente la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA), dado que era una manera de superar la situación creada a partir del dictado de la Resolución General 285/98 de AFP, que eliminó el régimen de declaración sumaria para el tránsito de contenedores.

No obstante, el sistema resultante expuso distintos escenarios con implicancias económicas y operativas:

- **Costos:** a lo largo de los años fueron incrementando significativamente respecto a los imperantes en el momento en que se creó el régimen. Especialmente, en lo que se refería a:
 - *Costo del precinto:* esto principalmente debido a la escasa o nula competencia entre los proveedores de los PEMA. Si bien registrados formalmente había 5 oferentes, en el mercado era de conocimiento que sólo eran 2 las que concentraban la actividad (entre las cuales, a su vez, se conocía a ciencia cierta el fuerte vínculo existente).
 - *Garantía de actuación:* exigida por las prestadoras del precinto electrónico (PEMA), que se trasladaba a los usuarios bajo la forma de un porcentaje del valor de las mercaderías. Su único efecto fue encarecer la operatoria, sin beneficio para el fisco, al representar un 0,3% del valor FOB de las mercaderías transportadas.
- **Constitución de la garantía:** el esquema exigía constituir garantía, bajo la forma de una garantía de actuación, a quien no resultaba legalmente responsable por desviación o incumplimiento del tránsito, como el prestador PEMA (que cobra esa garantía como si fuera responsable de lo que sucede en el tránsito aduanero). Esta situación resultaba cuestionable en razón de lo que la Ley 22.415 (Código Aduanero) establece en su Artículo 312: “Se considerará al transportista o a su agente, en su caso, como deudor principal de las correspondientes obligaciones tributarias y como responsables subsidiarios del pago, en forma solidaria, a los cargadores, a los que tuvieren derecho a disponer de la mercadería y a los beneficiarios del régimen de tránsito de importación, quienes podrán invocar el beneficio de excusión respecto del deudor principal”.

Propuestas enviadas

De las presentaciones realizadas ante Aduana en distintas instancias –*siendo las últimas las reuniones del EDI Aduanero de abril y agosto de 2018*– resultó un reconocimiento, por parte de funcionarios de dicho organismo, de que el régimen requería modificaciones. En esa línea, se profundizaron las propuestas sobre este tema, señalando aspectos que la DGA debía tener en cuenta para elaborar un nuevo régimen de tránsitos aduaneros:

- Arbitrar las medidas necesarias para reducir el costo de los precintos. El PEMA en sí mismo no era ni es un inconveniente (de hecho, su tecnología facilita el control de la operatoria). La solución en este punto, por lo tanto, no era eliminar el PEMA, sino reducir su costo (por ejemplo, abriendo el mercado a más prestadores del servicio).

- Eliminar la garantía exigida por el proveedor del PEMA. Se deben aceptar garantías, globales o por destinación, de Transportistas y Agentes de Transporte como deudores principales de las obligaciones tributarias; y/o de los importadores como deudores solidarios. Contemplar asimismo garantizar con la flota del transportista, o bien aceptar la constitución de una garantía por el 60% del valor de la mercadería.
- Eliminar la apertura del contenedor en el puerto (salvo narcotráfico o riesgo para las personas). En cualquier otro caso, ante la sospecha de algún ilícito, no debe haber en el puerto de ingreso apertura de un contenedor que está en tránsito, dado que no existe una declaración detallada. Por tal motivo, se proponía:
 - Diferir el control a la aduana interior mediante un sistema de alertas Canal Rojo en destino.
 - Asignar desde CUMA Canal Rojo para el monitoreo del tránsito, a fin de intensificar el seguimiento y los controles que se hagan sobre el mismo.

Situación a partir de la Resolución General 4288/2018

Durante 2018 hubo cambios normativos y posiciones expresadas por funcionarios de Aduana que resultaron a priori positivas. No obstante, este tema sigue bajo seguimiento de nuestra Entidad a fin de confirmar que se logren menores costos y mayor facilitación para los operadores.

La apreciación inicial ha sido que el mercado aún debe acomodarse en cuanto a la cantidad de transportistas habilitados, el costo de los precintos electrónicos, y el porcentaje cobrado en concepto de garantía por parte de los transportistas. Esto se debe a los siguientes factores que se han observado durante los últimos meses:

- PEMA: efectivamente los prestadores ya no cobran la garantía que cobraban antes de la entrada en vigencia de la RG 4288/2018. No obstante, han endurecido su postura negociadora respecto al precio de los precintos. Asimismo, no se percibe mayor competencia, dado que sigue existiendo el vínculo que ya se conocía entre algunos de ellos, y porque no se constatan acciones comerciales para penetrar en el mercado por parte de los nuevos prestadores registrados.
- Reempadronamiento de transportistas: las demoras en la adecuación a la RG 4288/2018 por parte de los transportistas ha generado que se reduzca drásticamente la cantidad de transportes habilitados a partir de la vigencia de la nueva norma.
- Garantía: el costo de la garantía sigue siendo un tema a revisar. Estando ahora a cargo del transportista (que para estar habilitado debió caucionar o poner su flota en garantía), en la práctica se observaron los siguientes escenarios:
 - Transportistas que solicitan caucionar operación por operación o solicitan la caución al importador (duplicando el gasto).
 - El porcentaje que se traslada al cliente es mucho mayor al que el transportista asumió con su propia caución.

Asimismo, persisten algunas inquietudes acerca de la declaración de los tránsitos en el SIM y a la necesidad de incluir o no la leyenda “en tránsito” en los documentos de transporte. Sobre este punto, es necesario que Aduana sancione una norma que aclare inequívocamente estos aspectos.

Comisión público-privada sobre tránsitos aduaneros

Más allá de estos aspectos técnicos, se considera que para un abordaje profundo y detallado que dé origen a un nuevo régimen de tránsitos, es necesaria la conformación de un grupo de trabajo público-privado sobre el tema.

Esta propuesta ya fue planteada a la Dirección General de Aduanas, y fue puesta en conocimiento de los ministerios de Transporte y de Producción de la Nación durante visitas oficiales de ambos ministros a la sede del Centro Integral de Servicios de CaCEC en la ciudad de Córdoba durante el mes de junio de 2019.

A fin de dar inicio a la conformación de dicha mesa, la Comisión Operativa de la Cámara de Comercio Exterior de Córdoba, integrante de FECACERA, pasó en limpio los temas a revisar en materia de tránsitos aduaneros. Estos temas –que se detallan a continuación– fueron remitidos a la Dirección Regional Aduanera Central y la Subdirección General Técnico-Legal Aduanera:

Selectividad del control en Puerto. Importación.

La verificación de contenedores del Puerto muchas veces genera extracostos por movimientos adicionales en terminales y otros conceptos. Es legítima y aceptable la potestad de la Aduana para

controlar. Se debe trabajar en que no implique perjuicios económicos para el importador. Asimismo, al ser el TRAM una declaración sumaria (y no detallada), no hay verificación posible. Por otro lado, ante la sospecha de algún ilícito se propone:

- Diferir el control a la aduana interior mediante un sistema de alertas Canal Rojo en destino.
- Asignar desde CUMA Canal Rojo para el monitoreo del tránsito, a fin de intensificar el seguimiento y los controles que se hagan sobre el mismo.

Despapelización. Importación/Exportación.

Posibilidad de efectuar declaraciones electrónicamente, sin tener que hacer presentaciones en forma personal y en papel. Eliminación general de la carpeta física (salvaguardando la necesidad del transportista terrestre de tener constancias escritas ante eventuales controles en la ruta). Esto aplica también cuando, ante contingencias o errores, se deban realizar correcciones, subsanaciones (ejemplo: mal precintado o asiento erróneo de datos -de contenedor, camión, precinto- en el permiso). Aceptación de la presentación digital del B/L original.

Situación generada cuando un contenedor transporta mercaderías amparadas por más de 1 documento de transporte. Importación.

Ejemplos: operaciones con carta de crédito; existencia de varios proveedores para un mismo importador; existencia de un proveedor, pero varios documentos de transporte (caso: por tener SIMI distintas), etc.

Eliminar la aceptación de un TRAM por parte de los depósitos fiscales. Importación.

Situación: documentación del tránsito fuera del horario hábil, cuando puede no haber ya personal en el Depósito Fiscal para aceptarlo.

Problemas de Ingreso a Terminal Portuaria con el plazo de la Hoja de Ruta vencido. Exportación.

Distintas contingencias pueden generar que no se cumpla el tránsito aduanero a tiempo. Se entiende que por norma es responsabilidad del operador dar aviso de tal situación a la Aduana, a partir de lo cual no debería haber inconvenientes al ingresar. Esto último no siempre sucede en la práctica, dado que suele haber problemas con el ingreso del medio de transporte al puerto.

Tránsitos desde el interior con destino intermedio a depósitos de Bs As. Exportación.

El trámite implica hoy la presentación se realiza con: a) Solicitud particular; b) Permiso de embarque; c) Hoja de ruta; d) Salida informática de origen (la cual ya indica que la carga va a girada a cierto depósito fiscal). Se generan demoras en la firma de las solicitudes particulares. Lo lógico sería que el trámite sea digital. No obstante, en primera instancia una mejora podría ser que esas solicitudes se firmen en el día, lo cual muchas veces no sucede. Esto genera extracostos porque los medios de transporte deben aguardar hasta el día siguiente.

Salidas informáticas desde una Aduana no aparecen en la de destino. Impo/Expo.

Se trata de un error informático ante el cual la operación queda detenida, y no hay un plan B concreto sobre cómo debe proceder el importador/exportador, que debe hacer frente a demoras y extracostos. La Aduana debe hacerse responsable si, por fallas en los sistemas, la aduana de destino del tránsito no ve la salida informática de la aduana de origen. En presencia del camión, del contenedor y de la documentación en papel, se debería tener un plan alternativo para hacer avanzar la operación ante fallas en los sistemas.

Colocación del Precinto DGA en el contenedor. Exportación.

Aclarar en qué barral del contenedor se debe colocar el Precinto DGA. En caso en que se coloca en el segundo, es rechazado por parte del Servicio Aduanero que controla el Ingreso de Exportación en Terminales.

Selectividad del control en Puerto. Exportación.

Intervenciones sobre el contenedor por imagen sospechosa tras escaneo en puerto, tratándose de contenedores cargados y precintados con intervención aduanera en planta del exportador en el interior del país. Arbitrar medios para que estos controles sean rápidos (que no generen pérdida del buque). Asimismo, el costo asociado a este control debe ser asumido por Aduana si el resultado es negativo (es decir, si no hay ilícito). Se exige el cumplimiento de la Instrucción General IG 2018-2-E AFIP DGADUA a fin de evitar casos en que esta instrucción no se cumple y la determinación de escaneo se produce en la estiba y sin justificación de la causa, lo que genera la facturación del movimiento por

parte de la terminal. Se solicita la aplicación plena y sin excepciones de la Instrucción General Mencionada.

Responsabilidad del ATA. Impo/Expo.

Conferir mayor responsabilidad al ATA para emitir y controlar las Hoja de Ruta que firma. Por ejemplo: a) que esté predeterminado que la hoja de ruta se pueda tanto generar como firmar digitalmente, y que sea vinculada informáticamente con el PE por parte del despachante. b) que se valide la Salida SIM desde el Lugar Operativo de Origen a través del Malvina para que el ATA adquiera su propia responsabilidad sobre su rol en el Tránsito e incluso estaría habilitado a resolver cualquier inconsistencia o problema al arribar el embarque a la Aduana de Salida.

Ampliar el régimen TRAM incluyendo mercadería que haya sufrido desconsolidación física

Solicitar que extiendan el alcance del régimen ISTA a las cargas de importación LCL. El régimen funciona bien para cargas aéreas, que sí se desconsolidan y también para cargas breakbulk, que ya llegan desconsolidadas a puerto. En esencia, las cargas LCL serían equiparables o cuanto menos muy similares a las cargas aéreas y a las breakbulk. Esta ampliación permitiría:

- Mejorar los costos y plazos para los operadores del interior y el consecuente aporte a la competitividad de las economías regionales.
- Descentralización de los servicios aduaneros y de depósitos fiscales lo cual seguramente aportaría a que la aduana pueda realizar mejor su tarea de control ya que la excesiva concentración de operaciones en depósitos fiscales de CABA seguramente conlleva dificultades que en el interior no habría o serían menores.
- Hacer aduana cerca de donde se encuentra el importador, supongo que permite una interacción más fluida entre la aduana y el importador lo cual mejoraría la calidad del control y del servicio de fiscalización que recibirían los importadores en particular y la comunidad en general.
- Fortalecer el funcionamiento de los operadores del interior fomentando el desarrollo de las economías regionales.
- Evitar que muchos de los embarques destinados a importadores del interior se canalicen por puertos de otros países (Uruguay y Chile) lo cual les resta volumen e importancia a los puertos de nuestro país.

Vinculación del certificado de embalaje de Senasa con el despacho aduanero.

La intervención del organismo es sobre el medio transportador que está ingresando la mercadería al territorio aduanero. Se solicita modificar el sistema para que requiera asociar el certificado sólo al manifiesto de la operación.

Tema: Continuación de bodega hacia al interior para cargas arribadas a Ezeiza
Área: Subdirección Técnico-Legal Aduanera / Subdirección de Operaciones Aduaneras del Interior
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Resolución 258/1993 (ANA); Actuación 14869–178–2016
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad / Facilitación Operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
 - Dirección General de Aduanas Adjunta (Julio 2017)
 - Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
 - Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)
 - Espacio de Diálogo Institucional Aduanero-Regional (Marzo 2019)

Consideraciones

A principios de 2017, la Asociación Cordobesa de Agentes de Carga (ACAC) inició gestiones –mediante la Actuación 14869-178-2016– ante la Dirección General de Aduanas para solicitar la instrumentación de la continuidad de bodega aérea para los tránsitos de importación arribados a Ezeiza y con destino a aduanas interiores, prevista en la Resolución 258/1993 (ANA).

Esta operatoria permitiría que sean las aerolíneas las que ejecuten los tránsitos hasta las aduanas del interior, directamente con las Guías Madre (MAWB); facilitando así la operatoria para que los importadores puedan nacionalizar en la aduana de su jurisdicción cargas que por sus características de peso y/o volumen debieron hacer ingresar por Ezeiza.

En el marco del EDI Aduanero Regional realizado en Córdoba el día jueves 14/03/2019, la Minuta Oficial del encuentro expresa que *“la Actuación en la que se trabajó el tema en trato, se remitió el 12/02/2019 a efectos de impulsar la emisión de la resolución general que resuelve el inconveniente planteado”*.

Posición

La Entidad apoya plenamente esta iniciativa planteada por ACAC y considera que la Aduana debe dar curso a la solicitud presentada, y sancionar sin más demora la resolución que instruya a la aduana de Ezeiza la instrumentación de los tránsitos de mercaderías como “continuación de bodega”.

Este tema forma parte también del listado de puntos a tratar en la comisión público-privada sobre tránsitos aduaneros.

TEMAS REGIONALES

Tema: Fraccionamiento en el régimen de rancho marítimo
Área: Subdirección General Técnico Legal Aduanera
Tipo de operación: Importación / Exportación
Marco Normativo: Resolución 3548/2013 (AFIP); Resolución 3722/2015 (AFIP)
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad / Facilitación Operativa
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones

Los medios (por ejemplo, lanchas) que transportan el aprovisionamiento al buque principal, tienen una lógica restricción respecto a la cantidad de carga que pueden transportar. Por lo tanto, a fin de cumplimentar toda su operación, deben realizar más de un viaje, ya sea con el mismo medio de transporte o con otro.

Actualmente, el sistema sólo permite declarar si la mercadería ingresa en forma parcializada o no a la zona primaria aduanera. No otorga la posibilidad de declarar que el embarque se realizará en forma fraccionada.

Posición

Introducir las modificaciones normativas y/o informáticas necesarias para brindar dicha posibilidad.



F E C A C E R A

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Logística -

Junio 2023

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD:

LOGISTICA

ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS (AGP)

- Retiro de contenedores fuera del plazo forzoso
- Competitividad logística de las operaciones del interior
- Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.
- Extracostos en las terminales portuarias (Agosto 2020)

ANEXO: INFORME SOBRE LA SITUACION ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA DE LOGISTICA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL

TRANSPORTE MARÍTIMO

Tema: Retiro de contenedores fuera del plazo forzoso

Área: Terminales portuarias

Tipo de operación: Importación

Marco Normativo / Antecedentes: Pliegos de Condiciones Generales de las Licitaciones 6/93 y 24/15 de Concesiones de Terminales Portuarias; Código Aduanero (Art. 279); Decreto 2284/91; Resoluciones 164/2017, 181/2018 y 256/2019 (todas de AGP).

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017 y Noviembre 2017)
- Administración General de Puertos (Octubre y Noviembre 2017; Marzo, Mayo y Diciembre 2018)

Consideraciones generales y antecedentes

Las terminales portuarias tienen establecido en sus tarifarios generales distintos cargos fijos para la entrega de contenedores, dependiendo de si el retiro de los mismos se produce:

- Dentro de los 5 días corridos posteriores al día del arribo del buque, es decir, dentro del forzoso.
- A partir del 6° día posterior al día del arribo del buque, es decir, vencido el forzoso.

El establecimiento del plazo de 5 días corridos para el retiro de contenedores fue concebido para evitar congestiones en el puerto por demoras en la circulación y el tráfico de contenedores, motivo por el cual se aplica un extra costo cuando el contenedor es retirado pasados esos 5 días.

A fin de graficar los extra costos generados por el retiro fuera del forzoso, tomemos como ejemplo el concepto llamado Cargo Global – All In (sin perjuicio de que existen otros) cobrado por tres de las terminales que operan bajo la órbita de la Administración General de Puertos (AGP).

En muchos casos, el costo que se debe abonar de más por retirar el contenedor fuera del forzoso equivale a casi 1,5 veces el valor establecido para el retiro dentro del forzoso, es decir, los costos finales terminan siendo más del doble. Esto representa una verdadera amenaza para los costos de los importadores, dado que por muchos factores ajenos a su voluntad, el cumplimiento del forzoso es muchas veces de imposible cumplimiento.

En sus orígenes el motivo del mayor costo de la pérdida del forzoso era para obligar al importador al retiro del puerto con rapidez, es decir, que no usara el puerto como depósito. Hoy quien impide el retiro con rapidez es la propia Terminal, generando ello que el importador deba pagar por la incapacidad de aquella de entregar el contenedor en el plazo de 5 días del arribo del buque.

Propuestas presentadas

Las propuestas inicialmente planteadas por nuestra entidad fueron las siguientes:

- **Plazo según días hábiles:** establecer que el plazo de 5 días del forzoso rija por días hábiles, y no corridos. Además de aspectos operativos que impiden el cumplimiento de este plazo, debe tenerse presente el impacto que los días no hábiles (fines de semana, feriados, etc.) tienen en la operatoria para gestionar el retiro de los contenedores.
- **Inicio:** establecer que los días del forzoso empiecen a contar a partir del momento en que el importador tenga real disponibilidad para retirar el contenedor (es decir, a partir del cierre de depósito por parte de la terminal).
- **Suspensión:** suspender el curso del forzoso si el importador demuestra interés por retirar la carga de la terminal. Por ejemplo, mediante el registro de una destinación o una solicitud de traslado a un depósito externo a la terminal. Bajo esta modalidad, cualquier factor (ajeno a su voluntad) por el que la carga no salga de la terminal dentro del forzoso, no implicará extracostos para la empresa.

Situación a partir de las Resoluciones 164/2017 y 256/2019

En diciembre 2017 se introdujo, mediante la Resolución 164/2017, una medida de contraprueba a cumplir por parte de las terminales portuarias, que la insta a certificar ante AGP que la entrega del contenedor fuera del forzoso se debe a factores ajenos a la propia terminal, habilitándolas así a aplicar la tarifa T2.

Asimismo, el pliego definitivo de la nueva concesión del Puerto Buenos Aires (difundido por la Resolución 256/2019) introduce modificaciones sobre el esquema de aplicación de las Tarifas T1 y T2 (plazo forzoso), tal como se detalla debajo:

21. Las Tarifas B, C, D y E incluyen CUATRO (4) días hábiles (conforme Anexo XI punto A.1) de almacenaje sin cargo. Para el caso de las Tarifas B y C los días hábiles de almacenaje sin cargo comenzarán a contarse a partir del día de cierre de ingreso al depósito declarado en el sistema informático de la aduana. Para el caso de las Tarifas D y E los días hábiles de almacenaje sin cargo se contarán hasta la fecha límite de entrega informada ("Cut Off"). En caso de suscitarse huelga de los gremios signatarios de los Convenios Colectivos con el CDT en el ámbito de la terminal que interrumpa su operatoria, ambos plazos descriptos se verán suspendidos hasta la reanudación de la operación.

Asimismo, en agosto de 2019 –y de común acuerdo con los operadores participantes en la licitación– se estableció una prórroga contractual de 1 año para los actuales concesionarios de las terminales del Puerto Buenos Aires. De esta manera, la nueva concesión comenzaría a regir a partir de mayo de 2021. En abril de 2021 se firmó la prórroga de la concesión de las Terminales TRP (1, 2 y 3) y Río de la Plata (4), con sendas actas anexas, siendo que en estas últimas se establece el plazo del forzoso en 7 días corridos y la suspensión de dicho plazo en caso de huelga de los sindicatos vinculados al personal de las terminales.

Posición

La Entidad apoya la medida de contraprueba, dado que representa una mejora basada en aspectos de responsabilidad sobre escenarios generadores de extracostos sobre la carga.

En igual sentido, las nuevas disposiciones inherentes a la aplicación de Tarifas T1 y T2 están en consonancia con propuestas elaboradas, hecho se agradece y valora muy positivamente.

Cabe aclarar, sin embargo, que este tema permanecerá en el presente documento a los efectos de seguimiento.

Tema: Competitividad logística de las operaciones del interior

Área: Líneas marítimas / Terminales Portuarias / Transportistas terrestres

Tipo de operación: Exportación / Importación

Marco Normativo: Resoluciones 66/2010, 16/2013; 76/2016, 164/2017, 65/2018, 131/2018, 136/2018, 181/2018, 57/2019 y 256/2019 (todas de AGP).

Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)

- Administración General de Puertos (Octubre 2017; Marzo, Mayo y Diciembre 2018)

Consideraciones

La alta incidencia que tienen los costos logísticos en las operaciones de comercio exterior (no sólo por costos de agencia marítima y terminal portuaria, sino también por los fletes internos) afecta sobre todo a los operadores del interior, especialmente cuando se trata del roundtrip en tránsito aduanero, tanto en importación como exportación.

En líneas generales, el costo total por contenedor de una Puesta a FOB para un exportador de la Provincia de Córdoba parte de USD 2500 en adelante (consolidación, aduana, gastos de agencia marítima y de terminal, roundtrip en tránsito aduanero). Este valor puede representar, dependiendo del sector de que se trate (maní, alimentos, autopartes, maquinaria, bienes de consumo masivo, etc.), entre un 3% y un 50% del valor en fábrica de la mercadería a exportar, teniendo ello un alto impacto en la competitividad de las ventas al exterior.

Desde 2016, la Administración General de Puertos (AGP) viene implementando distintos cambios normativos que introducen mejoras en la ecuación de costos portuarios que recaen sobre contenedores de importación y/o exportación:

- Resolución 76/2016: estableció la no obligatoriedad de la cobertura del certificado TAP (USD 89,00) respecto al ingreso y egreso de transportes y contenedores a terminales portuarias.
- Resolución 164/2017: unificó y redujo los costos por lavado, barrido, limpieza, etc., desde USD 89 hasta USD 30; y bonificó en USD 29 el manipuleo de 40" HC para exportación.
- Resolución 65/2018: estableció la reducción de extracostos vinculados a los contenedores 40" High Cube en exportación a partir del 1º de junio de 2018.
- Resolución 131/2018: estableció para exportaciones una bonificación del 100% (de USD 10,00 a USD 0,00) para el concepto ZAP (Zona de Apoyo Portuario) en terminales del Puerto Bs. As.
- Resolución 136/2018: establece la no aplicación del costo de USD 15,00 por contenedor en concepto de precintado/control de precinto.
- Resolución 57/2019: estableció la reducción de extracostos vinculados a equipos ISOTANK.

Por otro lado, de un relevamiento realizado por nuestra Entidad sobre el volumen de contenedores de importación y exportación por Aduana 017 (Córdoba) durante 2017, surge que el 70% de los contenedores de 40" en importación fueron High Cube; y una mayor proporción se observó en exportación (80%).

Posición

- La Entidad apoya las medidas tomadas por AGP desde 2016 a la fecha que vienen reduciendo diversos costos portuarios. En tal sentido, el Estado Nacional debe continuar con estas iniciativas que reducen el nivel de costos incluidos en la Puesta a FOB de una exportación desde el interior, especialmente en lo concerniente a costos de transporte y de puerto.
- Asimismo, para la reducción de costos logísticos, debe mantenerse el actual esquema que lleva adelante AGP, al analizar todos los cargos que recaen sobre el contenedor, y aplicar pequeños ajustes en cada uno hasta lograr una reducción total que impacte positivamente en la competitividad sin complicaciones operativas.
- No obstante, debe contemplarse un criterio amplio: importación y exportación; y no sólo ésta última, tal como sucede con el extracosto por High Cube y la eliminación del ZAP. Tener presente sobre este punto las estadísticas referidas anteriormente acerca de la alta incidencia que dicho contenedor tiene en el volumen de importaciones de nuestra provincia.
- Finalmente, cabe remarcar la urgente necesidad de mejorar los costos del transporte terrestre desde/hacia los puertos de ingreso/salida. En este sentido, el apoyo del ferrocarril será un preponderante, como así también el posicionamiento de contenedores en polos estratégicos del interior del país, que permitan eliminar el esquema del roundtrip (con flete muerto) e implementar el one-way.

Tema: Estructura de costos de las terminales portuarias. Tarifarios.

Área: Terminales portuarias

Tipo de operación: Exportación/Importación

Marco Normativo: Resoluciones 66/2010, 16/2013; 76/2016, 164/2017, 65/2018, 131/2018 y 136/2018 y 181/2018 (todas de AGP); Anteproyecto Pliego Concesión 2020.

Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Facilitación administrativa

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Administración General de Puertos (Octubre 2017)
- Administración General de Puertos (Noviembre 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla única de Comercio Exterior (Noviembre 2017)
- Administración General de Puertos (Octubre 2017; Marzo, Mayo y Diciembre 2018)

Consideraciones

La estructura y evolución de costos portuarios amerita también una revisión por parte de las autoridades, no sólo cuanto al nivel de los costos sino también a los criterios de su aplicación, sobre todo para operaciones consideradas especiales o que presentan algún particularidad operativa.

En el tarifario de cada terminal, se observa claramente que una operación de contenedor, simple y ordinaria, conlleva la facturación de un movimiento normal y un movimiento adicional, sin

explicación alguna.

A esto debemos sumar que si el contenedor es fuera de norma (OT, HC, FR), aun cuando la carga en sí no presente extramedidas, la terminal cobra un adicional por fuera de norma del 160% más de la tarifa básica, y un adicional del 160 % del movimiento adicional. Cabe destacar que muchas veces se requiere un contenedor especial no por extramedida de la carga, sino por la facilidad operativa para cargar la mercadería y/o por la disponibilidad de equipos en Argentina.

Propuestas

Se debe realizar una revisión pormenorizada de los tarifarios de las terminales portuarias a favor de una mayor transparencia en la aplicación de sus costos, la contemplación de situaciones operativas especiales reales, y la distribución justa de responsabilidades entre el operador y la terminal ante situaciones que deriven en eventuales incrementos de costos.

Tema: Extracostos en las terminales portuarias
Área: Administración General de Puertos (AGP)
Tipo de operación: Exportación/Importación
Marco Normativo: Comunicado AGP Junio 2020
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Facilitación administrativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Administración General de Puertos (AGP) (Agosto 2020)

Consideraciones

En relación al comunicado de la Administración General de Puertos de fecha 12/06 en la cual hay novedades relacionadas al marco de la pandemia COVID-19 y otros, y que hubo reacciones positivas entre los operadores de COMEX, surgieron inquietudes con respecto a los costos por movimientos adicionales y que normalmente se cobra por 2 movimientos, que estén efectivamente prestados. A partir del 27/07/20, las terminales portuarias del puerto de Bs. Así interpretan que la tasa de T7 (USD 102 para 20' y USD 122 para 40') que se cobraba al ingreso de cada contenedor y que involucraba todos los movimientos necesarios hasta la estiba al costado del buque, pasa ahora a sólo contemplar la recepción y la descarga del contenedor del camión del exportador, y los movimientos necesarios para disponer el contenedor al costado del buque, son considerados adicionales y se factura según tarifario: 1 movimiento adicional en el caso del contenedor de 20' USD 45 y 2 movimientos adicionales para el caso del contenedor de 40' USD 90. En síntesis, hay un aumento de costos de portuarios para la exportación, ya que son cobrados previo al ingreso del contenedor al puerto (fijos). Esta situación tiene como consecuencia un grave perjuicio a las operaciones de comercio exterior y las economías regionales.

Propuesta

Revisión urgente de los extracostos cobrados en las distintas terminales del puerto de Bs.As, dada la incidencia importancia en los costos logísticos de las empresas y el impacto en las economías regionales.

ANEXO

Informe sobre la problemática de la logística a nivel nacional e internacional

La concentración de armadores implica que un reducido grupo opere el 80% de la carga, quienes tienen participación directa en el control de puertos, servicios de transporte, seguros, servicios de despacho aduanero, etc. estableciendo un monopolio sin precedentes afectando de manera directa el valor de los fletes y las condiciones de contratación. Los grandes jugadores de la industria marítima han realizado adquisiciones e inversiones que vislumbran cuál será su foco y estrategia de trabajo en el corto y el mediano plazo. Las dos navieras de contenedores más grandes del mundo, Mediterranean Shipping Company (MSC) y Maersk en ese orden, avanzan en la adquisición de empresas logísticas y otras marítimas más pequeñas. La última compra de MSC le permite controlar el 67% de la brasilera Login mientras que Maersk se hizo de la compañía china LF Logistic luego de desembolsar u\$s 3,6 mil millones. En lo que se refiere a transporte de contenedores nuevos megabuques están siendo construidos y entregados. MSC, es el principal carrier en cuanto a capacidad de flota operada.

Los escenarios mundiales de la pandemia Covid-19 y enfrentamiento Rusia-Ucrania, han venido a favorecer lo anteriormente expuesto siempre en razón de los intereses de los grandes armadores. Junto con las sanciones económicas y financieras de Occidente a Rusia por la invasión a Ucrania, las principales líneas marítimas de transporte de contenedores decidieron suspender sus recaladas en puertos rusos. Hasta el momento las navieras Maersk, MSC, Hamburg Süd, CMA CGM, Hapag Lloyd y ONE no aceptan más órdenes de embarques desde y hacia Rusia, salvo para alimentos, medicamentos y ayuda humanitaria

Se observan las siguientes problemáticas:

- Falta de espacio en bodegas por reducción de tráfico y desbalance de equipos disponibles para impo/expo en un mismo puerto.
- Aumento de tarifas de fletes marítimos y aéreos.
- Ralentización de flujo de tránsito de mercaderías.
- Extensión de los tiempos de tráfico por demoras en puertos a causa de cierres o escasez de personal.
- Reducción en la variedad de oferta de alternativas de transporte.
- Reducción e incluso eliminación de FreeTime.
- Incremento de los costos logísticos complementarios al transporte por controles sanitarios.
- Incertidumbre de los plazos y los costos logísticos.
- Imposibilidad de cumplir contratos comerciales a tiempo.

SITUACIÓN LOCAL

Los cargadores argentinos, y sus proveedores de logística y almacenamiento, sufren las mismas consecuencias que sus pares globales por la crisis logística que persiste y se expresa en valores de fletes que tocaron máximos históricos pero que, además, no garantizan un servicio en tiempo y forma debido a las demoras en la cadena de suministros y los faltantes de equipos.

Generalidades:

- Es necesario garantizar el ingreso, egreso y manipulación a tiempo y de manera correcta. Es inaceptable que el comercio internacional en el último eslabón de la cadena vea afectada su operatoria por paros en terminales portuarias, paros de remolcadores, mala manipulación que deteriora la mercadería, entre otros.
- Libre transitabilidad de las rutas nacionales y provinciales, principalmente las arterias que conectan con los principales puertos o pasos fronterizos.

- Sería conveniente descentralizar la operatoria dando mayor volumen a los puertos “secundarios” para que las economías regionales puedan mejorar costos y competitividad.
- Competencia contra otros puertos de la región que muchas veces son más ágiles y más competitivos en costos.
- Mejorar estructura de costos. El puerto de Buenos Aires es uno de los más caros del mundo.
- Calado, en el caso del puerto de Buenos Aires.
- Dragado y bajante de nivel, en el caso de los puertos del Paraná.
- Adaptación para operar contenedores de 45 pies.

Dificultades logísticas:

- En líneas generales “la carga”, considera que es muy deficiente la prestación de servicio de los actuales operadores y los costos muy altos. Se cobran movimientos que es imposible controlar si son reales.
- Tipo de cambio aplicado para el paso de u\$d a \$, es muy alto y arbitrario, la naviera quiere recuperar costos inevitables tales como el impuesto al cheque, y percibir los dólares que pacto en concepto de flete.
- Sobrecostos generados por inconvenientes ajenos a las cargas.
- Aplicación de recargo adicional a los contenedores High Cube.
- Doble cobro del barrido y limpieza del contenedor, al retiro y a la entrega.
- Dificultades para conseguir turnos de retiro, entrega y devolución de contenedores.
- Excesivas demoras para la recepción, en la devolución de contenedores vacíos.
- Falta de infraestructura para poder entregar los contenedores de importación, dentro del período del forzoso.
- Cuando la mercadería, por causa de control aduanero, tiene canal rojo, demoras excesivas para la liberación a plaza de la misma.
- Deficiente control de la condición externa de los equipos, tanto en la entrega de los contenedores llenos de importación, como en la entrega de los equipos vacíos para la exportación.
- Todas las tarifas por servicios están expresadas en u\$d, aun cuando son operaciones realizadas en el país, con costos en moneda local.

Soluciones sugeridas:

- Establecer un sistema de trazabilidad de los contenedores dentro del terminal, tanto para los equipos descargados de importación, como para los llenos entregados para exportación.
- Eliminar sobrecostos cuando se pueda demostrar fehacientemente que los inconvenientes se produjeron por causas ajenas a la carga.
- Eliminar recargos adicionales a los contenedores High Cube, tanto en importación como en exportación.
- Establecer una tarifa por barrido y limpieza del contenedor. Cobrar 50% de la misma al importador (en la devolución) y 50% al exportador al retirar el equipo vacío.
- La capacidad de entrega/recepción de la Terminal debe ser mayor a la capacidad de carga/descarga.
- Se entiende que el negocio se maneja en U\$S ante lo que se busca una fórmula de ajuste razonable.
- Establecer procedimientos para establecer en forma fehaciente la condición del equipo, tanto al retiro del mismo como al momento de su devolución.

Marco Regulatorio:

Es necesaria la Articulación Público – Privada de la logística interna y externa, que regule la competitividad y garantice el transporte de mercaderías en todo el territorio nacional. Es probable que Argentina por sí solo no pueda desarrollar un organismo de contralor como es el caso de países desarrollados, el ámbito ideal sería Mercosur o LATAM.

Es necesario contar con un plan integral que contemple desde la carga impositiva en la cadena de producción, la provisión de materia prima e insumos, la promoción de productos y el desarrollo de mercados en el exterior, facilitación del comercio en cuanto a intervención de terceros organismos, un tipo de cambio razonable (un ejemplo claro es el flete de exportación, hay carga de muy bajo monto que debe soportar además del incremento del flete, abonar ese costo a un 10% más del valor al que ingresa las divisas, es insostenible), dinamismo en las devoluciones de reintegros y beneficios a la exportación (actualmente no funcionan como beneficio sino más bien forman parte del costo de la mercadería a exportar)

La logística como se expresó anteriormente, es el último eslabón de la cadena; si una empresa logró sortear todos los pasos detallados anteriormente, pudo producir un bien exportable y en el último paso surgen inconvenientes no le permiten cumplir sus compromisos a tiempo o cumplirlos pero sin rentabilidad, claramente esa empresa no volverá a exportar, no ingresará divisas, dejamos de ser un país confiable para el mundo, con la variedad y calidad de bienes que nuestro país puede ofrecer.

Es preciso contar con Políticas de estado en Legislación Tributaria, Legislación Laboral (Normativa Sindical) y Estructura Jurídica (Estabilidad Legal).

La logística, requiere grandes inversiones. La falta de políticas claras y serias desalientan las inversiones necesarias. Argentina debe subsanar el déficit de infraestructura.

Puertos:

Puerto de Buenos Aires: para contrarrestar su obsolescencia y la escasa profundidad (34 pies) se debe invertir en infraestructura, en digitalización y en hacer prevalecer la “calidad del servicio a un costo razonable sobre el canon de la explotación. Es clara la falta de definición sobre el futuro del mismo, la cantidad de terminales operadoras; esto crea incertidumbre a la carga, los operadores y las líneas navieras. El Puerto Buenos Aires no debiera, por inacción, transformarse en un puerto feeder (alimentador) de las instalaciones portuarias de los países vecinos. Esto supondría una fuerte pérdida de competitividad para nuestras exportaciones de embarques de valor agregado por contenedor. Y es particularmente trascendente para el interior argentino, siendo que **el 65 % de las exportaciones actuales provienen del interior**. ¿Qué implica la dependencia de un puerto HUB, como podría suceder con Buenos Aires y su relación con Santos? Mayores tiempos de tránsito desde y hacia los destinos finales, y mayores costos de manipuleo en la factura final por agregarse los del puerto de transbordo. “Santos busca ser el HUB de la costa este de Sudamérica

Puertos de Dock Sud y la Plata: su localización y accesos limitan su crecimiento. Necesita grandes obras de infraestructura terrestre para lograr accesos viales exclusivos para que el tránsito pesado no atraviese por zonas urbanas, lograr la tan prometida e incumplida accesibilidad directa de las autopistas que parten desde Buenos Aires. Necesita que se construya un acceso ferroviario a la propia terminal. Las limitaciones de los accesos náuticos persisten. Todo proyecto de ampliación contempla mayores inversiones por tratarse de terrenos ganados al río. Tampoco las inversiones resuelven el problema de fondo del sistema portuario metropolitano, que es su calado y distancia al océano.

Puertos graneleros: déficit en profundidad de calado y accesos ferroviarios.

Ferrocarril:

Poner en condiciones vías que permitan circular con convoyes de más de 100 vagones de 60 ton de capacidad.

Open Access para operadores ferroviarios.

Bajar la emisión de gases efecto invernadero y huellas de carbono.

Recuperar capacidad de almacenaje en estaciones ferroviarias para carga granel, contenedores y carga general.

Transporte carretero:

Bajar la emisión de gases efecto invernaderos y huella de carbono.

Transporte por agua:

Facilitación documental en la operatoria multimodal y despacho en origen de carga de exportación.
Eliminación de impuestos al combustible para bandera argentina, igualando condiciones existentes para buques de otras banderas.

El transporte multimodal ya existe de hecho. Lo que falta son los mecanismos regulatorios y una infraestructura adecuada para darle mayor agilidad, eficiencia y federalismo.

Corredor bioceánico:

Para la región, seguramente lo es una necesidad. Para Argentina tal vez no sea algo imprescindible dado que tiene una cantidad de puertos más que suficiente y la conectividad de dichos puertos en general es buena.

Uno de los problemas de los puertos argentinos es que muchas rutas se realizan con trasbordos. Tal vez habría que evaluar si el desarrollo del corredor bio-oceánico mejoraría esta situación o la empeoraría.

Puertos ejemplo:

- Chile: el puerto solo cumple la función de recibir y entregar contenedores, cargarlos y descargarlos en los buques. Todas las operaciones de consolidación/ desconsolidación, aduana, etc. se hacen en depósitos extra portuarios. Eso descomprime mucho a las terminales portuarias y las dota de gran eficiencia.
- Montevideo, el régimen fiscal y aduanero es muy versátil lo que permite que el puerto se esté imponiendo como Hub logístico que opera cargas destinadas a terceros países y además ofrece herramientas a los importadores/exportadores de ese país que potencian su negocio y elevan su competitividad.
- Hamburgo, es una zona portuaria que integra puerto, depósitos logísticos, compañías de trading y otros actores del comercio exterior lo cual potencia sustancialmente la operatividad de ese espacio.

PERSPECTIVA:

- Tarifas aumentando y proyectando aumentos hasta fines de 2022.
- Congestión portuaria en todo el mundo.
- Sigue la presión para limitar al máximo posible el FreeTime porque se necesitan los containers en origen.
- Inestable programación de embarques. Retrasos generalizados.
- Sobrecarga en otros medios de transporte: Trenes, Aviones, Camiones, Chassis.
- Los países centrales priorizan el transporte interno y NO la exportación. Falta de insumos a nivel global.
- No da abasto la producción de containers y hay escasez mundial de equipos.
- Todo esto genera una inflación mundial que se va a evidenciar en todos los países muy claramente en 2022.

Latam:

Carga Marítima:

Menos barcos para estas rutas, barcos más pequeños en frecuencias desde Europa a LatAm.

Stress e impacto en tarifas.

Demoras adicionales.

Impacto general en todos los servicios.

Por el poco tiempo que hay para cargar, los buques entran y salen muy rápido del puerto y cargan lo que pueden, omiten puertos desde donde cargar para acelerar los tiempos de llegada a destino, con lo que eso significa.

Mayores demoras por los fletes internos y costos aumentando.
Apuestan al SPOT, donde pueden cobrar precios exorbitantes por la emergencia.

Carga aérea:

Comprender que el mercado está en un profundo proceso de cambio.
Mercado de DEMANDA como nunca antes.
La capacidad de carga aérea está casi 10% por debajo del 2019.
Las tarifas van a seguir aumentando como consecuencia de los problemas con el transporte marítimo.
Se espera que para 2023 aumente sustancialmente la capacidad de carga, tanto marítima como aérea.
No se sabe si las tarifas van a bajar a niveles pre-pandemia o si van a mantenerse en el nivel actual.
El espacio manda.

Transporte Multimodal:

Pros y contras, menor manipulación de carga, menos papeleo.
Monopolio de las grandes agencias.

Hidrovía – Bajante del Paraná:

No desestimar el bajo costo y la operatividad del tren de carga, Argentina dada su extensión debería contar con redes ferroviarias para trenes de carga, descongestionando rutas y corredores urbanos.

Necesita mejorar su infraestructura con mayor profundidad, mejorar la escasez de radas y la insuficiencia de anchos de eslora.

Optimizar el tramo Santa Fe al Norte y aumentar sitios de fondeo.

Nuevas zonas de cruces y maniobras.

Es "urgente y prioritario" avanzar en una tarifa acorde con las obras.

La hidrovía debe ser gestionada y operada por el sector privado.

Se debe llamar a una **licitación internacional transparente en los procedimientos, que promueva la concurrencia y competencia entre interesados idóneos**, con capacidades demostradas y recursos para afrontar las obras y mantenimiento, igualdad de tratamiento, y difusión pública de todas las actuaciones.

Algunas consideraciones finales de este análisis:

Será muy difícil lograr tarifas portuarias en pesos. El negocio se maneja en USD en todo el mundo. Se debería buscar una fórmula de ajuste razonable (Tipo de Cambio).

La infraestructura de equipos a exigir al operador de la futura concesión no debería requerir de equipos nuevos, pero sí que estén en buenas condiciones y sean amigables con el medio ambiente.

Es un hecho que el riesgo de ser puerto feeder de Bs As, siempre estará presente y parecería que es inevitable en el mediano/largo plazo.

Se debe controlar la integración vertical, pero es muy difícil cuando los operadores son las propias líneas.



F E C A C E R A

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Terceros Organismos -

Junio 2023

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

TERCEROS ORGANISMOS

SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR

Unidad Ejecutora del Régimen de Ventanilla Única de Comercio Exterior Argentina

- Lineamientos técnicos-procedimentales para el desarrollo de la VUCE
- Dirección de Exportaciones (secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa)

- Seguimiento del nuevo sistema de gestión de CTIT

Comisión Nacional de Comercio Exterior

- Aplicación de medidas antidumping ante prácticas desleales

SECRETARÍA DE INDUSTRIA, ECONOMÍA DEL CONOCIMIENTO Y GESTIÓN COMERCIAL EXTERNA

Subsecretaría de Política y Gestión Comercial

- Licencias No Automáticas

SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR

Dirección de Lealtad Comercial de la Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno

- Excepciones a intervenciones de Lealtad comercial para muestras sin uso de divisas
- Plazos de aprobación de certificaciones de Lealtad Comercial
- Bienes alcanzados por la Declaración Jurada de Composición de Producto (DJCP) y plazo de vigencia
- Etiquetado de productos textiles destinados a la producción de bienes no textiles

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (B.C.R.A)

- Régimen de Rancho: obligación de liquidar divisas – reconsideración
- Plazo para acreditar el ingreso aduanero de importaciones con pago anticipado.

SENASA

- Inconsistencias procedimentales sobre el certificado fitosanitario

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) - DGI

- Demoras y trabas excesivas en el trámite de reintegro de IVA por exportaciones
- Extensión de plazos operativos de las destinaciones suspensivas de importación y exportación

SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR

Tema: Lineamientos técnicos-procedimentales para el desarrollo de la VUCE
Área: Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior
Tipo de operación: Importación / Exportación
Marco Normativo: Decreto 1063/2016; Decreto 1079/2016; Decreto 416/2017
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Previsibilidad / Transparencia
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)

Consideraciones

Todos los sistemas que impliquen la aplicación de nuevas tecnologías para la facilitación del comercio y de los procedimientos tienen el apoyo de nuestra Entidad; siendo condición excluyente que los sistemas a desarrollar permitan garantizar cuatro aspectos centrales:

- Imparcialidad en su aplicación
- Simplificación efectiva de los trámites
- Soluciones rápidas y eficientes ante fallas en el sistema.
- Interfaces de usuario amigables y de fácil navegación.

Desde 2017 hasta la actualidad, distintos organismos intervinientes en el comercio exterior (Lealtad Comercial, Senasa, Anmat, Dirección de Exportaciones, Medioambiente, etc.) vienen incorporando a los sistemas Trámites a Distancia (TAD) y Gestión Documental Electrónica (GDE) una gran diversidad de procedimientos para su gestión electrónica por parte de los operadores.

Al respecto, cabe señalar la existencia de ciertos casos donde la digitalización no ha evitado inconvenientes o demoras en la tramitación de expedientes o no ha tenido un respaldo normativo-procedimental que permita aprovechar todo su potencial. A modo de ejemplo, se puede citar:

- Expedientes que sufrieron demoras por ausencia del funcionario que lo tenía a cargo.
- Meses de demoras en renovación de certificados de Buenas Prácticas de Fabricación (Anmat).
- Expedientes que sufrieron demoras porque salió de licencia el funcionario que lo tenía a cargo, y el funcionario que lo relevó tenía criterios distintos de control (situación generada en la tramitación de un CTIT).
- Idas y vueltas por correcciones o aclaraciones técnicas sobre unidades de medida, idioma, abreviaturas, etc. (situación generada en la tramitación de un CTIT).
- Expedientes para los que, estando ya digitalizados en TAD, los funcionarios del organismo igualmente solicitaron presentación en papel de alguna documentación (Constancia de No Intervención Programa Ozono).
- Certificados de Libre Venta (CLV) de Anmat para productos médicos, para lo cual se debe cargar en TAD el Certificado de Buenas Prácticas de Fabricación, que es expedido por la propia Anmat.

Propuestas

A fin de que la VUCE represente un cambio radical en la operatoria del sector, debe tenerse presente que la informatización y/o digitalización de los procedimientos asociados a exportaciones, importaciones y tránsitos es condición necesaria, pero no suficiente, para eliminar la burocracia y la discrecionalidad en el accionar de las distintas reparticiones del Estado que intervienen en el comercio exterior argentino.

Cumplir dicho objetivo implica llevar en forma permanente una revisión normativa y de procesos antes, durante y después de informatizar procedimientos, trámites y documentos. Sólo así se logrará que la VUCE facilite de manera efectiva e imparcial las gestiones que deben realizar los operadores.

Nuestra Entidad valora positivamente el actual desarrollo de la plataforma TAD, así como su funcionamiento en líneas generales –el cual ha mejorado los tiempos de tramitación de diversos expedientes–, y apoya la incorporación de nuevas gestiones de comercio exterior, en razón de que es una de las herramientas de las que la Unidad Ejecutora de la VUCE debe valerse para la implementación de la ventanilla única.

Por otro lado, un aspecto clave a destacar en el desarrollo de la VUCE es el control de gestión,

a fin de conferir mayor transparencia y certidumbre a la realización de trámites ante organismos del Estado. Un caso de ejemplo para graficar lo expuesto son las disposiciones de Anmat (10088-E/2017 y 10100-E/2017) que establecen plazos perentorios para la autorización de ciertos expedientes por parte de los funcionarios.

<p>Tema: Seguimiento del nuevo sistema de gestión de CTIT Área: Dirección de Exportaciones de la Subsecretaría de Facilitación de Comercio Tipo de operación: Importación / Exportaciones Marco Normativo: Decreto 1330/2004 (PEN) y todos sus modificatorios; Resolución 687/2016 (MP); Decreto 854/2018 (PEN); Res. 285/2018 (SEPyME - DEROGADA); Instr. Gral. 1/2019 (DGA) Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad / Facilitación Operativa Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle) - Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017) - Dirección de Exportaciones de la Secretaría de Comercio Exterior (Durante 2017 y 2018) - Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018) - Subsecretaría de Política y Gestión Comercial (Julio 2020)</p>
--

Consideraciones iniciales

La importación temporaria para perfeccionamiento industrial y la reposición de stock son valiosos instrumentos que contribuyen en gran medida a la competitividad de las exportaciones. Ambos regímenes permiten además la incorporación a menor costo de tecnología de punta en bienes nacional de alto valor agregado, favoreciendo así su posicionamiento internacional.

Durante varios años se observaron inconvenientes por requisitos no relacionados con su función de certificar la relación insumo-producto, sino con demoras administrativas fuera del aspecto técnico de este régimen.

Entre las consecuencias de este escenario, se percibió pérdida de interés en usar de estos regímenes, tanto en empresas que lo iban a usar por primera vez como en las que querían incorporar nuevos insumos a este mecanismo. Esta situación se desprendía de dos hechos observados:

- Empresas que usaban estos regímenes lo hacían bajo CTIT de 5 o 6 años de antigüedad, y no incorporaron nuevos insumos al conocer las demoras de la gestión de nuevos CTIT.
- Empresas que no usaban estos regímenes pero que, estando interesadas en hacerlo, no iniciaron los trámites por los mismos motivos que el punto anterior.

Esto tenía su explicación también en diferentes impactos sobre el negocio de las empresas, por las demoras en obtener la aprobación de los CTIT. Entre ellos, se relevaron los siguientes:

- Incrementos de costos: mientras el expediente estaba demorado, la empresa, para no interrumpir la producción, importaba el insumo en forma definitiva (abonando los tributos aduaneros), con el agravante de no poder evitar el impacto de tales tributos mediante mecanismos como el drawback o la reposición de stock.
- Pérdida de negocios: a raíz de incrementos de costos muy significativos, se relevaron casos de pérdida de negocios por falta de competitividad (precios más altos que la competencia); o bien porque, ante posibles ganancias negativas, el exportador decidía no avanzar con la operación.

Propuestas enviadas

Dado que un CTIT debe cumplir su papel de certificar la relación insumo-producto, en su momento se había propuesto que la normativa volviera a poner en vigor a la verificación técnica como principal instancia de este sistema, en razón de que el énfasis principal debe estar en el análisis de dicha relación (producto exportado-insumos utilizados).

Asimismo, a fin de que la emisión del CTIT fuese expedita, nuestra Entidad había señalado la importancia de que los aspectos formales y/o administrativos exigidos por la Autoridad de Aplicación fuesen los mínimos indispensables. En esa línea, se había propuesto, de manera no mutuamente excluyente, lo siguiente:

- Unificar criterios de control sobre la información que deben analizar los funcionarios, a fin de que las empresas puedan anticipadamente suministrarla acorde a la norma; y que dichos criterios sean uniformes entre los propios funcionarios.
- Arbitrar los medios para que el intercambio de información con otros organismos intervinientes en una importación temporal (INTI, Aduana, delegaciones del interior de esos organismos) no demore

el proceso administrativo de la operación (cotización, pago, etc.)

- Incorporar la confección del CTIT a la plataforma Trámites a Distancia, a fin de unificar herramientas informáticas que los operadores deben emplear para tramitar un CTIT (**a partir de la Res.811 del 19/11/2021**).

Situación a partir de los cambios normativos de 2018 y 2019 - 2020

El texto describe los antecedentes previos a la entrada en vigencia del Decreto 854/2018 (PEN), de la Resolución 285/2018 (SEPyME) y de la Instrucción General 1/2019 (DGA); todas ellas, normativas que introdujeron numerosos cambios al régimen de admisión temporaria.

La Entidad se encuentra monitoreando el impacto de dichas normativas en la gestión de este trámite por parte de las empresas a fin de determinar si los cambios han sido positivos para el sector. A febrero de 2019, de la experiencia relevada aún no hay casos en que se hayan empleado todas las alternativas que permite ahora la normativa vigente.

- Contratación del INTI para las inspecciones (y no a otros organismos o ingenieros matriculados) .
- Se recurrió a la verificación previa a la emisión del certificado, y no la DDJJ para control ex-post

A nivel informático, se experimentaron intermitencias en TAD y al cargar el excel a la web del sistema de los CTIT. De todos modos, se coincide en que el funcionamiento general es mucho mejor que con el sistema previo. El tiempo total del trámite es de aproximadamente 45 días; muy similar a lo que venía tardando en los últimos meses del sistema anterior.

Donde sí se sigue observando un aspecto a mejorar es en la interacción con funcionarios de la Secretaría de Comercio, la cual –si bien es rápida y se percibe buena predisposición– sigue teniendo muchas idas y vueltas por correcciones o aclaraciones técnicas sobre unidades de medida, idioma, abreviaturas, etc. Este es un aspecto que ya estaba pasando antes, con el sistema previo de gestión de los CTIT. Asimismo, cabe señalar que al operador sólo se le permiten dos instancias de subsanación, dado que a la tercera, debe iniciar el trámite nuevamente.

Hasta el mes de Agosto 2020 sigue con significativa demora, la aprobación de los certificados y en el normal desarrollo del trámite hasta su aprobación, debido a problemas técnicos en el sistema TAD, que dificulta el avance del trámite, y el plazo de demora ronda aprox.30 días, detectándose que dicha demora opera en el área de Legales. Más allá de los esfuerzos que se hagan para mejorar el sistema, la crítica situación actual de nuestras exportaciones amerita una media general por la cual se permita la continuidad de los trámites de importación y exportación bajo el régimen de importación temporaria para perfeccionamiento, mientras dura la emergencia, con la sola presentación de la solicitud de CTIT o de prórroga, sin perjuicio de los controles y verificaciones que a posteriori puedan realizarse para evitar, corregir o sancionar desviaciones.

Propuesta

Estudio y creación de un mecanismo que permita el análisis del sector, en lo que se refiere a la aptitud de la empresa, se pueda realizar en forma previa, cuando se inscribe en el RUMP.

Tema: Aplicación de medidas antidumping ante prácticas desleales
Área: Comisión Nacional de Comercio Exterior
Tipo de operación: Importación
Marco normativo: Decreto 1393/2008 (PEN) y complementarias; Acuerdo relativo al Art. 6 del GATT
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Imagen internacional del país
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
 - Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
 - Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)

Consideraciones

En el uso del medidas antidumping, se observan casos de derechos no aplicados conforme a la norma. Se calculan como porcentaje del valor declarado, cuando en realidad deben determinarse según el “margen de dumping”, es decir, la diferencia entre el valor de referencia y el valor declarado. Esta problemática es bastante transversal en cuanto a los bienes involucrados y al uso de los mismos (insumos productivos, bienes de capital, bienes finales, etc.).

El Acuerdo de la OMC sobre la aplicación del Artículo 6 del GATT es muy claro al respecto: el derecho antidumping nunca puede superar el margen de dumping. Esto desemboca en situaciones inaceptables, al generarse casos en que, mientras mayor es el precio declarado, menor es el daño que causa, pero mayor es el derecho antidumping que se le aplica.

Posición

En la utilización de los mecanismos para combatir las prácticas desleales del comercio (en este caso dumping), deben respetarse los principios y lineamientos de aplicación de los acuerdos de la OMC, de la cual Argentina es Miembro; por lo que en pos de una imagen internacional positiva, debe cumplir sus disposiciones.

SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR

Tema: Excepciones a intervenciones de Lealtad comercial para muestras sin uso de divisas

Área: Dirección de Lealtad Comercial de la Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno

Tipo de operación: Importación

Marco Normativo: Nota Externa 12/2007 (DGA); Código Aduanero (Art. 560)

Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Subsecretaría de Comercio Interior (Abril 2016)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)

Consideraciones

La Dirección de Lealtad Comercial dispuso oportunamente que las muestras debían estar exentas de su intervención. Esta decisión fue informada por la DGA en Nota Externa 12/2007. El Código Aduanero en su Art. 560 define a la muestra por la finalidad de su importación y no por el valor del producto.

La Aduana aplica la disposición de Lealtad Comercial sólo a las muestras cuyo valor resulta inferior al que se ha determinado para su eximición de tributos, confundiendo de esta manera el concepto con el tratamiento tributario dispensado, y acotando de esta manera el alcance de la decisión de la Autoridad de Aplicación.

De esta manera, la cantidad de productos que caen en la exención es exigua y se entorpece la introducción de nuevas tecnologías y el desarrollo de productos, teniendo en cuenta que el concepto de muestra abarca no sólo a bienes para demostraciones de venta, sino también modelos cuya producción local se proyecta.

Propuesta

Debe extenderse la exención de intervención a todo el universo de productos que respondan al concepto de muestras según el Art. 560 del Código Aduanero, independientemente de su valor.

Tema: Plazos de aprobación de certificaciones de Lealtad Comercial

Área: Dirección de Lealtad Comercial de la Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno

Tipo de operación: Importación

Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Reducción de costos / Previsibilidad

Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)

- Subsecretaría de Comercio Interior (Abril 2016)
- Dirección de Lealtad Comercial (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)
- Año 2020 (facilitación Operativa)

Consideraciones

A partir de 2015 se pudo constatar el drástico incremento en los tiempos de autorización de los expedientes de la Dirección de Lealtad Comercial. Gestiones que solían tomar no más de 2 o 3 días hábiles pasaron a tener un plazo no sólo sumamente variable, sino también de excesiva duración, llegando en algunos casos a superar el mes y medio.

Desde 2017, la Dirección de Lealtad Comercial ha estado incorporando diversos trámites a la plataforma Trámites a Distancia (TAD), a partir de lo cual se observaron notables mejoras en los plazos de aprobación de expedientes.

La certidumbre sobre el plazo de aprobación es clave para que el importador no quede en la disyuntiva de decidir si debe demorar la carga o tomar el riesgo de embarcar sin el trámite finalizado (sobre todo en modos de transporte de reducido tiempo de tránsito, como el terrestre y el aéreo).

Es también importante en los casos de certificaciones como Juguetes y DJCP. El expediente debe estar autorizado para poder oficializar la Licencia No Automática, por lo que las demoras en

Lealtad Comercial afectan la siguiente etapa del proceso, el de la gestión de la LNA.

Posición

Es importante que se desarrollen y mantengan los medios necesarios para que todos los trámites en Lealtad Comercial vuelvan a tomar los plazos más razonables que mostraba hasta hace unos pocos años, es decir, no más de 48 / 72 horas hábiles.

Por tal motivo, no se puede dejar de señalar que la digitalización de trámites no es suficiente para evitar demoras y discrecionalidad por parte de los funcionarios actuantes. Es de vital importancia entonces realizar una clarificación normativa y de procedimientos a fin de evitar redundancias de controles, de pedidos de información y toda otra instancia que atente contra la celeridad de los expedientes a autorizar.

Siguen persistiendo las demoras en la resolución de expedientes, con situaciones que exceden los plazos normales de análisis y expedición.

Tema: Bienes alcanzados por la Declaración Jurada de Composición de Producto
Área: Dirección de Lealtad Comercial de la Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Resolución 404/2016 (SC) y modificatorias
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Reducción de costos
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)

Consideraciones

En el marco del uso de reglamentos técnicos como barrera no arancelaria para proteger determinados sectores, la Resolución SC N° 404/16 amplió el universo de productos textiles sujeto a la Declaración Jurada de Composición de Producto, y estableció que los ensayos (anteriormente facultativos) son de presentación obligatoria, por cada importación, para la mercadería que se vaya a importar. Esta medida no afecta sólo a bienes finales, sino también a telas e hilados, impactando de esta manera insumos de producción para la industria.

Cabe remarcar que la clasificación arancelaria del producto textil ya determina sus especificaciones, y la propia Aduana es quien efectúa el control al momento del ingreso, por lo que no reviste de ningún sentido realizar un ensayo para la declaración previa exigida por la normativa.

Propuesta

La entrada en vigencia que determina la obligatoriedad de los ensayos para la declaración jurada representa una preocupación importante para el sector, y en tal sentido, se solicita la exclusión de al menos los insumos de producción que emplea la industria textil, como telas, hilados, etc.

Tema: Etiquetado de productos textiles destinados a la producción de bienes no textiles.
Área: Dirección de Lealtad Comercial - Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Resolución 549/21 (SC) – Mercosur/GMC/ Res.62/18
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Reducción de costos
Propuesta enviada al Estado: Secretaria de Comercio Interior (2022)

Consideraciones

El etiquetado de productos textiles tiene por objeto proteger al consumidor contra prácticas desleales y defender su derecho a la información. Recientemente se dictó la Resolución SCI N°549/2021 que incorpora al ordenamiento jurídico nacional la Resolución GMC 62/2018, que establece nuevas normas técnicas para el etiquetado de productos textiles.

Conforme el nuevo ordenamiento, está prohibida la importación a consumo y la comercialización de productos textiles que no cumplan con las normas de etiquetado que allí se establecen.

En la norma mencionada se establece que deben ser etiquetados también los productos destinados a la industria de la transformación (Capítulo XI del Reglamento). Esta disposición, en función de los considerandos y los fundamentos del régimen, sólo puede ser entendida en el marco de la trazabilidad de los productos textiles que se transforman en otros productos de la misma naturaleza que tienen por destino el consumo particular. Sin embargo, no parece razonable, y ocasiona un gravamen innecesario, imponer estos requisitos sobre las materias primas de origen textil destinadas a la fabricación de productos técnicos, tales como correas de transmisión, bandas y correas de transporte, lingas, cinturones de seguridad, etc., ya que estos productos están sometidos a otro tipo de normas técnicas y sus materiales constitutivos son adquiridos y controlados en base a parámetros específicos controlados por la industria que los consume.

La exigencia de etiquetado en los casos que se describen es extraña a la operatoria habitual con estos productos y ocasiona, por lo menos, los siguientes problemas:

- 1) Afecta la relación con los proveedores, requeridos a cumplir procesos no previstos y para los cuales no encuentran justificación
- 2) Ocasiona mayores costos, ya que implican la impresión de etiquetas especiales, la introducción de procesos no previstos en la producción, empaque y distribución de los productos, y costos en destino por eventuales desentendimientos o interpretaciones normativas que pueden llevar a trámites de reetiquetado, multas, etc.
- 3) produce demoras en el abastecimiento

Propuesta:

Introducir en el régimen la posibilidad de tramitar un certificado de exención de etiquetado para las importaciones de materias primas textiles importadas por industrias dedicadas a la producción de bienes no textiles

BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA (B.C.R.A)

Tema: Obligación de liquidar divisas – Régimen de Rancho

Área: Mercado de Cambios

Tipo de operación: Exportaciones

Marco Normativo: Comunicación “A”6788 – Ley 22.415

Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa

Propuesta al Estado: SI

- Banco Central de la República Argentina (Noviembre 2019)

- Ministerio de Hacienda de la Nación (Noviembre 2019)

Consideraciones:

De acuerdo a lo establecido en la Comunicación “A” 6788 en el punto 2.5.17.2, se exceptúa al Régimen de Rancho las operaciones que en la medida que correspondan a medios de transporte de bandera nacional. Se ha relevado problemáticas sobre este régimen y consideramos que deben ser exceptuadas de los mecanismos de seguimiento del cumplimiento de la obligación de liquidación de divisas de exportaciones dispuesto por la Com.”A”6808, dado que afecta en forma grave la actividad, debiendo ser atendida con la mayor celeridad, realizando los ajustes necesarios en la normativa vigente. El problema se presenta cuando el Banco realiza los controles a través del sistema SECOEXPO y no condice con la operatoria particular, generando inconvenientes con el ingreso de los cobros del exterior, lo cual, en muchos casos, quedan “frenados”, y tiene como consecuencia serios problemas a nivel económico para las pequeñas empresas que dependen de sus cobros para mantener una operatoria fluida.

Propuesta:

Se solicita ampliación de la excepción establecida en el punto 2.5.17.2 de la Comunicación “A”6788 en forma idéntica a la Comunicación “A” 6312 de fecha 31/08/2017 o en la Com.”A”3587 del 29/04/2002, en la que no se discriminaba si el medio de transporte es de bandera nacional o internacional.

Tema: Plazo para acreditar el ingreso aduanero de importaciones con pago anticipado

Área: Banco Central de la República Argentina

Tipo de operación: Importación

Marco Normativo / Antecedentes: Comunicaciones “A” 6770 - 6818 (BCRA)

Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad / Facilitación

Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones

Durante el mes de septiembre de 2019, el Banco Central de la República Argentina (BCRA) oficializó una normativa que regula el plazo para acreditar el ingreso aduanero de importaciones abonadas total o parcialmente en forma anticipada, estableciéndolo en **90 días** contados a partir de la fecha de acceso al MULC para transferirse dicho anticipo.

Este plazo puede resultar exiguo, especialmente en el caso de contratos de provisión de materiales especiales que son fabricados bajo diseño o con características especiales para el comprador local, y/o en los casos en que el proveedor del exterior exige un anticipo para iniciar la producción del pedido.

Los tiempos de producción sumados al tiempo de tránsito y los trámites de nacionalización, puede generar que las empresas incurran en incumplimiento. Esta situación afecta especialmente al sector industrial, aunque también a otros sectores, y a las inversiones que deben realizar las empresas para compra de maquinaria, que requiere un plazo largo para su fabricación, y cuyos pagos deben cumplirse de acuerdo al compromiso asumido con el proveedor. Durante la primera mitad del año 2020, los tiempos han sido más extensos, debido a lo acontecido a nivel mundial, que ocasionó demoras significativas en la producción y embarques de bienes, con respecto a la pandemia (COVID-19), y que las empresas se vieron obligadas a pedir prórrogas para la presentación de dicha documentación en

las entidades nominadas.

Posición:

Consideramos que el plazo actual de 90 días es exiguo, dado que, por los tiempos de producción y hasta su llegada al territorio aduanero (principalmente con bienes que provienen del mercado asiático y por los trayectos y escalas que cumplen los buques), supera ampliamente ese plazo, lo que le ocasiona al importador costos y gastos adicionales, y con el riesgo de incumplimiento ante la entidad financiera nominada, que denuncia ante el BCRA, la falta de presentación de dicha documentación respaldatoria.

Propuesta:

Ampliación de plazos para la presentación del registro de ingreso aduanero, de 90 a 180 días, o máximo 365 días.

SENASA

Tema: Inconsistencias procedimentales sobre el certificado fitosanitario
Área: Dirección Nacional de Protección Vegetal / Dirección de Tecnología de la Información
Tipo de operación: Importaciones
Marco normativo: Manual SIG-Embalajes; Circular 4/2011; Resoluciones 19/2002, 314/2006 y 614/2015 (todo de Senasa); Resolución 685/2005 (SAGPyA).
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- Senasa Centro Regional Córdoba (Julio 2017)
- Unidad Ejecutora de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (Agosto 2017)
- Secretaría de Simplificación Productiva (Mayo y Junio 2018)

Consideraciones

Se observan diversas inconsistencias operativas en el accionar del Senasa en lo que concierne a operaciones de importación destinadas a una aduana del interior. Las problemáticas observadas podrían resumirse en dos grandes puntos:

- Se observan diferencias procedimentales entre las distintas delegaciones del organismo, principalmente las de frontera. Este escenario se observa, por ejemplo, en el hecho de que en algunas delegaciones es el ATA o el Despachante el que realiza el procedimiento; mientras que en otras, se debe presentar la DDJJ, personal de Senasa la ingresa al sistema y el ATA pierde control de ingreso sobre la operación que está bajo su responsabilidad.
- Incongruencias en el esquema de validación de los certificados: actualmente, el procedimiento comienza con la generación de la DDJJ en frontera, la cual es ingresada al sistema; a partir de lo cual se genera el número de certificado. El medio de transporte sigue su curso hacia la aduana interior sólo con la DDJJ, y existiendo el número del certificado en el sistema. Cuando llega, el despachante entrega una copia del despacho (no presentado aún al Servicio Aduanero) a la empresa de transporte, quien la hace llegar al ATA en frontera para validarlo. Luego de todo este proceso, se podrá hacer aduana en la plaza de destino.

Propuestas

La administración nacional de este organismo debe bajar una línea clara en cuanto a procedimientos y controles en todas las delegaciones del país, a fin de estandarizar los tiempos y tareas asignadas a los agentes y operadores intervinientes, conociendo cada uno su rol y las responsabilidades que les competen.

Por otro lado, no se observan motivos para que el sistema de Senasa requiera asociar el certificado con el despacho de importación, cuando la intervención del organismo es sobre el medio transportador que está ingresando la mercadería al territorio aduanero. Debe modificarse el sistema para que sólo requiera asociar el certificado al manifiesto de la operación.

ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS (AFIP) - DIRECCION GENERAL IMPOSITIVA

Tema: Demoras y trabas excesivas en el trámite de reintegro de IVA por exportaciones
Áreas: AFIP - DGI
Tipo de operación: Exportaciones
Marco normativo: RG AFIP 2000, RG AFIP 4310, RG AFIP 4927
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación Operativa / Competitividad / Reducción de costos
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones

El régimen de devolución de IVA a los exportadores constituye un instrumento necesario y fundamental para mantener su competitividad. Responde al principio contenido en todos los acuerdos internacionales que se relacionan con la materia que podemos sintetizar en que el precio de exportación y consecuentemente el costo del exportador, no debe contener impuestos. Por tal motivo existen el régimen de reintegros a la exportación, el régimen de reintegro o devolución del IVA y las numerosas exenciones a nivel de impuestos provinciales y municipales.

El exportador cuenta con esos mal llamados beneficios para establecer su precio de exportación y cualquier restricción que se impone sobre su percepción genera un costo financiero que impacta en el costo, en el precio y por lo tanto en la competitividad del producto y en muchos casos puede ocasionar quebrantos insuperables.

Las demoras excesivas de los trámites y la imposición de requisitos por parte de organismos que no tienen facultades legislativas constituyen una limitación ilegal de los derechos del administrado.

Esto sucede, por ejemplo, con el bloqueo en el trámite de reintegro de IVA por causa de incumplimientos en el ingreso de divisas, introducido por la RG AFIP 4927, que se justifica en una interpretación de una disposición del Banco Central de la República Argentina (Com."A" 6844, punto 8.4.4.), cuando el BCRA no tiene ninguna facultad para legislar sobre cuestiones fiscales.

Propuesta

Se solicita la derogación del Art. 2, punto 2 de la RG AFIP 4927. Se solicita la revisión de los procedimientos para el pago de los reintegros de exportación y reintegros de IVA, de modo que el beneficio se haga realmente efectivo.

Tema: Extensión de plazos operativos de las destinaciones suspensivas de importación y exportación.
Área: Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) – Dirección General de Aduanas (DGA)
Tipo de operación: Importación – Exportación
Marco Normativo: Dec.298/2020 - RG 4726/20
Enfoque de la mejora propuesta:
Propuesta enviada al Estado: Si
- Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) (Mayo 2021)
- Dirección General de Aduanas (DGA) (Mayo 2021)

Consideraciones

Se trata de la imposibilidad de dar cumplimiento a los plazos otorgados oportunamente para cumplir con las obligaciones asumidas en las diferentes destinaciones suspensivas de importación y exportación, por los inconvenientes surgidos de las restricciones propias de la pandemia, y que fueron considerados con el dictado de la RG AFIP N° 4726/2020, que suspendió los plazos operativos aduaneros mientras se mantuviera la vigencia del Dec. N° 298/2020. Si bien la situación relativa a la pandemia persiste, y se ha agravado con la aparición de un grave problema logístico que afecta notablemente la fluidez del comercio exterior, lo que causa importantes demoras tanto en la importación como en la exportación. Este problema surge por la falta de oferta de bodegas originadas en las restricciones impuestas sobre los vuelos internacionales y la disminución del comercio mundial y en especial, a nivel regional, lo que hace que muchos buques hayan dejado de operar y otros lo hacen en

forma intermitente, con cambios imprevistos de ruta, ocasionando serios problemas en las previsiones que deben tomar las empresas en materia logística.

Propuesta

Considerar la posibilidad de dictar una medida de extensión general de los plazos de las destinaciones por un plazo no menor a 60 (sesenta) días a partir del vencimiento de la operación (incluida prórroga) hasta que se supere la situación, como también una prórroga extraordinaria de la permanencia en los depósitos fiscales.

Tema: Capacidad Económica Financiera (CEF)
Área: Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)
Tipo de operación: Importación – Exportación
Marco Normativo: RG 4294/18
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: No
- Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP)

Consideraciones:

Con independencia de lo ya abordado sobre la falta de justificación de fundamento legal, el sistema de Capacidad Económica Financiera (CEF) contempla una fórmula que valora en forma mensual la capacidad económica y financiera que tiene cada contribuyente, que puede consistir en un importe determinado. El resultado es un parámetro para poder realizar ciertos actos económicos o para operaciones de comercio exterior. La CEF nace con la RG N°4294 del año 2018 como una herramienta de gestión de los riesgos, para mejor control y evaluación de la capacidad económica y financiera de un operador, que monitorea y asegura el origen de los fondos utilizados para los pagos al exterior. El proceso de evaluación se efectúa los días 25 de cada mes con efecto para todo el mes siguiente. Si bien se admite la solicitud de reproceso y de disconformidad como herramientas para corregir datos o información errónea, en la actualidad la preocupación es que se convierta en un “vara ordenadora” en la administración de las importaciones.

A partir del mes de febrero 2022, se observa que, por modificaciones de CEF de las empresas, se dificulta la oficialización de SIMI y tramitación de SIMPES (trámite para pagos al exterior por servicios), y como consecuencia, trae numerosos inconvenientes con sus proveedores y compromisos asumidos con el exterior, lo que puede ocasionar perjuicios significativos para las empresas en el corto y mediano plazo.

Propuesta:

Revisión de la forma de cálculo de la Capacidad Económica Financiera (CEF), que permita conocer certeza el saldo disponible del mismo, dado que afecta en forma significativa a la generación de SIMI y SIMPES para los pagos al exterior.