FECACERA

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

Septiembre 2024

ÍNDICE

- **AFIP - DGA - DGI**
    - ASPECTOS INFORMATICOS
    - ASPECTOS RELATIVOS A ZONAS OPERATIVAS
    - ASPECTOS RELATIVOS A BENEFICIOS A LA EXPORTACIÒN Y REGIMENES ESPECIALES
    - ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES
    - ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS

- **LOGÍSTICA**
    - ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS (AGP)

- **TERCEROS ORGANISMOS**
    - SECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR
    - SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR
    - BANCO CENTRAL DE LA REPÚBLICA ARGENTINA (B.C.R.A)
    - SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA (SENASA)

FECACERA

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Aduana -

Septiembre 2024

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD
ADUANA

ASPECTOS INFORMÀTICOS

- Afectación de licencias al momento de oficializar el despacho aduanero y parcialización de una licencia en casos de operaciones con subitems.
- Despacho Directo a Plaza
- Consulta masiva MOA Reingeniería

ASPECTOS RELATIVOS A ZONAS OPERATIVAS

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

ASPECTOS RELATIVOS A BENEFICIOS A LA EXPORTACIÒN Y REGIMENES ESPECIALES

- Requisitos para la compensación de deudas fiscales con reintegros a la exportación
- Régimen de Aduana en Factoría (RAF)
- Mercadería en rezago
- Régimen de importación /exportación para compensar envíos de mercadería con deficiencias
- Regimenes de destinaciones suspensivas, demoras en la tramitación
- Importaciones Temporales con Transformación Industrial, aplicación de CTIT

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES

- Plazos de tramitación y resolución de los procedimientos especiales aduaneros
- Liberación de mercadería bajo garantía
- Publicación de fallos de los jueces administrativos en sede aduanera
- Automatización y digitalización de determinados trámites aduaneros. Control de funcionamiento de procedimientos existentes
- Plazo para solicitar prórroga de importaciones temporales con transformación
- Procedimiento para fijar valores referenciales de exportación e importación
- Exceso ritual en las exigencias reglamentarias referidas a los Certificados de Origen Emitidos en el marco del Acuerdo Mercosur/Israel.

ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS

- Necesidad de mayor facilitación y menores costos en la operatoria ISTA-

ASPECTOS INFORMÀTICOS

Tema: Afectación de licencias al momento de oficializar el despacho aduanero y parcialización de una licencia en casos de operaciones con subitems.
Área: Dirección de Desarrollo de Sistemas. Aduaneros (AFIP) / Normas y Procedim. Aduaneros (DGA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Manual Usuario SIMIv2; 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)
- Dirección de Desarrollo de Sistemas Aduaneros – AFIP (Enero 2018)
-Espacios de Diálogo Institucional – Aduanero (Mayo 2018)

Consideraciones

Se trata de la imposibilidad de afectar más de una licencia de importación al momento de oficializar un despacho. Esta restricción, de tipo informático, estuvo presente también durante el régimen de las DJAI/SIMI/SIRA/SEDI y representa un obstáculo a la optimización de costos fijos vinculados a la importación, además de generar una mayor carga administrativa.

De igual manera, cuando la licencia debe ser parcializada en dos o más despachos, y contiene varios ítems (y a su vez, varios subitems dentro de cada ítem), el SIM exige que la estructura de ítem/subitems del despacho de importación sea idéntica a la de la licencia. Esta situación obliga al operador a importar al menos 1 unidad de un producto que no podría ser entregado por el proveedor.

Estos inconvenientes se presentan porque el sistema informático se basa en la conversión de una licencia a un despacho.

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)

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

A fin de evitar estos extra costos, y la sobrecarga administrativa asociada, la Autoridad de Aplicación debe introducir los cambios necesarios en el SEDI para posibilitar, al momento de la oficialización, la afectación de más de una declaración SEDI en un mismo despacho aduanero y, a su vez, que se pueda parcializar una licencia en dos o más despachos de importación independientemente de la estructura de ítem y subitems que aquella contenga. Esto se logra pasando de un sistema de conversión de licencia a un sistema de descarga de descarga de stock.

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 que 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.

NOTA: *Si bien este tema parece tener principio de solución con las modificaciones introducidas en el art. 217 C.A. y en el Capítulo Cuarto del Código Aduanero, por el Dec.*

70/2023 y Resolución General AFIP 5474, se mantiene en expectativa hasta que se compruebe la efectiva solución del problema planteado.

Tema: C*onsulta 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: 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 llevará 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 realizarán 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 EXPORTACIÒN 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 "a 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: 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
Enfoque de la mejora propuesta: 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 5173, que se justifica en una interpretación de una disposición del Banco Central de la República Argentina (Punto 8.4.4. del Texto ordenado de Exterior y Cambios[1]), cuando el BCRA no tiene ninguna facultad para legislar sobre cuestiones fiscales.

Propuesta

Modificación del artículo 23 de la RG AFIP 2000 eliminando a los incumplimientos de la obligación de ingresar y liquidar divisas como impedimento para la devolución de IVA al exportador. 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: Eliminación del incumplimiento de la obligación de ingreso de divisas como causal de recategorización en el Sistema de Información Simplificado Agrícola "SISA"
Área: Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) – Dirección General Impositiva (DGI)
Tipo de operación: Exportación
Marco Normativo: Resolución General 4310 y 4927
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad / Reducción de costos
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones:

El SISA contiene un sistema de matriz de riesgo (scoring) que asigna un estado a los contribuyentes en función de su comportamiento fiscal por el que, los contribuyentes activos, son categorizados en tres estados: Bajo riesgo, Mediano riesgo y Alto riesgo. Este último corresponde a los sujetos que se le detecten incumplimientos detallados en el Anexo II.
Los incumplimientos impactan de manera negativa provocando el cambio de estado y, con ello, la aplicación de alícuotas de retención incrementadas. Tal como se indica en la propia página de AFIP, en el SISA "cumplimiento es igual a beneficios" y, luego, el cambio de estado impide al contribuyente acceder a dichos beneficios.
Mediante el art. 2º, pto. 2, de la Resolución General Nº 4927/2021 se incorporó como punto 9 del TIPO DE INCUMPLIMENTO FORMAL del ESTADO 3 en el Anexo II, a las inconsistencias o incumplimientos informados por el Banco Central de la República Argentina en cuanto a la obligación de ingresar y liquidar divisas." Lo que provoca el cambio de categorización de contribuyentes que presenten inconsistencias o incumplimiento los que, incluso luego de regularizados, les impiden retornar al estado de "bajo riesgo" debido a que para contar con esta calificación deben permanecer 24 meses ininterrumpidos en el estado de Mediano Riesgo.

Propuesta

Se solicita la derogación del Art. 2, punto 2 de la RG AFIP 4927 en cuando incorpora a las inconsistencias o incumplimientos informados por el Banco Central de la República Argentina

[1] Punto 8.4.4: "*Emisión de la certificación de cumplido. La entidad deberá emitir una certificación de cumplido para aquellas destinaciones de exportación a consumo que acumularon imputaciones admitidas hasta alcanzar el total del monto a ingresar y liquidar. La certificación de cumplido, además de ser requerida a los efectos cambiarios, dará lugar a la liberación de pagos a cargo de la AFIP dentro de la normativa aplicable en materia aduanera y fiscal.*"

en cuanto a la obligación de ingresar y liquidar divisas, como causal de incumplimiento formal del Estado 3 de SISA.

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: Artículos 286 y 427 del Código Aduanero, Artículo 34 del Decreto Reglamentario N° 1001/82, Artículo 7 de la Ley 25.603.
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 debe 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.

Tema: Régimen de importación /exportación para compensar envíos de mercadería con deficiencias
Área: Dirección General de Aduanas
Tipo de operación: Exportación / Importación
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
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad, productividad
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- 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 Regionales Aduaneras. Sin embargo, a partir del dictado de la I.G. Nº 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 resultan, 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 genera 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.

Tema: Regímenes varios de destinaciones suspensivas, Demoras en la tramitación
Área: Dirección General de Aduanas
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco Normativo: RG 4200/2018, IG 5/2016 e IG 6/2016
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad, productividad
Propuesta enviada al Estado: Sí (ver detalle)
- 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:

A partir del dictado de las I.G. Nº 2/2016, 3/2016 y 4/2016 sobre impo temporaria, (derogadas posteriormente por la RG 4200/2018 que mantuvo el mismo criterio) y las IG 5/2016 e IG 6/2016 de la Subdirección General de Técnica Legal Aduanera, diversos trámites que se resolvían en las aduanas operativas o en las Direcciones Regionales Aduaneras pasaron a tramitarse y resolverse en el ámbito de la Secretaría Técnica.
Se esperaba que la centralización significa mayor transparencia y unicidad de criterios en el tratamiento de los casos, e inicialmente funcionó de esta manera, pero en los últimos años se ha notado una evidente disparidad de criterios para casos similares y demoras injustificadas o producidas por requerimientos excesivos.
La resolución de los casos en el lugar operativo permite una mayor cercanía y conocimiento del servicio aduanero acerca de la realidad de las empresas y el tipo de operaciones que realizan, mejorando el control.

Propuesta.

Se propone revisar la RG 4200/2018 y las IG 5/2016 e IG 6/2016 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 de los regímenes.

Tema: Importaciones Temporales con Transformación Industrial, aplicación de CTIT
Área: Dirección General de Aduanas
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: Decreto 1330.
Enfoque de la mejora propuesta: Competitividad, productividad
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones:

Tema 1: Aplicación de CTIT emitidos en relación con partes componentes de una unidad clasificatoria:

El trámite de CTIT se ha convertido en un problema para el normal desarrollo de las importaciones industriales que incorporan insumos importados, al punto de que muchas empresas han desistido de la utilización del régimen de importación temporaria por esta causa.

El problema se agrava en el caso de las empresas que producen y exportan bienes no seriados. Esto es porque, en principio, estarían obligadas a realizar un CTIT por cada exportación que realizan, lo que multiplica exponencialmente el problema.

Una de las soluciones que se ha encontrado, aplicable para algunos casos, es la emisión de CTIT por módulos, lo que permite que las empresas que venden, por ejemplo, plantas completas configurables con diversos elementos constantes que pueden tipificarse individualmente, pueden realizar las descargas aplicando los CTIT utilizables conforme los elementos utilizados en cada caso.

Por ejemplo. En una planta de hormigón se utilizan dosificadores, mezcladores, tableros de comando, transportadores, entre otros componentes. Cada uno de estos elementos se tipifica individualmente y cuando se exporta la planta se especifica en factura o en anexo cómo está configurada, de modo que se puede conocer perfectamente cuáles son los CTIT aplicables al caso, y este dato es verificable, aunque la posición del producto a exportar en el permiso de embarque no es la del componente, sino la de la planta considerada en conjunto como unidad clasificatoria

Obviamente, el producto a exportar consignado en cada CTIT no es el de la planta, sino el componente de la planta, que por otra parte en muchas ocasiones se exporta por separado como bien individual.

Propuesta:

A nuestro juicio, y dado que el control no se realiza por sistema, sino en forma manual, no son necesarios cambios normativos ni de sistema informático para dar solución a este problema, pudiendo resolverse con un instructivo que indique:
Cuando se documenten mercaderías que contengan insumos importados temporariamente para transformación en el marco del Dec. 1330/ y su modificatorias, y la mercadería a tratar se trate de una unidad clasificatoria compuesta de diversas partes o artículos que cuenten con un CTIT vigente que contemple como producto a la parte o artículo considerado individualmente, el declarante podrá presentar una declaración complementaria en los términos del art. 332.3 del C.A. indicando:
Las partes o artículos individualizables que componen el producto a exportar y que cuenten con CTIT individual.
La posición arancelaria de cada artículo tipificado individualmente.
Los datos del CTIT aplicable en cada caso, según lo exigido por la reglamentación.
En este caso, podrá no aplicarse en la descarga un CTIT que abarque al producto compuesto declarado y se procederà a efectuar el control con la aplicación de los CTIT individuales, sin considerar a este efecto la posición arancelaria declarada para la unidad clasificatoria.

Caso 2: Aplicación de un CTIT cuando en la exportación se descargan sólo parcialmente los insumos declarados en el mismo.

En general, el CTIT se confecciona teniendo en cuenta la totalidad de insumos utilizables en el producto a exportar que sean susceptibles de importación. Sin embargo, en muchas ocasiones las empresas exportadoras deben abastecerse de esos mismos insumos mediante importaciones definitivas o compras en el mercado interno, por lo que al momento de la exportación no pueden descargar la totalidad de los insumos previstos en el CTIT, pudiendo existir ítems de insumos que no se descargan o se descargan parcialmente.

Esto da lugar a descargas parciales con respecto a lo autorizado por el CTIT que no constituyen declaraciones inexactas, ya que responden a la realidad de los insumos importados temporariamente que realmente fueron utilizados en la mercadería (Declarar la totalidad sí sería una declaración carente de veracidad).

El CTIT es un documento que acredita una relación insumo-producto, pero que no impone que el insumo deba tener una determinada forma de adquisición. Se trata de un documento técnico, no tributario, y no implica en sí mismo una declaración o compromiso de utilizar sólo insumos importados temporariamente en la fabricación del producto tipificado.

Propuesta:

Se han recibido observaciones en destinaciones de exportación en las que se presentaban este tipo de descargas parciales, por lo que entendemos que debería instruirse a las áreas de control para que sean aceptadas las aplicaciones de CTIT en las que se descargan insumos importados por cantidades menores a las previstas en el CTIT o no se descargan ítems, sin perjuicio de los controles que se estime realizar para verificar el origen de los insumos que no hubieran sido descargados en la destinación, pero que, por la propia definición del instrumento, deberían integrar el producto final. Lo mismo sucede cuando se declara una unidad de medida distinta a la tipificada en el CTIT.

ASPECTOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES

Tema: Plazos de tramitación y resolución de los procedimientos especiales (repetición, impugnación, sumarios). Digitalizaciones de procedimientos especiales.
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: Decreto 618/97 (PEN); Código Aduanero.
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones

Actualmente, los plazos de tramitación y resolución de los procedimientos especiales de repetición, impugnación y sumarios atentan contra los derechos del administrado. Para que éstos sean garantizados y no se causen daños innecesarios, los procesos administrativos deben ser resueltos en tiempo real y ser accesibles a los administrados en todo momento. Los excesivos tiempos de pases de expedientes, recepción física de los mismos, licencias de sumariantes, notificaciones de actos administrativos dictados en fecha muy lejana, entre otros, pueden limitarse y controlarse con la implementación del expediente digital.

Propuesta

Implementación del expediente digital para la tramitación de procedimientos legales aduaneros (repetición, impugnación y sumarios) que permita el control de la gestión.

Tema: Liberación de mercadería bajo garantía. Mercadería sujeta a intervención de terceros organismos.
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: Art. 453 y s.s. C.A.
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 ocasionar 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. En los casos de mercaderías sujeta a intervención de terceros organismos la mercadería quedará detenida, hasta que el importador/exportador cumplimente el trámite en cuestión. Luego, previo a liberación bajo garantía, debe agregarse el pase del expediente al área operativa para que se expida sobre la pertinencia del trámite. En la actualidad, con expedientes que se tramitan en formato

papel cuyos pases demoran, en algunos casos, hasta un mes, sumado a la demora de los funcionarios, la liberación de estas mercaderías demora meses.

Si bien, parte de los problemas ocasionados por las demoras pueden limitarse parcialmente, si se implementan y los funcionarios cumplen con los procedimientos previstos para las Instrucciones Generales 22/2023 y 4/2024 (DGADUA) para liberación de mercadería sujeta a la constitución de garantía o pago voluntario, el problema no desaparece por completo en relación a las mercaderías denunciadas por presunta transgresión a una prohibición que no quedan comprendidas en dichas instrucciones.

Propuesta:

Se debe implementar un procedimiento digital y ágil de liberación bajo garantía de mercaderías sujeta al cumplimiento de una intervención de tercer organismo que haya sido objeto de denuncia.

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: Automatización y digitalización de determinados trámites aduaneros. Control de funcionamiento de procedimientos existentes
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: art. 120 bis Codigo Aduanero.
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones

Existen numerosos trámites que continúan realizándose en formato papel cuando podrían ser digitales o automáticos. También existen casos que tienen una solución normativa pero, en la práctica de algunas aduanas, no funcionan correctamente. A continuación mencionaremos algunos casos que deberían modificarse o revisarse a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 120 bis Codigo Aduanero.

a) Garantías por VACR (valor criterio), MORA (rojo valor) y MOVA (módulo de valor): Según la RES. AFIP 4360/2018 dentro del plazo previsto para el procedimiento, el servicio aduanero

debe resolver el análisis del valor efectuando, de corresponder, la liberación o la denuncia de la operación o el bloqueo de la garantía. En la actualidad existen numerosas garantías bloqueadas respecto a las cuales no se han formulados cargos ni denuncias. Creemos que no debería existir la situación de bloqueo que no sea acompañada de una denuncia o emisión de cargo dentro del plazo previsto para la liberación de la mercadería. De lo contrario, la garantía debería liberarse automáticamente sin perjuicio de la facultad del servicio aduanero de ejercer la acción penal o acción para el cobro de los tributos durante todo el plazo anterior a la prescripción.

b) Solicitud de liberación de garantías de importaciones temporales: Toda la información de cumplimiento de una importación temporal se encuentra en el sistema informático Malvina donde consta la descarga de insumos realizada por el declarante. Por ello, solicitamos que se incorporen a la RES. AFIP 4360/2018 (AUTOMATIZACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LIBERACIÓN DE GARANTÍAS DE OPERACIONES ADUANERAS) la liberación de las garantías correspondientes a las destinaciones temporales con saldo CERO (0), sin perjuicio de las facultades del servicio aduanero para controlar el cumplimiento del régimen. Actualmente, el importador debe solicitar la liberación de la garantía en formato papel y acompañar la descarga de los insumos, información toda que obra en el sistema Malvina.
c) Incorporación al SITA de los siguientes trámites que se continúan haciendo en formato papel: 1) Pedido de liberación de garantías constituidas mediante el régimen de la Resolución 256, 2) Solicitud de levantamiento de rezago, 3) Solicitud de toma de contenido.
d) Eliminación de la presentación física del Post Embarque. Actualmente se presenta solamente la impresión del sistema firmada por el Despachante de Aduana.
e) Prórrogas de importaciones temporales: Si bien este trámite fue incorporado al SITA, la Aduana de Buenos Aires exige presentar el trámite por SITA y en formato papel para proceder a su análisis.
f) Fraude Marcario: El artículo 46 de la Ley N° 25.986 establece una prohibición de importación y exportación de mercadería, cuando de la simple verificación de la misma resultare que se trate de mercaderías con marca de fábrica o de comercio falsificada o de copia pirata. Luego, establece que, cuando dicha circunstancia, no fuere evidente el Servicio Aduanero podrá suspender el libramiento por un plazo máximo de SIETE (7) días hábiles a fin de consultar al titular del derecho y que este último tenga la oportunidad de requerir al juez competente las medidas cautelares que entienda corresponder. Mediante la Resolución General N° 4571 se reglamenta el sistema de alertas de marca cuya implicación demoras muy superiores a la prevista en la ley.

Propuesta

Realizar las revisar el funcionamiento de la liberación automática de garantías VACR (valor criterio), MORA (rojo valor) y MOVA (módulo de valor) por el transcurso del tiempo, incorporar entre los supuestos de liberación automática de la RES. AFIP 4360/2018 a las garantías por importaciones temporales que tengan saldo 0 (cero); incorporar al SITA los trámites que actualmente se presentan en formato papel; eliminar la necesidad de presentación física del Post Embarque e instar a los funcionarios aduaneros a que no soliciten la presentación papel de los trámites realizados por SITA, revisar el procedimiento de fraude marcario a fin de evitar demoras excesivas.

Tema: Plazo para solicitar prórroga de importaciones temporales con transformación
Área: Aduana
Tipo de operación: Exportación / Importación
Marco normativo: Decreto 1330/2004 y RG AFIP 4200/2018.
Enfoque de la mejora propuesta: Transparencia / Previsibilidad
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones

El art 266 del C.A. establece con carácter general que las prórrogas de importaciones temporarias deben presentarse con antelación no menor a un mes antes del vencimiento.

El Dec. 1330/2004 establece un régimen especial de carácter promocional por lo que, conforme las disposiciones de su art.1, las importaciones temporales de mercaderías destinadas a recibir un perfeccionamiento industrial lo hacen “en las condiciones establecidas en el presente decreto”, por lo que el Código Aduanero tiene aplicación supletoria.

La RG AFIP 4200/2018, que contiene la reglamentación aduanera sobre los procedimientos de la importación temporaria para finalidades distintas a las del Dec. 1330/2004, reconoce al régimen del Dec. 1330/2004 como un régimen especial, regido por sus propias normas (ANEXO 4 J.1.), a tal punto que, mientras que para cada una de las demás opciones establece expresamente un apartado: “Prórrogas”, en el cual deriva al art. 266 C.A., no establece dicho punto para este tipo de destinaciones. Por el contrario, expresamente establece que se rigen por el Dec. 1330/2004 y sus modificatorias.

En cuanto a las prórrogas, el Dec. 1330/2004 establece expresamente la posibilidad de solicitar una prórroga dentro del plazo de los arts. 6, 7 u 8. Es decir, dentro del plazo de vencimiento de la importación temporal. Por lo tanto, todo pedido de prórroga bajo este régimen que se realice dentro del plazo de la temporal está válidamente solicitado.

Por otra parte, la RG 4462/2019 modificatoria de la RG 2147/2006, no establece plazo de antelación distinto al establecido en el Dec. 1330/04 para efectuar el pedido de prórroga. Se limita a repetir casi textualmente lo expresado en el art. 9ª del Dec. 1330/2004, pero alterando totalmente su sentido al suprimir la coma anterior a la expresión, “dentro de los plazos establecidos en los artículos 6° y 7° y los que se otorguen de acuerdo al artículo 8°, segundo párrafo.” de modo que en el caso de la RG 4462/19 dicha expresión queda subsumida como una continuación de la expresión anterior, y no como una afirmación independiente del plazo dentro del cual se debe solicitar la prórroga, como claramente surge del Dec. 1330/2004 (Redacción según Dec. 584/2018).

El sistema informático rechaza automáticamente la presentación de prórrogas realizadas fuera del plazo previsto en el art. art 266 del C.A. cuando, como mencionamos anteriormente, el plazo que corresponde aplicar es el del decreto 1330/2004.

Propuesta

Corregir el criterio de extemporaneidad registrado en sistema informático en relación a las prórrogas de importaciones temporales para transformación.

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 del 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 1907/2005 (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.

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.

Tema: Exceso ritual en las exigencias reglamentarias referidas a los Certificados de Origen Emitidos en el marco del Acuerdo Mercosur/Israel.
Área: Dirección de Desarrollo de Sistemas. Aduaneros (AFIP) / Normas y Procedim. Aduaneros (DGA)
Tipo de operación: Importación
Marco Normativo: I.G. DGA Nº 2/2016
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: NO

La Instrucción General Nº 2/2106 reglamenta el requisito de expedición directa que debe acreditarse a los efectos de utilizar los beneficios establecidos en los acuerdos preferenciales. Para ello establece la exigencia de un comprobante emitido por la Autoridad Aduanera del país donde la mercadería realiza

un transbordo con almacenamiento temporal, durante su viaje desde el origen hasta Argentina. La circunstancia de almacenamiento temporal es habitual en las cargas consolidadas, que deben ingresar a depósito portuario en el puerto intermedio, para luego ser nuevamente consolidadas hacia el destino final. Estas operaciones se cumplen generalmente en Europa bajo responsabilidad de los transitarios, quienes registran estas operaciones, pero no hay documentos aduaneros impresos que lo reflejan, por lo que es muy difícil conseguir estas certificaciones. Lo más grave es que la norma exige que estos documentos sean visados por el consulado argentino con jurisdicción en el lugar, lo que encarece y agrava la situación. De hecho es sumamente complejo y costoso realizar lo requerido. Cabe señalar que el requisito no está previsto en los Acuerdos con ese grado de complejidad, por lo que la norma resulta excesiva e inconstitucional.

Por ejemplo, en el Acuerdo MERCOSUR- ISRAEL se han previsto las opciones que se citan a continuación:

2. Se deberán presentar pruebas del cumplimiento de las condiciones establecidas en el párrafo 1 a las autoridades aduaneras del país importador, mediante:
(a) documento único de transporte que cumpla con los estándares internacionales y que pruebe que el bien ha sido transportado directamente desde el país exportador a través del país de tránsito al país importador; o
(b) certificado emitido por las autoridades aduaneras del país de tránsito que incluya una descripción detallada de los bienes, la fecha y el lugar de carga y descarga de los bienes en el país de tránsito y las condiciones en que se manejaron los bienes; o
(c) de no existir ninguno de los anteriores documentos, cualquier otro documento que constituya una prueba del embarque directo.

Puede apreciarse que la reglamentación ha elegido la opción más estricta (b), a la que le ha agregado un requisito, la visación consular, no previsto en el acuerdo.

Propuesta:

Se sugiere modificar la Instrucción General Nº 2/2106 incorporando otras opciones para acreditar la expedición directa, entre ellas, una certificación emitida por el transportista.

ASPECTOS RELATIVOS A TRÁNSITOS ADUANEROS

Tema: Necesidad de mayor facilitación y menores costos en la operatoria ISTA
Área: Aduana
Tipo de operación: Importación
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; RG 5451/2023, 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)
- 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 relacionada con el costo del precinto, la constitución de una garantía de actuación y la verificación de los contenedores, sobre las que se hicieron diversas gestiones y se obtuvieron modificaciones como los introducidos por la Resolución General 4288/2018.

No obstante, persisten algunas inquietudes que justifican el seguimiento del tema por parte de nuestra institución.

Propuesta: Comisión público-privada sobre tránsitos aduaneros

Consideramos que para un abordaje profundo y detallado que es necesaria la conformación de un grupo de trabajo público-privado sobre el tema y otros relacionados con los tránsitos tanto de importación como de exportación.

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:

<u>Costo del precinto</u>
El valor del precinto electrónico varía entre USD 200 y USD 400, superando los USD 800 en largas distancias, lo que puede ser significativo en relación al valor de la carga y tomando en cuenta la obligatoriedad de utilización del subregimen TRM para todo tiempo de carga.

<u>Selectividad del control en Puerto. Importación</u>
La verificación de contenedores del Puerto muchas veces genera extra costos 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.

Eliminar la aceptación de un TRAM por parte de los depósitos fiscales. Importación
Si se documenta el tránsito fuera del horario hábil, puede no haber 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 extra costos porque los medios de transporte deben aguardar hasta el día siguiente.

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

FECACERA

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Logística -

Enero 2024

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD:

LOGÍSTICA

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.

- Extra Costos en las terminales portuarias (Agosto 2020)

ANEXO: ***INFORME SOBRE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA DE LOGÍSTICA A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL***

TRANSPORTE MARÌTIMO

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 6º 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 fuerza 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 implica extra costos 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 la 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 extra costos sobre la carga.

En igual sentido, las nuevas disposiciones inherentes a la aplicación de Tarifas T1 y T2 están en consonancia con las propuestas elaboradas, hecho que 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 extra costos 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 extra costos 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 extra costo 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/hacía 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 respecto 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 extra medidas, 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 extra medida 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: Extra Costos 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 involucra 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 a las economías regionales.

Propuesta
Revisión urgente de los extra costos 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 brasileña 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 mega buques 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 el 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 la 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 $, es muy alto y arbitrario, la naviera quiere recuperar costos inevitables tales como el impuesto al cheque, y percibir los dólares que pactó en concepto de flete.
- Sobrecostos generados por inconvenientes ajenos a las cargas.
- Aplicación de recargo adicional a los contenedores High Cube.
- Doble cobro del barrido y limpieza del contenedor, al retiro y a la entrega.
- Dificultades para conseguir turnos de retiro, entrega y devolución de contenedores.
- Excesivas demoras para la recepción, en la devolución de contenedores vacíos.
- Falta de infraestructura para poder entregar los contenedores de importación, dentro del período del forzoso.
- Cuando la mercadería, por causa de control aduanero, tiene canal rojo, demoras excesivas para la liberación a plaza de la misma.
- Deficiente control de la condición externa de los equipos, tanto en la entrega de los contenedores llenos de importación, como en la entrega de los equipos vacíos para la exportación.
- Todas las tarifas por servicios están expresadas en u$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 atraviesa 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 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 depósitos extraportuarios. 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, Chasis.
- 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.

FECACERA

Federación de Cámaras de Comercio Exterior
de la República Argentina

ASPECTOS OPERATIVOS DE LA COMPETITIVIDAD

- Terceros Organismos -

Septiembre 2024

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 (secretaria de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa)
- Seguimiento del nuevo sistema de gestión de CTIT - Situaciones particulares de aplicación de CTIT

Comisión Nacional de Comercio Exterior
- Aplicación de medidas antidumping ante prácticas desleales

SECRETARÍA DE COMERCIO

Subsecretaría de Política y Gestión Comercial
- **Reglamentos Técnicos**

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
- Etiquetado de productos textiles destinados a la producción de bienes no textiles

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

- Plazo para acreditar el ingreso aduanero de importaciones con pago anticipado.
- Canal de resolución directa de casos que requieren conformidad previa

SENASA

- Inconsistencias procedimentales sobre el certificado de embalaje de madera

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 la 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.

Tema: Seguimiento del nuevo sistema de gestión de CTIT
Área: Dirección de Exportaciones de la Subsecretaría de Facilitación de Comercio - Aduana
Tipo de operación: Importación / Exportaciones
Marco Normativo: Decreto 1330/2004 (PEN) y todos sus modificatorios; Resolución 687/2016 (MP); *Dto. PEN Nº 523/2017 Decreto* 854/2018 (PEN); Res. 285/2018 (SEPyME - DEROGADA); Instr. Gral. 1/2019 (DGA); Res. SIC Nº 32/2024
Enfoque de la mejora propuesta: Reducción de costos / Competitividad / Facilitación Operativa
Propuesta enviada al Estado: NO

Consideraciones:

Caso 1: Exportación de bienes no seriados.

El trámite de CTIT se ha convertido en un problema para el normal desarrollo de las importaciones industriales que incorporan insumos importados, al punto de que muchas empresas han desistido de la utilización del régimen de importación temporaria por esta causa.

El problema se agrava en el caso de las empresas que producen y exportan bienes no seriados. Esto es porque, en principio, estarían obligadas a realizar un CTIT por cada exportación que realizan, lo que multiplica exponencialmente el problema.

Es necesario un sistema que les permita a estas empresas avanzar con la compra de los insumos necesarios para la producción en tiempos que no se condicen con los de la emisión de un CTIT.

Propuesta: Crear un procedimiento de registro de empresas productoras de bienes no seriados a fin de que se permita a los registrados solicitar destinaciones de importación temporal con la presentación de la solicitud de emisión de CTIT.

Caso 2: Aplicación de CTIT emitidos en relación con partes componentes de una unidad clasificatoria:

Una de las soluciones que se ha encontrado, aplicable para algunos casos de exportaciones de bienes no seriadas, es la emisión de CTIT por módulos, lo que permite que las empresas que venden, por ejemplo, plantas completas configurables con diversos elementos constantes que pueden tipificarse individualmente, pueden realizar las descargas aplicando los CTIT utilizables conforme los elementos utilizados en cada caso.

Por ejemplo. En una planta de hormigón se utilizan dosificadores, mezcladores, tableros de comando, transportadores, entre otros componentes. Cada uno de estos elementos se tipifica individualmente y cuando se exporta la planta se especifica en factura o en anexo cómo está configurada, de modo que se puede conocer perfectamente cuáles son los CTIT aplicables al caso, y este dato es verificable, aunque la posición del producto a exportar en el permiso de embarque no es la del componente, sino la de la planta considerada en conjunto como unidad clasificatoria

Obviamente, el producto a exportar consignado en cada CTIT no es el de la planta, sino el componente de la planta, que por otra parte en muchas ocasiones se exporta por separado como bien individual.

Propuesta:

A nuestro juicio, y dado que el control no se realiza por sistema, sino en forma manual, no son necesarios cambios normativos ni de sistema informático para dar solución a este problema, pudiendo resolverse con un instructivo que indique:

Cuando se documenten mercaderías que contengan insumos importados temporariamente para transformación en el marco del Dec. 1330/ y su modificatorias, y la mercadería a tratar se trate de una unidad clasificatoria compuesta de diversas partes o artículos que cuenten con un CTIT vigente que contemple como producto a la parte o artículo considerado individualmente, el declarante podrá presentar una declaración complementaria en los términos del art. 332.3 del C.A. indicando:
Las partes o artículos individualizables que componen el producto a exportar y que cuenten con CTIT individual.
La posición arancelaria de cada artículo tipificado individualmente.
Los datos del CTIT aplicable en cada caso, según lo exigido por la reglamentación.
En este caso, podrá no aplicarse en la descarga un CTIT que abarque al producto compuesto declarado y se procederà a efectuar el control con la aplicación de los CTIT individuales, sin considerar a este efecto la posición arancelaria declarada para la unidad clasificatoria.

Caso 3: Aplicación de un CTIT cuando en la exportación se descargan sólo parcialmente los insumos declarados en el mismo o no coincide la unidad de medida declarada en la descarga.

En general, el CTIT se confecciona teniendo en cuenta la totalidad de insumos utilizables en el producto a exportar que sean susceptibles de importación. Sin embargo, en muchas ocasiones las empresas exportadoras deben abastecerse de esos mismos insumos mediante importaciones definitivas o compras en el mercado interno, por lo que al momento de la exportación no pueden descargar la totalidad de los insumos previstos en el CTIT, pudiendo existir ítems de insumos que no se descargan o se descargan parcialmente.

Esto da lugar a descargas parciales con respecto a lo autorizado por el CTIT que no constituyen declaraciones inexactas, ya que responden a la realidad de los insumos importados temporariamente que realmente fueron utilizados en la mercadería (Declarar la totalidad sí sería una declaración carente de veracidad).

El CTIT es un documento que acredita una relación insumo-producto, pero que no impone que el insumo deba tener una determinada forma de adquisición. Se trata de un documento técnico, no tributario, y no implica en sí mismo una declaración o compromiso de utilizar sólo insumos importados temporariamente en la fabricación del producto tipificado.

Propuesta:

Se han recibido observaciones en destinaciones de exportación en las que se presentaban este tipo de descargas parciales, por lo que entendemos que debería instruirse a las áreas de control para que sean aceptadas las aplicaciones de CTIT en las que se descargan insumos importados por cantidades menores a las previstas en el CTIT o no se descargan ítems, sin perjuicio de los controles que se estime realizar para verificar el origen de los insumos que no hubieran sido descargados en la destinación, pero que, por la propia definición del instrumento, deberían integrar el producto final. Lo mismo sucede cuando se declara una unidad de medida distinta a la tipificada en el CTIT.

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 - Dirección General de Aduanas
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 las intervenciones extra aduaneras vinculadas a Lealtad Comercial
Área: Dirección de Lealtad Comercial de la Subsecretaría de Políticas de Mercado Interno
Tipo de operación: Importación
Marco normativo: Resolución 896/1999, Resolución 23/2004 y sus modificatorias, Resolución 404/1999, Resolución 924/1999 y sus modificatorias.
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 incorporado 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).

A partir del año 2024 se observan considerables mejoras en la resolución de los trámites de reglamentos técnicos. Incluso, algunos trámites han sido derogados mediante la Res.108/24. No obstante, los reglamentos vigentes siguen presentando demoras en su aprobación o en la emisión de algunas excepciones.

Hay que tener en cuenta que la aprobación de la licencia de importación (hoy llamada SEDI) requiere de la autorización previa de los organismos integrantes del VUCEA por lo que, su demora, afectará a la gestión de la licencia. Si bien, la Resolución General Conjunta N° 5.466/2023, establece la aprobación automática de la licencia para el caso de que los organismos no se pronuncien en un lapso no mayor a 30 días corridos, este lapso es muy extenso.

Por ello consideramos que se deben realizar mejoras que conduzcan a la reducción de los tiempos de trámites de reglamentos técnicos.

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.

Creemos que las siguientes medidas conducirán a mejorar los tiempos de trámite:

a) **Acreditación de personería:** La mayoría de los trámites requiere que se acredite la personería del firmante y el consecuente análisis de la documentación presentada. Se debería avanzar en un sistema que analice la representación por única vez y que la persona quede autorizada para presentar en adelante todos los trámites sin tener que volver a pasar el análisis de la personería.
b) **Excepciones relacionadas con insumos para la producción:** Evaluar la posibilidad de que la excepción se gestione por producto y en relación a un periodo de tiempo determinado y no por cada embarque.
c) **Reconocimiento de certificaciones internacionales:** El reconocimiento de las certificaciones emitidas por laboratorios internacionales suele ser aceptado mientras no se haya designado laboratorio nacional. No obstante, en general, todos los reglamentos conllevan a la doble certificación (en origen y en destino) con los gastos que ello acarrea. Si bien algunas normas prevén excepciones a la certificación local, como por ejemplo las Resoluciones ex SIC y M 896/1999 y S.C. 158/2018, se debe extender la posibilidad a otras certificaciones cuando se encuentran avalados por certificados internacionales que satisfagan los parámetros locales.
d) **Eliminación de la exigencia del trámite durante el tránsito de la mercadería**, excepto peligrosidad (art. 2 y 3 de la Resolución 166/2019 de la SECRETARÍA DE INDUSTRIA).
e) **Necesidad de identificar las posiciones arancelarias**. Existen intervenciones que no cumplen con la exigencia prevista en el art. 11 del Código Aduanero y en el art. 120 quáter (“Trámites y requerimientos por terceros organismos”) del Decreto N° 70/2023,

ap. 1, inc. b., lo que ocasiona problemas de aplicación normativa, extra costos y eventuales demoras en la liberación de la mercadería. Esto sucede con la Res. SC Nº 169/2018.

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 Nº 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 REPÚBLICA ARGENTINA (B.C.R.A)

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: Punto 10.4.2.4. del texto de exterior y cambios.
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, estableciéndose un plazo de **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.

Tema: Canal de resolución directa de casos que requieren conformidad previa
Área: Banco Central de la República Argentina (BCRA)
Tipo de operación: Importación - Exportación
Marco Normativo: Texto Ordenado de Exterior y Cambios (T.O)
Enfoque de la mejora propuesta: Facilitación operativa
Propuesta enviada al Estado: No

Consideraciones

*En la actualidad, subsiste la delegación **impropia** del BCRA hacia los bancos operativos de las tareas*

de control sobre las operaciones de los particulares (personas humanas y empresas). Esto pone a los bancos en situación de resolver acciones que pueden causar graves problemas a las empresas, dependiendo del criterio de los funcionarios bancarios y sin posibilidades reales de una revisión de sus actos por el BCRA, ya que los bancos se niegan a tramitar las consultas pertinentes, por lo que las operaciones quedan sin resoluciòn, en muchos casos ante la postura intransigente de empleados bancarios con el poder de bloquear operaciones por negativa a darles el cumplido, o interpretaciones restrictivas de la normativa vigente sin fundamento, ocasionando innumerables inconvenientes con el circuito de cobros y pagos al exterior.

Propuesta

Es imprescindible la apertura de un canal directo de consulta al BCRA y un procedimiento de respuesta expedita y rápida a los planteos remitidos a dicha entidad, a fin de evitar el entorpecimiento de las operaciones y el daño que esta situación produce.

SENASA

Tema: Inconsistencias procedimentales sobre el certificado de embalaje de madera
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.