



ESPACIO DE DIÁLOGO REGIONAL

AFIP – ENTIDADES ADUANERAS de CÓRDOBA

TEMAS

1. EXPORTACIÓN DE CONTENEDORES.

Se requiere revisar el procedimiento de trabajo actual, debido a que el horario en el cual se notifican al ATA los números de precintos a utilizar para cada exportación, imposibilita el cumplimiento de los términos aduaneros en las terminales de carga. Lo cual conlleva el pago extras de costos en la operativa (sea por demoras de camión en puerto o por correcciones en la declaración de esta información).

Respuesta de AFIP

El procedimiento de Operativa de Embarque dispuesto por la RG 1921/05 (AFIP) determina que realizadas las intervenciones pertinentes en función del canal asignado, se deberá asegurar la integridad de la carga hasta su arribo a la Zona Portuaria Aduanera a través de los mecanismos de seguridad que se estimen pertinentes (precintos o custodia), y el Servicio Aduanero a cargo de la operación efectuará la remisión de la mercadería con el registro de la Salida de Exportación.

La asignación del precinto es función del guarda en el momento del embarque, y es esencial para las variables de control y seguridad en el tránsito, a fin de evitar posibles ilícitos.

Dado que en la documentación de exportación que se remite junto al medio de transporte incluye datos como precintos y contenedor entre otros, no debería ser necesario adelantar esa información a la terminal portuaria interviniente, dado que esa información anticipada podría significar un desmedro a la seguridad del tránsito.

2. IMPORTACIÓN.

Evaluación de los tiempos de procesos para el registro de los despachos de importación en depósitos fiscales.

Es un reiterado requerimiento de los importadores respecto de las demoras en el proceso de nacionalización y posterior liberación de las mercaderías, las cuales se llevan a cabo habitualmente después de las 17 hs. Esto implica la imposibilidad de descargar en planta ese mismo día por estar cerradas las empresas, debiendo aguardar hasta el día siguiente, con el consecuente pago de estadías de camiones o pagando horas extras al personal a fin de liberar la unidad esa misma tarde/noche.

Respuesta de AFIP

En los tiempos de desaduanamiento no sólo influyen aquellos específicos que la Aduana precisa para realizar correctamente su tarea (control documental y/o físico del medio y de la mercadería, y registros sistémicos), sino que asimismo intervienen, entre otros:

- los tiempos logísticos propios de la empresa que realiza el transporte, la cual se ve condicionada por el horario de arribo del camión al lugar operativo
- la intervención del depositario, quien dispone y administra los medios para poder iniciar las actividades propias en un depósito fiscal
- el despachante de aduana, quien debe arbitrar los medios administrativos y logísticos para poder oficializar y presentar a la aduana los despachos de importación
- la aduana debe efectuar la presentación y el control de los documentos y las mercaderías, estando el tiempo de desaduanamiento condicionado por la selectividad asignada (verde/naranja/rojo), tipo de mercadería (mercadería peligrosa, con intervención de terceros organismos, etc.), acondicionamiento/presentación (ej. a granel, líquidos bultos, pallets, contenedores), cantidades, tipo de unidades declaradas (cantidad, peso, volumen, etc)

En ese sentido, en el marco de facilitación del comercio y mejora continua de eficiencia, esta Dirección Regional lleva a cabo mediciones periódicas de los tiempos de desaduanamiento y el 90% de las operaciones de importación registradas en el mes de Febrero/2019 ante la Aduana de Córdoba, fueron liberadas en el mismo día. Se determinó que el 81% de los despachos de importación se presentan informáticamente después de las 13 hs., por lo cual, el proceso de cruce y/o verificación física difícilmente pudiera finalizar antes de las 17 hs., que es el horario de referencia.

A su vez, se destaca que el horario hábil de atención dispuesto para los Depósitos Fiscales y Zonas Primarias Aduaneras es desde las 7 a 19 hs., en días hábiles. Por fuera de esos horarios los usuarios pueden solicitar el servicio aduanero el desaduanamiento en el marco de Servicios Extraordinarios.

3. INCONVENIENTES CON EMBARQUES FRACCIONADOS DE EXPORTACIÓN

Exportadores manifestaron inconvenientes con el ingreso a puerto y puesta a bordo, de contenedores para permisos de embarque declarados fraccionados. De acuerdo a los guardas de las Terminales de las Aduanas de Salida (Buenos Aires), principalmente en Terminal Exolgan, no se puede embarcar permisos de embarque fraccionados en más de un buque.

Sin embargo, la normativa vigente no presenta ningún tipo de impedimento en cuanto a lo mencionado. El Art. 329 del Código Aduanero, la Resolución General N.º 898/2000 (en su Anexo IV – apartado 3), la Resolución General N.º 2095/06 y el Decreto N.º 1001/82 (en su Art. 39), establecen la implementación de los embarques fraccionados, instruyen sobre su cumplimiento, cancelación de los tránsitos (totales y parciales) y la facilitación del cumplimiento de estas operaciones.

Los operadores se ven entonces imposibilitados de utilizar una ventaja amparada por la normativa detallada y sin ningún otro impedimento más que la negativa de los guardas actuantes en dicha aduana de salida. Cabe remarcar que este tipo de operativa se realiza con total normalidad y sin dificultades en otras aduanas de salida, como por ejemplo, Campana, Rosario y Mendoza.

Respuesta de AFIP

Existe un proyecto de Resolución General a fin de posibilitar la declaración de envíos fraccionados en todas las destinaciones de exportación que cursen por la vía acuática. El mismo se encuentra en análisis por parte del Organismo.

4. TRÁNSITOS DE EXPORTACIÓN. CONSOLIDADOS.

En los tránsitos de exportación de bultos sueltos para su posterior consolidación, al arribo del medio transportador se obliga a la presentación de una solicitud particular en el resguardo del puerto de Buenos Aires. Esta información ya está disponible por sistema, ocasionando costos para los exportadores. Se solicita la eliminación expresa de dicha solicitud.

Respuesta de AFIP

Este es un tema sobre el cual ya se ha venido trabajando. Está desarrollada una nueva funcionalidad que se crea tanto para destinaciones de exportación en tránsito, como para destinaciones que egresan por la misma aduana. El servicio aduanero podrá, a través del PEN, cargar la novedad de los bultos que previamente fueron precumplidos como mercadería suelta, ahora son acondicionados en contenedor. Para ello, el PEN además de brindar la posibilidad de llenar un campo libre de 500 caracteres presentará una nueva funcionalidad que permita al Servicio Aduanero optar por diferentes trámites parametrizados, que se llamará ACONDICIONAMIENTO DE BULTOS EN CONTENEDOR.

Resumiendo, se podrá ingresar una misma salida para diferentes contenedores y tantos contenedores como sea necesario, hasta agotar la cantidad de bultos salidos/arribados; un mensaje al operador indicará que “La mercadería amparada en esa salida ha sido acondicionada en contenedor luego del precumplido, consulte el PEN”, ello a fin de que el guarda corrobore los datos que se observan con lo ingresado oportunamente. Este desarrollo ya está culminado y el próximo paso sería la homologación.

5. AUTORIZACIÓN DE TRÁNSITOS ADUANEROS CARGA DE PARTICULARES.

Tránsitos de carga de particulares (mudanza, obras de arte, etc.). Actualmente solo se permite liberar en el puerto de ingreso y no en el destino físico donde se encuentra el cliente.

Respuesta de AFIP

Si bien la Resolución General N.º 3628 de AFIP ya contempla el tema de los “Tránsitos de Particular”, con o sin documentar (TRP1, 4 y 5) con los códigos AFIP, podría instrumentarse un procedimiento para la autorización de este tipo de tránsitos en función de la sensibilidad de las mercaderías.

6. EXPORTACIÓN.

Posibilidad de transitar carga de exportación precintando únicamente la carga y no el vehículo completo. Siendo posible posteriormente cambiar de medio de transporte desde un hub (vehículo central) a la aduana de salida (ejemplo, enviar 1 pallet de exportación con destino a Ezeiza). Se enviaría en camión de gran porte precintando la carga y consolidado con otras cargas para minimizar el costo logístico y una vez llegado el camión al depósito del transporte en Bs. As. se pueda trasvasar a un vehículo de menor porte para el movimiento desde el depósito a Ezeiza. De esta manera evitamos un camión exclusivo desde Córdoba a Ezeiza y lo podemos consolidar en camiones y posteriormente en vehículos más chicos, sin tener que llevar un camión a Ezeiza con los costos y demoras que ello implica.

Respuesta de AFIP

De acuerdo a lo establecido en el apartado 5 del Anexo II de la Resolución ANA 2382/91, como así también en la Resolución ST 263/90 (Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre), se desprende de su lectura que se debe precintar la unidad de transporte.

Para modificar dicha situación debería ser modificado el ATIT, sin perjuicio del análisis de su viabilidad que puedan realizar las áreas de control.

7. PLAZOS DE PERMANENCIA EN DEPÓSITOS FISCALES.

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, el arribo a la aduana de jurisdicción se producirá siempre por vía terrestre (mediante tránsito aduanero desde el puerto de ingreso hasta el depósito fiscal del interior). Nuevamente, el operador dispone de 30 días de permanencia.

En tal sentido, 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 legislativa.

Respuesta de AFIP

Corresponde señalar que las cargas arribadas al país vía acuática y luego destinadas en tránsito hasta una aduana del interior, corresponde otorgar un plazo de permanencia en solicitud de depósito de almacenamiento de 90 días prorrogables por igual término, toda vez que se debe considerar la vía de ingreso al país, y no a la aduana de destino.

Ahora bien, para el caso de los ingresos al país en modo terrestre desde países limítrofes, el plazo a considerar es de 30 días, prorrogables por igual término, ya que el espíritu de la norma obedece a permitir el fraccionamiento de las cargas, su transferencia o reembarco, considerando el legislador el volumen de las cargas transportadas según la vía (CAMION/AVION) o VIA MARITIMA.

En este orden y teniendo en cuenta la tendencia a la facilitación de los trámites de comercio exterior, no se considera oportuno impulsar un decreto ampliando dichos plazos.

8. PLAZOS DE TRÁNSITOS ADUANEROS EN EXPORTACIÓN MARÍTIMA

Con relación a los tránsitos de exportación con trasbordo en aduana de salida Buenos Aires, los exportadores manifiestan que los transportes consolidan en planta y el problema radica cargando generalmente los días viernes. Si tenemos en cuenta lo establecido en la Resolución General 898/2000 (modificada por la Resolución General 3017), el plazo para el tránsito terrestre de exportación es de 2 (dos) días corridos para ingresar a la Aduana de Salida Buenos Aires.

Si por algún motivo el operador se viera imposibilitado de cumplir con dicho plazo –ingresando durante el mediodía del día sábado– el ingreso se realizará el día lunes o el primer día hábil siguiente; de acuerdo a los Art. 1008 y 1009 de Código Aduanero.

No obstante ello, el personal aduanero manifiesta que los tránsitos están vencidos y, en consecuencia, se ocasionan extra costos logísticos para el trámite de autorización de ingreso fuera de término; e incluso, en algunos casos, la pérdida de la reserva del buque por esta demora.

Respuesta de AFIP

El plazo para cumplir tránsitos de exportación es el plazo de vigencia del PE, por lo cual para las situaciones planteadas no deberían presentarse inconvenientes. La Resolución General N.º 898 en su Anexo III PROCEDIMIENTOS INFORMÁTICOS DE CANCELACIÓN DE DESTINACIONES DE TRÁNSITOS DE IMPORTACIÓN Y TRASBORDO, establece en el punto 6 el procedimiento ante arribos fuera de término. Esta situación no tiene su correlato en el Anexo IV correspondiente a exportación; en estos casos el servicio aduanero establece plazos razonables para la cancelación del tránsito a efectos meramente del control y previsión de operatoria en los puntos operativos de destino, pero ello no condiciona el vencimiento de la destinación en el sistema.

9. AMPLIACIÓN DE HORARIO EN ZONA PRIMARIA ADUANERA.

Respuesta de AFIP

Se encuentra en trámite un proyecto de modificación de la Resolución General N° 665/99, mediante la cual se delega en las Direcciones Regionales Aduaneras, la facultad de fijar el horario de las áreas operativas para cada una de las Aduanas que le dependen.

10. CONTROL ADUANERO EN PUERTO DE OPERACIONES EN TRÁNSITO MONITOREADO AL INTERIOR.

En el Espacio de Diálogo Institucional Aduanero realizado el 30/08/2018, se planteó -en el marco de una serie de propuestas para facilitar la operatoria de tránsitos monitoreados bajo ISTA hacia aduanas interiores- la necesidad de eliminar la apertura del contenedor en el puerto (salvo narcotráfico o riesgo para las personas).

En cualquier otro caso, ante la sospecha de algún ilícito, no debe haber en el puerto de ingreso apertura de un contenedor que está en tránsito, dado que no existe una declaración detallada. Por tal motivo, se proponía:

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

Respuesta de AFIP

En cuando a la observación efectuada se interpreta:

- Cuando menciona "está en tránsito": entonces las posibilidad sería el registro de un TRAS (sumario) TR (detallado) o bien TRM4,5 y 6 (Detallado).
- Si el registro hubiera sido un TRAS (declaración de tránsito sumario), entonces el tránsito no se apertura hasta destino.
- Tanto los TR o TRM tienen selectividad general y de asignarse canal rojo se abriría en origen. Ahora bien, es dable destacar que el porcentual de los canales rojos para los TRM4, TRM5, TRM6 para el periodo 01/01/2018 al 27/11/2018 es de 1%, 2% y 4% respectivamente. Respecto al canal verde 96%, 95% y 96% respectivamente para los mismos subrégimenes.

11. NECESIDAD DE MAYORES PRESTADORES PEMA.

Es bienvenida toda iniciativa que simplifique los trámites que inciden en la circulación de bienes desde y hacia las aduanas interiores. En su momento, se apoyó expresamente la Iniciativa de Seguridad en Tránsito Aduanero (ISTA), en razón de que representaba una manera de superar la situación creada a partir del dictado de la Resolución General N.º 285/98 (eliminación del régimen de declaración sumaria para el tránsito de contenedores).

No obstante, el sistema resultante ha expuesto distintos escenarios que deben ser evitados, por sus implicancias económicas y operativas, principalmente debido a la escasa o nula competencia entre los proveedores de los PEMA. Si bien se conocen cinco empresas oferentes, en el mercado es de conocimiento que sólo son dos las que concentran la actividad; entre las cuales, a su vez, se conoce a ciencia cierta el fuerte vínculo existente.

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

Respuesta de AFIP

En lo que respecta la cantidad de Prestadores ISTA habilitados, hoy en día dicha cantidad asciende a siete (7) firmas en condiciones de brindar el servicio y una firma en proceso de homologación. Desconociendo por completo los vínculos comerciales que puedan existir entre ellas.

Por otro lado la normativa es clara y permite la inscripción de cualquier empresa que cumpla con los requisitos generales de la Resolución General N.º 2570 y los requisitos particulares del Sistema Registral.

Para finalizar y en relación a la baja de costo de los PEMA, desde la Dirección General de Aduanas se impulso la modificación del artículo 3º de Resolución General N.º 2889, a través de la Resolución General N.º 4288, trasladando el costo de la garantía que se encontraba en responsabilidad del prestador ISTA al transportista y su flota de vehículos.

12. REQUERIMIENTOS Y FORMAS DE DOCUMENTAR PARTICULARES. REGIMEN DE MUDANZAS.

Actualmente los procedimientos difieren entre las sedes de operación en Buenos Aires, Rosario, Córdoba y Mendoza, respecto de documentación solicitada. Siendo que la Resolución es la misma: ¿los procedimientos no deberían ser iguales?

Los comentarios a continuación están vinculados al tema de "mudanzas (equipaje no acompañado)":

Para el caso de importación:

- En Buenos Aires requerían pasaporte original (Hace un mes dejaron de requerirlo)
- En el interior se presenta toda la documentación vía Multinota y aduana emite el SIGEA en el momento y la aprobación puede llevar 15 días. En Buenos Aires se presenta la documentación y una vez aprobada recién allí emiten el SIGEA y la aprobación lleva 24/72 hs. Entendemos que lo correcto es realizar la presentación y contar con SIGEA en el momento para la trazabilidad de la operación pero la aprobación debería ser ágil (no más de 72 hs)

- En Buenos Aires el despacho lo emite Aduana mientras que en el interior requieren si o si vía despachante de Aduana. Entendemos que debería ser viable con cualquiera de las alternativas tal como lo contempla la misma Resolución
- En Buenos Aires en caso de no tener certificado de residencia se puede documentar con documentación alternativa que justifique la radicación del titular por más de un año. En el interior solo con Certificado de Residencia. Entendemos que debería ser viable documentar con diversos documentos que puedan justificar la Radicación del interesado en el exterior ya que hay circunstancias que hacen inviable la obtención de dicho certificado (Ejemplo directivos de empresas que son trasladados a diversos países por periodos menores al año y no retornan al país después de varios años. En el último país de residencia no le otorgan el certificado por más de un año pero la verdad del caso es que si ha residido en el exterior por más de un año)
- En Buenos Aires se puede liberar equipaje (ropa y libros) de turistas o argentinos que embarcan vía equipaje no acompañado mientras que en el interior lo toman como una mudanza y se hace inviable la liberación de estos bienes

En el caso de Exportación:

- En el interior interpretan que el equipaje no acompañado (Exceso de equipaje) requiere documentarlo como mudanza lo cual es inviable por la documentación requerida

Respuesta de AFIP

Existe una actuación en el Organismo expidiéndose por esta temática, la cual fue relevada con las áreas técnicas pertinentes. Actualmente está siendo objeto de análisis para su posterior instrumentación a través de una normativa.

13. INTERVENCIÓN DE TERCEROS ORGANISMOS.

Nos referimos a las demoras generadas por terceros organismos, por ejemplo SENASA, por falta de personal, movilidad, no utilización de herramientas informáticas (presentaciones in situ), etc.

Respuesta de AFIP

Si bien el planteo resulta válido y afecta a los tiempos de desaduanamiento en general, entendemos que el reclamo debería cursarse por los organismos correspondientes, toda vez que la Aduana solo interviene por mandato o delegación de los mismos (según normativa), por lo que no está en la órbita de la Aduana la posibilidad de mejorar los tiempos de desaduanamiento en estos aspectos.

14. PRORROGAS IMPORTACIÓN TEMPORAL.

Caso de Prórrogas Extraordinarias para Importaciones Temporales. Desde la implementación de la solicitud de Prórroga Ordinaria por SITA, la autorización de las Prórrogas Extraordinarias queda en ámbito de Secretaría de Comercio, la cual demora en expedirse sobre la concesión de extraordinaria o rechazo de la misma, causando daño a importador por no poder disponer de la mercadería.

Respuesta de AFIP

Resultado muy eficiente la implementación del sistema SITA para el otorgamiento de Prórrogas Ordinarias de las destinaciones de importación temporal por parte de la Aduana.

En lo que respecta a las prórrogas extraordinarias en el ámbito de la secretaria de Comercio disponemos un caso piloto (el primer caso en San Juan) en la cual la empresa realizó el pedido de prórroga extraordinaria en el mes de diciembre y la Secretaría se expidió dentro del mismo mes.

Cabe destacar que, en lo que respecta al período anterior a la implementación del sistema SITA, la Secretaría de Comercio demoraba el trámite excesivamente, en algunos casos otorgando autorizaciones de prórrogas cuando las DIT ya se encontraban canceladas.

15. VERIFICACIÓN DE GRANELES.

Teniendo en cuenta que las básculas para camiones no es de precisión absoluta, considerando diversas circunstancias como distancia, combustible, ubicación del medio en plataforma de pesada, etc.; creemos convenientes un criterio unificado para tolerancia por rubro, de acuerdo a densidad y característica de cada producto, ya sea seco o líquidos.

Respuesta de AFIP

De la normativa vigente se desprende un tratamiento especial para aquella mercadería sólida, líquida o gaseosa que, en razón de sus condiciones intrínsecas o por circunstancias extrínsecas, fuere susceptible de aumentar o disminuir su cantidad, mediante el cual se establece el criterio a seguir ante posibles declaraciones inexactas que pudieran surgir como consecuencia de las características propias de dichas mercaderías.

El Código Aduanero en su art. 959 establece: “... *En cualquiera de las operaciones o de las destinaciones de importación o de exportación, no será sancionado el que hubiere presentado una declaración inexacta siempre que mediare alguno de los siguientes supuestos:*

... c) la diferencia de cantidad de mercadería de una misma posición arancelaria no excediere del DOS (2%) por ciento sobre la unidad de medida que correspondiere a la misma. La reglamentación podrá aumentar este porcentaje hasta un SEIS (6%) por ciento, en atención a la naturaleza de la mercadería de que se tratare. Esta eximición no alcanza a las sanciones que pudieren corresponder por otras diferencias.”

El artículo 97 del Decreto Reglamentario N.º 1001/82, establece que “A los fines de lo previsto en el art. 959, inc. c) del Cód. Aduanero: 1. Cuando se tratare de mercadería sólida, líquida o gaseosa que, en razón de sus condiciones intrínsecas o por circunstancias extrínsecas, fuere susceptible de aumentar o disminuir su cantidad, se admitirá hasta un cuatro por ciento (4 %) de diferencia sobre la base de la unidad de medida. Dicha diferencia se elevará al seis por ciento (6 %), cuando se tratare de corcho en planchas. 2. Facúltase al Ministerio de Economía para aumentar o disminuir los porcentajes a que se refiere el apart. 1 de este artículo, dentro de los límites fijados por el art. 959 del Cód. Aduanero.”

El punto 1, del Anexo II, de la Resolución General N.º 1921/2005 – sustituida por Resolución General N.º 3083/11 y 3133/2011, establece que *“la Declaración Post-Embarque es la declaración que efectúa el exportador o su representante ante el servicio aduanero cuando la cantidad de unidades de comercialización de las mercaderías y/o bultos efectivamente embarcados difieran de los declarados en la solicitud de destinación de exportación. En tal sentido, cuando la diferencia en la cantidad de unidades de comercialización de las mercaderías fuera en menos, o cuando sea en más dentro de la tolerancia admitida conforme a la normativa vigente, deberá registrarse la correspondiente declaración post-embarque. Por lo tanto, lo considerado en los párrafos precedentes serán los únicos motivos admitidos para cumplir un documento con diferencia.”*

Por lo tanto, la diferencia de unidades de comercialización y/o bultos son los únicos elementos por los cuales se cumplirá un documento con diferencia, realizando la correspondiente declaración post-embarque.

Respecto a la necesidad de rectificar o anular las facturas de exportación debido a las diferencias de peso registradas en la declaración Post embarque, se destaca que la factura de exportación electrónica puede ser emitida antes o después del embarque de la mercadería como lo indica la Resolución General N.º 2758.

16. AUTORIZACIÓN DEL TRAS PARA AEROLINEAS.

TRAS: Resolución ANA 258/93 – Anexo IV C. Aplicación de la normativa que posibilita la continuación de bodega para cargas que provienen por vía aérea con destino final a las aduanas del interior del país y que no pueden ser transportadas en los aviones de cabotaje y/o porque no son aptos para subir en vuelos de pasajeros. Llevamos más de 2 años de presentado el expediente donde solicitamos esta revisión y a la fecha seguimos esperando a modificación de la normativa que afectó a la presente (ISTA).

Respuesta de AFIP

La Actuación en la que se trabajó el tema en trato, se remitió el 12/02/2019 a efectos de impulsar la emisión de la resolución general que resuelve el inconveniente planteado.

MIEMBROS PARTICIPANTES

Externos:

- CACEC - Cámara de Comercio Exterior de Córdoba
- CDA San Juan - Centro Despachantes de Aduana de San Juan
- CDA Córdoba - Centro Despachantes de Aduana de Córdoba
- ACAC - Asociación Cordobesa de Agentes de Carga
- CPCE Córdoba - Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Córdoba
- APROCAM - Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza
- Agencia ProCórdoba
- CCE Cuyo - Cámara de Comercio Exterior de Cuyo
- AERCA - Asociación de Empresarios Región Centro Argentino
- La Riojana Cooperativa
- CAM - Cámara Argentina del Maní
- CATARA – Cámara Argentina de transporte aduanero de la República Argentina
- Gobierno de La Rioja
- FECACERA - Federación de Cámaras Comercio Exterior de la República Argentina

AFIP: Diego Dávila (AFIP); Gladys Morando (DG ADUA); Ignacio Federici (DG ADUA); Pablo D’errico (SDG OAI); Carolina Caironi (DG ADUA); Horacio Menem (SDG OAI); Milagros Racana (DI RACE); Gustavo Scarpetta (DI RACE); Lucas Rodriguez (DG ADUA); Felipe Viramonte (DG ADUA); Claudia Baulies (DI RACE); Facundo Simes (AD CORD); Jorge Fernandez (DI RACE); Lucas Moyano y Sierra (DI RACE); Sergio De Zan (DI RACE); Angel Martinez Aguilar (DI RACE); Luis Mocayar (DI RACE); Fernando Arias (DI RACE); Gonzalo Checcacci (DI PNSC); Constanza Chiapperi (DE EVAS); Vanina Palumbo (DI CEOA); Gisela Gonzalez Tesi (DI CEOA).

Ciudad de Córdoba, 14 de Marzo de 2019.-