



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS



Cochabamba, 28 de Marzo de 2024
ALP/CD/DP.JLFC/N° 20/2023-2024

Señor:

Israel Huaytari Martínez
PRESIDENTE
CAMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL DE BOLIVIA



Presente. -

PL-369/23

Ref.: PRESENTA PROYECTO DE LEY

En primera instancia le hago llegar mis cordiales saludos y deseos de éxito en la ardua labor que realiza.

Por intermedio de la presente y al amparo del artículo 163 numeral 1 de la Constitución Política del Estado y los artículos 116 inciso b), y 117 del Reglamento General de la Cámara de Diputados, tengo a bien presentar el Proyecto de Ley:

**“MODIFICA EL ARTÍCULO 153 DE LA LEY N° 2492
DE 2 DE AGOSTO DE 2003, CÓDIGO TRIBUTARIO BOLIVIANO**

”

Al efecto adjunto tres ejemplares con la documentación pertinente para su tratamiento.

Sin otro en particular me despido de usted, con las consideraciones del caso.

Atentamente;

José Luis Flores Colquillo
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

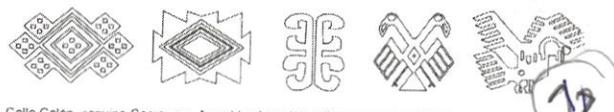
Cc/Arch,



Tel: (519-2) 2184600 - Correo info@diputados.bo - www.diputados.bo



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2024



Calle Colón, esquina Comercio - Asamblea Legislativa Plurinacional de Bolivia



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS
A LA COMISIÓN DE
PLANIFICACIÓN, POLÍTICA
ECONÓMICA Y FINANZAS
SECRETARÍA GENERAL

PROYECTO DE LEY N°

**“MODIFICA EL ARTÍCULO 153 DE LA LEY N° 2492
DE 2 DE AGOSTO DE 2003, CÓDIGO TRIBUTARIO BOLIVIANO”**

I. EXPOSICION DE MOTIVOS

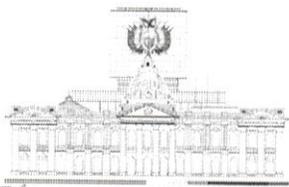
Gracias al Modelo Económico Social Comunitario y Productivo implementado desde el año 2006 en el Estado Plurinacional de Bolivia nuestro país ya no es más un país inestable, un país, con crecimiento económico reducido, un país pobre con problemas de endeudamiento y alta pobreza, ahora Bolivia cuenta con una economía sólida, con crecimiento sostenido, con estabilidad macroeconómica, con grandes avances en la reducción de la pobreza y con cambios radicales en la administración de la justicia para vivir bien.

Sin embargo, aún tenemos problemas en cuanto a la adecuada administración de justicia, donde el sector del Transporte Nacional e Internacional de Carga se ve marginalizado del propio Modelo Económico Social Comunitario y Productivo, toda vez que se tiene sufriendo lenta y silenciosamente el injusto tratamiento que nuestro propio Código Tributario nos regula al imponernos el pago de una multa del cincuenta por ciento (50%) del valor de las mercancías en sustitución del comiso del medio o unidad de transporte, cuando es claro y evidente que como transportistas no somos dueños de la carga y menos aún contamos con los medios e instrumentos adecuados para determinar que la mercancía es de contrabando y la cual no es, para realizar el transporte de la mercadería, por otro lado el mismo Código Tributario en su Artículo 153 excluye de responsabilidad al transporte público de pasajeros **“si el delito de contrabando se cometiere en cualquiera de sus medios de transporte”**. Es así que el sector del Transporte Nacional e Internacional de Carga se siente discriminado en cuanto al tratamiento normativo y la aplicabilidad del Código Tributario, ya que a un sector como es el Transporte Público de Pasajeros excluye de responsabilidad si el delito de contrabando se cometiere en sus unidades de transporte y por otro lado al Transporte Nacional e Internacional de Carga le sanciona con una multa del 50% del valor de las mercancías cuando las circunstancias del hecho son las mismas.

Es debido a la necesidad de brindar un trato justo y equitativo que se elabora el presente documento a fin de que sea tomado en cuenta en las instancias que correspondan y se pueda lograr una justicia plural pronta y oportuna.

II. PROBLEMÁTICA DEL SECTOR TRANSPORTISTA

Luego de haber realizado un análisis profundo al problema planteado por el sector transporte, se han organizado eventos de capacitación, talleres de participación y Foros de Interés Ciudadano en diferentes ciudades del país, que contaron con la participación de las instituciones involucradas en el control y cumplimiento de la normativa como son: la Aduana Nacional de Bolivia – ANB y el Servicio de Impuesto Nacionales – SIN, para el efecto, se ha podido recoger todas las inquietudes dudas y problemas del sector transporte, donde todos y cada uno de los problemas, radican fundamentalmente en la aplicación de la multa del cincuenta por ciento (50%) del valor de las mercancías en sustitución del comiso del medio o unidad de transporte cuando el transportista como tal no forma parte en la comisión del delito de contrabando, es decir solo realiza el transporte de la mercancía que en la mayoría de los casos son retiradas de la propia Aduana Nacional, teniendo la plena certeza y seguridad de que al recoger cierta mercancía de la misma Aduana Nacional esta se encuentra debidamente nacionalizada y haya cumplido con las formalidades aduaneras exigibles en la Ley General de Aduanas – Ley 1990 de 28 de julio de 1999, sin embargo cuando se encuentra en ruta con destino al lugar acordado con el dueño de



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2024





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

la mercancía son detenidos por funcionarios del Control Operativo Aduanero – COA, quienes conducen la mercancía más el medio o unidad de transporte nuevamente a otro recinto aduanero del país (en algunos casos el mismo recinto aduanero), para que sea nuevamente revisada y controlada, después de haber transcurrido más de tres (3) meses y hasta dos (2) años (en el mejor de los casos) el resultado de este nuevo control arroja como Contrabando Contravencional imponiéndose al transportista la multa del cincuenta por ciento (50%) del valor de las mercancías en sustitución del comiso del medio o unidad de transporte notificado mediante una resolución Sancionatoria como si el transportista que ha recogido la carga de la misma Aduana Nacional estuviera relacionado con el trámite que es netamente administrativo.

III. IMPACTO SOCIAL

Aproximadamente en la última década el sector del Transporte Nacional e Internacional de Carga se ha incrementado en un 90% lo cual significa que se ha aumentado el parque automotor, es de conocimiento público que el sector del Transporte formó parte fundamental en el crecimiento económico de Bolivia, por lo tanto el problema planteado es de vital importancia para este sector, ya que resulta atentatorio a la economía de cada transportista y velando por el cumplimiento de los derechos consagrados en la Constitución Política del Estado, es que se realiza el presente Proyecto de Ley que modifica el Parágrafo III del Artículo 181 de la Ley N° 2492 de 2 de agosto de 2003.

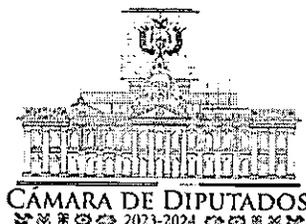
La Aduana Nacional en los últimos años ha venido realizando modificaciones en más de tres oportunidades al procesamiento de Contrabando Contravencional con las Resoluciones de Directorio RD-01-011-09 de 9 de junio de 2009; la Resolución de Directorio RD 01-003-11 de 23 de marzo de 2011 y la Resolución de Directorio RD 01-005-13 de 28 de febrero de 2013 poniéndose en evidente conflicto e interpretación inadecuada del Código Tributario y su propia Ley de Aduanas, estos cambios en la aplicación de sus procedimientos han venido causando graves e irreparables daños económicos al Transporte Nacional e Internacional de Carga, sin embargo, conscientes de que no se cuenta con un norte definido en el Código Tributario con relación al presente tema se plantean dos posibles soluciones.

IV. FUNDAMENTACION DEL PROYECTO DE LEY

Con el objeto de que el trato para el Transporte Público de pasajeros sea igualitario para el Transporte Nacional e Internacional de Carga, cuando los exime de responsabilidad de delito de contrabando bajo la premisa de que el transportador no participe en el delito, como manda el Parágrafo III del Artículo 153 (Causales de Exclusión de Responsabilidad), del Código Tributario – Ley N° 2492 de 2 de agosto de 2003, la propuesta se basa fundamentalmente en incluir un Parágrafo en el Artículo 153 con la siguiente redacción:

“Parágrafo IV. Si el delito de Contrabando se cometiere en cualquier medio o unidad de Transporte Nacional e Internacional de Carga, sin el concurso del transportador, no se aplicará a este la sanción del comiso de dicho medio de transporte, siempre y cuando se trate de mercancía retirada de un recinto aduanero o de una mercancía debidamente precintada por autoridad aduanera.”

Se debe tomar en cuenta los principios fundamentales consagrados en la Constitución Política del Estado, el derecho que tiene los bolivianos y bolivianas a una fuente laboral estable en condiciones equitativas y satisfactorias como mandan nuestras leyes, debiendo lograrse un trato justo e igualitario al sector del transporte Nacional e Internacional de Carga.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El Decreto Reglamentario de la Ley General de Aduanas, Artículo 77, establece las incompatibilidades del transportista disponiendo que “bajo ninguna circunstancia los transportadores internacionales podrán realizar actividades de concesionarios de depósitos aduaneros o zona franca realizar trámites de despacho aduanero de manera directa y/o funciones de Despachante o Agencia Despachante de Aduana u otra actividad relacionada con operaciones de comercio exterior”, entendiéndose que el transportista no forma parte ni concursa en trámites de despacho aduanero, este hecho deja ver claramente su posición en cuanto a la participación de un delito de contrabando cuando este sea determinado en vía administrativa.

La Constitución Política del Estado, garantiza en los parágrafos I y II del Artículo 115, la presunción de inocencia de los bolivianos y bolivianas. Siendo competencia privativa del Nivel Central del Estado, el Régimen Aduanero y Comercio Exterior, establecidos en los numerales 4 y 5 del Artículo 298 de nuestra Constitución, se ha promulgado el Decreto Supremo N° 708 de 24 de noviembre de 2010, donde se establecen las directrices para el traslado interno, interprovincial e interdepartamental de mercancías nacionalizadas dentro del territorio aduanero nacional por el importador, después de la autorización del levante, nótese que hace referencia al “importador” y no así al “transportista”, dicho traslado interno de mercancías deberá ser respaldado por la declaración de mercancías de importación.

Asimismo, se deberá establecer mediante Decreto Supremo que para el traslado interno, interprovincial e interdepartamental de mercancías nacionalizadas dentro del territorio aduanero nacional por el importador, después de la autorización del levante, este último podrá solicitar a la Administración Aduanera en la que haya realizado el despacho de importación, el colocado de un precinto de seguridad para efectos de control aduanero en ruta, este hecho facilitará de sobremanera el control por parte de los funcionarios del COA, evitando perjuicios y malos entendidos innecesarios, este precinto otorgado por la Administración Aduanera sólo tendrá validez legal de un tiempo limitado, ejemplo 2, 3 o 5 días y por un tramo definido por el transportista y el importador.

Para las mercancías nacionalizadas, adquiridas en el mercado interno, que sean trasladadas interdepartamentalmente o interprovincialmente y que cuenten con la respectiva factura de compra verificable con la información del Servicio de Impuestos Nacionales, presentada en el momento del operativo, no serán objeto de decomiso por parte de la Unidad de Control Operativo Aduanero además aclarar que en ese tipo de transporte de mercancías, el transportista no es el responsable de que la mercancía cuente con la documentación que ampare su legal importación, por lo tanto deberá eximirse de responsabilidad en caso de declararse en un proceso administrativo Contrabando Contravencional.

Los Sindicatos de Transporte Nacional e Internacional de Carga, en todo el país, así como las empresas de Transporte Nacional e Internacional de Carga legalmente habilitadas para brindar este servicio, han realizado su clamoroso pedido a fin de que sean escuchados y puedan sentirse apoyados y respaldados por el Estado y sea así aprobado mediante Ley de modificación del parágrafo IV al Artículo 153 de la ley 2492 de 2 de agosto de 2003.

V. MARCO JURÍDICO

Las siguientes disposiciones legales constituyen la base normativa que sustenta la presente iniciativa legislativa:

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO

Artículo 8. II. El Estado se sustenta en los valores de unidad, igualdad, inclusión, dignidad, libertad, solidaridad, reciprocidad, respeto, complementariedad, armonía, transparencia, equilibrio, igualdad de oportunidades, equidad social y de género en la participación, bienestar común, responsabilidad, justicia social, distribución y redistribución de los productos y bienes sociales, para vivir bien.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 9. Son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley:

1. Constituir una sociedad justa y armoniosa, cimentada en la descolonización, sin discriminación ni explotación, con plena justicia social, para consolidar las identidades plurinacionales.
2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe

Artículo 46. I. Toda persona tiene derecho:

1. Al trabajo digno, con seguridad industrial, higiene y salud ocupacional, sin discriminación, y con remuneración o salario justo, equitativo y satisfactorio, que le asegure para sí y su familia una existencia digna.
2. A una fuente laboral estable, en condiciones equitativas y satisfactorias.

II. Estado protegerá el ejercicio del trabajo en todas sus formas.

III. Se prohíbe toda forma de trabajo forzoso u otro modo análogo de explotación que obligue a una persona a realizar labores sin su consentimiento y justa retribución.

Artículo 115. I. Toda persona será protegida oportuna y efectivamente por los jueces y tribunales en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos.

II. El Estado garantiza el derecho al debido proceso, a la defensa y a una justicia plural, pronta, oportuna, gratuita, transparente y sin dilaciones.

Artículo 298. I. son competencias privativas del nivel central del Estado:

4. Régimen aduanero.
5. Comercio Exterior.
2. **ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT (íntegro).**
3. **CODIGO TRIBUTARIO** de 2 de agosto de 2003,

Artículo 153. Causales de Exclusión de Responsabilidad.

I. Sólo son causales de exclusión de responsabilidad en materia tributaria las siguientes:

1. La fuerza mayor;
2. El error de tipo o error de prohibición, siempre que el sujeto pasivo o tercero responsable hubiera presentado una declaración veraz y completa antes de cualquier actuación de la Administración Tributaria;





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

3. En los supuestos de decisión colectiva, el haber salvado el voto o no haber asistido a la reunión en que se tomó la decisión, siempre y cuando este hecho conste expresamente en el acta correspondiente;

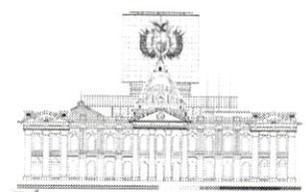
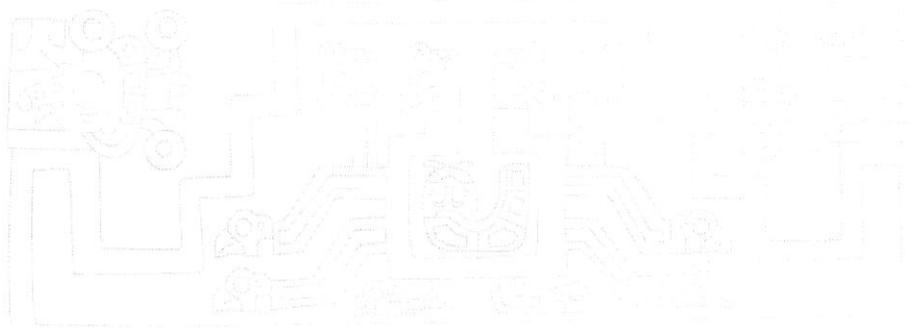
4. Las causales de exclusión en materia penal aduanera establecidas en Ley especial como eximentes de responsabilidad.

II. Las causales de exclusión sólo liberan de la aplicación de sanciones y no así de los demás componentes de la deuda tributaria.

III. Si el delito de Contrabando se cometiere en cualquier medio de transporte público de pasajeros, por uno o más de éstos y sin el concurso del transportador, no se aplicará a éste la sanción de comiso de dicho medio de transporte, siempre y cuando se trate de equipaje acompañado de un pasajero que viaje en el mismo medio de transporte, o de encomiendas debidamente manifestadas

4. **DECRETO SUPREMO N° 25870** de 11 de agosto de 2000, Reglamento de la Ley General de Aduanas, Artículo 77, bajo ninguna circunstancia los transportadores internacionales podrán realizar actividades de concesionarios de depósitos aduaneros o zona franca realizar trámites de despacho aduanero de manera directa y/o funciones de Despachante o Agencia Despachante de Aduana u otra actividad relacionada con operaciones de comercio exterior.
5. **DECRETO SUPREMO N° 708** de 24 de noviembre de 2010, tiene por objeto reglamentar la Ley N° 037 de 10 de agosto de 2010, y modificar el Reglamento a la Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Supremo N° 25870, de 11 de agosto de 2000.


Dora Lina Flores Colquillo
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY N°.....

PL-369/23

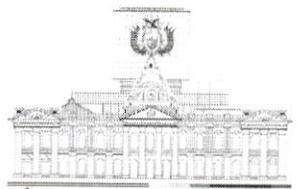
**“MODIFICA EL ARTÍCULO 153 DE LA LEY N° 2492 DE 2 DE AGOSTO DE 2003,
CÓDIGO TRIBUTARIO BOLIVIANO”**

ARTÍCULO UNICO.- Se incorpora el Parágrafo IV al Artículo 153 de la Ley N° 2492 de 2 de agosto de 2003, de acuerdo al siguiente texto:

“Parágrafo IV. Si el delito de Contrabando se cometiere en cualquier medio o unidad de Transporte Nacional e Internacional de Carga, sin el concurso del transportador, no se aplicará a este la sanción del comiso de dicho medio de transporte, siempre y cuando se trate de mercancía retirada de un recinto aduanero o de una mercancía debidamente precintada por autoridad aduanera.”

Es dada en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, a los días del mes de dos mil veinticuatro años.


José Luis Flores Colquillo
DIPUTADO NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL



CÁMARA DE DIPUTADOS
2023-2024

