

De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD DE LOS
AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y AERÓDROMOS
ESTATALES DE COSTA RICA**

**MARÍA MARTA CARBALLO ARCE
DIPUTADA**

EXPEDIENTE N.º 23.422

PROYECTO DE LEY

LEY PARA POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y AERÓDROMOS ESTATALES DE COSTA RICA

Expediente N.º 23.422

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Considerando que, por su naturaleza, el transporte aéreo y la prestación de los servicios aeroportuarios constituyen un servicio público de interés para el desarrollo integral de los países y en específico para el sector turismo, es por lo que los Estados deben garantizar su óptimo funcionamiento aplicando criterios, directrices y normativas modernas en materia de seguridad, calidad total y servicio al cliente, resulta imperativo que el Estado costarricense disponga de una política aérea nacional abierta, flexible y que procure de manera activa la captación de nuevos mercados.

En Costa Rica, especialmente el transporte aéreo juega un doble rol, que ayuda a las diferentes circunstancias que suceden dentro del país a nivel interno y externo. Por ejemplo, la importancia de tener en óptimas condiciones los diferentes aeropuertos del país, permite la cohesión del territorio en lo que se refiere a la atención de emergencias derivadas de amenazas naturales y al transporte de enfermos de zonas aisladas a hospitales de la capital.

Algunos informes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, indican que las tres cordilleras que fragmentan el territorio nacional en sentido noroeste-sudeste crean zonas de difícil acceso terrestre, en términos de tiempo, y la vulnerabilidad sísmica genera situaciones de emergencia que, naturalmente, también afectan a esas zonas aisladas y en las cuales la aviación cobra especial relevancia tanto para la evacuación preventiva como para el rescate y atención de damnificados.

En Costa Rica, el tema aeroportuario ha sido visto con un enfoque más turístico, sin embargo, desde ese ámbito aún se queda debiendo mucho en materia de infraestructura. Es el mismo Ministerio de Obras Públicas y Transportes el cual deja claro esta necesidad; por ejemplo, en “Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035”, (MOPT 2011-2035, s. f.)¹, se indica que si bien las zonas turísticas más visitadas están cubiertas por el área de influencia de aeródromos comerciales, no está claro que la mayor visitación del Valle Central o de Guanacaste se deba exclusivamente a su atractivo turístico, sino que también podría estar influenciada por la ubicación de los dos principales aeropuertos internacionales. La posibilidad de disponer de un tercer aeropuerto internacional, del mismo nivel que el Juan Santamaría o el Daniel Oduber, pero en otra zona del país (quizá en el sur), pasa por separar ambos efectos, el de “atractivo turístico” y el de “puerta de entrada” en San José y Liberia.

Además, añado que la situación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría es determinante, como principal aeropuerto del país tanto a nivel turístico como por encontrarse en la capital. Como enfoque general, en el contexto del Plan Nacional de Transportes, se considera necesario agotar todas las posibilidades de ampliación del Juan Santamaría, como mejor opción de futuro dada la gran ventaja en términos de calidad de servicio (tanto al turista internacional como a los propios costarricenses) que supone tener un gran aeropuerto internacional tan próximo al centro social y económico del país.

Dicho lo anterior, se expone la necesidad de valorar diferentes opciones al principal aeropuerto del país, en caso de que este llegue a una posible saturación y en dado caso que también se presente la imposibilidad de ampliarlo. Por lo tanto, resulta imprescindible mencionar que las posibles soluciones a esa problemática en específico, no se han gestionado, muy probablemente por la falta de recursos que permitan invertir en el mantenimiento, ampliación e inversión de infraestructura en

¹ Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035.

los demás aeropuertos que hay en el país, así como en los aeródromos locales. Ejemplo de esto es que en el mismo Plan de Transportes expuesto por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes se indica que el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños se trata de un aeropuerto de gran importancia para el país en operaciones y pasajeros, especialmente para la ciudad de San José, por lo que su desarrollo futuro tiene gran impacto para el sistema aeroportuario de Costa Rica. La situación actual del aeródromo, con problemas de operación y de ampliación, además de interferencia en el tránsito aéreo con el Juan Santamaría, exige que se lleve a cabo un estudio de planificación detallado que analice el nivel de servicio actual del aeropuerto y su optimización, así como su potencial de ampliación.

Se debe considerar que el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños es donde se forma el cien por ciento de los pilotos costarricenses que deciden estudiar Aviación en Costa Rica, debería ser imperativo el adecuado mantenimiento, seguridad, desarrollo de infraestructura y ampliar las horas de trabajo de la torre de control, donde actualmente se labora desde las 06:00 y hasta las 18.00 horas, imposibilitando entrenamientos nocturnos, y a su vez limitando también el tránsito de pasajeros por esta terminal después de las horas mencionadas.

Por otra parte, también se expone que El Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós es la segunda puerta de entrada de turistas internacionales por vía aérea de Costa Rica y ofrece servicio al importante polo turístico de Guanacaste. En líneas generales se encuentra en buenas condiciones, tanto a nivel infraestructura como operativamente. Además, su desarrollo futuro no presenta grandes dificultades, pues dispone de espacio suficiente y sus afecciones son limitadas. El principal problema que se ha identificado en este Aeropuerto es la ubicación del futuro edificio terminal de pasajeros, y también los aspectos técnico—legales de la concesión del edificio terminal. El gestor aeronáutico seguirá siendo la DGAC, a efectos de seguridad operacional, lo cual puede acarrear ciertos problemas con el concesionario en el futuro en cuanto surjan necesidades de ampliación, modificación de la fachada lado aire del edificio.

También se hace mención a los aeródromos locales, los cuales desempeñan un rol importante como instrumento de cohesión territorial y facilitador del desarrollo turístico, mediante vuelos regulares con origen/destino los aeropuertos internacionales de Juan Santamaría y Tobías Bolaños, para uso de la Policía y por necesidades de emergencia y, también para el desarrollo de actividades agrícolas. Y se indica que los problemas más acuciantes que presentan en general los aeródromos locales de Costa Rica, aparte de falta de personal que realice labores de gestión, control, mantenimiento, e instalaciones insuficientes, son: el estado inadecuado de las pistas, la existencia de obstáculos para la operación, deficiencias en la recogida de aguas pluviales en el campo de vuelos y problemas de seguridad derivados de la inexistencia o mal estado de los vallados perimetrales.

Lo anterior toma mucha relevancia cuando datos proyectados por el “Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035” realizaba una estimación en cuanto al volumen de pasajeros que se tendría del mercado internacional, expuesto en números en la siguiente tabla.

| Aeropuerto | | | | |
|-------------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------|
| AÑO | A.I Juan Santamaría | A.I Tobías Bolaños | A.I Daniel Oduber | Total |
| 2005 | 3,109,359 | 1,606 | 284,459 | 3,395,424 |
| 2006 | 3,024,845 | 3,673 | 365,492 | 3,394,010 |
| 2007 | 3,586,476 | 4,402 | 391,126 | 3,982,004 |
| 2008 | 4,010,990 | 4,953 | 414,796 | 4,430,739 |
| 2009 | 3,813,600 | 4,300 | 395,500 | 4,213,427 |
| 2010 | 4,312,600 | 4,700 | 428,600 | 4,565,891 |
| 2011 | 4,631,400 | 5,200 | 480,300 | 5,116,930 |
| 2012 | 5,145,200 | 5,800 | 533,600 | 5,684,613 |
| 2013 | 5,665,200 | 6,400 | 587,600 | 6,259,190 |
| 2014 | 6,142,900 | 6,900 | 637,100 | 6,786,920 |
| 2015 | 6,628,300 | 7,500 | 687,400 | 7,323,219 |
| 2016 | 7,118,300 | 8,100 | 738,300 | 7,864,602 |
| 2017 | 7,601,000 | 8,600 | 788,300 | 8,397,920 |
| 2018 | 8,073,800 | 9,200 | 837,400 | 8,920,375 |
| 2019 | 8,532,300 | 9,700 | 884,900 | 9,426,915 |
| 2020 | 8,974,800 | 10,200 | 930,800 | 9,915,791 |
| 2021 | 9,398,900 | 10,700 | 974,800 | 10,384,405 |
| 2022 | 9,804,000 | 11,200 | 1,016,800 | 10,832,007 |

| | | | | |
|-------------|------------|--------|-----------|-------------------|
| 2023 | 10,186,400 | 11,600 | 1,056,500 | 11,254,489 |
| 2024 | 10,545,200 | 12,000 | 1,093,700 | 11,650,975 |
| 2025 | 10,879,200 | 12,400 | 1,128,300 | 12,019,904 |
| 2026 | 11,187,200 | 12,800 | 1,160,300 | 12,360,313 |
| 2027 | 11,469,200 | 13,100 | 1,189,500 | 12,671,812 |
| 2028 | 11,723,100 | 13,400 | 1,215,900 | 12,952,383 |
| 2029 | 11,950,600 | 13,700 | 1,239,500 | 13,203,800 |
| 2030 | 12,150,200 | 13,900 | 1,260,100 | 13,424,259 |

Fuente: Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035.

Además de también proyectar los movimientos de aeronaves internacionales, reflejados en la siguiente tabla:

| AÑO | Aeropuerto | | | Total |
|-------------|--------------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------------|
| | A.I Juan Santamaría | A.I Tobías Bolaños | A.I Daniel Oduber | |
| 2005 | 41,156 | 2,186 | 4,259 | 47,646 |
| 2006 | 47,638 | 2,591 | 4,478 | 54,735 |
| 2007 | 46,614 | 2,633 | 2,828 | 52,093 |
| 2008 | 47,747 | 2,307 | 5,215 | 55,464 |
| 2009 | 44,075 | 1,643 | 4,828 | 50,546 |
| 2010 | 46,371 | 1,730 | 5,079 | 53,180 |
| 2011 | 50,949 | 1,846 | 5,580 | 58,375 |
| 2012 | 55,491 | 1,988 | 6,078 | 63,557 |
| 2013 | 59,901 | 2,121 | 6,562 | 68,584 |
| 2014 | 63,678 | 2,214 | 6,975 | 72,867 |
| 2015 | 67,363 | 2,331 | 7,378 | 77,072 |
| 2016 | 70,924 | 2,442 | 7,769 | 81,135 |
| 2017 | 74,249 | 2,517 | 8,133 | 84,899 |
| 2018 | 78,086 | 2,616 | 8,554 | 89,256 |
| 2019 | 81,704 | 2,682 | 8,949 | 93,335 |
| 2020 | 85,090 | 2,744 | 9,320 | 97,154 |
| 2021 | 88,229 | 2,803 | 9,664 | 100,696 |
| 2022 | 91,120 | 2,859 | 9,981 | 103,960 |
| 2023 | 93,737 | 2,888 | 10,268 | 106,893 |
| 2024 | 96,942 | 2,915 | 10,557 | 110,434 |
| 2025 | 99,912 | 2,941 | 10,857 | 113,710 |
| 2026 | 102,638 | 2,965 | 11,109 | 116,712 |

Fuente: Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035.

Es claro que los datos expuestos muy probablemente se vieron afectados por el tema de la pandemia del Covid-19, que se generó a nivel mundial y paralizó al

mundo, muestra de ello son los datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (IATA, s.f.)², que muestran que no se prevé una recuperación del tráfico aéreo a niveles de 2019 si no hasta 2024. Dicho lo anterior, en el año 2018, (Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Costa Rica, 2018)³, más de la mitad de los turistas internacionales llegaron a su destino por avión y de manera análoga, ocurrió el crecimiento del transporte aéreo de pasajeros que es el principal componente de la aviación civil, ello sin perjuicio de la intrínseca asociación de esta industria con el turismo.

La Cámara Nacional de Turismo de Costa Rica (Canatur, s.f.)⁴, estima que las pérdidas del sector para el año 2020 alcanzaron los 2.000 millones de dólares, como consecuencia de la pandemia de COVID-19, ya que los ingresos del sector durante 2019 rondaron los 4.000 millones de dólares, una disminución del cincuenta por ciento en relación al año anterior.

Además, tanto la aviación como el turismo tienen un poderoso efecto multiplicador en la economía. Los trabajos de investigación sugieren que la aviación genera directamente un PIB mundial de alrededor de 539.000 millones de dólares estadounidenses, con un efecto indirecto que duplica esa cifra. Se estima que 8,4 millones de personas en todo el mundo trabajan directamente en el sector de la aviación civil, y otros 48 millones están empleados en industrias turísticas relacionadas. El efecto multiplicador es significativo: se calcula que por cada 100 dólares de ingresos que produce el transporte aéreo se genera una demanda adicional de 325 dólares y por cada 100 puestos de trabajo creados por el transporte aéreo nace una demanda media adicional por sobre los 600 empleos en otros sectores, (Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Costa Rica, 2018)⁵.

² IATA. (s.f.). Recuperado 24 de septiembre de 2022, de <https://www.iata.org/>

³ Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Costa Rica. (2018). IATA. <https://n9.cl/p9ms0>

⁴ Canatur. (s.f.). Recuperado 22 de junio de 2022, de <https://www.canatur.org/>

⁵ Beneficios Económicos del Transporte Aéreo en Costa Rica. (2018). IATA. <https://n9.cl/p9ms0>

Según la Organización Mundial del Turismo, con el turismo suspendido durante la pandemia, los beneficios que genera el sector fueron directamente afectados: se perdieron millones de puestos de trabajo en todo el mundo, y el progreso alcanzado en los ámbitos de la igualdad y el crecimiento económico sostenible iniciaron a revertirse. De ahí que el máximo rector del turismo a nivel mundial propuso una constante evaluación de las medidas restrictivas impuestas a raíz de la pandemia a fin de que se flexibilicen en el tanto la actividad de marras pueda realizarse de manera segura. Considera el proponente que esa continua evaluación de los escenarios y la eventual flexibilización de las medidas, no solo se ciñe a las directrices de cierre o apertura de fronteras o al estricto acatamiento de disposiciones de profilaxis sanitaria cuando la pandemia así lo requirió, sino a todas aquellas decisiones políticas que planteen un atractivo adicional para la promoción del turismo -como la reducción de obligaciones tributarias al sector-.

Como es lógico pensar, los impuestos como los altos costos operativos existentes en nuestro país limitan el interés que un operador comercial o privado pueda tener para operar en Costa Rica, pues se suma a la larga lista de requisitos y costos que ya de por sí implica la naturaleza del transporte aéreo de personas y resultan estos en una de las mayores barreras al crecimiento de los viajes y el turismo. Altos precios de los combustibles, dificultades financieras a la hora de un operador querer adquirir una aeronave y hacer su debida inscripción, múltiples trámites para obtener los permisos operacionales, son solo algunas de las cosas a las que se enfrentan los operadores aéreos, limitando con esto el turismo, la dinamización de la economía y el crecimiento de un sector que es vital en un mundo moderno y globalizado.

Dicho lo anterior, es donde surge la necesidad de que Costa Rica saque provecho de su infraestructura aeroportuaria actual, desarrolle nuevos proyectos y garantice el cumplimiento de los estándares internacionales de seguridad y facilitación para promover una sostenida atracción de turistas, la urgente reactivación económica,

así como el diseño de proyectos, construcción, operación y mantenimiento de infraestructuras aeroportuarias actuales.

Es por todo lo anterior que el Proyecto de Ley propuesto pretende constituirse en una herramienta para que las instituciones públicas competentes en la materia cuenten con los recursos necesarios para la satisfacción de los requerimientos previstos en las Normas y Métodos Recomendados internacionalmente sobre Facilitación en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional del que Costa Rica es signatario- así como las disposiciones relativas a la Seguridad, Interferencia Ilícita contenidas en el Anexo 17 de ese mismo Convenio; de modo que en la medida de lo posible, y respetuosos de los procedimientos de Seguridad y Migración se cause un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación y sus personas usuarias en nuestro territorio.

Sobrada evidencia se encuentra en titulares noticiosos sobre interminables filas en los puestos de seguridad de ingreso o salida de nuestros principales aeropuertos, tales como:

1. Amelia Rueda: “Pasajeros reportan filas de hasta 600 metros en migración de aeropuerto Juan Santamaría” (Nota publicada el 23 de enero 2022).
2. Noticias Monumental: “Aeropuertos hacen esfuerzos para evitar largas filas dentro de terminales tras colapso del fin de semana” (Nota publicada el 24 de enero del 2022).
3. Periódico La Nación: “Migración admite incapacidad para atender viajeros que pasan por el Santamaría en hora pico de la tarde” (Nota publicada el 26 de enero 2022).
4. Diario Extra: “Persisten largas filas en aeropuerto” (Nota publicada el 13 de noviembre del 2021).

Las notas mencionadas anteriormente, reflejan y desarrollan que esas problemáticas se dan por temas de infraestructura o por la escasez de personal

policial; esto sumado a las múltiples veces que la ciudadanía ha reclamado por el pésimo estado de la infraestructura de los aeródromos locales, y al peligro que la mala infraestructura puede ser para la operación aérea costarricense, por eso surge la necesidad de actuar con responsabilidad y dotar de recursos generados por la aviación el mejoramiento de lo implicado en ella.

Todas estas lamentables circunstancias originan en que nuestro país no ha hecho una correcta distribución de los ingresos percibidos a través de impuestos y omitido las reiteradas ocasiones en que la Organización de Aviación Civil Internacional, (OACI, s.f.)⁶ ha instado a los Estados miembros a que en el ejercicio de sus funciones reglamentarias asignen particular importancia a financiar los desafíos económicos que plantea el desarrollo de infraestructura y capacidad de la aviación a la par del crecimiento del tránsito previsto, especialmente en los países en desarrollo y para que consideren las políticas y textos de orientación elaborados por ella sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional, tales como los criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional.

RESEÑA HISTÓRICA:

Fue a principios del siglo XX que se inicia en Costa Rica la operación del Transporte Aéreo, con la llegada del primer avión que llegó desarmado al puerto de Limón el 1° de enero de 1912, el cual fue el primero en cruzar al cielo centroamericano; le siguió un aeroplano Blériot pilotado por Jesse Seligman, recorriendo cerca de 7.000 metros en el Llano Grande de Mata Redonda.

Mediante la Ley No. 36 del 22 de noviembre de 1928 que aprobó el primer convenio Iberoamericano de Navegación Aérea. Realizándose el primer vuelo comercial de transporte de pasajeros el 29 de diciembre de 1928, con una Aeronave de Pan American del tipo Sircosky, la cual aterrizó en la Sabana.

⁶ OACI. (s.f.). Recuperado 05 de octubre de 2022, de <https://www.icao.int/about-icao/Pages/ES/default.aspx>

El 7 de agosto de 1934 entró en vigencia la Ley No. 152 la cual declaró de utilidad pública; todas aquellas áreas necesarias para la creación de aeropuertos, concediendo estos terrenos a las municipalidades, en este caso los aeródromos establecidos en Santa Ana y en la Sabana. Durante este período se elaboró el primer Reglamento de Aviación Civil respetando las convenciones internacionales que regulaban esta materia.

En virtud de lo anterior, es que someto a consideración de los señores y las señoras diputados el siguiente proyecto de Ley, que tiene como objetivo reformar la Ley 8316 Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional, realizando una redistribución de los ingresos del impuesto de salida del país, con el fin de potenciar la infraestructura y seguridad de los Aeropuertos Internacionales y aeródromos estatales del país, dotando a los mismos con las capacidades necesarias para poder operar como se debe según los estándares más rigurosos que la aviación y la seguridad mundial requieren, y a su vez ayudando con esto a dinamizar la economía, generar reactivación económica, impulsar el sector turismo y con esto al sector Aeronáutico, permitiéndole al país poder continuar construyendo la historia de la aviación costarricense como se inició en el año de 1912, y siendo hoy una obligación de la generación actual, continuar el legado de lo que se ha logrado y trabajado en este sector hasta el momento. De forma tal, que se pueda ubicar al país en el foco mundial para atraer más personas por año, más inversión extranjera y hacer de Costa Rica un país más competitivo y con cielos más transitados y seguros.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**LEY PARA POTENCIAR LA INFRAESTRUCTURA Y SEGURIDAD DE LOS
AEROPUERTOS INTERNACIONALES Y AERÓDROMOS
ESTATALES DE COSTA RICA**

ARTICULO 1.- Para que se modifique el punto 1 y se agreguen nuevos incisos en el artículo 2 de la Ley N° 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional y se lea de la siguiente manera:

“Artículo 2. Desglose de la tarifa del tributo.

1. El monto del tributo establecido en el artículo anterior estará constituido por los siguientes conceptos:

a) Una tasa de nueve dólares estadounidenses con sesenta y cinco centavos (US\$9.65), a favor del Gobierno central.

b) Una tasa de doce dólares estadounidenses con ochenta y cinco centavos (US\$12.85), por concepto de derechos aeroportuarios a favor del Consejo de Aviación Civil.

c) Una tasa de cincuenta centavos de dólar estadounidense (US\$0.50), por concepto de ampliación y modernización para cada uno de los siguientes Aeropuertos; Aeropuerto Internacional de Limón (MRLM), Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (MRPV), Aeropuerto Internacional Daniel Oduber (MRLB). Además, una tasa de un dólar y quince centavos de estadounidenses (US\$1.15), por concepto de ampliación y modernización de los demás aeródromos estatales.

d) Una tasa de un dólar y quince centavos estadounidenses (US\$1.15), con el propósito de cumplir las funciones y responsabilidades asumidas por el Estado costarricense en combate al crimen organizado, según lo previsto en el Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños, y el Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementan la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, y las actividades específicas de la Coalición Nacional contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y Trata de Personas.

e) Una tasa de treinta y cinco centavos de dólar estadounidense (US\$0.35), que se destinarán en favor de la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea de Costa Rica para el equipamiento del personal policial en los puestos de seguridad de los

Aeropuertos Internacionales, compra de equipos de aviación y para la inspección de pasajeros en los Aeropuertos Internacionales, repuestos, capacitaciones técnicas en Seguridad de la Aviación Civil Internacional (AVSEC) y otras de naturaleza técnica aeronáutica, además de financiar las labores de protección de la soberanía nacional en el espacio aéreo.

f) Una tasa de treinta y cinco centavos de dólar estadounidense (US\$0.35) será en favor de la Policía Profesional de Migración para la dotación de personal policial, equipamiento y capacitación para el personal policial en los puestos de ingreso y salida de los Aeropuertos Internacionales del país.”

ARTÍCULO 2.- Para que se modifique el punto 4 contenido en el artículo 2 de la Ley N° 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional y se lea de la siguiente manera:

“ [...]

4. Los recursos referidos en el sub inciso 1.c) se administrarán de acuerdo con lo indicado en el párrafo segundo del artículo 66 de la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001, y sus reformas, de forma tal que se depositarán para el efecto en una cuenta abierta por la Tesorería Nacional, en el Banco Central de Costa Rica. Estos recursos financiarán el presupuesto del Consejo Técnico de Aviación Civil y se destinarán, exclusivamente, a la ampliación y modernización de los aeropuertos y aeródromos del país, distribuido según lo indicado en el sub inciso 1.c) La Tesorería Nacional girará los recursos, de conformidad con las necesidades financieras de dicho Consejo Técnico, según se establezca en su programación presupuestaria anual, estos fondos no podrán ser utilizados en objetivos y proyectos que no vayan en la línea del mantenimiento, mejoramiento o desarrollo de infraestructura en los Aeropuertos y Aeródromos estatales.

[...].”

ARTÍCULO 3.- Para que se modifique el artículo 3 de la Ley N° 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional y se lea de la siguiente manera:

“Artículo 3. Administración y fiscalización del tributo.

El control y la fiscalización del tributo corresponderán a la Dirección General de Tributación. Para este efecto, la Dirección General de Aviación Civil y la Dirección

General de Migración y Extranjería y la Dirección General del Servicio de Vigilancia Aérea de Costa Rica, así como cualquier otro ente involucrado en el cobro del tributo, se constituirán en colaboradores obligados de la Administración Tributaria y brindarán la información que ella requiera para el cumplimiento de sus funciones.

Las entidades responsables del cobro del tributo al Estado, deberán establecer y mantener por separado un registro contable del tributo percibido y reintegrado por el Estado por concepto del derecho de salida del territorio nacional por vía aérea, según las disposiciones de esta Ley y sus Reglamentos.

En lo que respecta al sub inciso 1.c), 1.e) y 1.f) la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), la Dirección del Servicio de Vigilancia Aérea (SVA) y la Policía Profesional de Migración (PPM) según corresponda, deberán rendir un informe detallado y con periodicidad semestral ante la Comisión Ordinaria de Asuntos Hacendarios de la Asamblea Legislativa; indicando como mínimo; la cantidad recibida por parte de la Tesorería Nacional por concepto de la recaudación de impuestos de salida del país por vía aérea para el periodo reportado, la efectiva distribución y ejecución de acuerdo con las reglas de esta Ley y a como sigue:

La Dirección General de Aviación Civil aportará además la justificación de las inversiones, proyectos mejoras y nuevos desarrollos en materia de infraestructura aeroportuaria.

Las direcciones del Servicio de Vigilancia Aérea (SVA) y de la Policía Profesional de Migración (PPM), incluirán en el informe los detalles sobre el efectivo cumplimiento en cantidades de las personas oficiales de policía en los puestos de seguridad, entrada y/o salida de los aeropuertos internacionales del país según corresponda y de acuerdo con las normas, recomendaciones y estándares internacionales a ese respecto, así como los proyectos, capacitaciones y equipos adquiridos con estos fondos.

Autorícese, al Ministerio de Hacienda para que otorgue en concesión la gestión de cobro del tributo creado en esta Ley a un ente no gubernamental sin fines de lucro, reservándose las potestades de fiscalización y control para el cumplimiento adecuado de sus deberes. El contrato celebrado en aplicación de lo dispuesto en este párrafo será suscrito por el ministro de Hacienda en representación del Poder Ejecutivo y le serán aplicables las disposiciones de la Ley de Contratación Administrativa. Asimismo, quedarán autorizados para la recaudación de dicho tributo los bancos estatales designados al efecto por el Banco Central de Costa Rica, de conformidad con los procedimientos legales correspondientes. El ente adjudicatario de la licitación para recaudar el tributo, tendrá la potestad discrecional de facultar a otros entes, instituciones o cualquier sujeto de derecho, a fin de que lo recauden.”

ARTÍCULO 4.- Para que se elimine el Transitorio I contenido en la Ley N° 8316, Ley Reguladora de los Derechos de Salida del Territorio Nacional.

TRANSITORIO I.- El Poder Ejecutivo, reglamentará esta ley en un plazo máximo de sesenta días naturales a partir de su vigencia.

Rige a partir de su publicación.

María Marta Carballo Arce
DIPUTADA

El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada