

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce modificaciones a la legislación sobre Zonas Francas.
BOLETÍN N° 2.770-05

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, individualizado en el rubro, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “simple”.

- - -

Cabe señalar que, de acuerdo a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento del Senado, la iniciativa sólo fue discutida en general.

- - -

A algunas de las sesiones en que se debatió la iniciativa asistieron los Honorables Senadores señores Sergio Fernández Fernández, Fernando Flores Labra y Jaime Orpis Bouchon.

Concurrió, asimismo, la asesora del Ministerio de Hacienda, señora Catalina Bau.

En relación con esta iniciativa de ley, vuestra Comisión escuchó, además, los planteamientos del Alcalde de Iquique, señor Jorge Soria; del Gerente General de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), señor Juan Morales; del Gerente de la Asociación de Usuarios de ZOFRI, señor Fernando Loyola; del Presidente del Sindicato de Trabajadores de la ZOFRI, señor Nelson Mondaca; del Presidente de la Central Unitaria de Trabajadores de Iquique, señor Néstor Jorquera; de la Presidenta de la Asociación Nacional de Empleados Fiscales de Iquique, señora Magdona Muñoz; de la Presidenta de la Cámara de Turismo de Iquique, señora Gloria Delucchi, y del Gerente de la Asociación de Industriales de Iquique, señor Fernando Guzmán.

- - -

OBJETIVO FUNDAMENTAL DEL PROYECTO

El principal objetivo de la iniciativa en informe consiste en potenciar la Zona Franca de Iquique, y en impulsar el desarrollo de esta ciudad, y de toda la I Región, para lo cual se modifican diversas disposiciones relativas a la Zona Franca de Iquique.

- - -

ANTECEDENTES

Para una adecuada comprensión de la iniciativa en informe, deben tenerse presentes los siguientes antecedentes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.- El Arancel Aduanero, Partida 0009 del capítulo 0, nota legal N° 6, que se refiere al concepto de “equipaje”.

2.- La ley N° 19.420, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Hacienda, de 2001. Su artículo 32 fija el valor tope en dólares para la importación de vehículos a la Zona Franca de Iquique y a la Zona Franca de Extensión.

3.- La ley N° 18.846, que en su artículo 13 regula la utilización de los locales, recintos o predios comprendidos en el área de las zonas francas.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

Mensaje de S.E. el Presidente de la República

En dicho documento, el Primer Mandatario señala que el proyecto se enmarca en una serie de iniciativas, de orden tanto administrativo como legal, que el Gobierno ha querido impulsar en pro del desarrollo de la ciudad de Iquique.

Explica que una de las medidas legales es la de exención de pago del impuesto al valor agregado al equipaje de viajero. En la actualidad, los viajeros no residentes de la I Región tienen una franquicia arancelaria hasta un máximo de US\$1.000, que les permite internar al territorio nacional ciertas mercaderías adquiridas en la Zona Franca de

Iquique, hasta por ese valor, sin que se apliquen a su respecto los derechos aduaneros.

Por otra parte, los viajeros provenientes del extranjero tienen una franquicia arancelaria respecto de lo que la ley denomina equipaje de viajero, al que también se hace extensiva una exención del Impuesto al Valor Agregado que afecta a las importaciones, en virtud del número 4 de la letra B, del artículo N°12 del decreto ley N°825, de 1974.

Expresa que, con el objeto de hacer aplicable el concepto de equipaje, y las franquicias que a su respecto establece el ordenamiento vigente, a los viajeros no residentes, provenientes de Zona Franca o Zona Franca de Extensión, el presente proyecto de ley dispone la inclusión de un nuevo inciso a las notas legales de la partida 0009 del Capítulo 0 del Arancel Aduanero, que regula estos beneficios.

Destaca que otra medida sería la de eliminar el valor tope para la importación de vehículos.

Informa que la normativa legal vigente establece un valor FOB máximo o tope para la importación de automóviles y station wagons que se permite importar a la Zona Franca y a la Zona Franca de Extensión, valor que fue reajustado anualmente, hasta el año 1995, de acuerdo al Índice de Precios al Por Mayor de los Estados Unidos de Norte América. Indica que con la dictación de la ley N° 19.420, en el año 1995, el valor FOB máximo permaneció congelado hasta la entrada en vigencia de la ley N° 19.669, del 5 de mayo de 2000, que lo reajustó a US\$9.513.

Precisa que la existencia de este tope genera dos tipos de problemas. En primer lugar, restringe la importación a Zona Franca y Zona Franca de Extensión de vehículos usados de menor antigüedad y mayor valor, más modernos, con mejores estándares medio ambientales y de seguridad, cuyos precios FOB unitarios superan el límite referido. De esta manera, se produce una situación no deseada, toda vez que se importan vehículos de mayor antigüedad y uso, lo que afecta la seguridad de las personas y el medio ambiente. En segundo lugar, se dejan de percibir ingresos fiscales por concepto de impuesto a la importación, impuestos específicos y permisos de circulación.

Además, debido a esta restricción, existe en la Región de Tarapacá un parque automotriz de antigüedad creciente, y en mal estado, que no cumple con las normas aplicadas por las nuevas plantas de revisión técnica, las cuales han elevado el nivel de exigencia respecto al cumplimiento de dichas normas. En consecuencia, la posibilidad de que se comercialicen automóviles y station wagons usados de mayor valor y menor

antigüedad, permitirá renovar dicho parque automotriz, asegurando el cumplimiento de la normativa vigente.

Lo anterior demostraría la conveniencia de revisar el valor tope expresado en dólares, así como el mecanismo de reajustabilidad sobre la base de la variación del Índice de Precios al por Mayor de los Estados Unidos, dado que los precios de los vehículos experimentan una variación superior a dicho índice y, por lo mismo, cada vez se importan vehículos de menor calidad a la Zona Franca de Extensión.

Afirma que, por las razones expuestas, el proyecto de ley propone aumentar el valor tope, actualmente vigente, en un 60%, medida que tendría un efecto reactivador en el mercado automotriz de la región, lo que generaría un impacto positivo en el empleo, ya que existen numerosas empresas dedicadas al rubro y a actividades conexas, como ventas de repuestos, talleres mecánicos y otros servicios.

A continuación, el Primer Mandatario hace presente que los usuarios de ZOFRI han planteado la conveniencia de eliminar restricciones a la enajenación de propiedad por parte de la sociedad administradora de ZOFRI, lo que permitiría a los usuarios adquirir el dominio de terrenos dentro de la Zona Franca y, con ello, acceder a financiamiento bancario para el desarrollo de sus actividades, generando efectos positivos en el funcionamiento del sistema.

Paralelamente, asegura, la medida podría facilitar una reducción gradual y progresiva en el sistema de las franquicias, cuya vigencia expira el año 2030.

- - -

DISCUSIÓN

Vuestra Comisión tuvo presentes las opiniones relativas a la iniciativa en informe vertidas por la representante del Ministerio de Hacienda, señora Catalina Bau, quien explicó que el objetivo del proyecto es hacer más flexibles algunas normas sobre la Zona Franca de Iquique, para que pueda mantener cierto nivel de la competitividad que ha perdido, básicamente, por los acuerdos comerciales logrados por el país.

Sobre el particular, hizo presente que una de las medidas, solicitada precisamente por los interesados de la Zona Franca, dice relación con asimilar a los turistas que van a Iquique y que efectúan compras en la Zona Franca, a los pasajeros que viajan a Chile desde el

exterior, los que no pagan aranceles ni IVA. Sostuvo que, en opinión del Ejecutivo, tal norma permitiría mayor desarrollo turístico, por lo que el proyecto ha sido calificado con urgencia “simple”, en atención a que se espera un pronto despacho de la iniciativa por el Congreso Nacional, para que la disposición legal esté vigente en el próximo verano, época en que se utiliza mucho el beneficio. La norma eximiría del pago del IVA a las mercancías que queden comprendidas en la definición de “equipaje de viajero” de la Ordenanza de Aduanas, cuyo monto no exceda de US\$1.000.

El Honorable Senador señor Foxley manifestó que, si bien aprueba un proyecto de ley que apunta a dar solución a la situación crítica que en estos momentos aflige a la zona de Iquique, lo importante, en su opinión, sería lograr una solución de fondo, que permita crear un polo de desarrollo permanente que genere actividad productiva y empleo.

Destacó, asimismo, la necesidad de evitar que la ley contenga normas que hagan imposible la tarea de fiscalizar la franquicia de no pago del IVA, lo que permitiría que en la zona se favorezca el contrabando “hormiga” o el comercio informal.

La Honorable Senadora señora Matthei hizo presente, en primer término, que el Director Nacional de Aduanas tiene la facultad de determinar, mediante una resolución, lo que se incluye en el concepto “equipaje”, y que lo que se entiende actualmente comprendido en dicho concepto le parece insuficiente.

Señaló, enseguida, que ZOFRI S.A. se ha convertido, a su juicio, en una sociedad inmobiliaria que cobra, vía arriendos caros, los beneficios tributarios que recibe del Fisco. Las industrias que se instalen en terrenos de la ZOFRI cuentan con un beneficio tributario, precisó, y la sociedad anónima ZOFRI, al tener el monopolio del terreno en que se dan los beneficios tributarios, los obtiene, de los arrendatarios, mediante el cobro de un elevado arriendo.

Expresó que la zona de Iquique tiene problemas relacionados con su lejanía, porque los centros de consumo quedan muy distantes, el transporte es extremadamente caro, y se dificulta el abastecimiento de materias primas. Los mercados naturales de esa región, que estima debieran ser los países fronterizos, atraviesan por serias dificultades.

Aseveró que considera de alta importancia potenciar ciudades como Iquique, para lo cual debe dársele ventajas

mayores, observando que, como atendida la situación arancelaria mundial no puede hacerse nada más en ese aspecto, habría que avanzar en otorgar ventajas en el aspecto tributario.

El Honorable Senador señor García manifestó su interés en apoyar no sólo a la ciudad de Iquique, sino también a Arica, por la trascendencia que tiene esa zona, dado su carácter de extrema, para el resto del país. Sin embargo, acotó, las franquicias que se otorguen deben servir realmente para potenciar el desarrollo, y no para acrecentar las utilidades de alguna empresa o particulares, sin reflejarse en mejores condiciones de vida generales en la región.

El Honorable Senador señor Flores llamó la atención, en primer lugar, sobre el hecho de que la era de las zonas francas ha concluido. A su juicio, sostuvo, lo que Iquique y Arica requieren es un gran proyecto de reconfiguración industrial, lo que no es fácil en una zona en que no existen fuerzas empresariales autónomas, ni capitales suficientes.

Por otra parte, enfatizó, no puede abandonarse una región donde existe la mayor inversión en fuerzas armadas por conflictos potenciales.

Afirmó que no son los países fronterizos, como Bolivia y Perú, los que deben considerarse importantes como palanca de desarrollo de la región en el futuro. Estima, por el contrario, que la mayor ventaja competitiva de la región proviene de la circunstancia de que está más cerca de los Estados Unidos que el resto, ya que la distancia que hay entre Arica y Miami es casi igual que la que separa a Miami de San Francisco.

Para sacar adelante la zona, se requiere un cambio de mentalidad, aseveró, haciendo notar que el equipo de gente que actualmente está en ZOFRI S.A. le merece confianza en cuanto a que entienda la importancia de cambiar el enfoque y reconvertir la ZOFRI. Piensa que existe la posibilidad de desarrollar alguna industria sofisticada en la región, lo que requeriría ciertos cambios menores de índole tributaria, pero todo ello inserto en otro contexto.

El Honorable Senador señor Ominami manifestó, a su vez, dudas en cuanto a aprobar un proyecto de ley que podría no tener relevancia alguna en el desarrollo futuro de la ZOFRI, al producir un beneficio marginal. Por ello, sostuvo, le parecía interesante la posibilidad de

introducir en la iniciativa algún elemento que entregara una señal de querer avanzar en un camino de mayor importancia para la región.

El Presidente del Sindicato de la ZOFRI expresó que el Estado, dueño del 70% de la propiedad de la Zona Franca, entrega en cambio, a su juicio, muy poco a ésta, olvidando que el rol que le cabe en la materia es el de impulsor de un polo de desarrollo, el cual debido a que las circunstancias del país han cambiado, debe enfocarse desde otra perspectiva, porque la ZOFRI ha perdido competitividad.

Informó que la cifra de desempleo en la ZOFRI ha aumentado considerablemente, y afirmó que se han perdido 8.000 puestos de trabajo, de un universo de 12.000. Por ello, enfatizó, es urgente la generación de empleo en la zona, y, desde ese punto de vista, el impacto de la iniciativa en informe en la región. Si bien la Zona Franca necesita actualmente de la materialización de este proyecto de ley, señaló, está consciente de que una ley que no resuelva realmente los problemas de la región provocará desencanto y frustración; y todos los actores sociales y políticos que han participado sentirán que sus grandes esfuerzos han sido en vano.

Destacó que el Ejecutivo ha mostrado voluntad de colaborar en una salida a la situación que los aflige, pero estima que podría hacerse mucho más, porque el proyecto de ley es insuficiente.

Expresó la conveniencia de contemplar otros incentivos reales en la iniciativa, al sector servicios en la Zona Franca, los que incluso podrían ampliarse a la ciudad de Arica, porque la región no puede sustentarse sobre una ciudad solamente, sino que debe ser potenciada globalmente como unidad económica.

Llamó la atención de los miembros de la Comisión sobre el sector de Alto Hospicio, que tiene alrededor de 70.000 habitantes que viven en condiciones de extrema pobreza. Recordó que en las leyes dictadas para impulsar a la ciudad de Arica se estableció la posibilidad de una zona industrial allí, no obstante lo cual, ningún industrial ha querido instalarse, porque no existen incentivos para ello. En su opinión, podría aprovecharse la oportunidad que brinda el proyecto en informe para legislar también en ese sentido, estableciendo incentivos tributarios para las industrias que se establezcan en Alto Hospicio.

Hizo notar, además, su preocupación por la imposición de objetivos estratégicos sobre la región, que responden a políticas fijadas por la Corporación de Fomento de la Producción desde

Santiago, lo que produce una contraposición entre las aspiraciones económicas regionales y las políticas de CORFO a nivel central.

El Presidente de la Central Unitaria de Trabajadores de Iquique hizo notar que las estadísticas del censo realizado este año muestran que Iquique es la ciudad que ha aumentado más su población en los últimos años, afirmando que los trabajadores, conscientes de que ZOFRI es su palanca de desarrollo, siempre han intentado apoyar su fortalecimiento.

Planteó a la Comisión una petición, en orden a que el porcentaje que actualmente pagan los habitantes de Iquique por concepto del impuesto que se estableció para inversiones en los puertos de San Antonio y Valparaíso, después del terremoto de 1985, permanezca como fondo regional para Iquique.

Manifestó, asimismo, el interés que existe en la entidad que representa por el hecho de que las utilidades que genera la ZOFRI pudieran invertirse en la ciudad de Iquique, para lo cual solicitó se estudiara la posibilidad de crear una corporación de desarrollo en la ciudad, y que el directorio de la ZOFRI no reparta utilidades, sino que reinvierta en la región.

El Gerente General de ZOFRI informó que desde 1998 ésta ha perdido aproximadamente un tercio de sus mercados. Afirmó que desde su creación, en 1975, ha atravesado diferentes etapas, y que inicialmente cumplió con el objetivo de constituirse en un instrumento de desarrollo regional, generando empleo y atrayendo población. Sin embargo, señaló, cuando se creó la Zona Franca, las condiciones de la economía mundial, los incentivos, la protección que tenía el comercio eran diferentes, y por ello es que hoy debe hacerse una transformación radical de manera de revitalizarla como instrumento de desarrollo regional.

Puso de relieve que dentro de la Zona Franca podría hacerse no sólo comercio de bienes o manufactura de bienes, sino que, al igual que lo están haciendo otras zonas francas a nivel internacional, podría incorporarse el desarrollo de servicios tecnológicos, de manera que pueda convertirse en un gran centro logístico en Sudamérica, desde el cual se puedan exportar servicios, con centros de procesamiento de datos, desarrollo de software, etc.

En relación con el proyecto de ley, señaló que indudablemente apoya al desarrollo turístico de la ciudad, y que aunque pudiera tener algún impacto menor, en términos de empleo, no es la solución para la Zona Franca, puesto que favorece las ventas al detalle, y de un total

de US\$1.300 millones que ZOFRI vendió el año pasado, sólo US\$50 millones correspondieron a ventas al detalle.

Informó que se están efectuando estudios para potenciar el sistema de zona franca, para que los empresarios, por una parte, se informen acerca del funcionamiento de otras zonas francas en el mundo, y para que los trabajadores, por otra, adquieran mayores habilidades para ser competitivos.

El Gerente de la Asociación de Usuarios de ZOFRI hizo hincapié en que los problemas que enfrentan son de dos tipos, dado que, por una parte, históricamente han tenido problemas con la administración del sistema, y que, por otra, también hay dificultades por la forma en que el Estado diseñó el sistema.

Aseguró que ZOFRI S.A., que es la administradora, ejerce un verdadero monopolio en la administración de la franquicia tributaria, e incluso los propietarios de terrenos al interior del sistema de zona franca deben pagar una tarifa por el uso de la franquicia.

Además, afirmó, las utilidades de la compañía que administra el sistema se generan a través de los ingresos que se perciben por cobros a los usuarios de la zona franca. Observó que el pago de la concesión que el Estado dio a la empresa es del 15%, porcentaje que se reparte entre las municipalidades de la región.

Puso de relieve los problemas que se enfrentan en relación con el diseño del sistema de la zona franca, que tuvo como modelo la zona franca de Panamá, creada en la década del 40, por lo que las condiciones mundiales diferían mucho de las de hoy en día. El sistema se basaba en dos ventajas, una de carácter arancelario, y otra de índole tributaria. La ventaja arancelaria ha disminuido, por las nuevas reglas que imperan en la materia, y el aspecto tributario también se ha visto afectado, dado que en 1983, con el propósito de incentivar la generación de empresas y de empleo, se dispuso que los impuestos de primera categoría pagados por las empresas pasaban a ser crédito para el impuesto global complementario de los socios de las empresas, y en la zona franca las empresas no pagan impuestos de primera categoría, pero sus dueños deben pagar por los retiros, sin que se origine crédito, dado que no se han pagado los impuestos. En atención a ello, su proposición es reponer el atractivo tributario existente años atrás, tomando el precedente de la ley N° 18.392, denominada "Ley Navarino", donde se señala que se considerará pagado el impuesto de primera categoría, para el solo efecto del cálculo del global complementario de los socios de las empresas, y poder así reponer la

ventaja tributaria, lo que haría más atractiva la instalación de empresas en la región.

Concluyó expresando que la entidad que representa apoya el proyecto de ley en informe y confía en su aprobación, pero estima necesario introducir cambios adicionales, en el sentido de lo recién expuesto.

El señor Alcalde de Iquique, luego de recordar la génesis de la legislación que rige la ZOFRI, y su participación en ella, señaló que lo complace la disposición que los miembros de la Comisión han manifestado en torno a procurar una solución integral a las dificultades que enfrenta ZOFRI, no obstante lo cual, precisó, como constituye la palanca de desarrollo de la ciudad, sería importante lograr, en un plazo breve, la aprobación de medidas que permitan operar la zona franca. Entre ellas mencionó, a título meramente ejemplar, la ampliación de rubro, la simplificación del procedimiento de instalación en la ZOFRI, la eliminación del pago de IVA por los servicios de luz y agua, la marginación de la ZOFRI del Sistema de Empresas del Estado y nuevas normas sobre cabotaje.

Reiteró la importancia que tiene la ZOFRI para la ciudad de Iquique y su alegría por el hecho de que los integrantes de la Comisión comprendan que se requiere cambiar el tradicional enfoque centralista y considerar los objetivos y aspiraciones locales.

La Presidenta de la Cámara de Turismo de Iquique hizo presente que en su ciudad se habían recibido informaciones, después de la primera sesión en que se trató la iniciativa, dando a entender que la intención de la Comisión era realizar un análisis de la zona franca, como sistema, para ver si cumple en la actualidad la función para la cual fue creada, y determinar si es posible transformarla nuevamente en una herramienta de desarrollo. Por ello, informó, un equipo interdisciplinario de trabajo, formado por ZOFRI S. A.; empresarios; trabajadores, y fuerzas vivas de la ciudad, elaboró un anteproyecto de ley, que procedió a entregar a los miembros de la Comisión.

Señaló que están conscientes de que el proceso de análisis consta de distintas etapas, y una primera fase es la de las medidas más urgentes, que son las que contiene el proyecto en informe, a las que se podrían agregar algunas otras. Un análisis integral del sistema obviamente requiere de más tiempo, enfatizó, y el anteproyecto que se presenta supone la existencia de diversas fases de estudio.

Explicó someramente el contenido del anteproyecto, informando que efectúa, en primer término, una modificación a la definición de zona franca, ampliando los objetivos y actividades que se pueden realizar dentro del sistema, incorporando, entre otros, elementos como los servicios, informática y turismo, y eliminando de la definición la concepción de territorio unitario que se dio originalmente a dicho sector.

Continuó informando que en dicho documento se propone, además, simplificar el procedimiento para instalarse fuera del recinto amurallado, pensando fundamentalmente en las actividades de tipo industrial, para lo cual se requeriría autorización del Intendente de la Región, previo cumplimiento de ciertos parámetros y requisitos exigidos por reglamento.

Asimismo, señaló, y en procura también de impulsar el desarrollo de la actividad industrial, se trata lo referente al arancel cero para la actividad industrial, buscando que las mercancías que se elaboren dentro de la zona franca, se internen luego al resto del país con arancel cero, y puedan entrar después al MERCOSUR y a la Unión Europea.

Concluidas las intervenciones de los personeros del Ejecutivo y de los invitados, los integrantes de la Comisión coincidieron en la importancia de estudiar los mecanismos que permitan dar una solución de mayor envergadura que la propuesta en la iniciativa en informe, así como en la necesidad de no trabar, por esta causa, la tramitación del proyecto, que no obstante resultar insuficiente, en su opinión, es también de utilidad, aunque su incidencia en el resurgimiento de la zona sea menor.

En virtud de lo expuesto, acordaron aprobar en general la iniciativa y, atendida la petición que representantes de variados sectores de la ciudad de Iquique plantearon ante la Comisión, se manifestaron, en principio, de acuerdo en suscribir un protocolo, en conjunto con el Gobierno, en que se comprometerá el estudio de medidas que puedan propiciar el estímulo de un nuevo polo de desarrollo para la Zona Franca de Iquique, y en general, para la región.

El Honorable Senador señor Fernández, recordando que el proyecto en informe contiene normas relativas a la zona austral, preguntó si el protocolo incluiría también a esa zona.

La representante del Ministerio de Hacienda señaló que esa Cartera se encuentra analizando los distintos sistemas de

excepción regionales que existen, a fin de poder determinar su vigencia, utilidad respecto del incentivo a la producción y el empleo, y capacidad para propiciar el desarrollo efectivo de las regiones.

Hizo presente que, sin perjuicio de lo anterior, atendido lo expuesto por los representantes de la ciudad de Iquique durante la discusión, ha quedado de manifiesto la necesidad de efectuar un diagnóstico certero de las necesidades de la I Región, dado lo cual el Gobierno, consciente de que ello requiere de estudios más acabados que los que respaldan el proyecto de ley en informe, y de que los mecanismos vigentes han agotado su eficacia, compromete su voluntad de estudiar con mayor profundidad la situación de esa región.

Sometido el proyecto a votación en general, y en atención a las consideraciones expuestas, la idea de legislar resultó aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley, García y Ominami.

FINANCIAMIENTO

La Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda elaboró, el año 2001, un informe financiero del proyecto, considerando el texto originalmente propuesto en el Mensaje y una indicación posterior del Ejecutivo, que en lo pertinente señala:

Artículos 1º y 5º (Equipaje Viajero)

No es posible depurar la actual recaudación de IVA asociada a mercancías comprendidas en el concepto de Equipaje de Viajero. Sin embargo, del total recaudado por bienes internados por pasajeros es posible inferir que el costo fiscal anual de esta medida no debería superar la cantidad de M\$120.000.

Artículo 2º (Elimina valor tope de vehículos en importación a ZF Extensión)

La información registrada por el Servicio de Aduanas no permite realizar una depuración para obtener los derechos

pagados por la internación de vehículos a zona franca de extensión por sobre US\$ 9.513. Sin embargo, una apreciación general de las Administraciones de Aduana pertinentes permite estimar que el costo fiscal de esta medida no es significativo.

Artículo 3º (Eleva valor tope vehículos en importación desde ZFE a resto del país)

La información disponible no permite evaluar el costo fiscal de esta medida. Se estima que el costo fiscal relevante será indirecto por el eventual desplazamiento de consumo desde el resto del país.

Artículo 4º (Agrega partida 0009.0200 a exenciones del IVA)

El costo fiscal anual por menor recaudación de IVA asociado a este artículo, sin considerar el efecto indirecto por desplazamiento de consumo desde el resto del país, se estima en un máximo de M\$320.000.

Artículos 6º y 7º (Faculta Venta Terrenos)

Estos artículos no implican costo fiscal.

Con posterioridad, en el mes de junio del año 2002, la Dirección de Presupuestos elaboró un informe financiero complementario, a raíz de otra indicación del Ejecutivo al proyecto de ley, que aumentó a US\$1.000 el monto máximo de la franquicia arancelaria respecto de la exención del IVA.

El aludido informe complementario señala que “El costo fiscal indicado en el Informe Financiero del proyecto respecto de este beneficio, fue calculado considerando que el total estimado del IVA recaudado actualmente constituirá un menor ingreso para el Fisco. Esto representa el efecto fiscal directo. La estimación no considera los efectos fiscales indirectos (desplazamiento de consumo, mayor actividad en la zona, etc.) por ser de difícil cuantificación.”.

Agrega que “En consecuencia, el aumento de monto exento de IVA desde US\$500 a US\$1.000 mantendría el mismo costo fiscal directo, pero incrementará el costo fiscal indirecto, el que al igual que

los eventuales beneficios indirectos de la nueva franquicia, no han sido estimados.”.

En virtud de lo señalado, concluye, “no obstante las nuevas indicaciones, el Informe Financiero presentado anteriormente por esta Dirección sigue siendo válido.”.

En consecuencia, y de acuerdo con lo expuesto en el informe financiero, las normas de la iniciativa legal no producirán desequilibrios macroeconómicos, ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación, en general, del proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1°.- Agrégase, a la Nota Legal N° 6 de la Partida 0009 del Capítulo 0 del Arancel Aduanero, el siguiente inciso final:

"El concepto de equipaje de esta nota es aplicable tanto a los viajeros que provengan del extranjero, como a aquellos que provengan de zona franca o zona franca de extensión.”.

Artículo 2°.- El valor en dólares a que se refiere la partida 0009.0200 del Capítulo 0 del Arancel Aduanero referido a los viajeros de zona franca o zona franca de extensión, se reajustará cada tres años, mediante decreto supremo expedido por medio del Ministerio de Hacienda. Dicho reajuste se efectuará, de acuerdo con la variación experimentada por el índice oficial de precios al por mayor de los Estados Unidos de América en el período de 36 meses contados hacia atrás a partir del 1 de mayo del año en que se las practique. El nuevo valor se completará a la decena más cercana al monto que resulte del procedimiento descrito.

Artículo 3°.- Derógase, a contar del primero del mes siguiente al de publicación de la presente ley, el valor tope en dólares aplicable a la importación de automóviles y station wagons para los efectos de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 21 del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda.

Artículo 4°.- Sustitúyese el artículo 32 de la ley N° 19.420, por el siguiente:

"Artículo 32.- El valor tope en dólares para la importación de automóviles y station wagons, relativo a las franquicias del artículo 35 de la ley N° 13.039, será de US \$ 12.000,00 (doce mil dólares de los Estados Unidos de América), el que se incrementará en un 15% para accesorios opcionales. Dicho valor tope se reajustará anualmente en la forma prevista en el inciso vigésimo cuarto del citado artículo."

Artículo 5°.- Agrégase, en el artículo 32 de la Ordenanza de Aduanas, contenida en el decreto con fuerza de ley N° 2, de 1998, del Ministerio de Hacienda, el siguiente inciso final:

"El concepto de equipaje de este artículo es aplicable tanto a los viajeros que provengan del extranjero, como a aquellos que provengan de zona franca o zona franca de extensión."

Artículo 6°.- Suprímese, en el inciso tercero del artículo 13 de la ley N° 18.846, la frase que sigue a la palabra "constituir" hasta el vocablo "ley" antes del punto aparte (.).

Artículo 7°.- Introdúcense, en el artículo 13 del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, las siguientes modificaciones:

a) Suprímense la frase que sigue al vocablo "nacional" y hasta el punto seguido (.), junto con la coma (,) que la antecede.

b) Agréganse los siguientes incisos segundo, tercero y cuarto:

"La enajenación por la Sociedad Administradora, de parte de la porción del territorio entregado en concesión que fuere de su propiedad, deberá ser informada al Ministerio de Hacienda. En todo caso, y

sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso siguiente, los terrenos enajenados deberán seguir destinándose a los fines propios de la zona franca.

A solicitud de la Sociedad Administradora, la que deberá acreditar la conformidad de los usuarios que pudieran verse afectados, se podrá excluir, mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda, del área de zona franca, y en consecuencia de sus beneficios y cargas, determinadas porciones de territorio, en la medida que no se altere el carácter unitario de ésta, según lo dispone la letra a) del artículo 2º de esta ley. El mismo decreto supremo que disponga la desafectación deberá fijar los nuevos deslindes de la zona franca.

La desafectación a que se refiere el inciso anterior liberará al Estado, respecto del territorio respectivo, de las obligaciones a que se refiere el inciso final del artículo 11 de la ley Nº 18.846."

Artículo 8º.- Sustitúyese, en el número 14 de la letra B del artículo 12 del decreto ley Nº 825, de 1974, la expresión "Subpartidas 0009.03, 0009.04 y 0009.05" por la expresión "Subpartidas 0009.0200, 0009.0300, 0009.04 y 0009.05".

Artículo primero transitorio.- El valor en dólares a que se refiere la partida 0009.0200 del Capítulo 0 del Arancel Aduanero referido a los viajeros de zona franca o zona franca de extensión, señalado en el artículo 2º de esta ley, se reajustará, por primera vez, el 1º de julio de 2006, en la forma prevista en el citado artículo.

Artículo segundo transitorio.- El nuevo texto del artículo 32 de la ley Nº 19.420, sustituido por esta ley, regirá a contar del día primero del mes siguiente al de su publicación."

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 10, 17 y 31 de julio de 2002, con asistencia de sus miembros, Honorables Senadores señor Carlos Ominami Pascual (Presidente), señora Evelyn Matthei Fornet, y señores Edgardo Boeninger Kausel, Alejandro Foxley Rioseco y José García Ruminot.

Sala de la Comisión, a 1 de agosto de 2002.

Roberto Bustos Latorre
Secretario

RESEÑA

I. BOLETÍN Nº: 2.770-05

II. MATERIA: proyecto de ley que introduce modificaciones a la legislación sobre Zonas Francas.

III. ORIGEN: Mensaje.

IV. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

V. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: unánime.

VI. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 2 de julio de 2002.

VII. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe.

VIII. URGENCIA: "simple".

IX. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

1.- El Arancel Aduanero, Partida 0009 del capítulo 0, nota legal Nº 6, que se refiere al concepto de "equipaje".

2.- La ley N° 19.420, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Hacienda, de 2001. Su artículo 32 fija el valor tope en dólares para la importación de vehículos a la Zona Franca de Iquique y a la Zona Franca de Extensión.

3.- La ley N° 18.846, que en su artículo 13 regula la utilización de los locales, recintos o predios comprendidos en el área de las zonas francas.

X. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de ocho artículos permanentes y dos disposiciones transitorias.

XI. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: el principal objetivo de la iniciativa en informe consiste en potenciar la Zona Franca de Iquique, y en impulsar el desarrollo de esta ciudad, y de toda la I Región, para lo cual se modifican diversas disposiciones relativas a la Zona Franca de Iquique.

XII. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

XIII. ACUERDOS:

Aprobación en general por unanimidad (5 x 0).

Valparaíso, 1 de agosto de 2002

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario