

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ZONAS EXTREMAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S.E. la Presidenta de la República, que moderniza la legislación aduanera.

BOLETÍN N° 10.165-05

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión Especial de Zonas Extremas tiene el honor de informar respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia la señora Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A una o más de las sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Carlos Montes Cisternas y Alejandro Navarro Brain y los Honorables Diputados señores Patricio Melero Abaroa, Vlado Mirosevic Verdugo, Luis Rocafull López y Renzo Trisotti Martínez.

Concurrieron, además, especialmente invitados, en representación de las entidades que se indican, las siguientes personas:

Del Ministerio de Hacienda, el Subsecretario, señor Alejandro Micco; el Director del Servicio Nacional de Aduanas, señor Juan Araya; el Director Nacional (S), señor Claudio Sepúlveda; el Director Regional de Aduanas de Magallanes, señor Ricardo Gómez; y las asesoras señoras Pilar Fernández, Andrea Pinto-Agüero y Daniela Veas.

De la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, el Subsecretario, señor Ricardo Cifuentes; el Jefe de la División Regional, señor Rodrigo Suazo; y el Jefe de Gabinete del Subsecretario, señor Eduardo Jara.

Del Ministerio de Relaciones Exteriores, de la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado, el señor Carlos Dettleff; y de la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, el señor Leonardo Humeres.

De la Dirección de Presupuestos, los analistas señores Alejandro Medel y Hernán Campos.

El Intendente Regional de Magallanes, señor Jorge Flies; y el Secretario Regional Ministerial de Hacienda, señor Christian García.

De la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), el Presidente, señor Marcelo Reyes; los Directores, señora Jacqueline López y señor Daniel Vergara; y los asesores, señores Alfredo Ugarte y Juan Ignacio García.

De la Zona Franca de Iquique, el Presidente, señor Patricio Sesnich; y la Directora, señora Perla Uribe. De la Cámara de Comercio de Iquique, el Presidente, señor Rafael Montes; el dirigente de la Asociación Gremial de Pequeños y Medianos Industriales y Artesanos (AGPIA), señor Marcos Calcagno; la Presidenta de la Asociación de Empresarios Zofri A.G., señora Virginia Escobar; el asesor gremial de Zofri, señor Jaime Olivares; el Presidente del Sindicato de Trabajadores Interempresas de Zofri, señor Nelson Mondaca; el Presidente de la Asociación de Usuarios Zofri, señor Max Barrera. De la Sociedad Rentas Inmobiliarias (concesionaria Zona Franca de Punta Arenas), el Gerente General, señor Eugenio Prieto; y la asesora jurídica, señora Carla Bordolf. De la Cámara Franca de Punta Arenas, el Presidente, señor Marcelo Muñoz; y el Director, señor Tomás Buvinic. De la Asociación de Industriales de Arica (ASINDA), el Vicepresidente, señor Oscar Villalobos; el Director, señor Luís Aranibar; y el abogado, señor Juan José Pérez-Cotapos.

De la Cámara Aduanera de Chile, el Presidente, señor Javier León; el Director, señor Cristián Herrera; y la Secretaria General, señora María Paulina Achurra. El Director de la Confederación Nacional de Trabajadores del Comercio y Vestuario (CONFECOVE), señor Giuliano Silva.

De la Ilustre Municipalidad de Arica, el Alcalde, señor Salvador Urrutia; el Jefe de Gabinete del Alcalde, señor Reynaldo Córdova; la asesora, señora Evelyn Müller; y el periodista, señor Hugo Canales. De la Universidad de Tarapacá, el académico, señor Fernando Cabrales.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, los asesores legislativos, señora Vanessa Astete y señores Felipe Ponce y Sergio Herrera.

El asesor del Honorable Senador señor Bianchi, señor Claudio Barrientos; la asesora del Honorable Senador señor Chahuán, señora Karelyn Lüttecke; los asesores del Honorable Senador Horvath, señora María Isabel Guzmán y señor Maximiliano Thollander; el asesor del Comité DC, señor Luis Espinoza; el asesor de la Honorable Senadora Goic, señor Aldo Rojas; el asesor del Honorable Senador Moreira, señor Pablo Terrazas; y la asesora del Honorable Senador Rossi, señora Laura Quintana.

Se deja constancia que los documentos acompañados por quienes concurrieron a la Comisión fueron conocidos por los Honorables integrantes de la misma, y copia de ellos se contienen en Anexo de este informe.

Dichos documentos, asimismo, han sido publicados en la página web del Senado (en www.senado.cl; ir a trámite de proyectos; ingresar N° de boletín 10.165-05; hacer click en pestaña "Presentaciones ante Comisión").

Se deja constancia que la Sala del Senado acordó en sesión de 8 de junio de 2016, que el presente proyecto de ley fuera considerado primero por la Comisión Especial de Zonas Extremas y, luego, por la Comisión de Hacienda.

Asimismo, cabe destacar que este proyecto fue discutido en general y en particular, en virtud del acuerdo adoptado por la misma Sala, el 12 de julio de 2016.

I. OBJETIVO DEL PROYECTO.

La iniciativa tiene como objetivo central introducir mejoras en los procesos aduaneros para simplificar el desarrollo de las operaciones de comercio de exterior, manteniendo la fiscalización sobre las mismas.

II. NORMAS DE QUÓRUM.

No hay normas que requieran de quórum especial.

III. ANTECEDENTES

Para el debido estudio de esta iniciativa legal, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

1.- Decreto con fuerza de ley N° 30, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 213, de 1953, del Ministerio de Hacienda, sobre Ordenanza de Aduanas.

2. Decreto con fuerza de ley N° 329, de 1979, del Ministerio de Hacienda, que aprueba la ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas.

3. Ley N° 19.912, que adecua la legislación que indica conforme a los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio OMC suscritos por Chile.

4. Decreto N° 1.148, de 2011, del Ministerio de Hacienda, que modifica Arancel Aduanero Nacional de la República de Chile.

5. Decreto ley N° 825, de 1974, sobre impuesto a las ventas y servicios.

6.- Decreto con fuerza de ley N° 2, de 2001, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas Francas.

7.- Código Tributario.

8.- Decreto ley N° 828, de 1974, de impuesto a los tabacos manufacturados.

9. Ley N° 19.288, que autoriza el establecimiento y funcionamiento de almacenes de venta libre que señala.

10. Ley N° 17.238, que concede a los profesionales y técnicos chilenos que regresen definitivamente al país, en las condiciones que señala, las franquicias aduaneras que indica para la importación de los bienes que estipula, y, asimismo, autoriza la importación sin depósito y liberada del pago de todo derecho, impuestos, tasas y demás gravámenes a los vehículos con características técnicas especiales para ser usados por personas lisiadas, en las condiciones que indica, modifica el arancel aduanero y la ley N° 16.768.

11. Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

12. Ley N° 18.846, que autoriza la actividad empresarial del Estado en materia de administración y explotación de la Zona Franca de Iquique.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje que da origen a este proyecto de ley, entre sus fundamentos, señala los siguientes:

1. Aumento del comercio internacional.

Señala el Mensaje que durante las últimas décadas el comercio internacional ha aumentado sostenidamente, diversificándose y tornándose más complejo. En particular, en el caso de Chile, su comercio con el mundo se ha incrementado en un 105% en los últimos diez años, representando en el año 2014, el 53% del Producto Interno Bruto (PIB).

2. Acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) y Tratados de Libre Comercio.

Agrega que con la entrada en vigencia de los Acuerdos de Marrakech, mediante los cuales se estableció la OMC en conjunto con sus acuerdos complementarios del año 1994, se incorporaron importantes reformas en materias aduaneras, especialmente contenidas en el Acuerdo de Valoración Aduanera (Artículo VII GATT), en el Acuerdo sobre Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados al Comercio (ADPIC - Medidas de Frontera), en los Acuerdos sobre Salvaguardias, en el Acuerdo sobre Medidas Antidumping y en el Acuerdo sobre Subvenciones; además, de la red de acuerdos comerciales que establecen regímenes aduaneros preferenciales exentos de gravámenes, suscritos por Chile, se ha tornado indispensable responder a los nuevos flujos comerciales, adecuar los procedimientos aduaneros establecidos en la legislación interna, incorporando nuevos mecanismos para el desarrollo de actividades económicas vinculadas al comercio exterior y, al mismo tiempo, fortaleciendo las facultades de fiscalización de tales operaciones.

3. Recaudación Aduanera.

Sostiene, también, que en materia de recaudación tributaria efectuada por el Servicio Nacional de Aduanas, la institución determina los aranceles o derechos de aduana, recauda el Impuesto al Valor Agregado (IVA) a la importación y otros impuestos específicos, así como las sobretasas arancelarias derivadas de medidas de defensa comercial como las salvaguardias, derechos compensatorios y medidas antidumping.

De este modo, en el año 2014, Aduanas determinó tributos por un monto total de USD 14 mil millones, lo que corresponde aproximadamente a un tercio de los ingresos tributarios totales del Fisco de Chile.

4. Nuevos actores del comercio internacional y nuevas tareas de la Aduana.

Asimismo, el Mensaje indica que en la actualidad, es posible apreciar cambios profundos en la logística del comercio internacional, tales como la forma de producción, transporte internacional, distribución y consumo. Eventos que han importado, también, el surgimiento de nuevos actores, con particularidades que no son adecuadamente reguladas por los cuerpos legales tradicionales, tales como las empresas de envíos de entrega rápida (*courier*).

Por otra parte, junto con el desarrollo del comercio legítimo, han surgido nuevas formas de vulneración de la legislación que requieren de una Aduana dotada de las potestades suficientes para garantizar el cumplimiento de la ley, fiscalizando y denunciando las operaciones fraudulentas que ponen en riesgo el mercado nacional y la imagen del país en el exterior; ambos aspectos, ponen de manifiesto la necesidad de fortalecer al Servicio de Aduanas.

5. Necesidad de facultar al Servicio Nacional de Aduanas para gestionar solicitudes de franquicias tributarias a la importación de vehículos por personas lisiadas y con discapacidad.

Adicionalmente, el Mensaje apunta a favorecer a un grupo de personas que requieren de una preocupación especial, como son las personas lisiadas y las personas con discapacidad.

En efecto, mediante el artículo 6° de la ley N°17.238, se estableció una franquicia aduanera especial para las personas lisiadas, consistente en el pago de sólo el 50% de la tributación aduanera única, cuya tasa general es de seis por ciento 6%, por la adquisición de sus vehículos especialmente adaptados a sus discapacidades.

El Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es de 19% y que devenga la adquisición del vehículo, se debe pagar en su totalidad y al contado.

Al respecto, la misma norma legal invocada se encarga de precisar que se entiende por personas lisiadas a aquéllas que presentan incapacidad permanente para la marcha normal en virtud de lesiones orgánicas o funcionales que afectan uno o dos miembros inferiores y, además, aquéllas que conjuntamente a su incapacidad permanente para la

marcha normal, sufran de la incapacidad absoluta de uno de los miembros superiores. Por su parte, la situación de las personas con discapacidad está regulada en la ley N°20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de las personas con discapacidad.

En este contexto, la normativa reglamentaria en vigencia, entrega al Ministerio de Hacienda las facultades para dictar las resoluciones que acogen las peticiones que tanto las personas lisiadas como las personas con discapacidad presentan a fin de adquirir sus respectivos vehículos. Mientras que, tratándose de la importación de ayudas técnicas y demás implementos que señala la ley N°20.422, que pueden importar las personas con discapacidad, dichas peticiones pueden ser efectuadas directamente en la Aduana, correspondiente al lugar por donde ingresan las mercancías, situación notablemente contradictoria.

Por otra parte, la solicitud al Ministerio de Hacienda es expresión de un excesivo centralismo ya que la documentación que debe ser presentada puede obtenerse directamente en sus respectivas Regiones, tales como: resoluciones de las comisiones de medicina preventiva e invalidez, certificados de inscripción en el Registro de la Discapacidad que otorga el Servicio de Registro Civil e Identificación, certificados de nacimiento que otorga el mismo Servicio; copia de Declaraciones a la Renta que otorga el Servicio de Impuestos Internos. En el mismo sentido, el Servicio de Impuesto Internos, con presencia regional, también está facultado para permitir el pago en cuotas del impuesto (IVA) que afecta a las importaciones de vehículos y ayudas técnicas que se hagan en el marco de la ley N° 20.422.

Por lo tanto, se justifica traspasar al Servicio Nacional de Aduanas las facultades de acoger a trámite las referidas solicitudes, siendo necesario que su Dirección Nacional cuente con las atribuciones necesarias para regular, a través de resoluciones, los documentos que se deben presentar en cada caso y el procedimiento a que estarán sujetas dichas peticiones en sus Direcciones Regionales.

C. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

De acuerdo al Mensaje, el presente proyecto de ley aborda, principalmente, las siguientes materias:

1. Facultad para retirar mercancías previa garantía de pago de gravámenes aduaneros.

Se introduce, como una excepción al régimen general de importación de mercancías, la posibilidad de que las empresas de menor tamaño y ciertos operadores, puedan retirar sus mercancías de los recintos de depósito, para su consumo o comercialización, garantizando el pago de los derechos, impuestos y demás gravámenes que causen la

operación, modificándose, a su turno, normas del decreto ley N°825, del año 1974, sobre Impuesto a las Ventas y Servicios.

2. Creación de la Destinación Aduanera de Depósito.

Se crea la Destinación Aduanera de Depósito, permitiendo la realización de operaciones menores tendientes a preparar mercancías para su comercialización, las que se podrán realizar en los recintos de depósito habilitados.

Los requisitos, exigencias y garantías para acogerse a este régimen aduanero se determinarán mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda.

3. Perfeccionamiento del régimen de Admisión Temporal.

Se mejora el régimen de Admisión Temporal para perfeccionamiento activo, incorporando una nueva modalidad que simplifica los requisitos que se deben cumplir para el otorgamiento del régimen permitiendo la fabricación, reparación, mantención o transformación de insumos o mercancías para su exportación, en recintos habilitados.

4. Regulación de envíos de entrega rápida.

También se incorpora legalmente la regulación para determinados aspectos vinculados con los envíos de entrega rápida y las responsabilidades que deben corresponder a las empresas que desarrollan esta actividad, manteniendo el sistema general sobre el despacho de mercancías establecido en la ley.

5. Incorporación del Operador Económico Autorizado.

Por otra parte, al amparo de la iniciativa SAFE de la Organización Mundial de Aduanas (Marco Normativo sobre seguridad y facilitación del comercio mundial), y reconocido en los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio, se incorpora a la legislación nacional la figura del Operador Económico Autorizado, que supone la certificación de operadores que intervienen en la cadena logística de comercio exterior que reúnan ciertos estándares que aseguren el cumplimiento de la legislación en los procedimientos en que intervengan. Así, las empresas que obtengan la mencionada certificación, tendrán acceso a procedimientos aduaneros especiales, fijados por el Director Nacional y, correlativamente, en caso de incumplimiento de las condiciones, ya sea a través de infracciones o comisión de delitos, se revocará su certificación.

De la misma forma, se dispone facultar al Director Nacional de Aduanas para no aceptar a trámite determinadas destinaciones aduaneras, cuando el operador registra morosidad de derechos, impuestos o multas; condena por delitos aduaneros u otros incumplimientos graves en materia infraccional; o cuando así se requiere por un organismo internacional al amparo de un acuerdo del mismo tenor del cual Chile es o sea parte.

6. Otras modificaciones.

Adicionalmente, se introducen modificaciones en diversas materias, relacionadas con la forma de constituir el mandato de los agentes de aduana; el proceso de subastas, considerando la posibilidad de llevarlo a cabo de manera electrónica; la actualización de las franquicias aduaneras; la ampliación del plazo de suspensión del despacho de mercancías infractoras de la propiedad industrial e intelectual.

En definitiva, se estandarizan los plazos para la formulación de cobros de gravámenes, otorgando una mayor seguridad jurídica para los usuarios y garantía para la oportuna recaudación fiscal.

Finalmente, se radica en el Servicio Nacional de Aduanas, las facultades para admitir a trámite las solicitudes que le formulen las personas lisiadas y con discapacidad, en el marco de lo dispuesto en el artículo 6° de la ley N° 17.238, que concede franquicias aduaneras a la importación de vehículos por, entre otras personas, a las personas lisiadas y las personas jurídicas sin fines de lucro, que actúan en el ámbito de la discapacidad, al amparo de las normas de la ley N° 20.422, para adquirir sus respectivos vehículos, todo lo cual se inserta, además, como una acción adicional hacia la descentralización.

- - -

IV. DISCUSIÓN EN GENERAL

Al inicio del estudio del proyecto, se escuchó al **Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco**, quien expresó que el proyecto en estudio tiene por objeto modificar diversos aspectos de la legislación aduanera contenidas en la Ordenanza de Aduanas y otros cuerpos legales, a fin de introducir mejoras en los procesos aduaneros que tiendan a simplificar el desarrollo de las operaciones de comercio exterior, manteniendo la fiscalización sobre las mismas.

Refirió que el sistema de aduanas es la puerta de entrada a nuestro país, en consecuencia, resulta imprescindible contar con un Servicio Nacional de Aduanas acorde a la realidad actual señalando que no se han efectuado modificaciones importantes a la legislación aduanera

desde el año 1996 (ley N° 19.279), lo que da cuenta del imperativo de adaptar nuestro comercio exterior al nuevo escenario internacional.

Precisó que el proyecto de ley es la culminación de los procesos de modernización y entrega de recursos tecnológicos para el Servicio Nacional de Aduanas, señalando que la iniciativa consta de diez artículos permanentes y ocho transitorios, los cuales abordan diecinueve áreas temáticas de diversa índole, tales como la incorporación de la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), que, en su opinión, facilitará el comercio entre los países, ya que permitirá tener una mayor trazabilidad del proceso de exportación.

Otras normas, continuó, se refieren a Tratamientos Arancelarios Especiales, como ocurre con el valor de medicamentos que se pueden internar al país sin pagar impuesto alguno, aumentando de US\$100 a US\$500 el valor de los mismos, y otras mercancías que se indicarán más adelante.

Enseguida, aludió a determinadas modificaciones que introduce el proyecto en discusión que han generado inquietud en algunas zonas francas del país, enfatizando que la iniciativa legal no tiene como objetivo disminuir las exenciones o franquicias que actualmente gozan, manifestando la voluntad del Ejecutivo en orden a efectuar ciertas precisiones, si fuere necesario.

El Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya, reiteró lo aseverado por el señor Subsecretario de Hacienda, en el sentido de que uno de los aspectos que más se cuidó en la preparación y discusión del proyecto en la Cámara de Diputados, precisamente fue el de no afectar el régimen de zonas francas vigente.

A continuación, abordó las áreas temáticas contenidas en el proyecto de ley, a saber:

1) Incorpora la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), facultando al Servicio Nacional de Aduanas para certificar como tales a entidades auxiliares en tareas propias del Servicio, señalando que básicamente se trata de personas que prestan servicios técnicos a fin de que asistan al Servicio en los procesos de determinación de pesos, extracción de muestras, análisis químicos y otras que determine el Director Nacional de Aduanas. (Artículo 1° numeral 1).

2) Actualiza la Sección 0, Tratamientos Arancelarios Especiales del Arancel Aduanero, que regula las franquicias y regímenes especiales, reajustando montos e incorporando nuevos actores tales como los tripulantes de naves y aeronaves y otros vehículos de transportes. Asimismo, se aumenta la cuota máxima que se puede importar

exento de impuesto a los medicamentos que cuentan con receta médica, otorgándoles la posibilidad de acceder y regular ciertas franquicias.

3) Crea la Destinación Aduanera de Depósito, explicando que se trata de una figura que existe en todas las legislaciones, que convive con la legislación aplicable al establecimiento de zonas francas. Con ello se pretende normar el desarrollo de ciertas actividades menores que ya se realizan en almacenes extraportuarios, estableciendo limitaciones para su aplicación. (Artículo 1°, numeral 10).

4) Faculta al Director Nacional de Aduanas para abstenerse de cursar declaraciones de importación acogidas a exenciones o franquicias aduaneras preferenciales, cuando el Servicio acredite fundadamente la existencia de un comportamiento permanente de incumplimiento de ciertos usuarios de la cadena de comercio exterior. (Artículo 1° numeral 4).

5) Incorpora legalmente la regulación de las Empresas de Envío de Entrega Rápida o Expreso Internacional, industria que ha tenido un desarrollo explosivo en nuestro país y que, hasta la fecha, se encuentra normada por disposiciones administrativas que no dan cuenta de las exigencias que tiene esta actividad y que tampoco permiten una adecuada fiscalización de la misma. De esta manera, estas empresas quedarán reguladas en la Ordenanza de Aduanas de igual forma que otros agentes de la cadena de comercio exterior. (Artículo 1° numeral 5).

6) Establece una norma que faculta al Servicio Nacional de Aduanas para formular cargos dentro de un plazo consistente y similar al que se otorga a otros servicios fiscalizadores, específicamente al Servicio de Impuesto Internos (SII), en lo que refiere a la formulación de cargos y plazos de prescripción.

7) Permite la importación y retiro de mercancías, previo pago de derechos mediante la constitución de garantías, que beneficiará especialmente a las pequeñas y medianas empresas. Preciso que la medida responde a una sentida aspiración de las mismas las que actualmente deben financiar la totalidad de aranceles e impuestos en los casos de importación, otorgándoles así la posibilidad de posponer el pago de derechos y aranceles hasta que puedan vender las mercancías, previa constitución de una caución adecuada y suficiente para garantizar el pago de aranceles. (Artículo 1°, numeral 8).

8) Actualiza el régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo, traspasando la facultad para autorizarlo desde el Ministerio de Hacienda al Director Nacional de Aduanas, introduciendo perfeccionamientos menores que posibilitan que aquellas industrias que tienen potencial para desarrollar estas actividades las efectúen de mejor manera. (Artículo 1°, numeral 9).

9) Introduce modificaciones a la regulación de subastas aduaneras, permitiendo una labor más eficiente del Servicio Nacional de Aduanas en los procesos de subastas, permitiendo, además, un mejor destino para las mercancías que no son objeto de interés por parte de los usuarios, pudiendo donarlas o declararlas chatarras, reduciendo de esta manera, costos que hacen ineficiente la operatoria del mecanismo. (Artículo 1°, numerales 13 a 19).

10) Incorpora a las instituciones de beneficencia o asistencia social como sujetos de las donaciones de mercancías incautadas, puntualizando que en la actualidad sólo se permite la donación a establecimientos educacionales (Artículo 1°, numeral 14).

11) Incorpora una disposición que autoriza al Servicio Nacional de Aduanas, a publicar en extracto en el Diario Oficial determinados actos, modernizándose así la operación y funcionamiento del Servicio. (Artículo 1°, numeral 20).

12) Establece la posibilidad de un mandato general para despachar por parte de los agentes de aduanas, ya que actualmente el despacho de las mercancías por agentes de aduanas es obligatorio sobre un cierto monto, debiendo el consignatario efectuar operación por operación. El proyecto permite que se constituya un mandato general por parte de un importador en favor de un agente de aduanas de manera que pueda efectuar todos los despachos, haciendo más eficiente la cadena al reducir costos innecesarios. (Artículo 1°, numeral 22).

13) Faculta al Director Nacional de Aduanas para autorizar el reemplazo del libro registro circunstanciado, en el que se llevan todas y cada una de las operaciones que cursan los despachadores, permitiendo se utilicen otros mecanismos de control o medios electrónicos para el cumplimiento de esta obligación. (Artículo 1°, numeral 24).

14) Actualiza la sección 0 del Arancel Aduanero, que establece franquicias y regímenes especiales, destacando aquella que aumenta el valor de los medicamentos que quedan exentos del pago de aranceles y derechos; la incorporación de nuevo actores; el establecimiento de la reajustabilidad de las franquicias establecidas en el Arancel Aduanero; y la medida que aumenta el monto de las partidas que pueden ser objeto de las declaraciones simplificadas de importación, medida que favorecerá a todos los usuarios, particularmente a los que ingresan al país a través de aeropuertos y pasos fronterizos terrestres. (Artículo 2°)

15) Establece el reconocimiento legal del valor de De Minimis para encomiendas y envíos postales, bajo el cual no existe la obligación de presentar la declaración de importación hasta por un monto de USD 30 FOB.

16) Amplía el plazo para la suspensión del despacho de mercancías, en caso que existiere infracción a la ley N° 17.366, sobre Propiedad Intelectual, de 5 a 10 años, plazo que era breve para las personas y empresas propietarias de derechos de propiedad intelectual.

17) Establece una garantía para los usuarios de zonas francas que requieran operar ante el Servicio Nacional de Aduanas, regulando de mejor manera las cauciones y garantías que deben constituir estos usuarios, las que son poco eficientes en su aplicación.

18) La norma que se introduce guarda relación con la trazabilidad del tabaco y la ley N° 20.780, sobre Reforma Tributaria, legislación que estableció una norma que da origen a interpretaciones, aclarando que la autodenuncia no elimina la ocurrencia de la violación de la norma.

19) Faculta al Director Nacional de Aduanas para gestionar franquicias respecto de la importación de vehículos de personas lisiadas y con discapacidad, modificando una norma que radica esta facultad en la Subsecretaría de Hacienda, permitiendo a los usuarios un mejor acceso a este beneficio. (Artículo 9°).

Luego, el **Honorable Senador señor Horvath** expresó que existen tecnologías que permiten monitorear las especies que se mueven por aduanas con las que fácilmente se puede obtener el historial de las mercancías que se importan o exportan, solicitando al señor Director Nacional de Aduanas mayor información al respecto.

Por otra parte, se refirió a la Zona Franca de Extensión de Aysén, señalando que recientemente el Ejecutivo ha adquirido los terrenos para esta comprometida zona de extensión y que también existe un compromiso formal de la autoridad para eximir del Impuesto al Valor Agregado (IVA) a los combustibles, que se aplica si se adquiere una cantidad superior a ocho mil litros, que no corresponde a lo que se suscribió entre los gremios y representantes del movimiento social de Aysén y el Gobierno.

El **Honorable Senador señor Rossi** señaló que en la Región que representa existe gran preocupación por el contenido de este proyecto de ley, que aparentemente sólo presenta aspectos beneficiosos, puntualizando que en los 41 años de existencia de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), ésta ha cumplido con creces los objetivos para los cuales se creó, por ello cada vez que aparece un proyecto de normativa que pudiera afectarla genera incertidumbre y preocupación en sus habitantes.

Expresó su inquietud por la paralización que se lleva a cabo hoy, 20 de junio de 2016, en la Zona Franca de Iquique,

atendido que uno de cada cuatro empleos de la Región de Tarapacá proviene de esta industria, situación que se ve agravada por la crisis que vive el sector minero, que ha devenido en el despido de 12.000 trabajadores.

Prosiguió destacando que desde la perspectiva de la transferencia tecnológica y del comercio exterior, ZOFRI ha sido una ventana de oportunidades para el norte del país, constituyéndose en un polo de desarrollo.

Posteriormente, manifestó su inquietud por el establecimiento de la Destinación Aduanera de Depósito, que permitirá almacenar mercancías, hasta por un año, sin previo pago de impuesto o derecho alguno, de manera que el importador puede cuestionar cuál es la ventaja que le ofrecen las zonas francas - más allá de su experiencia en comercio exterior -, respecto de otras regiones o puertos, produciéndose un desvío de mercancías hacia otras regiones del país, restando así oportunidades comerciales a las zonas francas.

Señaló que el Director Nacional de Aduanas no abordó ciertos aspectos, consultando la razón por la cual la franquicia de que gozan los chilenos que regresan del exterior para comprar un vehículo, les prohíbe que lo hagan en una zona franca, aseverando que si bien el asunto es de poca cuantía, es una señal que va en desmedro de las zonas francas.

Concluyó señalando que la Zona Franca de Iquique distribuyó \$4.500 millones, que representa el 45% de sus utilidades permitiendo que comunas de bajos ingresos realicen proyectos de inversión.

El **Honorable Senador señor Bianchi** consultó al señor Director Nacional de Aduanas si las modificaciones que propone el proyecto significarán un perjuicio en la aplicación de las leyes de excepción establecidas en favor de la Región de Magallanes y la Antártica Chilena, principalmente en Tierra del Fuego y Navarino. Continuó expresando su preocupación respecto de la destinación aduanera de depósito, ya que en su interior podrían realizarse ciertas actividades que irían en perjuicio de la Zona Franca de Magallanes.

El **Honorable Senador señor Chahuán** hizo ver la contumacia que, en su opinión, ha tenido el Ejecutivo en una materia que se contempló en la Reforma Tributaria, que perjudica al comercio exterior.

Aseveró que la iniciativa contiene diversas normas que van en esa dirección, advirtiendo que más preocupante es la situación en que se encontrarán ZOFRI y Magallanes, ya que la iniciativa extiende los beneficios de extraterritorialidad al resto de los recintos aduaneros del país.

También le preocupa la proliferación que podría ocurrir respecto de almacenes extraportuarios en zonas distintas a las zonas

portuarias, especialmente en la Región Metropolitana que significará un perjuicio para Valparaíso.

El Honorable Senador señor Walker, don Patricio, señaló que próximamente la Región que representa tendrá zona franca para lo cual ya se han adquirido los terrenos en que se habilitará, manifestando su interés en orden a que la licitación de la concesión para administrar la zona franca se efectúe a la brevedad.

Enseguida, se refirió a dos aspectos que preocupan a la ciudadanía de la Región de Aysén, a saber: la ley autoriza la creación de zonas remotas que permite gozar de franquicias no solo en recintos amurallados, sino que también que existan zonas que se administren remotamente, consultando si los instrumentos creados por la ley permiten administrar estas zonas remotas, ya que la población que vive en localidades aisladas pregunta si tendrá la posibilidad de adquirir mercaderías exentas de impuestos.

Luego, refirió la existencia de la norma que permite la compra de combustible exento del pago de tributos en la Región de Aysén, siempre que sea sobre un umbral determinado, señalando que los residentes de la Región de Aysén entendieron que el beneficio aplicaba cualquiera fuera la cantidad de combustible adquirido, consultando al Ejecutivo si considera factible la eliminación de dicho umbral.

El Honorable Senador señor Moreira opinó que la iniciativa en estudio es beneficiosa para el país, dado que extiende beneficios que tienen las zonas francas a otros puertos, no obstante a la Comisión Especial le preocupa que sus normas no vayan en perjuicio de las zonas francas, refiriendo que Iquique es una de las ciudades con más altos índices de cesantía del país, de manera que es necesario estudiar la fórmula de compensar a estas zonas.

Agregó que los puertos de otros países compiten con distintos puertos como los de Perú, Canadá y otros, afirmando que una década atrás nuestros puertos eran más atractivos que los de Perú, debiendo revisar nuestra legislación para hacer más competitivo a los puertos de nuestro país.

El Honorable Diputado señor Trisotti afirmó que no obstante la discusión efectuada en la Cámara de Diputados, aún persisten dudas e incertidumbre respecto a los efectos reales y concretos que distintas normas del proyecto pudieren tener en el funcionamiento de las zonas francas, refiriéndose especialmente a la introducción del artículo 23 bis, que faculta al Director Nacional de Aduanas para certificar a los Operadores Económicos Autorizados (OEA).

Aseveró que la norma es imprecisa, toda vez que un reglamento dictado mediante decreto supremo del Ministerio de Hacienda, podrá establecer las actividades susceptibles de poder utilizar este instrumento, opinando que el concepto “actividades susceptibles” es absolutamente ambiguo, razón por la cual deberá aclararse; además, afirmó que la certificación que otorga la autoridad podría ser arbitraria y que el plazo de tres años por el cual se certifica a este operador es excesivo, consultando las razones de una certificación con un plazo tan extenso.

También se refirió a la preocupación que le asiste por la modificación que se propone efectuar al artículo 108 de la Ordenanza de Aduanas, que incorpora la Admisión Temporal para el Perfeccionamiento Activo de Mercancías Extranjeras por el plazo de dos años, prorrogable por uno más, en recintos habilitados autorizados por el Servicio Nacional de Aduanas.

Advirtió que la norma señala las mercancías susceptibles de ser objeto de esta admisión temporal, señalando entre otras a ciertas materias primas, partes piezas e insumos, expresando su preocupación por el ingreso de productos a media elaboración en el que además, se posibilita la fabricación, elaboración, fabricación, mantención y procesos de terminación, de manera que es necesario aclarar cuáles serán estos requisitos y condiciones, y qué ocurre con aquellas mercancías que no podrán exportarse.

En lo que atañe al artículo 111 bis, que establece la Destinación Aduanera de Depósito, por el plazo de un año, y prohíbe la transformación o cambio de naturaleza del producto, solicitó al señor Director Nacional aclare las razones por las cuales el inciso final señala expresamente que este régimen no se aplicará en las zonas de tratamiento aduanero especial.

Finalmente, solicitó una explicación acerca de la prohibición que se impone a aquellos chilenos que regresen al país para adquirir el vehículo a que tienen derecho en las zonas francas.

El Honorable Senador señor Horvath señaló que es preciso poner en contexto y mirar a las zonas francas de los países fronterizos, como ocurre con la Zona Franca de Tacna, que compite con Arica, y en el caso de Punta Arenas, considerar lo que el gobierno argentino ha hecho por la vía de la exención o zonas francas en ciudades como Ushuaia, Río Grande, y otras localidades.

El Honorable Senador señor Chahuán señaló que reiteradamente ha solicitado la regulación del sistema de courier, afirmando que de alguna manera hay elusión en la internación de algún tipo de productos, lo que ha facilitado la internación ilegal de ciertos fármacos efectuada por esa vía; aseveró que esta situación guarda relación con la

capacidad de fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas, instándolo a vigilar la certificación de origen, puesto que la internación de ciertos fármacos podría atentar contra la sanidad pública y la seguridad del país.

El Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya, reiteró lo manifestado por el señor Subsecretario de Hacienda en el sentido que la iniciativa no pretende perjudicar o menoscabar a las zonas francas, aduciendo que el proyecto se ha enfocado en una perspectiva nacional, cuyo objetivo es regular otras áreas que permitirán un mayor desarrollo del país, señalando que el mejor ejemplo de ello es la admisión temporal para perfeccionamiento activo.

Relató que años atrás las regiones del Bío Bío, Los Ríos y Los Lagos contaban con astilleros muy eficientes para la reparación de naves extranjeras, permitiendo la legislación importar bienes de capital como barcos, maquinaria e insumos, con el sólo propósito de reparar o efectuar transformaciones a las naves, las que una vez concluido el trabajo se reenviaban al extranjero, prohibiéndose su importación al país.

Precisó que igual medida se establece en el proyecto, en cuanto a que estos bienes deben reenviarse al extranjero.

Aclaró que el aumento del plazo a dos años, obedece a que el actual plazo de seis meses es insuficiente para la realización de estos procesos de reparación o transformación, agregando que la ejecución de los mismos y los insumos a utilizar deben ser autorizados previamente por la autoridad, a la vez que se permite que los insumos sobrantes sean incorporados en otros procesos amparados en la misma figura de destinación de admisión temporal de perfeccionamiento activo.

Continuó señalando que en la discusión se han efectuado afirmaciones imprecisas que precisará en el curso de la sesión.

Aclaró que el proyecto de ley tampoco considera el establecimiento de puertos secos, señalando que la norma clave en la materia es el artículo 75 de la Ordenanza de Aduanas, que prescribe que las mercancías deben ser depositadas en una aduana del territorio donde se realizó la importación, norma que no es objeto de modificación, coincidiendo con lo expresado por el Honorable Senador señor Chahuán en orden a que no se permitirá la existencia de puertos secos.

Respecto al aumento a USD 3.000 FOB del valor de las mercancías, exentas de impuestos, que se permite ingresar a los viajeros, aclaró que esta norma permite la declaración simplificada por parte de los usuarios, de manera que al ingresar a una aduana no deban esperar la presencia de un agente de aduanas para ingresar y retirar su equipaje y las mercancías que importan hasta el señalado valor.

En relación a las cauciones, aseveró que éstas no tienen por objeto perjudicar a los usuarios de las zonas francas, lo que se busca es fortalecer a los buenos usuarios de las zonas francas.

El Presidente del Directorio de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), señor Patricio Sesnich, destacó la importancia que la zona franca reviste para la Región de Tarapacá, creada con el objeto de ser una palanca de desarrollo estratégica para la misma.

Relevó su importancia, señalando que ZOFRI genera 36.000 empleos, constituyendo el 22,5% de la fuerza laboral; además, efectúa importantes aportes a las comunas de las Regiones de Tarapacá, y Arica y Parinacota, cuyo monto este año alcanza a \$4.600 millones, afirmando que en algunos casos el aporte realizado constituye casi la totalidad del presupuesto del municipio.

Relató que en los últimos años ha descendido bruscamente el monto de las ventas: el año 2014 experimentó una caída de 12,1%; el año 2015 tuvo un descenso de 14,5%, y el primer trimestre del año en curso, presenta una baja de 18,3%, disminución que puede obedecer a distintas razones tales como la situación económica, al aumento de las compras que efectúa Brasil a Bolivia, y las compras directas de los comerciantes bolivianos a China, que son trasportadas por la ciudad de Arica sin ningún tipo de control.

Aseveró que existe un compromiso entre el Estado y las zonas francas, toda vez que al crearse se estableció la inmutabilidad de todas las franquicias, exenciones y beneficios establecidos en el decreto con fuerza de ley N° 2, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas Francas, por un plazo de 40 años; además el contrato de concesión se celebró en virtud de la ley N° 18.846, que otorgó la presunción de extraterritorialidad aduanera, autorizando el establecimiento solo de las zonas francas de Iquique y Punta Arenas.

La Directora de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), señora Perla Uribe, valoró lo aseverado por el Ministerio de Hacienda, en orden a que no es la intención del Ejecutivo perjudicar a las zonas francas, no obstante realizará una revisión del articulado para explicar cómo afectarán sus disposiciones a éstas.

Respecto a la destinación de depósito aduanero establecida en el artículo 111 bis, que la iniciativa incorpora a la Ordenanza de Aduanas, advirtió que la existencia de otros recintos con beneficios arancelarios y aduaneros similares, tornaría menos competitivos a los usuarios de las zonas francas; agregando que cualquier empresa que cumpla con el Reglamento podría acogerse a la destinación de "depósito",

que se asemeja a las zonas francas, otorgando así el privilegio de extraterritorialidad a los demás recintos aduaneros del país.

Prosiguió advirtiendo que el mayor impacto lo causará el hecho que se permita la destinación de las mercancías al extranjero, afectando directamente a las zonas francas, señalando que las reexpediciones que efectúa ZOFRI al extranjero ascienden a USD 1.453 millones al año, equivalente al 44% del total de sus ventas.

Agregó que podrían solicitar al Ejecutivo que eliminara ésta destinación, no obstante afirmó que entienden que la “destinación aduanera de depósito” existe en otros países y no ha perjudicado a las zonas francas, razón por la que han conversado con el Ejecutivo para introducir modificaciones a la norma en comento.

Propuso establecer la prohibición de destinación al extranjero luego de permanecer en el depósito; asimismo, señaló que se debe precisar que las mercancías solo podrán almacenarse en almacenes extraportuarios, restringiendo el plazo del depósito hasta seis meses, ya que hoy el almacenaje normal es de hasta noventa días. Destacó que lo fundamental es que la figura de la destinación de mercadería se utilice sólo para reparaciones menores, y no para almacenar los productos.

Continuó opinando sobre la destinación aduanera de depósito, sugiriendo se precise en la norma que el depósito no se aplicará en las zonas francas de extensión, estableciendo, además, la prohibición de exhibir o comercializar las mercancías en depósito dentro del recinto de almacenaje.

Concluyó su análisis en esta materia, aseverando que si se adoptaren las medidas propuestas se mitigarían los perjuicios para las zonas francas que ya señaló.

Enseguida, aludió a la norma que simplifica y aumenta el plazo de ingreso temporal de mercancías para perfeccionamiento activo, afirmando que la disposición generará competencias con industrias que podrían tener interés en instalarse en la zona franca, a vía de ejemplo mencionó la eventual instalación de empresas alrededor de Alto Hospicio, comuna en la que ZOFRI invirtió \$12.000 millones para atraer empresas y crear un polo industrial. Por tal razón, sugirió establecer la prohibición de existencia de este régimen en las regiones donde existan zonas francas de extensión, limitándolo al máximo, para lo cual se podrá permitir solo el ingreso temporal.

Advirtió que le preocupa la exigencia de cauciones para operar en zona franca, expresando que ZOFRI ha realizado grandes esfuerzos por disminuir los casos de operaciones irregulares, para lo cual ha implementado mayores controles y sistemas de visación, lo que no obsta a la

dificultad que se presenta en la determinación de derechos e impuestos a cautelar, al inicio de la operación del usuario.

La caución podría devenir en una barrera de entrada, razón por la cual propuso la mantención de la garantía actual (USD 100.000 suscrita a través de una letra de cambio), y en subsidio, el establecimiento de cauciones razonables, fijadas mediante decreto supremo a fin de no impedir el ingreso de nuevos usuarios.

Respecto a la prohibición que la iniciativa en estudio impone a las personas que regresan al país, en orden a prohibir la compra del vehículo que les corresponde en las zonas francas, señaló que ZOFRI ha solicitado reiteradamente la mantención de esta franquicia, atendido que no tiene impacto fiscal alguno y que la cantidad de vehículos que se importa por esta vía es menor.

Continuó señalando que ZOFRI ha solicitado al Ministerio de Hacienda que considere en un próximo proyecto diversos planteamientos efectuados por los usuarios de ZOFRI.

Señaló que el proyecto en estudio regula los envíos postales, encomiendas y carga desde el extranjero, pero no considera los envíos desde zonas francas, quedando los usuarios de zonas francas en notoria desventaja en el ejercicio del comercio exterior. Al respecto, propuso se permita el envío de hasta de USD 100 FOB, cuando provengan de zonas francas.

Luego, señaló que el Gobierno suscribió el Plan Especial para el Desarrollo de Iquique, comprometiéndose a aumentar el monto de la franquicia del equipaje del viajero como una manera de fomentar la zona franca, solicitando que en un futuro proyecto de ley se modifique la glosa de la subpartida 09.200, posibilitando el ingreso de mercaderías a la zonas francas hasta por un valor aduanero de USD 3.000 FOB.

Agregó que otra medida de fomento que debiera tratarse en un futuro proyecto, es la ampliación del plazo de concesión de la Zona Franca de Iquique hasta el año 2060, a fin de impulsar la ejecución de proyectos con un horizonte de inversión de largo plazo.

También señaló la necesidad de extender los beneficios de las zonas francas al desarrollo de un polo tecnológico, lo que implicaría otorgar las exenciones de la zona franca a los servicios de tecnología de la información, comunicaciones y otros conexos.

Finalmente, solicitó al Ejecutivo la posibilidad de evaluar se exima de IVA a los servicios necesarios para el desarrollo de las operaciones que se suministren en la zona franca, tales como agua potable, energía eléctrica y otros.

El Presidente de la Cámara de Comercio de Iquique, señor Rafael Montes, expresó que la Región de Tarapacá siempre ha sido de características extractivas, como ocurrió con la explotación del guano y el salitre, continuando hasta nuestros días con la pesca y la actividad minera, agregando que en el futuro la Región considera desarrollar el turismo y la energía solar.

No obstante, puntualizó, el problema de hoy de ZOFRI, que actualmente entrega aproximadamente 35.000 empleos, la que ha experimentado una disminución del 35% de las ventas que efectuaba a Bolivia; esta zona franca tenía 78 industrias y actualmente quedan sólo 2. Señaló, también, que la Región presenta el mayor índice de cesantía del país, que alcanza al 8.3%.

Lo anterior, precisó, da cuenta que la Zona Franca de Iquique no es la misma de tres o cuatro décadas atrás, ya que la competitividad, la baja en los aranceles, los tratados comerciales, y las dificultades que ponen los países compradores, han generado problemas de competitividad para las zonas francas, que los gobiernos no han sido capaces de solucionar.

Agregó que este proyecto de ley que moderniza el Servicio Nacional de Aduanas, ha sido analizado en profundidad por los socios de la cámara de comercio regional, consultando al Ejecutivo los motivos por los cuales no se legisla en aras de modernizar la zona franca.

Terminó señalando que la cámara que preside está dispuesta a aunar esfuerzos con el Gobierno para mejorar y modernizar el funcionamiento de ZOFRI.

El Presidente del Sindicato de Trabajadores Interempresas de ZOFRI, señor Nelson Mondaca, señaló que representa a los trabajadores que han dedicado su vida al éxito de ZOFRI, acotando que en el día de hoy los gremios de trabajadores y empresarios acordaron movilizar la ciudad de Iquique, debido al descontento que provoca el proyecto en estudio, aduciendo que la autoridad no conversó con ellos para reflexionar sobre materias que los afectan directamente.

Agregó que de los 36.000 empleos que genera ZOFRI, 9.000 son empleos directos, y que los trabajadores y los pequeños y medianos empresarios de ZOFRI están viviendo momentos difíciles.

Opinó que hay una contradicción entre el contenido del Mensaje y el texto del proyecto, ya que el primero señala que el propósito de las normas es modernizar el Servicio, en tanto que el articulado solamente otorga mayores facultades al Servicio Nacional de Aduanas.

Afirmó que el artículo 23 bis que introduce el proyecto, crea la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), manifestando que esta norma se empezó a estudiar por los países industrializados, a partir del año 2001, después del ataque a las Torres Gemelas, en Manhattan, con el propósito de impedir el terrorismo y el tráfico de armas, como también para asegurar la realización de transacciones comerciales más rápidas y eficientes.

Opinó que el concepto de Operador Económico Autorizado es amplio, advirtiendo que el Programa OEA Exportadores, Párrafo 6, señala que podrán postular todas las empresas, con un mínimo de cinco años de vigencia de la sociedad cuya principal actividad sea la exportación de mercancías (excluidas las comercializadoras, maquiladoras y las que operan en zona franca).

En su opinión, claramente se busca perjudicar a los usuarios de zona franca, prueba de ello es que el proyecto de ley establece una prohibición expresa para que los chilenos que regresan al país hagan uso de la franquicia de comprar un vehículo en la zona franca.

El Presidente de la Asociación de Usuarios de la Zona Franca de Iquique, señor Max Barrera, expresó que todos los presentes entienden que los habitantes de las zonas extremas y aisladas viven en un equilibrio económico precario, y es por ello que el Estado en diferentes épocas ha tenido que otorgarle condiciones que les permitan ser competitivas.

Agregó que coinciden en cuanto a que el país requiere un Servicio Nacional de Aduanas moderno, equilibrado, con procesos ágiles y, por sobre todo, que tenga un carácter no burocrático. Aseveró que si bien el proyecto persigue esos objetivos, contiene algunos elementos que confunden, y que pueden ir en perjuicio de las zonas extremas.

Señaló que le confunden las interpretaciones que ha efectuado el señor Director Nacional de Aduanas respecto de algunas normas del proyecto.

Afirmó que el artículo 6° del proyecto, que incorpora un artículo 9 bis a la Ordenanza de Aduanas, obliga a establecer cauciones para que los usuarios puedan operar en zonas francas, agregando que la razón que invoca el Ejecutivo para establecer la obligación radica en que existen usuarios que han dejado de pagar los derechos que causaban las importaciones, lo que no es posible, puesto que antes de retirar las mercancías del recinto de zona franca deben estar pagados los derechos e impuestos que causa la importación.

Por lo expuesto, solicitó la revisión de esta norma, aseverando que la misma no se aviene con la naturaleza de lo que es una zona franca.

Luego, aludió a la modificación a la Partida 00.33, que prohíbe a los chilenos que regresan al país adquirir el vehículo a que tienen derecho en la zona franca, señalando que no tiene ningún sentido, ya que la cantidad de vehículos que se internan por esa vía es insignificante, no obstante lo cual, constituye una señal de la intención del Ejecutivo en orden a restringir las posibilidades de comercio que actualmente tienen los usuarios de zona franca.

En relación a la regulación de Envío de Entrega Rápida o Expreso Internacional, señaló que es de la mayor relevancia que los usuarios de zona franca tengan la posibilidad de competir con los operadores internacionales de courier, con valores que sean adecuados, ya que con las actuales condiciones del comercio exterior, la competencia que tienen los usuarios de zona franca se encuentra en sistemas como Alibaba o Amazon, quienes sin generar ningún ingreso para el país mandan directamente el producto al domicilio de los clientes.

La Presidenta de la Asociación Gremial de Pymes y Empresarios de Zona Franca, señora Virginia Escobar, expresó que su asistencia a la Comisión tiene por objetivo aportar antecedentes que no se consideraron al momento que el Ejecutivo presentó el proyecto a tramitación legislativa, afirmando que le resulta difícil aceptar lo que ha manifestado el Ejecutivo, en orden a que no ha existido en su ánimo la intención dañar a las zonas francas.

Luego, refirió que Tarapacá es una zona extrema, cuya superficie es mayor a la de Holanda, duplica también la superficie de Israel, no obstante sólo tiene 400.000 habitantes, agregando que las ventas del sistema en tres años han experimentado una caída de un 35%, en tanto que la cesantía se ha duplicado, alcanzando un 8,3%.

Refirió que los compradores de la zona franca son los vecinos de Bolivia, quienes han dejado de comprar de manera significativa, no obstante que dicho país ha aumentado sus importaciones en un 17,9%, lo que, en su opinión, obedece a razones geopolíticas, ya que las autoridades de ese vecino país ponen trabas para que se realicen compras en el norte del país.

Continuó señalando que el centro de Chile no considera los problemas del norte, y que las autoridades centrales no han comprendido que Bolivia es muy importante para el comercio de ZOFRI, instando al Ejecutivo para que las relaciones con dicho país se realicen en un tono más amistoso, ya que las relaciones y declaraciones que efectúan ciertas autoridades sólo perjudica a los habitantes del norte.

El Presidente de la Asociación Gremial de Pequeños y Medianos Industriales de Iquique, señor Marcos Calcagno, expresó que viene de una zona que está enfrentando un alto índice de cesantía, debido a la baja en la actividad minera y al cierre de numerosas pequeñas y medianas empresas.

Expresó que en la totalidad de los mensajes del Ejecutivo, que inician proyectos que atañen a las pymes se alude a que la iniciativa contiene normas para propender al fortalecimiento de éstas, lo que no se condice con la realidad, puesto que esa legislación nunca llega para beneficiar y desarrollar a la mediana y pequeña empresa.

Agregó que en ZOFRI el 60% de las empresas que operan, corresponde a pymes que han nacido y que han participado activamente en el sistema franco durante 41 años de manera ininterrumpida, agregando que el trabajo de los usuarios se realiza en forma mancomunada con los trabajadores, los cuales están viviendo una situación de incertidumbre.

El Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya, reiteró que el proyecto no pretende perjudicar a las zonas francas, como tampoco desconocer la situación actual que las afecta, agregando que en la preparación del anteproyecto de ley se conversó con múltiples actores de la cadena de comercio exterior.

Precisó que existe una serie de medidas relacionadas con las zonas francas, que han sido abordadas por el Ejecutivo, no necesariamente por la vía de este proyecto, pero sí por la vía administrativa, refiriendo que actualmente el Servicio que dirige está trabajando con personeros de ZOFRI en la elaboración de un manual destinado a fortalecer los procedimientos del Servicio Nacional de Aduanas, añadiendo que se ha invertido significativamente en tecnologías de la información para favorecer el adecuado funcionamiento de la zona franca.

Afirmó, que tal como dijera anteriormente, las medidas propuestas tienen por objeto favorecer también a otras regiones del país, pero sin desmejorar las condiciones y las funciones en la operación de la zona franca.

Opinó que la presentación de la Zona Franca de Iquique le pareció positiva, por cuanto señala las condiciones bajo las cuales podrían ser aceptables ciertas modificaciones, tales como la destinación aduanera de depósito, que ha sido reiteradamente calificada en esta sesión como una medida que atenta contra el funcionamiento de la zona franca.

En tal sentido, aclaró que el régimen de destinación aduanera de depósito, solamente podrá realizarse en almacenes

extraportuarios, con la finalidad de limitar el uso de este instrumento en todo el país.

Refirió que en el país existen 44 entes que presentan las características de almacenes extraportuarios, de los cuales una mitad corresponde a puertos, y la otra corresponde a recintos cerrados de características tales que permiten almacenar mercancías.

Puntualizó que, conforme a lo que ha señalado, la institución de destinación aduanera de depósito ya existe, cursándose actualmente en el país, aproximadamente 15 mil destinaciones de almacén particular de importación, lo que implica importar mercancía y depositarla en una bodega para almacenamiento, sin efectuar pago alguno de derechos.

Aseveró que ningún servicio de aduanas del mundo podría contar con capacidad para fiscalizar estos 15 mil almacenes, razón por la cual el proyecto considera la creación de la figura de la destinación de depósito, que permitirá al Servicio avanzar en una efectiva fiscalización de este tipo de destinaciones.

Puntualizó que la finalidad de la destinación aduanera de depósito es permitir trabajos menores, funciones que actualmente ya se desarrollan en los almacenes extraportuarios, precisando que se pretende regular adecuadamente el concepto de servicios adicionales y complementarios.

Lo anterior significa que los procesos o los trabajos que se realicen en la mercancía que se importa, no deben implicar un cambio de Partida. Explicó que si se ingresan jeans, el producto final debe ser jeans, a los que se puede etiquetar, poner botones, etc., precisando que no se puede ingresar mezclilla que salga transformada en pantalones, puesto que son Partidas distintas del arancel aduanero.

Entonces de alguna manera es ordenar la manera en que está funcionando el sistema de comercio exterior en Chile, de entregar herramientas que permitan una mejor fiscalización.

Continuó aseverando que el Ejecutivo tiene la mejor disposición para analizar estas medidas y discutir las detalladamente con los interesados, corrigiendo y precisando, por la vía de las indicaciones, el alcance de estas medidas, tal como se hizo en la Honorable Cámara de Diputados.

Enseguida, se refirió al beneficio tributario que se otorga a las personas que residen en el extranjero para importar un vehículo, señalando que el Ejecutivo está dispuesto a revisar la prohibición establecida en la iniciativa en estudio, que impide la adquisición de dichos vehículos en zonas francas.

En relación a la figura del Operador Económico Autorizado, explicó que tal como lo señaló el Presidente del Sindicato de Empleados de Usuarios de la Zona Franca, surge el año 2001 con motivo del atentado contra las Torres Gemelas, en el marco de las normas establecidas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en los Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio Exteriores (SAFE), de antigua data, y en la que nuestro país no se ha puesto al día.

El Operador Económico Autorizado, precisó, es aquella persona que se somete a controles y fiscalización del Servicio Nacional de Aduanas, y que una vez que obtiene la certificación del señalado organismo, puede actuar en la cadena logística de comercio exterior.

Lo anterior, se traduce en la obtención de ciertos beneficios arancelarios o de tramitación en procesos aduaneros. En el caso de Chile, en la práctica, no obtiene mayores beneficios que los que tienen los usuarios comunes.

Señaló que la importancia del Operador Económico Autorizado posibilita establecer acuerdos de reconocimientos mutuos con otros países que tienen esta figura, de manera que nuestros exportadores accedan a líneas más rápidas en sus procesos de exportación, o bien a la obtención de mayores facilidades en los comercios de destino.

Puntualizó que se trata de una institución bastante desarrollada, que no tiene una regulación genérica dado que así funciona a nivel internacional. A vía de ejemplo, señaló que la legislación peruana la define como una parte que interviene en el movimiento internacional de mercancía en nombre de una administración nacional de aduanas porque cumple con las normas de la OMA.

Finalizó su intervención, manifestando la disposición del Ejecutivo a discutir pormenorizadamente estas medidas para aclarar cada una de las dudas planteadas.

Luego, en sesión celebrada el 4 de julio de 2016, el **Presidente de la Cámara Franca de Punta Arenas, señor Marcelo Muñoz**, consideró que el presente proyecto de ley permitirá realizar en todo el país, las mismas operaciones que actualmente se llevan a cabo en las zonas de tratamiento aduanero especial de Iquique y Punta Arenas.

Si bien la propuesta de modernización parece beneficiosa para todo el territorio nacional, afirmó, cabe preguntarse por el destino de las zonas extremas, ya que las medidas desincentivan el asentamiento poblacional en zonas apartadas del país. Si a lo anterior, se suma el cambio en las condiciones económicas y arancelarias nacionales desde que se crearon las zonas francas, los incentivos para habitar dichas

áreas son cada vez menores. Recordó que los aranceles aduaneros han disminuido casi en un 60%, como consecuencia de la apertura económica nacional por la ratificación de diferentes tratados de libre comercio, restringiéndose los beneficios iniciales sólo al 19% de Impuesto al Valor Agregado (IVA).

Con respecto al tenor de la iniciativa legal, observó que la preocupación del sector que representa se enfoca en dos aspectos: la vulneración del artículo 8° del decreto con fuerza de ley N° 341, sobre Zonas Francas, que establece que sólo en las zonas francas podrán realizarse también otros procesos tales como armaduría, ensamblado, montaje, terminado, integración, manufacturación o transformación industrial; y la incorporación del artículo 9 bis al mismo cuerpo normativo, exigiendo a los usuarios de zona franca, con ocasión del ingreso o salida de mercancías, la constitución de una caución, a fin de asegurar el pago de multas, derechos, impuestos y demás gravámenes que pudieran resultar.

Sin duda, agregó, la exigencia de una caución importa un costo adicional para los usuarios, constituyéndose en una nueva traba para el desarrollo de pequeñas y medianas empresas, no obstante poseer bodegas y locales comerciales instalados en los recintos francos que pueden servir para asegurar el pago de multas, derechos e impuestos. Además, en la Zona Franca de Punta Arenas no existen usuarios que adeuden sumas por dichos conceptos. Por otra parte, sostuvo que establecer un nuevo requisito, como la exigencia de una caución, podría vulnerar la garantía constitucional que asegura a las personas a desarrollar cualquier actividad económica.

Por los motivos anteriores, manifestó, la asociación gremial solicita eliminar la exigencia de constituir caución a los operadores de zona franca, exigencias y condiciones que quedan al criterio del Director Nacional de Aduanas, mientras en el resto del país, se simplifican trámites y se posterga el pago de derechos.

Con relación a la facultad de retiro de mercancías exenta de derechos, impuestos y demás gravámenes, indicó que la nueva norma faculta a determinados contribuyentes para retirar mercancías mediante el otorgamiento de una garantía, sin previo pago de derechos, impuestos y demás gravámenes que causen, salvo el pago de las tasas de almacenamiento y movilización. A su juicio, se equipara el beneficio de las zonas francas al resto del país para los casos contemplados, medida que impactará las importaciones desde las zonas francas al resto del territorio nacional, ya que el régimen especial de importación de las zonas francas se extenderá por todo el territorio, entregando un beneficio equivalente al ingreso documental que opera en las zonas francas. La propuesta de la asociación gremial es eliminar esta facultad.

En cuanto a la posibilidad de crear una destinación aduanera de depósito, remarcó que dicha destinación no es otra cosa que un depósito franco temporal, cuya aprobación dependerá directamente del Director Nacional de Aduanas, permitiendo la instalación ilimitada de depósitos francos a lo largo del país, con excepción de zonas de tratamiento aduanero especial. Con la creación de este depósito, las zonas francas pierden una de sus principales ventajas competitivas, toda vez que al instaurarse nuevos depósitos francos, se diversifica la oferta de recintos con beneficios arancelarios y tributarios, por ende, solicitó no crear tal destinación.

Sobre la propuesta de prohibir la compra en zona franca de vehículos para hacer uso de la franquicia de chilenos que regresen del extranjero, opinó que introducir como requisitos la proveniencia del vehículo del país de residencia del beneficiario y la adquisición con un año de anticipación a la fecha de regreso a Chile, se está prohibiendo que el vehículo pueda ser adquirido en zonas francas nacionales, perjudicando nuevamente al sector.

Sostuvo que la modificación no tiene mayor sustento, puesto que el país debiera promover el retorno de chilenos becados o trabajando en el exterior para que puedan contribuir con sus conocimientos y experiencia al crecimiento y desarrollo nacional. De esta forma, observó que sería más razonable que al regresar a Chile, los connacionales porten el mayor número de divisas y no que las gasten en el flete internacional de un automóvil. Más aún, argumentó, si el vehículo es adquirido en el extranjero, el Servicio de Impuestos Internos no percibirá ingresos fiscales por dicha operación, en cambio si el vehículo es adquirido en una de las dos zonas francas nacionales, recaudará el impuesto a las utilidades que debe abonar el usuario exportador por intermedio del cual el retornado importa dicho vehículo. En consecuencia, solicitó que el requisito establecido en la Nota Legal N°2 sea eliminado, ya que atenta contra el espíritu de la franquicia.

En relación con las modificaciones propuestas para regular las encomiendas, envíos postales y cargas desde zona franca provenientes del extranjero, manifestó que también resulta necesario considerar los envíos provenientes de las zonas francas, a fin de implementar y desarrollar el comercio electrónico al detalle, dado el carácter extraterritorial de dichas zonas.

En este sentido, señaló sumarse a la propuesta realizada por los representantes de la Zona Franca de Iquique, de modificar la glosa respectiva, incorporando a las encomiendas, envíos postales, envíos de entrega rápida y carga general, ocasional, sin carácter comercial, hasta por un valor *Free on Board* (FOB) de USD 30, o de USD 100 si proviene de zona franca, aunque estén comprendidos en otras partidas del arancel aduanero. La expresión sin carácter comercial, adujo, deberá entenderse

referida a las mercancías que cumplen, además de las condiciones señaladas en la glosa misma de la partida, con los requisitos de consignación a una persona natural y envío ocasional.

Finalmente, se refirió a la medida de aumentar a USD 3000 el monto de franquicia para pasajeros, declarando que la modificación propuesta permitirá incentivar y dinamizar la economía regional e incrementar las ventas, debido a que a los visitantes nacionales les resultará más conveniente adquirir productos en el recinto franco y llevarlos al resto del territorio, acogiéndose a los beneficios del viajero. También implicaría un incremento en la actividad comercial y turística de la ciudad, así como también mayores impuestos directos e indirectos asociados a actividades de servicios como el comercio, transporte y hotelería, a consecuencia del aumento de la base tributaria. No obstante lo anterior, propuso eliminar la mención al carácter comercial, con el objeto de enfocar la fiscalización únicamente al monto de la franquicia.

Además, hizo presente que aun cuando celebran la presentación de una iniciativa legal que moderniza el sistema aduanero, ésta no puede basarse en una extensión al resto del territorio nacional de los beneficios otorgados a las zonas extremas, incentivos que fueron entregados para fomentar el crecimiento económico y social de estas regiones. Las observaciones al presente proyecto de ley, insistió, no apuntan a criticar la entrega de beneficios a otras regiones, sino más bien a resaltar la pérdida comparativa de ellos en desmedro de las zonas extremas del país.

Por último, mencionó el conflicto actual de los usuarios de la Zona Franca de Punta Arenas con la administradora del recinto. No es posible, alegó, que un monopolio, como la concesión de un recinto franco, vulnere la metodología de reajustabilidad de las tarifas, en base a una interpretación discrecional del contrato de concesión; contienda que esperan sea resuelta a la brevedad por la Contraloría General de la República.

Luego, el **Gerente General de la sociedad concesionaria de la Zona Franca de Punta Arenas, señor Enrique Prieto**, expuso que el régimen especial fue creado el año 1977, y desde el 2007 es administrado por la Sociedad de Rentas Inmobiliarias Ltda. (SRI), concesión que rige hasta el año 2030. SRI, agregó, pertenece al grupo económico Fischer, cuyos intereses comprenden el rubro salmonero, inmobiliario, transporte aéreo, ganadero, hotelero y casinos de juego. En la Región de Magallanes, el grupo económico ha invertido más de USD 115 millones, otorgando empleo directo a cerca de 500 personas.

Sobre la zona franca, señaló que el año recién pasado las ventas totales superaron los \$300 mil millones, marcando un hito histórico sin precedentes, fenómeno que se repitió en las ventas locales comerciales, que bordearon los \$157 mil millones, cifra nunca antes

alcanzada. Esto, informó, permite la creación de 1.620 empleos directos y de 1.500 indirectos, representando un 5% del empleo regional.

Las visitas al recinto superaron las 9 millones de personas el año 2015, el doble de lo reflejado el año 2007, al inicio de la actual concesión. El número de contratos de usuarios es de 924, 89% más que en 2007. Todo esto redunda en \$9.000 millones aportados al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR), igualando el aporte derivado de la Ley de Casinos de Juego, y superando en 16 veces el promedio de aporte de la anterior concesionaria.

A contar del 11 de noviembre de 2004, acotó, la ley N° 19.946, que modifica la Ley Austral en materia de crédito tributario y establece la ampliación de la Zona Franca de Extensión de Punta Arenas a la Región de Aysén para bienes de capital, extendió la zona franca a la Provincia de Palena y la Región de Aysén. Por tal motivo, la concesionaria instaló oficinas en Coyhaique y Puerto Chacabuco, para una mejor administración y promoción de la zona de extensión, incrementándose las transacciones de USD 7 millones el año 2008 a USD 23 millones el 2015. Asimismo, se han realizado una serie de inversiones en los recintos francos, relacionadas con áreas de entretenimiento, de desarrollo comercial, almacenamiento, accesos y vialidad.

Referente al presente proyecto de ley, destacó como principal preocupación de la sociedad concesionaria, la creación de la destinación aduanera de depósito, dado que la destinación se asimila a un depósito franco temporal, cuya aprobación depende directamente del Director Nacional de Aduanas. De aprobarse la medida, se podrá internar mercancía y mantenerla en dicho depósito durante el plazo de un año, sin el consiguiente pago de impuestos y demás gravámenes que cause su importación. Tal mercancía, añadió, podrá ser objeto de procesos menores, con la sola limitación de no transformar o modificar la naturaleza de las mismas y que no implique un cambio en su clasificación arancelaria.

De esta forma, aseguró, la iniciativa de ley pretende autorizar, administrativamente, la existencia de pequeñas zonas francas en cualquier lugar de Chile, generando efectos directos y negativos en la región, pues se eliminará el carácter exclusivo de un beneficio que fue otorgado a la Región de Magallanes, dada su calidad de zona extrema. La zona franca pierde una de sus principales ventajas comparativas y, con ello, se eliminan los incentivos y beneficios otorgados a la región para compensar las externalidades negativas de ser una zona extrema y fomentar el crecimiento y desarrollo de la zona. Al respecto, sugirió no autorizar estos depósitos en la zona franca y de extensión, dado que los usuarios podrían preferir el almacenaje en esos recintos, burlando la franquicia y mermando los ingresos fiscales.

En segundo término, se refirió al retiro de mercancías, previa garantía de pago de gravámenes. La medida faculta a determinados contribuyentes para retirar mercancías, previa garantía de pago de gravámenes aduaneros, sin considerar los restantes derechos, impuestos y demás gravámenes que procedan, con excepción de las tasas de almacenamiento y movilización. En los hechos, argumentó, la norma implicará extender el régimen especial de importación de la Zona Franca de Punta Arenas a cualquier parte del país, disposición que no sólo será perjudicial para la Región de Magallanes, sino que además pondrá en riesgo el contrato de concesión, por lo que solicitó la adopción de medidas destinadas a evitar una afectación que pudiera resultar expropiatoria. En su opinión, debiera eliminarse esta facultad, o en caso de conservarse, establecerse sólo para el Operador Económico Autorizado (OEA).

En último lugar, señaló que, de acuerdo al presente proyecto de ley, se puede mantener la mercancía bajo régimen de admisión temporal por un plazo de dos años, prorrogable por uno más. En su opinión, el plazo es excesivo si se considera que se trata de un régimen excepcional. Además, se refiere a mercancías asociadas a procesos de fabricación, elaboración, integración, armado, transformación, reparación, mantención o terminación y, como es sabido, ninguno de tales procesos podría demorar el amplio plazo propuesto. De mantenerse la medida, anunció, motivará el estancamiento de mercancías, contraviniendo el espíritu de la iniciativa legal. Sobre el particular, sugirió limitar el procedimiento a un plazo máximo de 180 días.

Posteriormente, el **Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco**, se refirió a las inquietudes manifestadas por los representantes de la Zona Franca de Punta Arenas. Al respecto, fue enfático en señalar que la destinación aduanera de depósito no pretende asimilarse a una zona franca, simplemente busca regularizar una situación que, de facto, acontece, restringiendo los depósitos donde se pueden realizar cambios menores de etiquetado o rotulado, a través de un registro que otorgue la Dirección Nacional de Aduanas, con el objeto de facilitar la fiscalización. Recordó que la destinación aduanera de depósito no podrá establecerse en las zonas francas ni de extensión, por tanto, la preocupación planteada por el sector es recogida en el presente proyecto de ley.

Respecto a otros temas, como el nuevo plazo de 60 días para el pago de obligaciones, indicó que la idea es equiparar el sistema impositivo para el conjunto de depósitos existentes en la legislación, toda vez que la Reforma Tributaria del año 2014 permitió postergar el pago de IVA por dicho plazo.

Finalmente, con relación a la inquietud de los usuarios de Zona Franca de Punta Arenas por el incremento de tarifas, señaló que dicho problema se encuentra en proceso de discusión local, siendo un tema que excede el debate de la presente iniciativa.

Luego, el **Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya**, aludió a otros puntos planteados por los expositores. En término general, señaló que el presente proyecto de ley contiene una visión amplia sobre la modernización de la legislación aduanera, en cuya formulación el Ejecutivo fue cauto en no afectar las zonas francas, aun cuando reconoció que el objetivo es crear beneficios en otras regiones del país.

Precisó que los procesos autorizados a realizar en la destinación aduanera de depósito son sólo operaciones de carácter menor, que, de alguna manera, ya se prestan en los almacenes extraportuarios, pero no procesos de carácter industrial.

Además, aclaró que la iniciativa pretende perfeccionar el sistema de garantías solicitadas a los usuarios de zona franca, ya que sólo en la ciudad de Iquique el historial de incumplimiento arroja varios millones de dólares que el Estado deja de percibir, hecho ratificado por los mismos representantes de la zona franca de la ciudad cuando señalaron que en 40 años de funcionamiento nunca ha sido posible cobrar una letra de cambio, documento mercantil otorgado como caución.

Sobre el retiro de mercancías previo pago de una garantía, aseguró que la medida no impactará a las zonas francas, por el contrario las beneficiará, porque la finalidad es que las pymes puedan comprar en zonas francas para comercializar los productos en el resto del país, con la posibilidad de posponer el pago de IVA.

Respecto a la destinación aduanera de depósito, complementó lo señalado por el señor Subsecretario, informando que en la actualidad se cursan anualmente entre 13 mil y 15 mil destinaciones aduaneras de depósito de almacén particular de importación, destinación que otorga la posibilidad de ingresar mercancías en cualquier lugar del país sin pagar derechos y aranceles. La creación de la destinación aduanera de depósito apunta a autorizar tal actividad solamente en almacenes extraportuarios, limitación establecida precisamente para no perjudicar las zonas francas. En Chile existen hoy 44 almacenes extraportuarios, de los cuales 22 son puertos, que por condiciones naturales no pueden realizar este tipo de operaciones, por tanto, en sólo 22 recintos se podrán efectuar procesos menores no industriales. Hizo hincapié en el lenguaje técnico del presente proyecto de ley, ya que este tipo de destinación debe ser objeto de operaciones menores, sino no procede; además, la única destinación que se les otorgará es la de importación, situación que no se replica en zonas francas, donde existe una multiplicidad de destinaciones aduaneras otorgables a las mercancías.

En un sentido similar, destacó la figura de la admisión particular para perfeccionamiento activo, institución presente en la

legislación actual; el criterio utilizado en la propuesta se orienta a fomentar las ventajas regionales para realizar cierto tipo de operaciones, como por ejemplo, la reparación de embarcaciones en astilleros nacionales, donde el plazo de 180 días resulta insuficiente para acometer dicha actividad, encareciendo los proyectos.

La propuesta de la sociedad concesionaria de la zona franca de mantener la limitación de 180 días se contempla en la iniciativa legal, luego que la destinación está sujeta al pago de una tasa de un 1% mensual, por ende, en seis meses se habrá cubierto el arancel total de 6%, desincentivando la permanencia de mercancías por un plazo superior, fomentando un tipo de negocio específico y no entregando un beneficio tributario. Los representantes de asociaciones gremiales de las regiones del Bio Bio, Los Ríos y Los Lagos solicitaban la eliminación total de la tasa, pero se rechazó tal solicitud, dado que el objetivo es potenciar una actividad comercial sin generar distorsiones.

Referente a la Partida 00.33, que autoriza la importación de vehículos a chilenos residentes en el extranjero que retornen al país, explicó que la génesis de la medida propuesta no es perjudicar a los nacionales que busquen regresar a Chile, sino evitar los abusos cometidos por los usuarios, regulando el contenido de la partida para precisar su carácter de franquicia y no de derecho, concibiéndolo como un beneficio que otorga el Estado para favorecer la reinserción. En este sentido, la iniciativa legal propone que el nacional pueda retornar con el vehículo adquirido en el extranjero, y así no obligarlo a liquidar dicho bien. Sin perjuicio de lo anterior, comentó que la medida está siendo evaluada, mostrándose abierto a considerar una modificación que cause menor impacto en las zonas francas.

En último término, se refirió al incremento de la franquicia para pasajeros, comentando que el mayor monto autorizado para adquirir bienes libres de impuestos impacta en las pymes que sí pagan IVA por las ventas en el resto del país, aunque el origen de la medida fue no afectar a otros usuarios nacionales.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Horvath**, junto con agradecer la presentación de los expositores y las respuestas de los representantes del Ejecutivo, resaltó la importancia de analizar la relación de las zonas francas nacionales con los países limítrofes, para el caso, Iquique con Perú y Bolivia, y Punta Arenas con Argentina. Asimismo, solicitó acelerar el proceso de implementación de la Zona Franca de Extensión de Aysén y Palena.

Por su parte, el **Honorable Senador señor Moreira**, acentuó la necesidad de debatir un proyecto de ley altamente técnico, enfocándose, especialmente, en aclarar las inquietudes planteadas por los representantes de las zonas francas del país. En su opinión, la iniciativa ha generado tanta desinformación que, incluso, en la Región de Los

Lagos se pensó que la propuesta legislativa incluía conceder una zona franca a la Provincia de Chiloé.

Asimismo, comentó que en las zonas francas se aprecia un cierto deterioro en su desarrollo, que no refleja el objetivo inicial de la creación de estos regímenes de tratamiento arancelario especial, por ello consultó si se observa un estancamiento en su crecimiento, representado por el exiguo incremento de metros cuadrados arrendados desde el 2007 a la fecha en la ciudad de Punta Arenas.

El Honorable Senador señor Rossi no compartió el concepto de estancamiento de las zonas francas mencionado anteriormente, destacando el carácter dinámico de la Zona Franca de Iquique, que genera el 25% del empleo regional, con ventas que duplican las exportaciones vitivinícolas nacionales.

En cuanto a las inquietudes manifestadas, precisó que un tema es realizar procesos menores en almacenes extraportuarios, y otro muy distinto, instalar destinaciones aduaneras de depósito en cualquier lugar de Chile. Luego, si se almacena no sólo para importar, sino también para exportar los productos que fueron modificados sin cambios en la partida arancelaria, significaría reemplazar las zonas francas, hecho que causa una enorme preocupación en la zona norte del país. Por último, valoró la disposición del Ejecutivo para explorar una solución relativa a la franquicia aduanera de los retornados para adquirir vehículos en zona franca.

El Honorable Senador señor Bianchi reparó en que la presente iniciativa de ley no fue del todo socializada con los representantes y usuarios de zona franca, ya que algunas de las medidas propuestas eliminan las principales ventajas comparativas de esos regímenes especiales y, de paso, los incentivos para el desarrollo de las zonas extremas.

También preguntó, si se ha considerado compensar a concesionarios y usuarios de zona franca, en la eventualidad que la medida legislativa implique un detrimento económico en su contra.

De igual modo, concordó con la preocupación manifestada por el Honorable Senador Moreira, en torno a un posible estancamiento de las zonas francas, fenómeno que se observa tanto en el menor incremento de metros cuadrados arrendados como en la disminución del número de contratos.

El Honorable Senador señor Chahuán, a su turno, consultó al Subsecretario de Hacienda, por la forma en que el proyecto de ley abordará la regulación del servicio *courier*, en particular, por las continuas denuncias relacionadas que apuntan a una deficiente fiscalización de las mercancías que se internan al país por ese medio. De igual modo, se

dirigió al Director Nacional de Aduanas para preguntar por el índice de fiscalización de los contenedores, personal y lugar donde se efectúa.

Por otra parte, llamó al Ejecutivo a aclarar la norma que pudiere afectar el normal desarrollo de las zonas francas nacionales, puesto que, como representante de las Provincias de Valparaíso y San Antonio, se mostró contrario a la creación de almacenes extraportuarios en la Región Metropolitana, medida inversa a la anhelada descentralización del país.

Por último, destacó la necesidad de potenciar fronteras interiores por razones geopolíticas, aprendiendo de ejemplos extranjeros, como Villa Pehuenia en Argentina, cuyo desarrollo es muy superior a la localidad de Icalma en Chile, ubicada en la misma zona. Asimismo, Arica la ciudad de entrada norte del país parece abandonada; si a ello se suma el debilitamiento de las zonas francas de Iquique y Punta Arenas, el pronóstico de desarrollo nacional es angustiante, explicado sólo por la mirada centralista de la administración pública.

El Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco, insistió en que el presente proyecto de ley no considera la creación de recintos extraportuarios en la Región Metropolitana. Por otro lado, destacó que la iniciativa regula por primera vez en Chile el servicio *courier*, y la fiscalización, en general, debiera mostrar avances debido al incremento de un 20% del personal de Aduanas. Asimismo, se han invertido altos montos en la modernización de los sistemas informáticos, con un marcado enfoque en la fiscalización de actividades mineras, creando un laboratorio de nivel mundial para la medición de los concentrados de mineral, base de cálculo del impuesto especial que grava la actividad. Sin perjuicio de las aclaraciones, reiteró la voluntad del Ejecutivo para incorporar las modificaciones necesarias que eviten interpretaciones ambiguas.

El Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya, agregó que el proyecto de ley fue sociabilizado con funcionarios, organizaciones gremiales, Cámara Aduanera de Chile, Asociación Nacional de Agentes de Aduana, transportistas, embarcadores, portuarios, operadores de puertos, entre otros, inclusive con representantes de zona franca, luego que manifestaran su preocupación en temas que han sido debatidos en la Comisión, sumándose a la voluntad manifestada por el señor Subsecretario de abordar las dudas en materias relacionadas con las zonas francas, como la destinación aduanera de depósito o la admisión temporal para perfeccionamiento activo.

También fue categórico en expresar que el proyecto de ley no considera la creación de almacenes extraportuarios o puertos secos en la Región Metropolitana. Todas las mercancías que ingresan por una aduana deben ser almacenadas en un recinto extraportuario ubicado en la misma jurisdicción, por ello, si la mercancía

ingresa por el Puerto de Valparaíso, solo puede ser almacenada en un recinto de esa Región.

Sobre la regulación de las empresas *courier*, acotó que la iniciativa de ley incorpora dichos servicios bajo la Ordenanza de Aduanas, tal como regula a otros miembros de la cadena de comercio exterior, como los agentes de aduana. De esta forma, se establecerán por vía legal los requisitos, características y derechos de las empresas que presten servicios *courier* y, desde luego, podrán ser objeto de fiscalización y medidas disciplinarias.

Con relación a mejorar índices de fiscalización de contenedores, respondió que actualmente el Servicio Nacional de Aduanas fiscaliza entre un 3% y un 5% de los ingresos, aplicando el principio de la buena fe, estadística alineada con las prácticas internacionales y la recomendación de la Organización Mundial de Aduanas. Donde se ha puesto un mayor énfasis, sostuvo, es en incrementar el porcentaje de hallazgo, es decir, fiscalizar la misma cantidad de carga, pero aplicando mayor tecnología, funcionarios y un perfil de riesgo que permita elevar el índice.

Respecto a la consulta del Honorable Senador Bianchi, sobre los posibles efectos de las medidas en las zonas francas y un eventual detrimento económico en los afectados, sujeto a compensaciones, señaló que las dos medidas relacionadas con dichos regímenes aduaneros especiales, destinación aduanera de depósito y admisión temporal para perfeccionamiento activo, no se vinculan con la forma en que operan las zonas francas, graficándolo de la siguiente manera. Si se ingresa al país un barco extranjero para ser reparado en un astillero nacional, reconociendo que el plazo de seis meses es insuficiente para completar la operación, el proyecto de ley autoriza a permanecer un período más prolongado, pero el barco reparado no puede ser importado, además, si bien los insumos - acero, turbinas, pinturas - ingresan libre de arancel, deben pagar una tasa de un 1% mensual, en cambio, en las zonas francas las mercaderías ingresan libres de arancel y pueden ser importadas, reexportadas o sometidas a otra destinación aduanera.

El Director de la Cámara Franca de Punta Arenas, señor Tomás Buvinic, concordó con el escenario de estancamiento observado en la Zona Franca de Punta Arenas, hecho que, a su juicio, se debe a la política tarifaria aplicada por la actual sociedad concesionaria, que muestra diferencias de hasta un 400% en determinados ítems.

El Gerente General de la sociedad concesionaria de la Zona Franca de Punta Arenas, señor Eugenio Prieto, manifestó que los elementos de comparación del desarrollo de una franquicia no pueden enfocarse de manera unidimensional, como la cantidad de metros cuadrados asignados o el número de contratos suscritos, por eso

en la medición realizada por la sociedad se incorporan, al menos, cinco factores. En materia cualitativa, graficó, la concesionaria ha realizado, cada año por medio, una encuesta de percepción en la población de Punta Arenas sobre la evolución de la zona franca. Resumidamente, indicó que un 80% de los encuestados considera que la zona franca los representa como ciudad, para un 75% es un lugar al que le tienen cariño y simpatía, más de un 70% señala que es un lugar conveniente, en relación precio/calidad, un 75% percibe un cambio en la zona franca, mientras que un 93% considera que la zona franca aporta al desarrollo y prestigio de la ciudad, y un 66% de los encuestados valora positivamente las inversiones realizadas en entretenimiento, eventos deportivos y culturales, promovidos por la administración de la zona franca.

Sobre la inquietud manifestada por el Honorable Senador Bianchi respecto a las explicaciones entregadas por el Ejecutivo, declaró su satisfacción por las respuestas otorgadas, que aclaran el alcance de la propuesta legislativa.

Posteriormente, en sesión celebrada el 11 de julio de 2016, el **Presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Javier León**, señaló que el gremio tiene diversas observaciones sobre el presente proyecto de ley, sin embargo, en esta instancia hizo hincapié sólo en los temas vinculados con las zonas extremas del país.

El comercio internacional chileno, contextualizó, ha sido exitoso por más de 40 años, debido, principalmente, a la columna vertebral del sistema aduanero nacional: el trámite anticipado. La anticipación permite al Servicio Nacional de Aduanas revisar previamente la mercancía y documentación con el objeto de detectar si constituye o no un riesgo, acelerando el proceso de internación de mercancías; el sistema se aplica al 70% de los ingresos, mientras que en países como Colombia, México y Perú no supera el 30%. A ello, se debe sumar el flujo de información de la cadena logística mediante el canal electrónico que une a los agentes de aduana con el Servicio Nacional de Aduanas y la Tesorería General de la República, disminuyendo en dos días la tramitación total.

Los impuestos provenientes del sistema aduanero, continuó, representaron USD 12.243 millones el año 2015, de los cuales sólo la ciudad de Valparaíso aportó USD 3.661 millones. De esa cifra total, USD 12.000 millones corresponden al denominado IVA aduanero, es decir, el 62% del IVA total que recauda Chile. Este punto, indicó, se relaciona directamente con la creación de la destinación de depósito aduanero, luego que con esta medida se le otorgará al importador la facultad de prorrogar los derechos de aduana o IVA aduanero por un año, por tanto, el Estado se demorará ese plazo o más en recaudar este ingreso fiscal.

Posteriormente, aludió a un estudio sobre la cadena logística de importación, realizado por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, el año 2011, que, a su juicio, demuestra cómo se han traspasado los beneficios arancelarios derivados de la eliminación de impuestos – menor tiempo y costo fiscal –, a los entes privados que operan al interior de la cadena logística de comercio exterior.

Así, graficó, si se comparan los costos de internación de un contenedor de 20 pies con otros países, se observan los distintos costos extra dentro de la cadena de comercio exterior (gastos derivados de las manipulaciones de mercancías en puertos de origen y destino, o THC, por su sigla en inglés; tarifa por mayor utilización del contenedor o *demurrage*; seguros); los costos documentales (certificado de destinación aduanera o CDA, honorarios de agencia, inspección de aforo); y fletes marítimo y terrestre. Del total, un 23% corresponde a costos extra, tornando a Chile menos competitivo, pese a los beneficios ya mencionados.

Comentó que el seno de la Comisión de Innovación para Puertos y Logística, concluyó que este resultado se ha producido por falta de un ente público coordinador y/o fiscalizador, ausencia que permite a importadores fijar cualquier precio, incluso el tipo de cambio en que se realizan las operaciones comerciales.

Al ahondar sobre la cadena logística de importación, luego de la consulta del Honorable Senador Horvath. Explicó que el proceso se inicia con el envío de la documentación del consignatario al agente de aduanas, donde se origina el primer costo adicional: corrección del conocimiento de embarque (*Bill of Lading* o B/L), ascendente a USD 50; el proceso continúa con el retiro del B/L de la oficina de la naviera, donde se cobra en promedio USD 187: USD 87 de manifiesto y USD 100 de THC; luego del endoso del importador, se lleva nuevamente el B/L al naviero, asumiendo los costos de servicio de manipulación de contenedor, desde el vehículo de carga hasta su apilamiento o *Gate In*, USD 87; seguro, otros USD 82. Precisamente, sostuvo, este proceso denominado canje del B/L - que demora en 2 días la importación de mercancías, con los costos ya enunciados - es el que se propone eliminar, disminuyendo a 10 días el período total de internación, plazo similar que toma el proceso en los países integrantes de la Organización para el Comercio y Desarrollo Económicos (OCDE).

Dado lo anterior, señaló, el gremio teme que la creación de la destinación aduanera de depósito extienda este tipo de recintos en todo el país, sin que el Servicio Nacional de Aduanas tenga la capacidad administrativa para fiscalizarlos todos. El mejor ejemplo actual, alegó, es el conflicto por las denominadas cargas limpias en Valparaíso, donde no existe el personal suficiente para inspeccionar los contenedores que salen del puerto rumbo a almacenes extraportuarios, retrasando el proceso hasta en dos semanas. De esta forma, la medida implica tanto un

mayor costo para el Estado, por la necesidad de contratar más personal para fiscalizar, como menores ingresos fiscales, por el retardo que implica la nueva facultad de postergar el pago del IVA aduanero hasta en un año.

El Honorable Senador señor Horvath, junto con agradecer la presentación, hizo presente que la tecnología actual permite inspeccionar contenedores mediante el uso de escáner, sin necesidad de abrir la carga; además, por el medio de uso de chips se puede obtener información sobre el contenedor (temperatura, humedad, etc.).

El Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco, recordó que el proceso de modernización del Servicio Nacional de Aduanas ha permitido un incremento en la dotación de personal e inversión tecnológica, mediante la contratación de 240 nuevos funcionarios y la adquisición de camiones escáner para el control de contenedores.

El Director (s), del Servicio Nacional de Aduanas, señor Claudio Sepúlveda, explicó que el sentido y objeto de la destinación aduanera de depósito, es otorgar la posibilidad de almacenar las mercancías en un lugar determinado para someterlas a un proceso menor. Estos recintos se ubicarán bajo la jurisdicción de las distintas aduanas, y no en cualquier lugar del país, como se ha señalado, ni menos en las zonas francas; por ello, afirmó tajantemente, la creación de la destinación aduanera no afectará a dichos regímenes aduaneros especiales.

Otro aspecto que ha sido firmemente criticado, indicó, es el plazo del depósito. La medida contempla la alternativa de almacenar hasta por un año las mercancías, dependiendo del proceso menor que se solicite realizar, sin embargo, ningún comerciante o distribuidor se interesará en almacenar la carga por un plazo extenso, dado que debe pagar almacenaje. En este sentido, lo habitual será que una vez efectuada la operación menor se le otorgue la destinación definitiva, que no puede ser otra que la importación. En cambio, agregó, el usuario de zona franca puede almacenar las mercancías sin límite de plazo, y otorgar cualquier destinación autorizada: importación, reexportación, importación a zona franca de extensión u otra. Los recintos extraportuarios hoy son fiscalizados por el Servicio Nacional de Aduanas, y los almacenistas son responsables ante el organismo de las operaciones que realicen, entre ellas, la futura destinación de depósito.

El Honorable Senador señor Rossi observó que si la destinación aduanera de depósito sólo permitirá como destinación definitiva la importación y se podrá realizar exclusivamente en recintos extraportuarios, no parece imposible su fiscalización, luego que de los 44 recintos actuales, 22 se ubican en los puertos nacionales.

El Presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Javier León, declaró comprender las razones señaladas por el señor

Director (s) del Servicio Nacional de Aduanas, no obstante, la destinación aduanera de depósito y la facultad de postergar el pago de IVA aduanero se proyectan como un buen negocio para el almacenista, pero no para la cadena logística de importación, cuyos costos se verán incrementados.

El Intendente de la Región de Magallanes, señor Jorge Flies, destacó que el problema más complejo del presente proyecto de ley para la Región, lo representaba la destinación aduanera de depósito, aunque si las zonas de regímenes aduaneros especiales, como Punta Arenas, quedan exceptuadas de la localización de tales recintos, el tema estaría resuelto. Pese a ello, otras dos materias preocupan a la Región: el perfeccionamiento activo y el retiro de mercancía con pago posterior de derechos.

El Director Regional de Aduanas de Magallanes, señor Ricardo Gómez, explicó que, aclarada la preocupación por la destinación aduanera de depósito, dada su inaplicabilidad en las zonas francas, queda por disipar las dudas sobre los temas planteados por el señor Intendente. Respecto a la facultad de postergar el pago del IVA aduanero, comentó que la presente iniciativa legal sólo homologa el beneficio al derecho establecido por la Reforma Tributaria del año 2014, y su aplicación no afectará ni a los usuarios de zona franca ni a la concesionaria. Con relación al régimen de perfeccionamiento activo, manifestó que el sistema autoriza el ingreso temporal de determinados bienes por un plazo de hasta un año para la realización de procesos menores, que como ya se señaló, no afecta a los regímenes francos.

El Honorable Senador señor Moreira valoró el avance que significa la modernización del sistema aduanero que persigue el presente proyecto de ley y, sin perjuicio de reconocer que las aclaraciones efectuadas por los representantes del Servicio Nacional de Aduanas dan cuenta que las medidas no afectarán a las zonas extremas del país, solicitó al Ejecutivo precisar dichas materias mediante la presentación de una indicación, para establecer, en forma expresa, que la destinación aduanera de depósito no podrá localizarse en una zona franca nacional ni constituirá régimen aduanero especial.

El Honorable Senador señor Rossi también reconoció el aporte del debate habido en la Comisión, ya que ha permitido crear un espacio de diálogo con los actores involucrados, identificando las fortalezas y debilidades del presente proyecto de ley, lo que permite focalizar los esfuerzos legislativos. Bajo esta perspectiva, concordó con el Honorable Senador Moreira, en cuanto a señalar explícitamente que la destinación aduanera de depósito sólo puede establecerse en los almacenes extraportuarios, con el solo objeto de realizar procesos menores, sin otra destinación definitiva que no sea la importación, abordando así la preocupación sostenida por los representantes de las zonas francas.

Asimismo, sería conveniente eliminar la restricción considerada en la presente iniciativa de ley, para el uso de la actual franquicia para adquirir un vehículo en zona franca, de aquellos chilenos que retornen al país, luego de haber residido por un período en el extranjero.

El Honorable Senador señor Chahuán concordó con los Honorables Senadores que lo antecedieron en el uso de la palabra, sobre la necesidad de precisar los aspectos debatidos en la Comisión, relacionados con las zonas francas de Iquique y Punta Arenas, mediante la presentación de las respectivas indicaciones.

Por otra parte, resaltó el punto observado por la Cámara Aduanera de Chile, sobre la pérdida de competitividad nacional en comercio exterior, respecto del cual hizo un llamado al Ejecutivo a elaborar propuestas para simplificar el complejo entramado actual de esta actividad económica tan significativa para el país.

La **Honorable Senadora señora Goic** valoró la aclaración efectuada por el Ejecutivo sobre los temas vinculados a las zonas francas nacionales, y se sumó a la voluntad de los demás integrantes de la Comisión de especificar tales aspectos, mediante la presentación de una indicación por parte del Ejecutivo, y así proseguir con la tramitación de la iniciativa legal.

El Honorable Senador señor Bianchi se manifestó de acuerdo con los demás Honorables Senadores, sobre el avance del presente proyecto de ley, como consecuencia de la discusión habida en el seno de la Comisión, en particular, sobre los temas relativos a las zonas francas del país, y fue del parecer que, sin perjuicio de analizar las posibles indicaciones que se puedan presentar al efecto, la iniciativa continúe su tramitación en la Comisión de Hacienda del Senado.

El Honorable Senador señor Horvath insistió en el compromiso del Ejecutivo de impulsar una zona franca en la Región de Aysén y presentar una propuesta para establecer la exención impositiva de los combustibles en dicha zona, dado que el actual régimen de franquicia exige el consumo de una determinada cantidad de metros cúbicos, que supera el consumo promedio de los ciudadanos, quienes en definitiva no se ven favorecidos por la medida.

El Presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Javier León, manifestó su conformidad con lo expresado por los Honorables Senadores integrantes de la Comisión, en orden a establecer en forma expresa que la destinación de depósito aduanero sólo podrá efectuarse en almacenes extraportuarios. También resaltó la necesidad de revestir de facultades al Servicio Nacional de Aduanas para que fiscalice íntegramente la cadena logística de comercio exterior, disminuyendo los

costos extras derivados de la implementación de medidas, como el canje del conocimiento de embarque o B/L antes explicado.

En la sesión celebrada el 18 de julio de 2016, el **Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Ricardo Cifuentes**, señaló que en el marco del desarrollo territorial y de una agenda de descentralización, las zonas extremas nacionales muestran dificultades para su desarrollo. Sin embargo, se ha logrado incorporar nuevas consideraciones que permiten avanzar en la resolución de problemas estructurales.

Dentro del Plan Especial de Desarrollo de Zonas Extremas, aprobado por decreto presidencial, se establece un mecanismo de evaluación diferente de políticas públicas. La metodología contempla el uso de factores diferenciados de las otras regiones del país. La inversión pública en Chile se caracterizó en los últimos 40 años por perseguir flujos de beneficios, principio básico que ha otorgado buenos resultados en términos generales. No obstante, si sólo se aplica tal criterio, el gasto público se concentra en los lugares más habitados, afectando el desarrollo de las zonas extremas.

Con el cambio de criterio, sostuvo, se intenta impulsar la inversión en dichas zonas, cuyo ejemplo se verifica en el avance de la construcción de la Ruta CH-7 o Carretera Austral, donde se habían obtenido progresos en los estudios de ingeniería, mas no en las obras por la falta de rentabilidad social del proyecto, dado que el flujo vehicular no justificaba el nivel de inversión; con el nuevo sistema de evaluación se adopta la decisión política de definir dicha ruta como estratégica para el desarrollo de un territorio. Tal mecanismo debiera estimular un avance más significativo de la inversión pública en las zonas extremas.

Luego, acotó, la política de fortalecer los gobiernos regionales y municipales se orienta en el mismo sentido, dado que los municipios más frágiles, en términos institucionales, se localizan en las zonas extremas. La ley N° 20.922, que modifica disposiciones aplicables a los funcionarios municipales y entrega nuevas competencias a la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, conocida también como Fortalecimiento de la Gestión y Profesionalización del Personal Municipal, tiene como objetivo profesionalizar las plantas de funcionarios municipales, en especial en municipalidades aisladas del país, otorgándoles más recursos que al promedio nacional.

En el ámbito regional, destacó el proyecto de ley relativo al fortalecimiento de la regionalización del país (Boletín 7.963-06) y el que dispone la elección popular del órgano ejecutivo del gobierno regional (Boletín 9.834-06), que apuntan a robustecer la gobernanza regional, creando tres nuevas divisiones: desarrollo social, infraestructura y soporte

productivo, con el fin de otorgar capacidad local para enfrentar aspectos centrales del desarrollo territorial.

En último término, resaltó el esfuerzo presupuestario en la creación del Fondo de Convergencia, el que debiera considerarse en una iniciativa legal sobre financiamiento regional, como instrumento de fomento económico y social para eliminar las brechas de desarrollo territorial, identificando el déficit de bienestar en cada uno de los aspectos más relevantes (salud, educación, infraestructura).

A continuación, el **Jefe de División de Desarrollo Regional de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, señor Rodrigo Suazo**, complementó lo señalado por la autoridad ministerial, declarando que el presente proyecto de ley otorga mayores facultades a las direcciones regionales del Servicio Nacional de Aduanas, iniciativa acorde con el espíritu de descentralización impulsado por el Ejecutivo, otorgando dinamismo al comercio exterior en regiones, en particular a la adquisición de vehículos para discapacitados, luego que los certificados requeridos para su compra se solicitarán directamente en la aduana regional y no en el Ministerio de Hacienda.

Con relación a la instalación de la Zona Franca de Aysén, comentó que el terreno costó \$880 millones y se adquirió con fondos provenientes del Ministerio de Bienes Nacionales, sitio que luego será traspasado al Gobierno Regional; el recinto se emplazará entre Puerto Aysén y Puerto Chacabuco, y su construcción se licitará a fines de 2016, cuyas bases se elaborarán en forma conjunta por un mesa público-privada. El proyecto de habilitación de zona franca no forma parte del Plan Especial de Zonas Extremas, todos los costos asociados deben financiarse con recursos regionales, sin perjuicio del aporte que pudiere realizar la Subsecretaría.

Asimismo, mencionó el aporte de la creación de la Universidad Pública de Aysén y de un centro de formación técnica estatal, al desarrollo educativo de la región.

El **Honorable Senador señor Horvath** recordó un trabajo elaborado por el Ministerio de Interior y Seguridad Pública, donde se calificaban indicadores de las distintas regiones de Chile, que permitían detectar las brechas de desarrollo territorial, cuyo uso puede servir de base para orientar las políticas públicas y para el destino del propio Fondo de Convergencia.

El **señor Suazo** indicó que el Ministerio de Desarrollo Social trabaja en la nueva metodología y, paralelamente, el futuro proyecto de ley sobre financiamiento regional incorporará una serie de indicadores, que permitirán distinguir las principales brechas.

El Honorable Senador señor Quinteros, por su parte, observó que el presente proyecto de ley poco se relaciona con las comunas pertenecientes a la Provincia de Palena, que representa como parlamentario, pese a su calidad de zona extrema. No obstante, manifestó su interés en que el Fondo de Convergencia atienda la dura realidad de estas localidades, cuyos pobladores, gráfico, deben cruzar hasta Argentina, recorriendo no menos de 15 kilómetros para cargar combustible en una estación de servicio.

El Honorable Senador señor Horvath hizo presente que las organizaciones sociales de la Región de Aysén acordaron con el Ejecutivo, incluir en el proyecto de zona franca, la rebaja del impuesto específico a los combustibles, eliminando el mínimo exigido actualmente por la ley para acceder al beneficio; tal vez, aludió, se podría instalar una estación de servicio aledaña al futuro recinto franco que expenda combustible sin impuesto.

El Presidente de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), señor Marcelo Reyes, expuso que la Reforma Tributaria del año 2014, eliminó facultades del Servicio Nacional de Aduanas contenidas en la Ordenanza de Aduanas. El 28 de mayo de 2015, afirmó, la asociación suscribió un Protocolo de Acuerdo con el Ministerio de Hacienda, la Dirección Nacional de Aduanas y la Subdirección de Racionalización y Función Pública, de la Dirección de Presupuestos, donde se concordó en la presentación de un proyecto de ley que abordara materias aduaneras de la Reforma Tributaria recomendadas por una comisión técnico jurídica, retomando la Mesa de Trabajo de Modernización del Servicio de Aduanas, incluyendo propuestas de funcionarios y usuarios.

Dicha mesa de trabajo se abocó, antes de la firma del protocolo, a dos áreas específicas: modificaciones al funcionamiento del servicio, donde no hubo acuerdo total, y desconocen el resultado final; y aspectos técnicos vinculados a las potestades que la Reforma Tributaria había eliminado o traspasado a otros organismos del propio Ministerio de Hacienda.

El 1 de julio de 2015, el Ejecutivo cumplió el compromiso y presentó un proyecto de ley sobre modernización de la legislación aduanera, que en su discusión ante la Honorable Cámara de Diputados la asociación rechazó, por contener iniciativas facilitadoras que contradicen el propósito de combatir frontalmente la evasión tributaria y por no restituir las facultades fiscalizadoras al Servicio Nacional de Aduanas. Sin perjuicio de lo anterior, mostró la disposición de la asociación funcionaria para avanzar en modernizar el Servicio, siempre que la facilitación contenida en la iniciativa no sea en desmedro de la facultad fiscalizadora de la institución. Dicho diálogo, lamentó, fue interrumpido por los inconvenientes causados con motivo de la renovación del directorio de la asociación, pese a

que la presente iniciativa de ley surgió por un acuerdo del Ejecutivo con los funcionarios del Servicio.

El asesor legislativo de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), señor Alfredo Ugarte, expresó que el presente proyecto de ley se inició como una iniciativa relacionada a la Reforma Tributaria del año 2014, cuyo debate legislativo no consideró la participación de especialistas aduaneros. Por este motivo, argumentó, no fue extraño advertir en dicha reforma la transferencia de facultades desde el organismo al Servicio de Impuestos Internos (SII) y el establecimiento de normas antielusivas que al derivar de una legislación extranjera, olvidó el derecho a reclamo establecido en el derecho comparado; luego de una larga discusión se definió contemplar una feble cláusula antielusiva.

Además, la nueva normativa ignoró que otros países cuentan con una administración tributaria de carácter general, sin la distinción de competencias que presenta Chile entre el SII y el Servicio Nacional de Aduanas. Lamentablemente, aludió, la discusión de la Reforma Tributaria prescindió de la opinión del Servicio en normas antielusión, de trazabilidad y de precios de transferencias, cuya omisión parece derivar del modelo considerado. Posterior a la firma del Protocolo de Acuerdo mencionado, se formaron dos comisiones, cuyas conclusiones tampoco fueron tenidas en cuenta por el Ejecutivo al elaborar el presente proyecto de ley.

De aprobarse la iniciativa, alegó, las zonas francas nacionales sufrirán un grave deterioro en su desarrollo, sin desconocer la posibilidad de su desaparición definitiva, luego que la iniciativa en discusión autoriza la destinación de depósito aduanero en cualquier lugar de Chile, permitiendo acciones de perfeccionamiento activo y pasivo, cuyo concepto de industria o fábrica para tal efecto, reservado sólo para zona franca, desaparece; simplemente cualquier persona puede crear un depósito, sin ostentar la calidad de industria.

De esta forma, continuó, o el objetivo es modernizar la legislación aduanera, o bien, sólo se pretende introducir ciertas modificaciones superficiales. En la época de promulgación de la Ordenanza de Aduanas, solamente se reconocían dos tipos de depósitos aduaneros, en la actualidad ya son siete. Si se revisa la normativa, ésta no considera ningún acápite donde se defina el depósito aduanero, o se establezcan sus características, elementos, requisitos o tipos; como sí se contempla en otras legislaciones extranjeras, principalmente adscritas a la Organización para el Comercio y Desarrollo Económicos (OCDE).

El decreto con fuerza de ley N° 2, del año 2001, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas

Francas, contiene normas dictadas desde el año 1963. Con el presente proyecto de ley se intenta modernizar el comercio exterior, sin perfeccionar la legislación atingente a las zonas francas, no obstante representar un importante instrumento de desarrollo económico. Colombia cuenta actualmente con 97 zonas francas, República Dominicana con 53, Panamá con 17, Uruguay con 12, Argentina con 11, México con 7 y Chile sólo con 2.

El presente proyecto de ley, explicó, incorpora la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), propuesta que carece de definición, naturaleza jurídica y elementos esenciales, sin indicar, además, en qué fases de la cadena logística y/o de distribución intervendrá. Tampoco extiende el carácter de empleado público al operador, importante para determinar la aplicación de responsabilidad penal, civil, administrativa o tributaria, en caso de incumplimiento.

En su opinión, la legislación debiera distinguir las funciones del OEA del agente de aduanas, materia no regulada en la iniciativa y propia de ley. El proyecto de ley debiera establecer si un OEA puede o no ser agente de aduanas y viceversa, y determinar la jurisdicción y responsabilidad que le compete a cada cual. Del mismo modo, la iniciativa en discusión omite el rol de agentes de aduanas y OEA en los servicios logísticos integrales, ignorando la tendencia internacional. Por otro lado, la iniciativa en debate se refiere genéricamente a las acciones de modificación de mercancías, actividad exclusiva hoy de las zonas francas.

Asimismo, prosiguió, la propuesta legislativa debiera definir y establecer facultades y obligaciones de empresas de envío de entrega rápida o expreso internacional, entendiendo por tales aquellas que prestan servicios de recolección, transporte, recepción y entrega de este tipo de envíos, desde y hacia el extranjero, utilizando medios propios o de terceros, sin perder el control y responsabilidad de ellos durante todo el suministro de dicho servicio. Como también resulta necesario definir el rol de las empresas courier en relación con el OEA y agente de aduanas, esclareciendo la posibilidad o imposibilidad de duplicidad de cargos.

Sostuvo que si se pretende impulsar un proceso modernizador, el derecho comparado y la experiencia internacional debieran ilustrar aspectos relacionados con el concepto, características, elementos esenciales, garantías y responsabilidades del pago de los tributos en el caso de empresas dedicadas al rubro con objeto o giro único, como a su vez respecto de sus funcionarios. Igualmente, corresponde analizar el efecto de la regulación en relación con las zonas francas y los depósitos aduaneros, ya que hasta una turbina de avión se puede enviar por servicio courier.

Las razones anteriores, resumió, obligan a la asociación de funcionarios que asesora a rechazar el presente proyecto de ley.

El Director de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), señor Daniel Vergara, añadió que la tramitación legislativa ha carecido de la prolijidad exigida, en particular porque desconoce el funcionamiento operativo aduanero, dada la ausencia de participación de los funcionarios del servicio.

Con relación al OEA, comentó que el Marco de Estándares para Asegurar y Facilitar el Comercio (SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas, establece cuatro condiciones para su operación, entre ellas, el conocimiento electrónico previo al arribo de la nave, condición que el servicio aduanero nacional no cumple; el organismo ha sido abandonado por las autoridades, debilitando la estructura de control por desconocimiento del quehacer aduanero.

Al Servicio Nacional de Aduanas le corresponde fiscalizar USD 140 mil millones de intercambio comercial, recaudando un monto doblemente superior de Impuesto al Valor Agregado (IVA) que el SII. Mencionó que solamente en importación se evade USD 3 mil millones anuales, sin considerar la evasión impositiva en exportaciones minerales, como lo demuestra el informe elaborado por un experto de la Universidad de Chile, que al analizar una muestra textil de importación detectó una cifra cercana a los USD 400 millones de evasión.

El Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco, consideró una exageración la afirmación que niega toda participación de los funcionarios del Servicio en la elaboración o discusión del presente proyecto de ley. A la fecha, informó, se han sostenido diversas reuniones con los representantes de los funcionarios, que en ciertos casos se tradujo en la presentación de indicaciones a la iniciativa durante su tramitación legislativa en la Cámara de Diputados. Sin perjuicio de ello, se mostró llano a continuar el diálogo con la asociación, solicitando discutir en profundidad las normas técnicas aduaneras en la Comisión de Hacienda del Senado; las indicaciones presentadas ante esta Comisión Especial de Zonas Extremas serían acordes con lo planteado por los representantes de zonas francas.

Se refirió luego a la norma general antielusión, señalando que la mención a un concepto de administración general tributaria corresponde porque tanto el Servicio Nacional de Aduanas como el SII están circunscritos bajo la misma institucionalidad, el Ministerio de Hacienda.

El Director Nacional Aduanas, señor Juan Araya, complementó lo señalado por el señor Subsecretario, aclarando que el proyecto de ley no persigue reducir facultades fiscalizadoras del Servicio, en este punto el interés es compartido entre dirección y asociación, la diferencia está en cómo alcanzar el objetivo.

La propuesta legislativa de modernizar el servicio aduanero no surgió sólo del resultado de la Reforma Tributaria de 2014. En

el período 2008-2010, reseñó, se delinearon una serie de medidas que apuntaban a dicho objetivo, y que fueron presentadas a la Asociación de Funcionarios de Aduanas el 2013; posteriormente, la firma del Protocolo de Acuerdo mencionado dio lugar a un trabajo conjunto, existiendo concordancia en varios de los temas planteados, hecho que no obsta a continuar perfeccionando el presente proyecto de ley.

Sin embargo, solicitó precisar ciertos puntos. Primero, afirmó que el proyecto de ley no contempla una norma antielusión, ya que los ejemplos comentados por los funcionarios corresponden a países que reúnen en un solo organismo la recaudación de impuestos, tanto internos como externos, no es el caso de Chile; en la legislación nacional, el incumplimiento de una norma aduanera difícilmente da lugar a una elusión, más bien corresponderá a una infracción arancelaria.

También se observó por la asociación, la eliminación del concepto de industria o fábrica en la regulación de la destinación de depósito aduanero, no obstante, detalló, el proyecto de ley precisa que tal destinación sólo puede implicar procesos menores descritos en la norma, dado que los procesos industriales siguen reservados a las zonas francas. Además, no se permite el perfeccionamiento pasivo, pues sólo puede cancelarse mediante una destinación de importación. La iniciativa de ley, insistió, no crea puertos secos, los depósitos aduaneros deben establecerse en almacenes extraportuarios de la zona jurisdiccional de la aduana donde se tramite la importación.

La asociación de funcionarios mencionó igualmente, las dos zonas francas nacionales en desmedro de países que cuentan con hasta 100 recintos francos. Afirmó que dicha cantidad no es casual, puesto que al plantearse la modernización de la legislación aduanera se consideró mantener la protección de las zonas francas actuales, de ahí que no se autorice la destinación aduanera de depósito en cualquier recinto del país; la finalidad es desarrollar la potencialidad de ciertas actividades económicas. La destinación aduanera no es una novedad, acotó, fue establecida en el Convenio Internacional sobre la Simplificación y la Armonización de Procedimientos Aduaneros o Convenio de Kioto.

Sobre el OEA, negó que dicha institución sólo estuviera presente en países OCDE. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, suscrito por los representantes de los 180 países miembros de la Organización Mundial del Comercio (OMC), menciona explícitamente la figura del OEA; dicho acuerdo ha sido implementado por 157 naciones, entre ellas Zambia, Tanzania y Guatemala. Los estándares para autorizar a un OEA, aseveró, serán más altos que los programas para cualquier importador o exportador; un agente de aduanas podrá ser OEA si cumple los requisitos, pero no es una obligación.

Se critica la ausencia de una definición de OEA, sin embargo, el proyecto de ley concibe a estos operadores comerciales en forma similar al derecho comparado, es decir, como operadores que por cumplir con altos estándares en materia de seguridad, son certificados por las administraciones aduaneras; el elemento esencial será establecer buenos programas de certificación, asegurando así el estándar superior de los OEA.

La asociación criticó también, la generalidad con que la iniciativa se refiere a los procesos menores en el perfeccionamiento activo, pese a que el artículo 111 bis señala que tales procesos corresponderán a aquellos que favorezcan la conservación, presentación, calidad comercial o preparación para la distribución o comercialización de las mercancías, tales como ensamblado, acondicionamiento, embalaje, terminación, planchado, ensacado, envasado o etiquetado, siempre que estas operaciones no transformen o modifiquen la naturaleza de las mismas y no impliquen un cambio en su clasificación arancelaria. Si un comerciante importa tela y mezclilla y fabrica jeans, incurre en un salto arancelario, porque en el proceso productivo ha transformado un bien en otro tipo de bien, en cambio, si el comerciante importa jeans y le incorpora botones, será un proceso menor enmarcado en la descripción del articulado.

Con relación a los servicios de envío rápido courier, manifestó que el estándar es idéntico para todas las mercancías, sin importar si corresponde a una carta o turbina de avión. El problema actual es la deficiente regulación del servicio, y el objetivo es establecer un límite de monto donde el producto pueda ser ingresado sin necesidad de una autorización de un agente de aduanas.

Finalmente, reiteró la buena disposición del Ejecutivo para continuar perfeccionando el presente proyecto de ley.

El Honorable Senador señor Bianchi valoró la postura de diálogo manifestada tanto por el Ejecutivo como por la Asociación de Funcionarios de Aduanas, y el trabajo conjunto comprometido. Por su parte, señaló comprender que el proyecto de ley se refiere, en su mayoría, a normas técnicas que escapan a la competencia de esta Comisión Especial, no obstante, insistió en la preocupación de las zonas extremas por el efecto que pueda ocasionar la creación de la destinación aduanera de depósito.

El Honorable Senador señor Rossi observó que las indicaciones presentadas por el Ejecutivo recogen las inquietudes manifestadas por la concesionaria, usuarios y trabajadores de la Zona Franca de Iquique. En primer lugar, porque elimina la restricción al chileno residente en el extranjero que retorna al país, para adquirir un vehículo en zona franca. En cuanto a la destinación aduanera de depósito, las indicaciones aclaran que la destinación sólo puede someterse a procesos menores y en ningún caso se podrá exportar o reexpedir la mercancía, aun cuando, agregó, hubiese sido conveniente establecer expresamente que

dicha destinación sólo se podrá establecer en un almacén extraportuario correspondiente a la aduana por donde ingresó la mercancía, excluyendo zonas francas y zonas francas de extensión.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Horvath**, propuso a la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH) y al Ejecutivo conformar una mesa de trabajo para abordar las discrepancias sobre el proyecto de ley en discusión, dado el clima de diálogo manifestado por ambos.

El **Presidente de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), señor Marcelo Reyes**, reconoció la participación de la entidad en distintas reuniones sobre la modernización del Servicio, sin embargo, las medidas observadas por la asociación no han sido consideradas por el Ejecutivo. Es fundamental buscar consenso sobre ciertos temas, porque pese a la regulación existen ámbitos donde la normativa no se ha sabido implementar, como la trazabilidad de la mercancía, aspecto esencial de la fiscalización aduanera, pues el 98% de las importaciones ingresa en forma liberada. En materia de elusión, y pese a lo señalado por el Director Nacional, no sólo se presentan situaciones de salto arancelario, dado que se ha detectado la conformación de verdaderos enjambres societarios constituidos para favorecer el contrabando.

El **Subsecretario** precisó que el ejemplo comentado por la asociación corresponde a evasión tributaria y no a elusión, la que puede ser perseguida por el Servicio Nacional de Aduanas con las facultades actuales. Reiteró su disposición al diálogo, aunque hizo presente que en ciertas materias se pueden acercar posiciones y en otras no.

El **Director Nacional** aclaró que el aforo físico o revisión aduanera oscila entre un 3% y un 5% de las mercancías importadas, que sumado a la inspección que realiza el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), alcanza a un 8% a 10%, cifra acorde con la experiencia internacional, y superior al 2% indicado por el Presidente de la Asociación de Funcionarios.

Con relación a la inquietud manifestada por el Senador Rossi, el artículo 75 de la Ordenanza de Aduanas prescribe que toda destinación aduanera deberá declararse ante la aduana bajo cuya potestad se encuentran las mercancías a que se refiere la destinación, por tanto, si se incorpora la nueva destinación aduanera de depósito, deberá establecerse en un almacén extraportuario de la misma jurisdicción donde se cursó la destinación. Asimismo, la norma hace referencia a regímenes de tratamiento aduanero especial, los que comprenden tanto a zonas francas como a zonas francas de extensión.

En sesión celebrada el 1 de agosto de 2016, el **Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco**, explicó que la indicación número 1 precisa el lenguaje del artículo 111 bis, nuevo, de la

Ordenanza de Aduanas, que crea la destinación aduanera de depósito. Durante la discusión del proyecto de ley, los representantes de zona franca manifestaron su temor en cuanto a que esta nueva figura pudiera cancelarse mediante una destinación aduanera definitiva de importación o exportación, motivo por el cual se acordó excluir expresamente la cancelación mediante una destinación aduanera de exportación, evitando así interpretaciones equívocas que pudieran mermar la posición privilegiada de las zonas francas.

La indicación número 2 es una consecuencia de la modificación propuesta en la indicación anterior, luego que resulta necesario ajustar la redacción del artículo 140, que establece las causales de presunción de abandono de mercancías para efectos de subasta aduanera, de esta forma, se mantiene la consistencia de la legislación, conservando la referencia a la destinación aduanera de importación.

Por último, la indicación número 3 modifica la actualización de la Partida 00.33, de la Sección 0 del Arancel Aduanero, dado que como resultado del debate habido en esta Comisión Especial se concordó en ajustar el artículo 2º, que excluía la posibilidad de que vehículos importados bajo la franquicia consagrada en la Partida fueran adquiridos en zonas francas nacionales; con la indicación, cuando un chileno residente en el extranjero retorne al país, tendrá derecho a traer un vehículo o hacer uso de la franquicia en las zonas de régimen aduanero especial.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Horvath, valoró el esfuerzo del Ejecutivo en recoger las inquietudes planteadas por los representantes de las zonas francas. Al respecto, recordó que las indicaciones presentadas por el Ejecutivo fueron remitidas a las distintas organizaciones que han participado de la discusión del presente proyecto de ley, con el objeto de conocer su conformidad u observaciones a las mismas.

Como resultado de dicha consulta, la Asociación de Usuarios de Zona Franca de Iquique hizo llegar sus comentarios a las indicaciones del Ejecutivo, que refieren, principalmente, a la destinación aduanera de depósito, a la modificación de la Partida 00.33 del Arancel Aduanero, al establecimiento de cauciones para usuarios de zona franca y a la regulación de envíos postales y encomiendas desde el extranjero.

Con respecto a la destinación aduanera de depósito, la asociación observó que debe interpretarse que la destinación aduanera de depósito, hasta por el plazo de un año, a que se refiere el nuevo artículo 111 bis, comprende los Almacenes Particulares de Depósito del artículo 109, dada la ubicación del articulado.

Conforme a dicha interpretación, el establecimiento de la referida figura de destinación aduanera de depósito

franquea a cualquier importador del país, en cualquier punto de éste, a habilitar sus propios Almacenes Particulares de Depósito, ingresar mercancías extranjeras a ellos, sin previo pago de los derechos, impuestos y demás gravámenes que cause en su importación, y someter a las mismas a procesos que favorezcan su conservación, presentación, calidad comercial o preparación para su distribución o comercialización, siempre que estas operaciones no transformen o modifiquen la naturaleza de las mismas y no impliquen un cambio en su clasificación arancelaria, lo que significa tener una propia zona franca para depositar mercancías por el plazo de un año, prorrogable. La situación anterior implica una competencia desleal para los actuales usuarios de zona franca, sometidos a operar bajo las condiciones aduaneras, tributarias y aquellas que imponga la sociedad administradora, bajo un territorio delimitado.

El **Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya**, manifestó que, a su juicio, la observación comprendería un error interpretativo, dado que la indicación presentada por el Ejecutivo señala que los procesos menores citados deberán realizarse en los almacenes a que se refieren los artículos 55 y siguientes, en particular el artículo 56, por tanto, no existe ninguna posibilidad de que se pueda ingresar mercancías bajo depósito de almacén particular y ser objeto de procesos menores. De hecho, al revisar la regulación del artículo 109, no se observa posibilidad alguna de realizar el depósito en ese tipo de almacenes.

El **Honorable Senador señor Moreira** se mostró conforme con las indicaciones presentadas por el Ejecutivo y con la explicación otorgada por el señor Director Nacional, puesto que disipan las dudas sobre posibles interpretaciones ambiguas que puedan afectar el normal desarrollo de las zonas francas.

Luego, el **Honorable Senador señor Horvath** comentó que la Asociación de Usuarios de Zona Franca de Iquique se manifestó de acuerdo con la indicación número 3 del Ejecutivo, relativa a la modificación de la Partida 00.33, de la Sección 0 del Arancel Aduanero.

Sin embargo, continuó, respecto del establecimiento para usuarios de zona franca de cauciones en favor de Aduanas, la misma asociación observó que en la actualidad los usuarios de zonas francas garantizan sus operaciones ante Aduanas mediante la suscripción de una letra de cambio. La presente iniciativa de ley entrega facultades discrecionales al Director Nacional para determinar la forma, plazos, exigencias y condiciones de las referidas cauciones, manifestando el temor de que la autoridad les exija una caución real. En tal sentido, propusieron que se incorpore como caución una póliza de seguros a favor de Aduanas.

El **Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco**, hizo presente que en la Mesa de Trabajo que han desarrollado con la

Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), se han propuesto revisar la redacción de todo el articulado e incorporar las precisiones que sean necesarias, abocándose en esta Comisión Especial sólo a tratar los temas relacionados con las zonas extremas. Sin perjuicio de ello, la propuesta del Ejecutivo no obsta a que se otorgue una póliza de seguros, es una de las cauciones que utiliza actualmente el Servicio Nacional de Aduanas, otorgándole el mismo valor de una boleta de garantía.

Con relación a la regulación de envíos postales, encomiendas y cargas desde el extranjero, el **Honorable Senador señor Horvath** señaló que la asociación de usuarios observó que la norma no considera los envíos de mercancías vía postal, encomiendas y cargas desde una zona franca nacional, por cuanto reserva dicha regulación sólo para envíos desde y hacia el extranjero. Al no incorporar a las empresas usuarias de zona franca, implica dejarlas en desventaja para competir con los grandes proveedores detallistas mundiales y condenarlas a su extinción, inquietud que fue secundada por el Honorable Senador Moreira.

El **Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya**, afirmó que el objeto es regular a las empresas de envío rápido o courier, por tanto, la normativa se basa en el prestador y no en el origen o destino de las mercancías. La conclusión de la Mesa de Trabajo mencionada anteriormente, es que no existe inconveniente para que los usuarios de zona franca presten ese servicio. De hecho, los funcionarios de Aduanas informan que en Iquique las empresas ya prestan este servicio. Aquí no hay distorsión respecto del trato que se les otorga a las mercancías compradas en zona franca, respecto de cualquiera otra mercancía que provenga del resto del territorio nacional o del extranjero. Si son mercancías que provienen de la zona franca y no han pagado arancel e IVA, al ingresarlas al resto del país estarán sujetas a pago. Si la entrega se hace por una empresa courier o usuarios de zona franca la situación no difiere, aplicándose las reglas generales.

Luego, el **Honorable Senador señor Horvath** se refirió a las observaciones remitidas por la Cámara Aduanera de Chile, quienes se manifestaron conforme con las indicaciones números 1 y 3 presentadas por el Ejecutivo, en tanto, respecto de la número 2, la organización gremial reparó que la indicación presume abandonadas las mercancías que al término del citado depósito no sean objeto de una destinación aduanera de importación. Con todo, esta disposición debe ser perfeccionada, en cuanto a que la destinación aduanera de importación debe encontrarse con sus derechos, impuestos y demás gravámenes debidamente pagados dentro del plazo del año que dura la destinación de depósito. En caso contrario, las mercancías se presumen abandonadas y se debe aplicar lo dispuesto en el artículo 154 y siguientes de la Ordenanza.

El **Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya**, declaró que la institución funciona de la forma indicada por la Cámara Aduanera de Chile, por la sola aplicación de las normas generales.

El **Presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Javier León**, sumó a las inquietudes planteadas por el sector, dudas sobre el impacto económico puntual que causará la creación de la destinación aduanera de depósito. Asimismo, los estudios avalan que el contrabando o fraude aduanero se origina con mayor frecuencia en zonas francas y almacenes particulares, por tanto, consultó si el Servicio Nacional de Aduanas tendrá la capacidad para fiscalizar dichos depósitos.

El **señor Subsecretario** comentó que los informes financieros del presente proyecto de ley dan cuenta en forma detallada de los impactos económicos de las modificaciones propuestas, sin perjuicio de lo anterior, se comprometió a enviar a la Comisión Especial, antecedentes particulares sobre el efecto de la creación de la destinación aduanera de depósito.

A continuación, el **Presidente de la Asociación Nacional de Funcionarios de Aduanas de Chile (ANFACH), señor Marcelo Reyes**, dio cuenta de los avances en el trabajo conjunto que han llevado adelante dicha asociación funcionaria con el Ejecutivo. Al respecto, expuso que el 19 de julio de 2016 se reunieron en Valparaíso la ANFACH, el Servicio Nacional de Aduanas y la Subsecretaría de Hacienda para conformar una Mesa Técnica que abordara las discrepancias del presente proyecto de ley.

En dicha oportunidad, informó, se estableció que los temas que logren ser resueltos por la Mesa Técnica y que tengan acuerdo en cuanto al texto de su articulado, serán vinculantes y se incorporarán como indicaciones en la Comisión de Hacienda del Senado. En tanto, en aquellas materias que no se alcance un acuerdo, cada parte actuará por separado. De igual modo, la Mesa Técnica concordó en disponer del tiempo necesario para la discusión de esta iniciativa, con el compromiso de finalizar antes de su ingreso a tramitación en la Comisión de Hacienda.

El 29 de julio pasado se volvieron a reunir, arribando a los siguientes acuerdos. En materia de regulación de franquicias para viajeros y tripulantes se acordó que la normativa era aplicable a tiendas libres de impuesto o *duty free* y no a fronteras comunes como Chacalluta; en cuanto a la destinación aduanera de depósito, se declararon partidarios de reducir el plazo de un año a seis meses, con posibilidad de una prórroga otorgada por el Director Nacional, en casos fundados, ya que parece excesivo que las empresas mantengan por tanto tiempo las mercancías, cuando el interés debiera ser la comercialización inmediata. Además, se concordó que las mercancías con las que se trabaje en dichos almacenes no pueden alterar los atributos que determinen su carácter esencial.

Asimismo, la realización de procesos menores en los almacenes referidos estará afecta a la limitación prevista en el inciso cuarto del artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas, donde se establece que el proceso será efectuado en almacenes extraportuarios de la jurisdicción correspondiente a la aduana donde se trámite la destinación; eliminando cualquier posibilidad de instaurar la temida figura de los puertos secos. Por otra parte, las partes, piezas e insumos utilizados en los procesos deberán ser mercancías nacionales o internadas, luego del respectivo pago de derechos arancelarios. Si se incorporan estas modificaciones en la nueva destinación aduanera de depósito, la asociación funcionaria se mostraría conforme con las adecuaciones.

Respecto a la importación y retiro de mercancías previo pago de derechos mediante la constitución de garantía, se estuvo por limitar la figura, por cuanto no se pueden generar regímenes suspensivos, de lo contrario implicaría otorgar un mayor plazo para el cumplimiento del pago. A su vez, señaló que la garantía podría consistir en una póliza de seguro, boleta bancaria o caución equivalente, sistema que también debiera aplicarse a los usuarios de zona franca.

Sobre la modificación relativa a la Partida 00.33, de la Sección 0 del Arancel Aduanero, se mostraron de acuerdo con la indicación número 3 presentada por el Ejecutivo.

En relación a la regulación de empresas de envío o entrega rápida, la Mesa Técnica discutió si correspondía su aplicación a las zonas francas nacionales, concluyendo, con la participación de personal de Aduanas apostado en dichas zonas, que la normativa que regirá para el servicio de empresas de entrega rápida también será aplicable en zonas francas. Una persona puede comprar por internet en zona franca y enviar el producto al resto del país mediante estos servicios.

Finalmente, en lo que compete a la admisión temporal para perfeccionamiento activo, el Ejecutivo se comprometió a presentar una indicación que considere una nueva redacción para esclarecer los aspectos esenciales de la norma.

Agregó que la Mesa Técnica ha trabajado en otras áreas del presente proyecto de ley, sobre las cuales no se ha arribado a una redacción definitiva. No obstante, reiteraron su disposición a seguir dialogando y buscando la mayor cantidad posible de acuerdos. Del mismo modo, solicitaron invitar a participar de las reuniones de trabajo a la Cámara Aduanera de Chile y abrir nuevamente la posibilidad de discutir los aspectos pendientes de la Comisión Técnica formada posterior a la Reforma Tributaria del año 2014.

El Honorable Senador señor Chahuán coincidió en la necesidad de incorporar a la Cámara Aduanera de Chile a la Mesa Técnica, consultando a su Presidente si son partidarios de los acuerdos alcanzados a la fecha entre funcionarios de Aduanas y el Ministerio de Hacienda.

El Presidente, señor Javier León, concordó con la mayoría de los acuerdos expuestos por la ANFACH, aun cuando mantienen aprensiones sobre la capacidad fiscalizadora del Servicio Nacional de Aduanas y el impacto económico que significará la implementación de la nueva destinación aduanera de depósito.

El Honorable Senador señor Horvath consultó a los presentes si se han planteado observaciones a la figura del Operador Económico Autorizado (OEA), que la actual iniciativa en discusión propone crear.

El Presidente de ANFACH, señor Marcelo Reyes, respondió a la inquietud de la Cámara Aduanera de Chile sobre la capacidad de control del Servicio, declarando que no cabe duda que se requerirá un incremento en la cantidad de funcionarios de la institución, tema que analizarán con mayor detalle en la discusión que tenga lugar en la Comisión de Hacienda del Senado, tal como las observaciones que pudieren corresponder a la figura del OEA.

Por último, en sesión celebrada el 8 de agosto de 2016, el **Alcalde de Arica, señor Salvador Urrutia**, expuso que, en término general, el presente proyecto de ley representa un avance para el país, no obstante, a juicio de los representantes de la Región de Arica y Parinacota ciertos detalles podrían generar efectos negativos en la zona.

Como es sabido por los integrantes de la Comisión, la Zona Franca de Extensión de Arica no ha significado el impulso que se buscó con su creación hace ya 40 años, menos en la posición geográfica en que se localiza entre las zonas francas de Tacna e Iquique. Dado lo anterior, la comunidad había cifrado esperanzas en enmendar dicho rumbo con ocasión de la discusión de la presente iniciativa, sin embargo, la excepción de prohibir el establecimiento de la nueva destinación aduanera de depósito en zonas francas y zonas francas de extensión, como fuera solicitado por los representantes de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), implicará un perjuicio para la comuna.

Asimismo, criticó que el ejercicio de los derechos y franquicias establecidos en las leyes de excepción requiera el concurso de los representantes de ZOFRI, limitando la autonomía de la Región de Arica y Parinacota para tomar tales decisiones. Hizo presente que el objetivo es contribuir a la discusión legislativa con soluciones beneficiosas para la Región, pero no necesariamente en contra de Iquique, es por eso que solicitó

no excluir a la Zona Franca Industrial de Arica de la posibilidad de establecer destinaciones aduaneras de depósito.

Enseguida, profundizó sobre la necesidad de otorgar la autonomía administrativa a la Zona Franca de Arica. Desde la creación de Arica y Parinacota como Región, se ha observado un importante desarrollo de la zona, especialmente de carácter administrativo, ya que cuando dependía de la Región de Tarapacá, era necesario trasladarse hasta Iquique para la tramitación de asuntos cotidianos. Sin perjuicio de lo anterior, se mantuvo la administración del régimen franco, a cargo de ZOFRI, por ello, cada vez que una empresa ha solicitado instalarse en la Zona Franca Industrial de Arica, sólo se ha encontrado con obstáculos. Como el caso de la empresa coreana HA Motors, que intentó establecerse en la zona, para realizar procesos menores a vehículos traídos desde Corea, para luego exportarlos a Bolivia y Perú; cuando la empresa fue autorizada, ZOFRI demandó al Estado y, no obstante, perder el litigio luego de varios años de tramitación, el empresario abandonó el emprendimiento pues a esas alturas las condiciones comerciales habían cambiado en su contra. Aun cuando no sea una materia propia del proyecto de ley en debate, pidió al Ejecutivo otorgar la autonomía necesaria a la Zona Franca de Arica.

El Vicepresidente de la Asociación de Industriales de Arica (ASINDA), señor Oscar Villalobos, explicó la visión de la organización, con relación a la postura de los representantes de ZOFRI respecto a la ampliación de atribuciones del Director Nacional de Aduanas para autorizar la admisión temporal de mercancías extranjeras para su perfeccionamiento activo, y los diferentes tipos de procesos a los cuales aquéllas puedan ser sometidas. Como también, a la posición de establecer condiciones, plazos, tratamiento aduanero y procesos menores a los cuales se podrán ver afectas las mercancías extranjeras que sean almacenadas en depósitos aduaneros.

Como se manifestó en la sesión correspondiente, ZOFRI se mostró contraria al establecimiento de destinaciones aduaneras de depósito en zonas francas y zonas francas de extensión; posición que declaró no compartir.

La situación actual de la Región de Arica y Parinacota refleja la indefensión de la zona ante el arrollador desarrollo regional de Iquique y de la frontera ciudad de Tacna, ambas amparadas bajo un régimen de zona franca que les permite tener una dinámica económica fluida y un crecimiento constante, en detrimento de la Región que no posee las mismas oportunidades. Así lo demuestran varios índices. En la tasa de crecimiento de la población, por ejemplo, mientras Tacna e Iquique casi han triplicado su población en 20 años, Arica sólo la ha incrementado en un 50%. Lo mismo el Producto Interno Bruto (PIB) regional, que equivale a un tercio de las otras dos zonas francas vecinas. En materia de exportación, la Región de Tarapacá supera en 18 veces a la Región de Arica y

Parinacota, lo que se ve reflejado en la tramitación de documentos, donde esta última Región se ve superada en 70 veces.

Por otro lado, sostuvo, ZOFRI ha frenado el desarrollo de las empresas que han deseado ingresar a este régimen, con una nula inversión en la ciudad de Arica y un total abandono del Parque Industrial Chacalluta. Cuando entró en vigencia la ley N° 19.669, que estableció nuevas medidas de desarrollo para las Provincias de Arica y Parinacota, ZOFRI demandó al Estado por \$16.747 millones, argumentando que la vigencia de la nueva ley generaría una disminución importante de sus resultados económicos y financieros. A lo anterior, se suma el caso comentado por el señor Alcalde de la empresa coreana que intentó instalarse en la Zona Franca Industrial de Arica para realizar procesos menores en vehículos, sin mayor éxito.

La historia y la cifras, puntualizó, muestran que la posición monopólica en la administración de la zona franca sólo se ha enfocado en el crecimiento de la Región de Tarapacá, sin ningún tipo de iniciativa que incentive el desarrollo de la Región de Arica y Parinacota. Lo anterior se manifiesta en el menor número de usuarios, 200 versus 70; en el volumen de ventas, USD 3.800 millones en los últimos 7 años contra USD 90 millones; y en la superficie de sus recintos, 215 hectáreas contra 130.

En resumen, la Zona Franca Industrial de Arica es administrada monopólicamente por ZOFRI, empresa que no ha contribuido al desarrollo regional, sino por el contrario, ha entrabado el ingreso y funcionamiento de empresas a Arica, motivo por el cual solicitan la autonomía administrativa, compromiso asumido el 2009 por S.E. la Presidenta de la República.

El proyecto de ley que moderniza la legislación aduanera, puede ser una herramienta de impulso económico importante para Arica si permite el establecimiento de depósitos aduaneros en la zona franca industrial, siempre que tal decisión dependa del Director de Aduanas de Arica y no de ZOFRI. Para ello, es indispensable que el Ejecutivo agregue al final del artículo 111 bis, nuevo, que el régimen que se establece no será aplicable en zonas de tratamiento aduanero especial, a excepción de la Región de Arica y Parinacota.

El Honorable Diputado señor Mirosevic recalcó que la solicitud de los representantes de la Zona Franca de Iquique, de ser exceptuados de la posibilidad de crear destinaciones aduaneras de depósito, no debe arrastrar a la Zona Franca Industrial de Arica.

El académico de la Universidad de Tarapacá, señor Fernando Cebrales, expresó que desde la creación de la XV Región se ha comprendido que una de sus vocaciones productivas es el comercio internacional. La Estrategia Regional de Desarrollo del año 2009, la Agenda

de Innovación y Desarrollo Regional de la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), el Plan de Desarrollo del Ministerio de Obras Públicas, entre otros, mencionan la necesidad de desarrollar una plataforma de servicios al comercio internacional en Arica, hecho que cuenta con un antecedente histórico, ya que la ciudad fue fundada para satisfacer las necesidades comerciales de los minerales de Potosí.

También destacó la elaboración de tres estudios estratégicos referidos a la perspectiva de negocios que tiene el comercio internacional en Arica. El que realizó CORFO el año 2009, el que realizó la Agencia Regional de Desarrollo Productivo (ARDP), con financiamiento del Fondo para Innovación de la Unión Europea y el que realizara el Puerto de Arica para desarrollar un recinto extraportuario en el Valle de Lluta, el 2012.

Las cuentas nacionales del Banco Central, agregó, también muestran que en la XV Región de Arica y Parinacota, el aporte al PIB regional del sector transporte y comunicaciones, es del 9% promedio en los últimos 7 años. EL promedio nacional es del 6,6%, es decir, este sector es un tercio mayor en la economía de Arica en relación al promedio nacional.

Por su parte, detalló, el PIB de Arica no alcanza el 1% del PIB nacional, el número de habitantes también es similar, sin embargo, el número de empresas exportadoras son 220, ubicándose 5° la Región a nivel nacional el 2011. El número de viajeros que transitan por el complejo fronterizo Chacalluta fue de 4.500.000 ese mismo año, y la estimación de Aduanas es que el año 2016 será de 7.000.000, eso representa 35 veces la población de Arica. Según un estudio de la Cámara de Comercio de Tacna, los chilenos gastan USD 24 millones mensuales en la ciudad en compras minoristas. Arica es una región comercial de integración, debiera contar con todas las facilidades para desenvolver su vocación productiva.

Un estudio elaborado por la empresa europea ALG, denominado Estudio de Prospección de Mercado de Cargas a Transferir desde y hacia la Macro Región, analizó la cuenca subcentral de América del Sur, para detectar las oportunidades en materia de transporte, y así agregar valor a la cadena logística. La transferencia de carga por el puerto de Arica es hacia y desde Bolivia, moviendo un tercio de su comercio exterior, con una fuerte posibilidad de expansión, dada la exportación de madera, minerales y granos desde ese país. El estudio desarrolla categorías logísticas, que permiten idear tratamientos homogéneos para grupos de carga: automóviles, buques, aeronaves, ferroviarios; carga en general; combustible; granel líquido; productos del agro; o químicos peligrosos. Los servicios logísticos identificados por familia permiten agregar valor a los productos en tránsito por la región.

En síntesis, afirmó, la restricción de condiciones de operación para la Región de Arica y Parinacota, atenta contra su actividad

económica esencial, puesto que la creación de la destinación aduanera de depósito abre una nueva posibilidad de incrementar el comercio internacional.

El Honorable Senador señor Chahuán manifestó su apoyo a la solicitud planteada por el Honorable Diputado Mirosevic y por el señor Alcalde. Potenciar el puerto de Arica y otorgar autonomía a la administración de la zona franca es esencial para potenciar la habilidad geopolítica de la Región. Sobre la base de esta petición, consultó al Ejecutivo su posición sobre la medida solicitada por los representantes de Arica.

El Presidente de la Cámara Aduanera de Chile, señor Javier León, también se mostró de acuerdo en excluir a la Zona Franca Industrial de Arica de la prohibición de establecer destinaciones aduaneras de depósito.

El Honorable Senador señor Bianchi declaró su conformidad con el presente proyecto de ley, luego de las modificaciones que propusiera el Ejecutivo, que recogieron las inquietudes manifestadas por los representantes de las zonas francas nacionales.

También expresó compartir el sentimiento de la ciudad Arica. Recordó que al crearse la nueva Región de Arica y Parinacota, la idea era potenciar el desarrollo propio de una zona del país, sin embargo, es difícil comprender cómo la ciudad de Arica ha podido sobrevivir entre las zonas francas de Tacna e Iquique. En la discusión de los proyectos de ley que establece la elección del órgano ejecutivo regional y el que transfiere competencias de la administración central a la regional, debiera considerarse la petición de autonomía administrativa para la Zona Franca de Arica.

El Honorable Senador señor Horvath también respaldó la solicitud de autonomía administrativa reclamada por la zona franca de extensión de esa ciudad. Del mismo modo, se sumó a la consulta del Honorable Senador Chahuán dirigida al Ejecutivo, sobre excluir a Arica de la excepción de destinación aduanera de depósito.

El Subsecretario de Hacienda, señor Alejandro Micco, manifestó compartir el anhelo de desarrollo de cada una de las regiones del país. Con ese objetivo, se han reunido con los representantes de Arica para conocer sus inquietudes, y explicar, a su vez, que el presente proyecto de ley no afecta la condición actual de la Región. Señaló comprender la molestia por el funcionamiento de la administración de la Zona Franca de Iquique respecto a la zona de extensión, no obstante, la iniciativa en discusión no aborda las leyes de excepción. Asimismo, se comprometió a consultar al Sistema de Empresas Públicas (SEP), del cual depende la administración de las zonas francas, por la inquietud planteada. Por otro lado, hizo hincapié en que la destinación aduanera de depósito sólo permitirá

realizar procesos menores y podrá ser cancelada únicamente mediante importación.

El Director Nacional de Aduanas, señor Juan Araya, respondió a la consulta del Honorable Senador Chahuán, respecto a la posición del Ejecutivo ante la petición de las autoridades de Arica, reiterando que la destinación aduanera de depósito es sólo para operaciones menores y se puede cancelar exclusivamente con una importación. En base a lo anterior, manifestó dudas sobre la forma en que la exclusión de la prohibición podría beneficiar a la ciudad de Arica, en particular, porque las estadísticas muestran que el número de procesos menores es relativamente bajo, sumado al hecho señalado por el profesor señor Cabrales, relativo al alto porcentaje de mercancía en tránsito por Arica.

Así, reflexionó, es posible realizar procesos menores o mayores a mercancías en tránsito, pero corre el riesgo de perder su denominación de origen y, como consecuencia, los beneficios arancelarios a los cuales se puede acoger. En el caso de Perú, es relevante la respuesta, dado que sus numerosos acuerdos comerciales pondrían en riesgo la preferencia de origen de la mercancía en tránsito sometida a un proceso menor. En cambio, el caso de Bolivia podría ser menos relevante por el escaso número de tratados comerciales suscritos por dicho país. Aun así, insistió, la destinación aduanera de depósito no dice relación con las mercancías en tránsito, ya que sólo puede cancelarse con una importación. El tema debe ser revisado con mayor acuciosidad, finalizó.

El Honorable Diputado señor Mirosevic volvió sobre el punto relacionado con la autonomía de la Zona Franca de Extensión de Arica, reconociendo que es un tema que debe resolverse por vía administrativa, consultando al SEP. Sin embargo, la exclusión de la prohibición de autorizar destinaciones aduaneras de depósito en las zonas francas de extensión, sí se vincula con el presente proyecto de ley, razón por la cual insistió en que sea un punto a tratar en la Comisión de Hacienda del Senado.

El Alcalde de Arica, señor Salvador Urrutia, reforzó la posición del Honorable Diputado Mirosevic, en base a la respuesta del Director Nacional de Aduanas, quien señaló que la destinación aduanera depósito es un tema menor dentro de la modernización aduanera, opinión que justifica aún más la exclusión solicitada.

El académico de la Universidad de Tarapacá, señor Fernando Cabrales, respondió a la inquietud del Director Nacional de Aduanas, sobre el interés en realizar procesos menores a mercancías en tránsito, aludiendo al caso de los productores madereros bolivianos, quienes en vez de exportar sus productos aserrados, podrían secar madera en Arica, manteniendo el origen de la mercancía y ahorrando hasta un 30% de peso

bruto en la carga; si la modificación es menor, la mercancía en tránsito puede retener el origen.

En relación con la Zona Franca Industrial de Arica y ZOFRI, aclaró que el año 2011 se invirtió el proceso para establecer una industria acogida al régimen franco. Tradicionalmente las empresas que pretendían iniciar operaciones en la zona franca industrial, solicitaban en Aduanas la autorización, pero a partir de ese año, el procedimiento comienza con una solicitud dirigida a ZOFRI, hecho que coincide con la paralización de instalación de nuevas empresas en la Zona Franca de Arica.

El Honorable Diputado señor Melero respaldó las solicitudes de los representantes de la zona, en especial, la necesidad de excluir de la prohibición de establecer destinaciones aduaneras de depósito en la ciudad de Arica. Por la situación geopolítica que representa el norte de Chile y en el marco de implementar un plan de inversión para las zonas extremas, sería incomprensible que se privara a Arica de esta oportunidad; el Ejecutivo debe tener una visión integral y no estrictamente aduanera.

El Honorable Diputado señor Rocafull recordó que al crearse la nueva Región de Arica y Parinacota, de la cual fue Intendente, se inició un trabajo para elaborar una estrategia regional de desarrollo, la que incluía un tema relevante: la autonomía en la zona franca industrial. Es cierto que el presente proyecto de ley no se vincula con dicho tema, pero es fundamental para los habitantes de Arica resaltar la petición, cada vez que está en discusión el desarrollo de la Región. Además, si ciertas franquicias se otorgarán a otras regiones del país, no parece justo, afirmó, que Arica se vea privado de ello; no es una competencia con Iquique, sino por el contrario, una estrategia de integración.

El Honorable Senador señor Horvath instó a los representantes de Arica a seguir como ejemplo el proceso de Aysén y Palena para transitar de una zona franca de extensión a una zona franca.

Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Goic, y señores Chahuán, Horvath, Moreira y Walker, don Patricio.

- - -

V. DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo 1°

Introduce, mediante veinticuatro numerales, diversas modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 30, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 213, de 1953, del Ministerio de Hacienda, sobre Ordenanza de Aduanas.

Número 10

Incorpora un artículo 111 bis, nuevo, que refiere a la destinación aduanera de depósito.

Inciso cuarto

Dispone textualmente lo siguiente:

“La destinación establecida en este artículo sólo podrá ser cancelada mediante una destinación aduanera definitiva. En caso que las mercancías sean importadas, en todo o en parte, se deberán pagar los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes respectivos, con exclusión de los correspondientes a las partes, piezas e insumos nacionales o nacionalizados incorporados en el proceso respectivo.”.

A este inciso se presentó la **indicación número 1, de S.E. la Presidenta de la República**, para reemplazarlo, por el siguiente:

“La destinación establecida en este artículo sólo podrá ser cancelada mediante una destinación aduanera de importación, debiendo pagarse los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes respectivos, con exclusión de los correspondientes a las partes, piezas e insumos nacionales o nacionalizados incorporados en el proceso respectivo.”.

Puesta en votación la indicación número 1, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Goic, y señores Chahuán, Horvath, Moreira y Walker, don Patricio.

Número 12

Agrega, en el artículo 140, el siguiente numeral 4:

“4) Las mercancías que ingresen al país al amparo de la destinación aduanera de depósito, sin que al término del plazo autorizado se haya cursado una destinación aduanera definitiva.”.

A este numeral, se presentó la **indicación número 2, de S.E. la Presidenta de la República**, para reemplazar el vocablo “definitiva” por la frase “de importación”.

La indicación número 2 resultó aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Goic, y señores Chahuán, Horvath, Moreira y Walker, don Patricio.

Artículo 2°

Modifica, mediante doce numerales, la Sección 0 del Arancel Aduanero, contenido en el decreto N° 1.148, de 2011, del Ministerio de Hacienda.

Número 10

Modifica, mediante dos literales, la partida 00.33.

Letra b)

Incorpora a la partida seis Notas Legales.

Nota Legal N° 2

Establece en forma textual, lo siguiente:

“Nota Legal N°2: El vehículo susceptible de ser importado al amparo de esta Partida deberá provenir del país de residencia del beneficiario y haber sido adquirido por lo menos seis meses antes de la fecha del regreso definitivo del beneficiario a Chile. En casos calificados y de manera fundada, el Director Nacional de Aduanas podrá autorizar que el vehículo provenga de un tercer país, distinto al de residencia del beneficiario.

El vehículo a que se refiere el inciso anterior no podrá ser adquirido en las zonas francas nacionales.”.

A esta Nota Legal, se presentó la **indicación número 3, de S.E. la Presidenta de la República**, para reemplazar la oración “En casos calificados y de manera fundada, el Director Nacional de Aduanas podrá autorizar que el vehículo provenga de un tercer país, distinto al de residencia del beneficiario”, por la siguiente: “No obstante, el vehículo podrá ser adquirido en alguna de las zonas francas nacionales e ingresado al resto del país, dentro del plazo a que se refiere el párrafo final, del inciso primero, de la Nota Legal N° 1”; y eliminar el inciso segundo.

La indicación número 3 fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Goic, y señores Chahuán, Horvath, Moreira y Walker, don Patricio.

- - -

VI. MODIFICACIONES

En conformidad a los acuerdos adoptados, vuestra Comisión Especial de Zonas Extremas tiene el honor de proponeros aprobar el proyecto de ley despachado por la Honorable Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

Artículo 1°

Número 10

Inciso cuarto

Reemplazarlo por el que sigue:

“La destinación establecida en este artículo sólo podrá ser cancelada mediante una destinación aduanera de importación, debiendo pagarse los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes respectivos, con exclusión de los correspondientes a las partes, piezas e insumos nacionales o nacionalizados incorporados en el proceso respectivo.”. **(Unanimidad 5x0. Indicación número1).**

Número 12

Sustituir el vocablo “definitiva” por la frase “de importación”. **(Unanimidad 5x0. Indicación número 2).**

Artículo 2°

Número 10

Letra b)

Nota Legal N° 2

Inciso primero

Párrafo final

Reemplazarlo por el siguiente:

“No obstante, el vehículo podrá ser adquirido en alguna de las zonas francas nacionales e ingresado al resto del país, dentro del plazo a que se refiere el párrafo final, del inciso primero, de la Nota Legal N° 1”.

Inciso segundo

3). Eliminarlo. **(Unanimidad 5x0. Indicación número**

VII. TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el texto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1º.- Introdúcense, en el decreto con fuerza de ley N°30, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°213, de 1953, del Ministerio de Hacienda, sobre Ordenanza de Aduanas, las siguientes modificaciones:

1. Incorpóranse, a continuación del artículo 23, los siguientes artículos 23 bis y 23 ter:

“Artículo 23 bis.- El Director Nacional de Aduanas, a requerimiento de los interesados, podrá certificar como Operadores Económicos Autorizados a personas que podrán actuar en la cadena logística del comercio exterior, con el objeto de acceder a los beneficios relativos a control y simplificación de procesos aduaneros, según su rol en la referida cadena.

Mediante reglamento dictado a través de decreto supremo del Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”, se establecerán las actividades susceptibles de ser consideradas para la certificación de Operador Económico Autorizado, así como los requisitos, condiciones, prerrogativas y obligaciones de las personas que accedan a la certificación.

La certificación tendrá una vigencia de tres años, renovable por períodos sucesivos, siempre que el Operador Económico Autorizado mantenga los requisitos para su calificación y cumpla las obligaciones que se dispongan. En caso de incumplimiento, total o parcial, el Director Nacional de Aduanas podrá suspender o revocar la certificación de conformidad a lo dispuesto en el reglamento a que se refiere el inciso anterior, sin perjuicio de toda otra responsabilidad que pudiere hacerse efectiva por los hechos que configuran dicho incumplimiento.

Artículo 23 ter.- En el caso de las destinaciones de importación y exportación, y a efectos de llevar a cabo sus funciones de fiscalización y auditoría, el Servicio de Aduanas podrá certificar a personas con el objeto de que le asistan en los procesos de determinación de peso, humedad, extracción de muestras, preparación de muestras representativas, medición, calibrage, análisis químicos y otros que se determinen por resolución del Director Nacional de Aduanas.

Mediante reglamento expedido a través del Ministerio de Hacienda se establecerán los requisitos y obligaciones que las personas referidas deberán cumplir para acceder a la certificación.

La certificación se otorgará por tres años, renovable por períodos sucesivos, siempre que la persona certificada mantenga los requisitos para su otorgamiento y cumpla las obligaciones asociadas a su rol en los procesos de importación o exportación en que haya intervenido. Las personas certificadas, sus socios, representantes y empleados, quedarán sujetos a la jurisdicción disciplinaria del Director Nacional de Aduanas, en los términos previstos en el artículo 202 de esta Ordenanza, sin perjuicio de toda otra responsabilidad que resulte aplicable.”.

2. Modifícase la letra g) del artículo 31 del siguiente modo:

a) En su número 1:

i. Sustitúyese la palabra “viajero” por “pasajero”.

ii. Agrégase, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, el siguiente texto: “Asimismo, aquellos portados sólo para su uso personal, por tripulantes de naves, aeronaves y otros vehículos de transporte.”.

b) Reemplázase, en el número 3, la expresión “persona adulta” por “pasajero mayor de edad”.

c) Intercálase, en el párrafo final, la expresión “pasajeros,”, a continuación de la frase “cuando son portados por”; y agrégase, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, la

siguiente frase: “De la misma manera determinará los objetos que pueden ser incluidos dentro del concepto de equipaje, cuando son portados por tripulantes.”.

3. Incorpórase, en la letra a) del inciso quinto del artículo 56, a continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, la siguiente expresión: “Lo anterior será sin perjuicio de las destinaciones de depósito que se cursen de conformidad a lo dispuesto en el artículo 111 bis de esta Ordenanza de Aduanas.”.

4. Incorpórase, a continuación del artículo 80, el siguiente artículo 80 bis:

“Artículo 80 bis.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 80, el Servicio Nacional de Aduanas no aceptará a trámite las declaraciones de importación acogidas a exenciones o franquicias aduaneras, contenidas en la Sección 0 del Arancel Aduanero y en leyes especiales y las destinaciones aduaneras que amparen regímenes suspensivos, cualquiera que sea su tipo y naturaleza, cuando el Servicio acredite fundadamente que quien manifiesta la destinación se encuentra en alguna de las siguientes situaciones:

a) Registrar una o más deudas por derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes, y, o multas aplicadas por el Servicio Nacional de Aduanas o por cualquier otra institución fiscalizadora, por un monto total superior a 200 unidades tributarias mensuales por más de un año. En estos casos, la inhabilidad cesará cuando se acredite el pago de lo adeudado por los conceptos antes referidos o la existencia de convenios de pago que se hayan suscrito con los servicios respectivos, reactivándose la inhabilidad cuando se acredite cualquier incumplimiento de estos últimos.

b) Haber sido condenado por sentencia firme y ejecutoriada por delito establecido en esta Ordenanza. La inhabilidad será de un año, contado desde la condena firme. Esta inhabilidad y su duración también se aplicarán a la persona jurídica, incluso de hecho, que tramita la destinación, cuyos socios hayan sido condenados en los términos antes expuestos.

c) Registrar sanciones reiteradas por infracciones o contravenciones aduaneras en el período de un año. En este caso, la inhabilidad será declarada por resolución fundada del Director Nacional de Aduanas, hasta por el plazo de un año, según la gravedad de los hechos.

Además, el Servicio Nacional de Aduanas no aceptará a trámite destinaciones aduaneras de cualquier tipo, cuando sea solicitado por un organismo internacional de conformidad con un acuerdo internacional vigente en Chile.”.

5. Incorpórase, a continuación del artículo 91, el siguiente artículo 91 bis:

“Artículo 91 bis.- El Director Nacional de Aduanas reglamentará las obligaciones y facultades de las Empresas de Envío de Entrega Rápida o Expreso Internacional, entendiendo por tales aquellas que prestan el servicio de recolección, transporte, recepción y entrega de este tipo de envíos, desde y hacia el extranjero, utilizando medios propios o de terceros, sin perder el control y la responsabilidad de ellos durante todo el suministro de dicho servicio.

El monto máximo de los despachos que podrán ser realizados por estas empresas será fijado por decreto supremo del Ministerio de Hacienda.

El ingreso y salida de envíos de entrega rápida se sujetará a las normas especiales que establezca el Director Nacional de Aduanas para este tipo de envíos, conforme a lo dispuesto en la letra c) del número 1 del artículo 191 de esta Ordenanza, relativas a sus procedimientos, plazos, depósito y formalidades documentales. En lo demás, les serán aplicables las normas de este mismo cuerpo legal.

Las mercancías a que se refiere el inciso anterior podrán permanecer almacenadas en recintos especialmente habilitados para efectuar operaciones de ingreso y salida de este tipo de envíos, por los plazos que determine el Director Nacional de Aduanas, siéndoles aplicable lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 56 y en los artículos 58 a 62 de esta Ordenanza. Las condiciones y requisitos para la habilitación y funcionamiento de estos recintos de depósito aduanero serán aprobadas por decreto supremo del Ministerio de Hacienda, dictado y suscrito por el Ministro respectivo, por orden del Presidente de la República.

Las empresas que presten servicios de conformidad con este artículo serán responsables del pago de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que ocasione la operación respectiva y de las multas que se les apliquen. En todo caso, dichas empresas, sus socios, representantes y empleados, estarán sujetos a la potestad disciplinaria del Director Nacional de Aduanas, en los términos previstos en el artículo 202 de la presente Ordenanza, debiendo rendirse caución de conformidad con el artículo 4°, N°17, de la ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas.

Asimismo, las referidas empresas representarán al comitente extranjero en los términos y condiciones del contrato de servicio de entrega rápida internacional, para efectuar todos los trámites necesarios para el cumplimiento del contrato, incluyendo la devolución de la mercancía al extranjero en caso de rechazo de la misma por el destinatario. Del mismo modo, estas empresas tendrán derecho a solicitar la devolución de los

derechos e impuestos de importación pagados por encargo o a nombre de otros, tanto ante el Servicio Nacional de Aduanas como ante la Tesorería General de la República, cuando se haya procedido a la anulación de la respectiva declaración de importación a efectos de reexportar o entregar las mercancías al Servicio de Aduanas.”.

6. Elimínanse los incisos tercero, cuarto y quinto del artículo 92.

7. Incorpórase, a continuación del artículo 92, el siguiente artículo 92 bis:

“Artículo 92 bis.- Si en las destinaciones aduaneras resultaren mayores derechos, impuestos, tasas o gravámenes que los cobrados, el Servicio podrá formular cargos dentro del plazo de tres años, contado desde la fecha de la legalización de la declaración. En caso de declaraciones que amparen regímenes suspensivos de derechos, el plazo se contará desde la fecha de la legalización de la declaración definitiva que cancela la declaración suspensiva. Dichos cargos tendrán mérito ejecutivo y su cobro se sujetará a las normas procesales establecidas en el Código Tributario.

En el caso que se constatare la existencia de dolo o uso de documentación maliciosamente falsa en las declaraciones presentadas al Servicio, el plazo de tres años se ampliará a cinco.

Los cargos que se formulen en conformidad a este artículo se notificarán mediante el envío de un ejemplar del documento al afectado por carta certificada, debiendo entenderse practicada la notificación al tercer día de expedida dicha carta. Asimismo, podrán ser reclamados según lo dispuesto en el artículo 117 y no será preciso para interponer la reclamación el pago previo de los derechos, impuestos, tasas o gravámenes.

El interesado tendrá el plazo de tres años para solicitar la devolución del exceso de los derechos de aduana, si los pagados resultaren ser mayores a los que correspondan.”.

8. Incorpóranse, en el artículo 104, los siguientes incisos segundo, tercero y cuarto:

“No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, y sin perjuicio de lo establecido en el artículo 25, las personas acogidas al beneficio establecido en el inciso tercero del artículo 64 del decreto ley N°825, de 1974, y los importadores que obtengan la certificación establecida en el artículo 23 bis de esta Ordenanza y que cumplan con los requisitos que se establezcan mediante decreto supremo del Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”, podrán retirar las mercancías importadas de los recintos de depósito aduanero, sin

previo pago de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que causen, salvo el pago de los servicios de almacenamiento y movilización.

Las personas que soliciten acogerse a lo dispuesto en el inciso precedente deberán constituir una garantía que asegure el pago de los derechos, impuestos y demás gravámenes y los eventuales reajustes e intereses que pudieran causarse. Mediante el decreto a que se refiere el inciso anterior se reglamentará el tipo de garantías que se hará exigible, su ámbito de aplicación, el periodo de su vigencia y los requisitos, condiciones y plazos para hacerla efectiva, así como lo relacionado con su administración. Los derechos, impuestos y demás gravámenes deberán ser pagados dentro del plazo de sesenta días corridos, contado desde la legalización de la declaración de importación, comprendiéndose dentro de dicho término el plazo de quince días a que se refiere el artículo 89 de esta Ordenanza.

En caso que el pago no se realice dentro del plazo indicado en el inciso anterior, se hará efectiva la garantía hasta hacerse entero pago de los derechos, impuestos y demás gravámenes adeudados, incluidos los reajustes e intereses correspondientes, sin perjuicio de que, además, el importador no podrá seguir impetrando el beneficio a que se refieren los anteriores incisos, por el término de un año contado desde el incumplimiento.”.

9. Reemplázase el artículo 108 por el siguiente:

“Artículo 108.- El Director Nacional de Aduanas podrá autorizar, para su posterior exportación, la admisión temporal para perfeccionamiento activo de mercancías extranjeras hasta por el plazo de dos años, prorrogable hasta por el plazo de un año, en recintos habilitados autorizados por el Servicio de Aduanas. Las mercancías extranjeras, consistentes, entre otras, en materias primas, partes, piezas y otros insumos y productos a media elaboración, se admitirán para el solo efecto de que en los recintos habilitados se fabriquen, elaboren, integren, armen, transformen, reparen, mantengan o sean sometidas a otros procesos de terminación, de conformidad a los requisitos y condiciones que se establezcan mediante decreto supremo del Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”. El Director Nacional de Aduanas podrá autorizar, asimismo, que algunos de los procesos enumerados anteriormente sean ejecutados en recintos distintos al habilitado para estos efectos.

Sin perjuicio de lo señalado en el inciso anterior, en el caso de que, antes del vencimiento del plazo de la admisión temporal o de sus prórrogas, se acredite de manera fundada la imposibilidad de efectuar la exportación, el Servicio de Aduanas podrá autorizar la importación de las mercancías extranjeras previo pago de los derechos, impuestos y gravámenes correspondientes, sin considerar el mayor valor que los

productos terminados adquieran por los procesos enumerados anteriormente. Además, deberá pagarse una tasa del 1 por ciento sobre el valor aduanero de las mercancías extranjeras, por cada treinta días o fracción superior a quince, contados desde el otorgamiento de la admisión temporal. Esta tasa no será aplicable en caso de desperdicios sin carácter comercial.

Si, una vez concluido el respectivo proceso, resultaren insumos sobrantes, estos podrán ser importados hasta el 10 por ciento del valor aduanero declarado en la respectiva destinación aduanera, exentos del pago de la tasa referida en el inciso precedente, o bien, previa autorización del Servicio, podrán ser utilizados en procesos amparados en otra destinación de admisión temporal de perfeccionamiento activo.

Los productos terminados causarán en su importación los derechos, impuestos y demás gravámenes que afecten a las materias primas, partes, piezas o elementos, incorporados en su producción, sin considerar el mayor valor que adquieran por los procesos enumerados anteriormente.”.

10. Incorpórase, a continuación del artículo 111, el siguiente numeral “5 bis.- Depósito”; y agrégase bajo éste, el siguiente artículo 111 bis, nuevo:

“Artículo 111 bis.- Las mercancías extranjeras podrán ser objeto de la destinación aduanera de depósito, hasta por el plazo de un año, sin previo pago de los derechos, impuestos y demás gravámenes que cause en su importación, debiendo ser objeto de procesos menores, que favorezcan su conservación, presentación, calidad comercial o preparación para su distribución o su comercialización, tales como ensamblado, acondicionamiento, embalaje, terminación, planchado, ensacado, envasado o etiquetado, siempre que estas operaciones no transformen o modifiquen la naturaleza de las mismas y no impliquen un cambio en su clasificación arancelaria.

Los procesos menores citados se deberán realizar en los almacenes a que se refieren los artículos 55 y siguientes, debiendo los almacenistas diferenciar y delimitar de manera separada las áreas destinadas al solo almacenamiento de mercancías de aquellas otras en las cuales se lleven a cabo las operaciones menores propias de la destinación aduanera de depósito y sujetándose a las demás normas e instrucciones que impartía el Director Nacional de Aduanas.

El Presidente de la República, mediante decreto supremo expedido a través del Ministerio de Hacienda, establecerá los requisitos, exigencias y garantías que los interesados deberán cumplir a objeto de autorizar la destinación a que se refiere la presente disposición.

La destinación establecida en este artículo sólo podrá ser cancelada mediante una destinación aduanera de importación, debiendo pagarse los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes respectivos, con exclusión de los correspondientes a las partes, piezas e insumos nacionales o nacionalizados incorporados en el proceso respectivo.

El régimen que se establece en el presente artículo no será aplicable en zonas de tratamiento aduanero especial.”.

11. Reemplázase el artículo 137 por el siguiente:

“Artículo 137.- Las mercancías expresa o presuntamente abandonadas, las decomisadas y las incautadas, cuando corresponda, serán enajenadas en remate público, al mejor postor, en la forma y condiciones que fije el Director Nacional de Aduanas.

Para la inclusión en subasta de estas mercancías no será necesario practicar notificación o aviso de ninguna clase.

El Presidente de la República podrá eximir del remate a las armas o pertrechos de guerra. En este caso la mercancía pasará a ser de propiedad fiscal.

La subasta podrá realizarse mediante un sistema de remate público por medios electrónicos. El Director Nacional de Aduanas dictará una resolución que regulará la forma, condiciones, normas técnicas y demás procedimientos necesarios para la implementación de esta forma de subasta.”.

12. Agrégase, en el artículo 140, el siguiente numeral 4:

“4) Las mercancías que ingresen al país al amparo de la destinación aduanera de depósito, sin que al término del plazo autorizado se haya cursado una destinación aduanera **de importación.**”.

13. Agrégase, en el artículo 141, después del punto aparte, que pasa a ser seguido, la siguiente oración: “No obstante, el Director Nacional de Aduanas, mediante resolución, podrá agrupar en una Aduana las subastas de mercancías que se encuentren bajo jurisdicción de distintas Aduanas.”.

14. Sustitúyese el inciso final del artículo 152 por el siguiente:

“Asimismo, el Director Nacional de Aduanas, previo informe favorable del Director Regional o Administrador de Aduanas

respectivo, podrá donar a alguna institución de beneficencia o asistencia social, o a algún establecimiento educacional sin fines de lucro, las mercancías susceptibles de ser destruidas, no indicadas en el inciso anterior, y que sirvan para el cumplimiento de sus objetivos sociales, de conformidad con el procedimiento que determine. Se consideran también dentro de esta categoría aquellas mercancías que, habiéndose incluido en más de tres subastas consecutivas, no fueron rematadas por falta de postores. Esta donación estará exenta del trámite de insinuación y de toda clase de impuestos y tendrá el carácter de pública.”.

15. Agrégase en el artículo 155, a continuación de la palabra “arancelarios”, la expresión “e impuestos”.

16. Agrégase en el artículo 156 el siguiente inciso tercero:

“Sin perjuicio de lo anterior, el Director podrá ordenar que los remates se efectúen en pública subasta en forma electrónica, de conformidad con lo señalado en el artículo 137, en cuyo caso no procederá el derecho señalado en el inciso precedente.”.

17. Sustitúyese el artículo 157 por el siguiente:

“Artículo 157.- Los remates de mercancías deberán ser anunciados de manera de garantizar su mayor difusión, de la forma en que se determine en el respectivo reglamento.”.

18. Sustitúyese el artículo 164 por el siguiente:

“Artículo 164.- Los adjudicatarios deberán enterar el valor de la adjudicación y retirar la mercancía adjudicada del recinto en que se encuentren almacenadas dentro de los siete días siguientes al remate.

Si no enteraren tal valor o no retiraren la mercancía en el plazo citado, quedará a beneficio fiscal la suma que hayan depositado como garantía y perderán todo derecho sobre la mercancía, la que se incorporará en el próximo remate. Esta suma, deducidos los gastos del remate, entre los que se incluirán los derechos de martillo, si corresponden, ingresará a Rentas Generales de la Nación.

En ningún caso se podrá retirar la mercancía sin que se haya pagado íntegramente el precio respectivo.”.

19. Modifícase el artículo 165 de la siguiente forma:

a) Incorpórase en la letra a), a continuación de la expresión “derechos arancelarios”, los siguientes términos “, impuestos y demás gravámenes”.

b) Sustitúyese la letra c) por la siguiente:

“c) Tratándose de mercancías incautadas por orden de los tribunales de justicia en procesos por delitos aduaneros, el producto de la subasta se pondrá a disposición del tribunal que hubiere ordenado la incautación, el que, con sus respectivos reajustes e intereses, ingresará a Rentas Generales de la Nación en caso de decretarse el comiso de ellas, o se devolverá a su propietario cuando se dictare sentencia absolutoria o sobreseimiento definitivo debidamente ejecutoriados.”.

20. Agrégase, en la letra ñ) del artículo 176, a continuación de la expresión “Diario Oficial”, la siguiente frase: “, sin perjuicio de la publicación en extracto que disponga el Director Nacional, conforme al N°29, del artículo 4°, del decreto con fuerza de ley N°329, de 1979, del Ministerio de Hacienda, sobre ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas”.

21. Sustitúyese, en la letra f) del artículo 181, la frase “al régimen suspensivo” por la siguiente: “a regímenes suspensivos”; e incorpórase, a continuación de la frase “de derechos de admisión temporal”, la siguiente expresión: “o de depósito, salvo cuando se trate de actividades autorizadas para dicho tipo de destinación,”.

22. Modifícase el artículo 197 en el siguiente sentido:

a) Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“El mandato podrá constituirse mediante poder especial, otorgado por escritura pública o por otros medios, manuales o electrónicos, que autorice el Director Nacional de Aduanas, para uno o más despachos, y será revocable conforme a las reglas generales. El mandatario deberá acreditar la vigencia del mandato, cuando le sea exigida por el Servicio.”.

b) Incorpórase el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando los actuales incisos tercero, cuarto y quinto, a ser incisos cuarto, quinto y sexto, respectivamente:

“También podrá constituirse mediante el endoso de los conocimientos de embarque, cartas de porte, guías aéreas o documentos que hagan sus veces, cuando se trate de la introducción de mercancías al país.”.

23. Modifícase el artículo 198 en los siguientes términos:

a) Reemplázase la letra b) por la siguiente:

“b) El capital social no podrá ser inferior a 5.000 unidades de fomento, debiendo al momento de la constitución estar efectivamente pagadas al menos 3.000 unidades de fomento y, enterarse la diferencia en el plazo de tres años;”.

b) Sustitúyese, en la letra d), el número “20” por “10”.

24. Sustitúyese, en el numeral 1 del artículo 201, el punto y coma final por un punto seguido, agregándose, a continuación, la siguiente frase: “No obstante, el Director Nacional de Aduanas podrá autorizar otros mecanismos de control o la utilización de medios electrónicos para el cumplimiento de esta obligación;”.

Artículo 2°.- Modifícase la Sección 0 del Arancel Aduanero, contenido en el decreto N°1148, de 2011, del Ministerio de Hacienda, en la forma que a continuación se indica:

1. Incorpórase la siguiente Nota Legal Nacional N°6, nueva:

“Nota Legal Nacional N°6: Los montos en dólares de las partidas arancelarias 00.09, 00.23 y 00.26 se actualizarán cada cinco años, mediante decreto supremo aprobado por el Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”, de acuerdo con la variación experimentada por el Índice Oficial de Precios al Por Mayor (PPM) de los Estados Unidos de Norteamérica, en el período de sesenta meses, comprendido entre el uno de noviembre del año que antecede al de la dictación del decreto supremo y el treinta de octubre del año anterior a la vigencia de dicho decreto. En caso de resultar un monto con decimales deberá aproximarse al entero superior. Si el factor de actualización resultare negativo, se mantendrá el valor vigente anterior.”.

2. Sustitúyese la glosa de la subpartida 0004.0200 por la siguiente: “Dependientes del Ministerio de Defensa Nacional y funcionarios de Carabineros de Chile y de la Policía de Investigaciones de Chile; así como funcionarios del Estado que, en su representación, presten servicios en el exterior.”.

3. Sustitúyese, en el primer inciso de la glosa de la subpartida 0004.0500, la frase “el personal dependiente del Ministerio de

Defensa Nacional” por “el personal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones de Chile y funcionarios del Estado que, en su representación, presten servicios en el exterior”.

4. Sustitúyese, en el segundo inciso del N°4 de la Nota Legal de la partida 00.04, la frase “a los dependientes del Ministerio de Defensa Nacional” por “el personal dependiente del Ministerio de Defensa Nacional, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones de Chile y funcionarios del Estado que, en su representación, presten servicios en el exterior,”; y la oración “esos Ministerios, respectivamente, califiquen” por “esos Ministerios e Instituciones, respectivamente, califiquen”.

5. Modifícase la glosa de la subpartida 0009.0200, de la siguiente manera:

a) Agrégase, a continuación de la expresión “viajero”, la frase “, excluidos los tripulantes,”.

b) Incorpórase, a continuación de la frase “De igual beneficio gozarán los pasajeros”, la expresión “y tripulantes”.

c) Incorpórase, después de los términos “US\$500”, la frase “, por viaje y US\$350 mensuales, respectivamente,”.

6. Reemplázase la glosa de la subpartida 0009.8900, por la siguiente:

“Otras mercancías de viajeros hasta por un valor de US \$3.000 FOB.”.

7. Modifícase la Nota Legal N°6 de la partida 00.09, en el siguiente sentido:

a) Modifícase la letra a) de la siguiente manera:

i. Sustitúyese la palabra “viajero” por “pasajero”.

ii. Agrégase, a continuación del punto aparte que pasa a ser punto seguido, el siguiente texto: “Asimismo, aquellos portados sólo para su uso personal, por tripulantes de naves, aeronaves y otros vehículos de transporte.”.

b) Sustitúyese, en la letra c), la expresión “persona adulta” por la frase “pasajero mayor de edad”.

c) Agrégase, en el inciso segundo, antes de la frase “residentes o no residentes”, la expresión “pasajeros,”; e incorpórase, a

continuación del punto final, que pasa a ser punto seguido, el siguiente texto: “De la misma manera determinará los objetos que pueden ser incluidos dentro del concepto de equipaje, cuando son portados por tripulantes.”.

8. Reemplázase la Partida 00.23 por la siguiente:

Partida	Código del S.A.	Glosa	U.A	ADV.
00.23	0023.0000	Encomiendas, envíos postales, envíos de entrega rápida y carga general, ocasional, sin carácter comercial, hasta por un valor FOB de US\$30, aunque estén comprendidos en otras partidas del arancel aduanero.	KB	L

9. Sustitúyese, en la glosa de la partida 00.26, el número “100” por el número “500”.

10. Modifícase la partida 00.33 en el siguiente sentido:

a) Sustitúyese, en la glosa, la expresión “UN AÑO” por “DIECIOCHO MESES”.

b) Incorpóranse las siguientes Notas Legales:

“Nota Legal N°1: Los chilenos que regresen definitivamente al país y que acrediten una residencia ininterrumpida en el exterior no inferior a dieciocho meses, podrán importar al amparo de esta Partida un vehículo que, correspondiendo a alguno de los ítems señalados en ella, ingrese conjuntamente con el beneficiario. Dicho vehículo tendrá igual tratamiento cuando su ingreso se produzca dentro del plazo de 120 días, con anterioridad o posterioridad al del beneficiario y siempre que venga consignado a su nombre en el Manifiesto o Guía correspondiente.

El Director Nacional de Aduanas podrá, en casos calificados y por una sola vez, prorrogar el plazo señalado en el inciso anterior.

Nota Legal N°2: El vehículo susceptible de ser importado al amparo de esta Partida deberá provenir del país de residencia del beneficiario y haber sido adquirido por lo menos seis meses antes de la fecha del regreso definitivo del beneficiario a Chile. **No obstante, el vehículo podrá ser adquirido en alguna de las zonas francas nacionales e ingresado al resto del país, dentro del plazo a que se refiere el párrafo final, del inciso primero, de la Nota Legal N° 1.**

Nota Legal N°3: El vehículo importado al amparo de esta Partida no podrá ser objeto de negociaciones de ninguna especie, tales como compraventa, arrendamiento, comodato o cualquier acto jurídico que signifique su tenencia, posesión o dominio por persona extraña al beneficiario de la franquicia, antes de transcurrido el plazo de tres años, contado desde la fecha de su importación al país, salvo que se entere en arcas fiscales la diferencia de los derechos que exista entre los efectivamente pagados al momento de su importación y los vigentes a la fecha de numeración de la solicitud de pago de acuerdo a la clasificación arancelaria que le corresponda en el régimen general.

Nota Legal N°4: Las personas que se acojan a la presente Partida no podrán hacer uso de ninguna otra posición de esta sección, con la sola excepción de la Partida 00.09 sobre menaje y, o útiles de trabajo.

Nota Legal N°5: Una misma persona no podrá acogerse nuevamente a los beneficios de esta Partida sin que haya transcurrido, a lo menos, un plazo de tres años, contado desde la fecha de la última importación efectuada a su amparo.

Nota Legal N°6: El plazo de permanencia en el extranjero a que se refiere esta Partida se contará hacia atrás desde la fecha de regreso del beneficiario a Chile y no podrá interrumpirse por un plazo superior a sesenta días en total, salvo en casos debidamente calificados por el Director Nacional de Aduanas.

El período de permanencia en el extranjero se acreditará mediante certificado de viaje, emitido por la Policía de Investigaciones de Chile.”.

11. Incorpórase en la Partida 00.36, a continuación de la palabra “análogos”, la siguiente expresión: “, las que estarán exentas del pago de derechos de aduana”; y reemplázase el número “6” de la columna ad valorem, por la letra “L”.

12. Derógase la partida 00.10.

Artículo 3°.- Modifícase el artículo 4° del decreto con fuerza de ley N°329, de 1979, del Ministerio de Hacienda, que aprueba la ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas, en los siguientes términos:

1. Elimínase el numeral 19.

2. Incorpórase el siguiente numeral 29:

“29.- Ordenar la inserción en extracto de las resoluciones, oficios y cualquier otro acto administrativo que, de conformidad con la ley, deba publicarse en el Diario Oficial, debiendo quedar el texto íntegro publicado en la página web del Servicio.”.

Artículo 4°.- Sustitúyese, en el inciso segundo del artículo 16 de la ley N°19.912, que adecua la legislación que indica conforme a los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) suscritos por Chile, la expresión “5 días hábiles”, por “diez días hábiles”.

Artículo 5°.- Introdúcense en la ley Sobre Impuesto a las Ventas y Servicios contenida en el artículo 1° del decreto ley N°825, de 1974, las siguientes modificaciones:

1. Agrégase, en la letra b) del artículo 9°, a continuación del guarismo “64”, la siguiente expresión “y las indicadas en los incisos segundo y siguientes del artículo 104 de la Ordenanza de Aduanas”.

2. Incorpórase, en el inciso sexto del artículo 64, a continuación de las expresiones “recinto aduanero, salvo” lo siguiente: “en el caso de lo dispuesto en los incisos segundo y siguientes del artículo 104 de la Ordenanza de Aduanas o”.

Artículo 6°.- Incorpórase, en el decreto con fuerza de ley N°2, de 2001, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas Francas, el siguiente artículo 9° bis:

“Artículo 9° bis.- Las personas naturales y jurídicas que efectúen gestiones, trámites y demás operaciones aduaneras, con ocasión del ingreso o salida de mercancías desde o hacia las zonas francas, incluyendo su importación a las zonas francas de extensión, previo a su entrada en operación, constituirán cauciones, en la forma, plazos, exigencias y condiciones que fije el Director Nacional de Aduanas.

Las cauciones a que se refiere el inciso anterior tendrán por objeto asegurar el pago de las multas, derechos, impuestos y demás gravámenes que pudieren resultar en contra de las personas y por las actividades señaladas en el mismo inciso.

La extinción de la caución producirá de pleno derecho la suspensión de las personas naturales o jurídicas que efectúen las gestiones, trámites y demás operaciones aduaneras a que se refiere el inciso primero.”.

Artículo 7°.- Suprímese, en el artículo 60 quinquies, inciso séptimo, del decreto ley N°830, de 1974, sobre Código Tributario, la siguiente frase final: “, salvo que se acredite haber pagado el impuesto de que se trate, antes de la notificación de la infracción”.

Artículo 8°.- Introdúcense en la ley N°19.288, que autoriza el establecimiento y funcionamiento de almacenes de venta libre que señala, las siguientes modificaciones:

1. Incorpórase, en los incisos primero y segundo del artículo 2°, a continuación de la palabra “pasajeros”, la expresión “y tripulantes”.

2. Incorpórase, en el artículo 4°, a continuación de la palabra “pasajeros”, la expresión “y tripulantes”.

Artículo 9°.- Sustitúyese el inciso tercero del artículo 6° de la ley N°17.238, por los siguientes incisos tercero, cuarto y quinto, nuevos, pasando el actual inciso cuarto a ser inciso sexto, y así sucesivamente:

“Las personas lisiadas interesadas en adquirir un vehículo, acogiéndose a las franquicias arancelarias establecidas en este artículo, deberán presentar una solicitud al Servicio Nacional de Aduanas, acompañada de la resolución que para tales efectos les otorgue la Comisión de Medicina Preventiva e Invalidez, en la cual se deberán consignar los elementos especiales que deberá tener el vehículo que requieran.

Corresponderá al Director Nacional de Aduanas dictar las resoluciones que señalen los documentos que los interesados deben acompañar a las solicitudes respectivas y el procedimiento para su tramitación.

Para los efectos de la importación de los vehículos por las personas lisiadas, en ningún caso se exigirá licencia de conducir.”.

Artículo 10.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°20.422:

1. En el artículo 48:

a) Agrégase, al final del inciso quinto, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, lo siguiente: “Si el factor de actualización resultare negativo, se mantendrá el valor vigente anterior.”.

b) Elimínase el inciso séptimo.

2. Sustitúyese el artículo 53 por el siguiente:

“Artículo 53.- Una resolución dictada por el Director Nacional de Aduanas determinará los procedimientos para el otorgamiento de las autorizaciones, control, fiscalización y la desafectación de los bienes acogidos a los beneficios aduaneros establecidos en los artículos 48 y 49 de la presente ley.”.

Disposiciones transitorias

Artículo primero.- Las suspensiones de despacho a que se refiere el artículo 16 de la ley N°19.912, que adecua la legislación que indica conforme a los Acuerdos de la Organización Mundial de Comercio (OMC) suscritos por Chile, vigentes a la fecha de publicación de la presente ley, se regirán por la norma en vigor al momento en que fueron suspendidos los respectivos despachos.

Artículo segundo.- Los recintos que se encontraren acogidos al régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo a la fecha de publicación de esta ley, se regirán hasta su vencimiento por el respectivo decreto emanado del Ministerio de Hacienda conforme al cual fueron autorizados. No obstante, dentro del plazo de un año contado desde la entrada en vigencia del decreto supremo a que se refiere el nuevo inciso primero del artículo 108, podrán acogerse al nuevo régimen de perfeccionamiento activo, cumplidas las nuevas exigencias legales y reglamentarias.

Artículo tercero.- La modificación introducida por esta ley al artículo 197 de la Ordenanza de Aduanas entrará en vigencia seis meses después de su publicación.

Artículo cuarto.- Las sociedades de agentes de aduanas constituidas a la fecha de publicación de esta ley deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en la letra b) del artículo 198 de la Ordenanza de Aduanas, modificado por el presente texto legal, dentro del plazo de tres años desde su entrada en vigencia.

Artículo quinto.- Dentro del plazo de un año contado desde la publicación de esta ley, deberán dictarse los diversos decretos supremos, reglamentos y resoluciones que corresponda expedir para su aplicación, de conformidad a lo ordenado en las normas

permanentes del presente texto legal. El reglamento señalado en el inciso segundo del nuevo artículo 23 bis de la Ordenanza de Aduanas deberá ser dictado dentro del plazo de seis meses, contado desde la publicación de esta ley.

Artículo sexto.- Las modificaciones a la partida 00.33 del Arancel Aduanero introducidas por esta ley entrarán en vigencia tres meses después de su publicación.

A su vez, las normas sobre franquicias de tripulantes que por esta ley se establecen regirán un año después de su publicación. Dentro de dicho plazo, el Servicio Nacional de Aduanas deberá implementar el sistema electrónico necesario para su control.

Artículo séptimo.- Los usuarios de zona franca que a la fecha de vigencia de esta ley se encontraren operando, deberán dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de publicación de la presente ley, constituir la garantía a que se refiere el nuevo artículo 9° bis del decreto con fuerza de ley N°2, de 2001, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N°341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas Francas.

Artículo octavo.- Facúltase al Presidente de la República para dictar, en el plazo de un año, un decreto con fuerza de ley que contenga el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ordenanza de Aduanas.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 20 de junio de 2016, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath Kiss (Presidente), Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Iván Moreira Barros, Fulvio Rossi Ciocca y Patricio Walker Prieto; 4 de julio de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath Kiss (Presidente), Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Iván Moreira Barros, Rabindranath Quinteros Lara, Fulvio Rossi Ciocca y Patricio Walker Prieto; 11 de julio de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señor Antonio Horvath Kiss (Presidente), señora Carolina Goic Boroevic y señores Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Iván Moreira Barros, Rabindranath Quinteros Lara y Fulvio Rossi Ciocca; 18 de julio de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath Kiss (Presidente), Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Iván Moreira Barros, Rabindranath Quinteros Lara y Fulvio Rossi Ciocca; 1 de agosto de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señores Antonio Horvath Kiss (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Ricardo Lagos Weber, Iván Moreira Barros, Patricio Walker Prieto; y 8 de agosto de 2016, con asistencia de los Honorables Senadores señor Antonio Horvath Kiss (Presidente), señora Carolina Goic Boroevic, y señores Carlos Bianchi Chelech, Francisco Chahuán Chahuán, Iván Moreira Barros y Patricio Walker Prieto.

Sala de la Comisión, a 12 de agosto de 2016.

MAGDALENA PALUMBO OSSA
Secretario Abogado

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE ZONAS EXTREMAS, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODERNIZA LA LEGISLACIÓN ADUANERA.

(BOLETÍN Nº 10.165-05)

I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: la iniciativa tiene como objetivo central introducir mejoras en los procesos aduaneros para simplificar el desarrollo de las operaciones de comercio de exterior, manteniendo la fiscalización sobre las mismas.

II. ACUERDOS: aprobación en general y en particular. Unanimidad 5x0.

Indicaciones

Indicación Nº 1	Unanimidad 5x0
Indicación Nº 2	Unanimidad 5x0
Indicación Nº 3	Unanimidad 5x0

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de 10 artículos permanentes y 8 disposiciones transitorias.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: suma.

VI. ORIGEN: Mensaje de Su Excelencia la Presidenta de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

IX. APROBACIÓN EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS: aprobación en general, 97 votos a favor, 3 en contra y 4 abstenciones.

X. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 7 de junio de 2016.

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

1.- Decreto con fuerza de ley Nº 30, de 2004, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y

sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 213, de 1953, del Ministerio de Hacienda, sobre Ordenanza de Aduanas.

2. Decreto con fuerza de ley N° 329, de 1979, del Ministerio de Hacienda, que aprueba la ley orgánica del Servicio Nacional de Aduanas.

3. Ley N° 19.912, que adecua la legislación que indica conforme a los acuerdos de la Organización Mundial de Comercio OMC suscritos por Chile.

4. Decreto N° 1.148, de 2011, del Ministerio de Hacienda, que modifica Arancel Aduanero Nacional de la República de Chile.

5. Decreto ley N° 825, de 1974, sobre impuesto a las ventas y servicios.

6.- Decreto con fuerza de ley N° 2, de 2001, del Ministerio de Hacienda, que aprueba el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 341, de 1977, del Ministerio de Hacienda, sobre Zonas Francas.

7.- Código Tributario.

8.- Decreto ley N° 828, de 1974, de impuesto a los tabacos manufacturados.

9. Ley N° 19.288, que autoriza el establecimiento y funcionamiento de almacenes de venta libre que señala.

10. Ley N° 17.238, que concede a los profesionales y técnicos chilenos que regresen definitivamente al país, en las condiciones que señala, las franquicias aduaneras que indica para la importación de los bienes que estipula, y, asimismo, autoriza la importación sin depósito y liberada del pago de todo derecho, impuestos, tasas y demás gravámenes a los vehículos con características técnicas especiales para ser usados por personas lisiadas, en las condiciones que indica, modifica el arancel aduanero y la ley N° 16.768.

11. Ley N° 20.422, que establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad.

12. Ley N° 18.846, que autoriza la actividad empresarial del Estado en materia de administración y explotación de la Zona Franca de Iquique.

Sala de la Comisión, a 12 de agosto de 2016

MAGDALENA PALUMBO OSSA
Secretario Abogado

ANEXO: Listado de presentaciones efectuadas ante la Comisión

Dichos documentos han sido publicados en la página web del Senado (en www.senado.cl; ir a trámite de proyectos; ingresar N° de boletín 10.165-05; hacer click en pestaña "Presentaciones ante Comisión").

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	