REPUBLICA DE CHILE
JUNTA DE GOBIERNO

SECRETARÍA
GPB-IFL

SECRETO

ACTA Nº 304-A

-- En Santiago de Chile, a trece días del mes de abril de mil novecientos setenta y siete, a las 16.30 horas, se reúne en Sesión Secreta Legislativa la H. Junta de Gobierno, presidida por el señor Comandante en Jefe del Ejército, General Augusto Pinochet Ugarte, e integrada por el señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro; por el señor Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General Gustavo Leigh Guzmán, y por el señor Director General de Carabineros, General César Mendoza Durán.

-- Concurren, en el orden en que se tratan las materias de su competencia, los señores: Sergio de Castro Spikula, Ministro de Hacienda; Enrique Valenzuela Blanquier, Ministro de Minería; General de Brigada Sergio Covarrubias Sanhueza, Ministro Jefe del Estado Mayor Presidencial; General de Brigada Patricio Torres Rojas, Ministro Jefe del COAJ; Coronel de Carabineros Rubén Schindler Contardo, Subsecretario de Minería; José Manuel Beytía Barrios, Director Nacional de Impuestos Internos; Carlos Ruiz Bourgeois, Asesor del Ministerio de Minería; General de Brigada Aérea Raúl Vargas Miquel, Ministro de Transportes; Sergio Fernández Fernández, Ministro del Trabajo y Previsión Social; Pablo Baraona Urzúa, Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción; Coronel de Ejército Luis Danús Covián, Vicepresidente de CORFO; Ismael Ibarra Léniz, Fiscal de CORFO; Coronel Fernando Lyon Salcedo, Jefe de la Subjefatura Legislativa del COAJ; Capitán de Navío Mario Duvauchelle Rodríguez; y los Asesores Jurídicos de los señores Miembros de la H. Junta de Gobierno: señorita Mónica Madariaga Gutiérrez (General Augusto Pinochet), Capitán de Fragata Hernando Morales Ríos (Almirante José T. Merino), Coronel de Aviación JT Julio Tapia Falk (General Gustavo Leigh) y Capitán de Carabineros Harry Grunewaldt Sanhueza (General César Mendoza).

Secretario de Legislación

MATERIAS LEGISLATIVAS

REPUBLICA DE CHILE
JUNTA DE GOBIERNO

304-A

SECRETO

1.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE DICTA NORMAS SOBRE PATENTES MINERAS

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, señala que se trata de un proyecto antiguo, que mereció algunas observaciones la última vez que se trató.

El señor MINISTRO DE MINERIA expresa que las observaciones las formuló el Ministerio de Hacienda y fueron vistas por la Comisión Redactora del Código de Minería, que elaboró el proyecto de acuerdo con Impuestos Internos. Añade que la filosofía es la misma, pero la terminología se adaptó a la Ley de la Renta vigente para evitar distorsiones o malos entendidos con ésta.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, hace presente que, cuando estuvo en el Norte, pudo comprobar que, en general, la gente tiene muchas pertenencias mineras: 76, 80, etc., y que incluso en el mismo terreno que ocupa el Regimiento "Esmeralda" hay una pertenencia.

Pregunta si con este proyecto se va a eliminar ese problema o los poseedores de la pertenencia van a seguir ahí.

El señor MINISTRO DE MINERIA explica que el valor de la patente minera que se propone fijar es de 50 pesos por hectárea y que, como una pertenencia tiene cinco hectáreas, pagaría 250 pesos al año.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, estima muy bajo ese monto.

El señor MINISTRO DE MINERIA sostiene que no es bajo si se lo compara con los valores que pagan actualmente las pertenencias.

Manifiesta que el problema lo constituyen las pertenencias con dos minas, de las cuales hay muchas.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, observa que si se fija el valor de las patentes en pesos, al cabo de un tiempo quedaría alejado de la realidad.

El señor MINISTRO DE MINERIA afirma que ese valor se registra en unidades tributarias, pero que él habla en pesos refiriéndose al valor de la unidad tributaria actual.

En cuanto al segundo aspecto planteado por el señor Presidente, dice que en el proyecto se propone ampliar la facultad del Presidente de la República para no permitir mensuras en los lugares de seguridad nacional y otros. Agrega que existe una prohibición con respecto a caminos, líneas eléctricas, ferrocarriles, etc., y ahora abarcaría otras zonas, por razones de seguridad nacional,

por la existencia de parques o por motivos científicos o históricos. Expone que lo de científico se establece por el problema que, por ejemplo, tienen los observatorios y que hicieron notar: que era absurdo que no se les otorgara manifiesto alrededor de su zona, para no tener dificultades, sobre todo de iluminación, de luz. Destaca que el Presidente de la República podrá, por decreto supremo del Ministro de Minería y del Ministro del ramo --de Educación si se trata de algo científico; de Agricultura si tiene que ver con espacios naturales--, prohibir la constitución de pertenencias y realizar trabajos mineros en determinadas zonas. Sostiene que en esa forma se soluciona el problema que existe.

Ante otras preguntas del señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, explica que el pago de la patente es anual y que los 250 pesos deben cancelarse por cada pertenencia, de manera que una pertenencia de 2.000, que son muy comunes en el Norte, pagaría 500 mil pesos, y resultaría muy caro no trabajarla.

Explica que en marzo de cada año el valor de la patente se reajustaría de acuerdo con la unidad tributaria.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, pregunta qué sucede con los que trabajan las pertenencias.

El señor MINISTRO DE MINERIA expresa que se ha discutido mucho eso.

Informa que el Código de Minería se dictó el año 1888 y entonces el valor de la patente, en moneda actual, era de 130 pesos por hectárea; pero debe considerarse que entonces existía una minería de vetas, en que la superficie de la mina por explotar era muy pequeña. Dice que hoy en día, como se trata de yacimientos de cobre y porfídicos, de gran extensión y baja ley, es natural que se haya considerado una materia como ésta.

Sostiene que se limita lo que se puede imputar al pago de impuestos a 500 pertenencias, tratándose de sustancias metálicas, y a 1.500 si se trata de las no metálicas.

En cuanto al trabajo, toda persona que trabaja una mina paga impuesto, desde el pirquinero, a quien al venderle a ENAMI le retienen una presunción del 2% del valor. Esa persona puede imputar al pago del impuesto lo cancelado por concepto de patente, siempre que corresponda a la mina de donde sacó los minerales y cumpliendo algunos requisitos. Señala que no se podría imputar al pago del impuesto de una mina ubicada en Santiago lo que se paga por patente de una mina situada en Arica.

Explica que la Sociedad Nacional de Minería hizo presente que, después de varios estudios, se había llegado a acuerdo para

fijar un valor aproximado de dos dólares por hectárea, que ya era elevado, aunque más lo es ahora. Añade que a causa de la revaluación del peso, ese valor se fijó en 50 pesos, que equivale a tres dólares y tanto por hectárea.

El señor MINISTRO DE HACIENDA, con relación a la imputación del valor de la patente al pago de impuestos cuando una mina se trabaja, sostiene que lo que conviene al Estado es que una pertenencia se trabaje cuando se declara.

Afirma que no debiera haber tanto inconveniente en que fuera relativamente alto el pago.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa que en la Comisión que ha estudiado lo relativo a la minería hay muchos que tienen un criterio favorable a los dueños de pertenencias.

El señor MINISTRO DE MINERIA aduce que no es así en absoluto.

Manifiesta que el valor que se ha fijado a la patente por hectárea es superior casi cincuenta veces al actual, porque hoy día se paga 1,06 pesos por hectárea.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, considera que se podría fijar en 100 pesos el valor por hectárea.

El señor MINISTRO DE MINERIA expone que eso es materia de la Junta, pero representa una cantidad.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, estima que debería establecerse en 100 pesos el valor por hectárea, porque si se trabajan las pertenencias, no se paga impuesto, y de ese modo se liquida a quienes mantienen minas inactivas.

El señor MINISTRO DE MINERIA asevera que se tendría que trabajar a un ritmo bastante acelerado para poder aprovechar todo el pago de la patente, lo que no podrían hacer los pirquineros.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa que se podría decir que cuando se trabaja un yacimiento, el Estado devuelve el impuesto. Añade que en esa forma se terminaría el problema.

El señor MINISTRO DE MINERIA aduce que el problema podría producirse con los mineros pequeños, cuyo monto de producción no es suficiente. Dice que en ese caso, el impuesto por la producción sería menor que el pago por capítulo de patente, si ésta se sube mucho de valor.

-- Se hace presente que habría otro problema: que debería hacerse un desembolso inicial, porque en marzo debe pagarse el valor total de la patente, el que vendría a compensarse con posterioridad.

El señor MINISTRO DE MINERIA apunta que lo compensaría durante los doce meses siguientes.

Frente a la observación de que el interesado tiene como plazo el mes de marzo para pagar 500 mil pesos o un millón de pesos de patente, sostiene que su experiencia, así como la de la gente que ha consultado y que entiende en la materia, indica que una patente de 50 pesos por hectárea es razonable, ya que si fuera superior, podría crear problemas con los mineros chicos. Agrega que precisamente se trató de evitar que los pequeños mineros tuvieran problemas, porque a una compañía extranjera le dará lo mismo pagar 50 ó 100 pesos por hectárea, cuando el monto de la inversión es de millones de dólares.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, sugiere aumentar el valor de acuerdo con el número de pertenencias que se declaren.

-- Se hace presente que esa medida es muy fácil de burlar, porque las dividen.

El señor MINISTRO DE MINERIA corrobora lo anterior expresando que eso es muy fácil de burlar, con el expediente de nombrar como dueñas de las pertenencias a distintas personas naturales o jurídicas.

Señala que el objetivo es dictar una ley que opere con facilidad, que no necesite un policía para su cumplimiento; en una palabra, que opere sin control.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa su conformidad.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION informa que este proyecto se vio en enero y se le formularon observaciones por la Primera Comisión, fundamentalmente tres: una relativa a la fecha de los pagos, la fecha de la comunicación al Tribunal respectivo y la fecha de la caducidad del pago. Una segunda observación referente al aumento de la cantidad de hectáreas, de 100 a 500 tratándose de pertenencias metálicas, y a 1.500 en el caso de las no metálicas Y luego la relativa a alterar el sistema de presunciones de derecho que hay en el proyecto: el que pagaba seis patentes, se presumía de derecho, sin ninguna intervención judicial, que estaba al día. Estas observaciones fueron subsanadas por el Ministerio de Minería.

En seguida, hubo dos observaciones más: una tendiente a dar una eventual mejor redacción a la Ley de Impuesto a la Renta, formulada por Hacienda, que también se superó; y después la concerniente al Cerro Tololo a que se refirió el Ministro de Minería, y que versa sobre las propiedades respecto de las cuales hay inte-

rés científico o turístico.

Dice que, por su parte, como Secretario Legislativo, tiene dos observaciones adicionales, una de las cuales está en cierto modo insinuada en el texto que envió Minería, porque ahí se menciona el D.L. Nº 788, que permite ejercer la facultad constitucional del Poder Constituyente a la H. Junta de Gobierno, siempre que se declare expresamente. A su juicio, al final de los considerandos, habría que decir que "la Junta de Gobierno, en ejercicio del Poder Constituyente, ha dictado el siguiente decreto ley".

En cuanto a la segunda observación, manifiesta ver con mucha alegría que el señor Ministro ya la recogió: es la que agrega en el artículo 8º que, además del Ministro de Minería, intervenga el Ministro de la Cartera respectiva, que puede ser Educación, Defensa o Agricultura.

Además, hace notar que hay un error de referencia en la parte final del artículo 2º, pues la mención debe ser al artículo 5º y no al 6º.

Expresa tener un proyecto alternativo que contemplaría tales eventuales modificaciones, y con la venia del señor Presidente de la Junta procede a darle lectura.

-- Lee los considerandos del proyecto de Minería, a los que agregó en la parte final lo relativo al ejercicio del Poder Constituyente.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, inquiere qué efecto tiene mencionar el Poder Constituyente.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION explica que el artículo 16, inciso final, del Acta Constitucional Nº 3 dice que "un Estatuto Especial regulará todo lo concerniente a la propiedad minera", y debido a ello podría entenderse que el aumento de las patentes es algo concerniente a aquélla. Agrega que en relación con dicha disposición está también el artículo 4º transitorio del Acta Constitucional, que dice que "Mientras se dicta el Estatuto Especial a que se refiere el inciso séptimo del número 16 del artículo 1º de esta Acta Constitucional, mantendrán su vigencia las disposiciones de los incisos cuarto, quinto, sexto y décimo del artículo 10 de la Constitución Política de la República".

Señala que la situación planteada la habría advertido el Ministerio de Minería y por eso en su proyecto se refiere al D.L. 788. Sostiene que, sin embargo, no basta con citar ese decreto ley, sino que debe declararse de un modo expreso que se está ejerciendo el Poder Constituyente.

Asevera que el problema es en cierto modo delicado, porque los mineros constituyen un gremio muy complejo, y si la ley no les gusta, pueden intentar atacarla desde el punto de vista constitucional ante los Tribunales, alegando que hay un problema de orden constitucional.

-- En un intercambio de opiniones, se aclara que el artículo 3º del decreto ley 788 dispone que, cuando se actúa en ejercicio del Poder Constituyente, se declare en forma expresa.

-- Para aclarar más, se hace presente que la disposición 16a. transitoria de la Constitución establece que mientras no se dicte la ley que señale la forma, efectos y condiciones de las concesiones mineras a que se refiere el artículo 10, los derechos se regirán por la legislación vigente, de manera que hay una especie de mandato constitucional para el no cambio de las reglas del juego en forma parcial mientras no se dicte el nuevo Código. Por tal razón, tratándose de una modificación parcial, se hace necesario el uso de la potestad constituyente.

-- Se lee el artículo 1º, que en los incisos primero y segundo del artículo 114 del Código de Minería reemplaza las palabras "escudo cincuenta centésimos" y "ochenta centésimos de escudo" por "décimo de unidad tributaria mensual" y "trigésimo de dicha unidad tributaria"; y deroga el inciso cuarto del mismo artículo 114, y el artículo 5º de la Ley 17.483.

El señor MINISTRO DE MINERIA explica que los incisos cuarto, quinto y sexto son innecesarios, porque se establece que la declaración del impuesto a la renta debe efectuarse en el mes de abril.

Expresa además que, al emplearse la fórmula de la unidad tributaria, es innecesario el inciso que dispone la reajustabilidad anual de la patente, porque la unidad tributaria se reajusta en virtud de un mecanismo automático.

Ante una consulta del señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, manifiesta que el valor de la patente por hectárea sube de un escudo cincuenta centésimos a 50 pesos en el día de hoy, porque la unidad tributaria se fija mensualmente.

En cuanto al artículo 5º que se deroga, establecía que el Servicio de Minas del Estado podría disponer el recargo hasta de un ciento por ciento de las patentes de pertenencias que permanecieran injustificadamente ociosas. Añade que esta facultad no se ejerció jamás, porque nunca se dictó el reglamento respectivo.

-- Se sugiere que podría mantenerse el precepto, para poder subir las patentes en algunos casos.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa que si alguna mina está ociosa, a los cinco años....

El señor MINISTRO DE MINERIA apunta que cuando se inicia la explotación de una mina, puede cargar a gastos de organización los cinco años anteriores.

Expone que, como hay cinco años para iniciar la explotación, si se ha pagado la patente anual anticipadamente, al comenzar a explotar efectivamente la pertenencia, se pueden amortizar como gasto los cinco años anteriores, y después, anualmente; pero en el caso de que no se inicie la explotación al cabo de los cinco años, el propietario va a seguir pagando patente y no podrá imputarla, o sea, la va a pagar permanentemente al nuevo valor alto.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, observa que es complicada esta materia.

El señor MINISTRO DE MINERIA sostiene que la Comisión la estudió bien.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, dice que en esto no debe haber equivocaciones.

El señor MINISTRO DE MINERIA manifiesta que su impresión es que no las hay, y que el sistema va a producir efecto, aunque no de inmediato.

-- En el artículo 2º, que establece que el valor de las patentes mineras será de exclusivo beneficio fiscal y no será considerado como gasto para los fines tributarios, salvo el caso que se indica, se corrige en su parte final la referencia al artículo 6º por otra al artículo 5º.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION anota que en este artículo Minería acogió una de las observaciones de Hacienda.

-- Artículo 3º (establece que a contar del año en que la pertenencia minera comience a ser explotada por su propietario o terceros, las cantidades pagadas en el mes de marzo a título de patente minera tendrán el carácter de un pago provisional voluntario de aquellos a que se refiere el artículo 88 de la Ley de la Renta, en la forma que se señala).

-- Artículo 4º: "Los compradores de minerales o de productos mineros deberán exigir a quienes soliciten las imputaciones a que se refiere la letra a) del artículo 3º, la exhibición del comprobante original que acredita el pago de la patente minera. Dichos compradores quedan obligados a anotar al dorso de dicho comprobante la siguiente información:

"a) Fecha de la imputación;

"b) Monto imputado, debidamente actualizado según lo previsto

en el artículo 88 de la Ley de la Renta;

"c) Saldo o remanente para futuras imputaciones, y

"d) Pertenencia de la cual provienen los minerales o productos, según declaración escrita del vendedor."

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, señala que el comprador de minerales va a anotar en el dorso de una papeleta, cada vez que efectúe una adquisición, la fecha de la imputación y una cantidad. Inquiere qué pasa si se pierde la papeleta.

El señor MINISTRO DE MINERIA expresa que no podrá demostrar que ha pagado la patente y se supondrá que no la ha pagado.

Ante otra pregunta del señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, aclara que sí se pueden vender minerales, pero que la única manera en que puede demostrar el pago de la patente es por medio del comprobante respectivo. Si los mineros lo pierden --y ellos lo saben-- no pueden acreditar dominio.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, considera inadecuado el sistema, porque todo depende de que se pierda o no un simple papel.

El señor MINISTRO DE MINERIA sostiene que los mineros no extravían la patente, porque entonces pierden la mina. Añade que la cuidan como hueso santo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, consulta sobre qué otro sistema se podría emplear.

El señor MINISTRO DE MINERIA manifiesta que eso se podría determinar en el reglamento.

-- Se hace presente que si se estableciera un sistema sustitutivo, como el de una copia o certificado de Tesorería, ocurriría que se sacarían varios certificados y se podría imputar la patente según el número de esos documentos.

El señor MINISTRO DE MINERIA aduce que únicamente se pueden imputar a la mina que se está explotando las ventas provenientes de la misma, y que si se permitiera el uso de otro documento que no fuera el original de pago de la patente, las anotaciones podrían efectuarse en distintos papeles y se podría imputar más de una vez el pago de la patente.

Reconoce que el sistema no es el más adecuado.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, lo califica de primitivo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, indica que es la única cosa que se puede hacer.

El señor MINISTRO DE MINERIA subraya que el 90% de los minerales los compra la Empresa Nacional de Minería, y que los comprado-

res no son tantos, sino dos o tres casas grandes.

-- Artículo 5º (para los efectos del artículo 3º, presume de derecho que la explotación de la pertenencia se ha iniciado cuando su propietario o terceros, en su caso, vendan minerales o productos mineros provenientes de ella).

-- Artículo 6º (no obstante el artículo 127 del Código de Minería, dispone que el pago de las seis últimas patentes consecutivas habilitará al que tenga la pertenencia inscrita para obtener del tribunal competente que declare la vigencia de la inscripción del acta de mensura, siempre que no esté cancelada ni se halla anotado al margen de ella que se ha pedido judicialmente su cancelación.

El pago de las patentes podrá acreditarse mediante los correspondientes boletines de ingreso u otro instrumento público.

El tribunal ordenará publicar dos veces la solicitud en el Boletín Oficial de Mineria, dentro de 40 días, plazo en el cual cualquier interesado podrá deducir oposición, la que se tramitará sumariamente y podrá fundarse sólo en la existencia de pertenencia constituida o en tramitación o de concesiones otorgadas para explorar,en todo o parte del terreno que abarque la pertenencia de cuya inscripción del acta de mensura se está solicitando la declaración de vigencia.

La resolución judicial que declare la vigencia de la inscripción se anotará al margen de ella, y esta anotación hará presumir de derecho el debido amparo de la pertenencia hasta el período cubierto por el último pago acreditado).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION explica que el sistema de reemplazo establecido en el inciso tercero se instituyó por la objeción que hizo la Comisión I. Añade que la presunción del inciso final es consecuencia del resultado judicial.

-- Artículo 7º (se refiere a la renuncia de la pertenencia minera)

-- Artículo 8º (reemplaza los incisos cuarto y final del artículo 17 del Código de Minería, para establecer que se requerirá también permiso del Presidente de la República para ejecutar labores mineras en ciertos lugares).

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION puntualiza que hay indicación para redactar la frase correspondiente del primer inciso en la siguiente forma: "Dichas declaraciones se harán por decreto supremo firmado por el Ministro que corresponda, además del de Minería, en el que deberán señalarse los respectivos deslindes".

-- Se aprueba la indicación.

-- Artículo transitorio (El presente decreto ley entrará en vigencia el 1º de Febrero de 1978, con excepción del artículo 7º, que regirá desde la fecha de vigencia del correspondiente Reglamento y del artículo 8º, que regirá desde la publicación de esta ley en el Diario Oficial.

El Reglamento referido en el inciso anterior deberá ser dictado dentro del plazo de noventa días).

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, pregunta si noventa días es tiempo suficiente.

El señor MINISTRO DE MINERIA expresa que la Comisión tiene buena voluntad para hacerlo.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA pregunta si el reglamento va a contener materias propias de ley o es potestad reglamentaria pura y simple, porque en este último caso no sería necesario establecer plazo, y si se fijara, no significaría nada.

El señor MINISTRO DE MINERIA estima que se trata de potestad reglamentaria pura y simple, porque, en el fondo, las ideas que debe contener el reglamento están insinuadas en la ley: debe ordenar que se publique tantas veces la solicitud; debe fijar plazo para deducir oposición; debe señalar las causales para oponerse, etc. Agrega que el reglamento dirá que se debe pedir informe al Controlador de Minas, tendrá que ordenar que se derribe el hito de referencia, y así por el estilo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, sugiere la posibilidad de que se elimine el plazo.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION advierte que debe dictarse un reglamento.

El señor CORONEL LYON (COAJ) propone mantener el plazo para que la Comisión, dentro de él, presente el reglamento.

El señor SUBSECRETARIO DE MINERIA dice entender que la facultad del Presidente de la República para dictar el reglamento no se extingue por el transcurso del plazo.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA afirma que hay jurisprudencia reiterada en ese sentido.

El señor SUBSECRETARIO DE MINERIA manifiesta que el plazo sería una manera de urgir a los que queden obligados a confeccionar el reglamento.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA aduce que también es una manera de urgir al Presidente, de modo que debería mantenerse el plazo para que se proponga el reglamento.

El señor MINISTRO DE MINERIA expone que la disposición se redactaría así: "El reglamento deberá ser propuesto al Presidente de la República dentro del plazo de noventa días".

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa su

conformidad.

El señor SUBSECRETARIO DE MINERIA sugiere que, para el caso de que esta ley no rinda los efectos que se esperan, y con el propósito de dar un poco de elasticidad al sistema, se podría introducir un artículo que permitiera alterar anualmente el porcentaje, sin necesidad de recurrir a una nueva ley.

El señor CORONEL LYON (COAJ) estima que no se puede proceder de esa manera, porque existe el problema de que se puede facultar al Presidente de la República hasta por un año, pero como el rendimiento de este cuerpo legal va a comenzar el año próximo, va a estar casi vencido el plazo.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA opina que eso no importa, porque se está invocando la potestad constituyente.

El señor MINISTRO DE MINERIA sostiene que de todas maneras tiene el inconveniente de hacer que el sistema de amparo de las pertenencias no sea suficientemente estable, vale decir, atañe a la subsistencia del dominio sobre la concesión, lo que es grave. Añade que, en cambio, si el resultado no es bueno, no es tan difícil dictar un nuevo decreto ley.

El señor SUBSECRETARIO DE MINERIA aduce que eso es lo que se debe definir en este momento: si se va a recurrir a una nueva ley para alterar esto, o si se va a concretar como una facultad discrecional del Presidente de la República.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa que lo que más le preocupa es que esta ley, que ha demorado tanto en salir, tenga aplicación y no constituya sólo un volador de luces.

El señor SUBSECRETARIO DE MINERIA considera que la ley va a producir efecto y tendrá un alto rendimiento, porque cada pertenencia está constituida por 500, y el que manifiesta con fines especulativos declara 500, 1.000 ó 2.000 pertenencias para arriba, ya que ése es el que quiere vendérselas a los extranjeros, puesto que de otro modo no le resulta negocio. En esas condiciones, nadie manifiesta 50 ó 100 pertenencias. Reitera que, en su opinión, la ley dará resultado.

El señor MINISTRO DE MINERIA afirma que el mismo argumento se puede dar vuelta: si se desea la inversión extranjera, no es conveniente tener una tembladera en materia de amparo.

Juzga preferible que el sistema se modifique por ley

-- Se produce un intercambio de ideas.

-- Se aprueba con algunas modificaciones el proyecto presentado por el Secretario de Legislación, alternativo al propuesto por el Ministro de Minería.

2.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE MODIFICA EL D.F.L. 290, DE 1960, ORGANICO DE EMPORCHI, CON EL OBJETO DE SUPRIMIR EL PAGO DE DERECHOS POR CARGA Y DESCARGA DE COMBUSTIBLES

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION aclara que se trata de derechos y regalías.

Expone que esta materia se trató en sesión de la H. Junta de Gobierno el 3 de noviembre pasado, cuando se resolvió positivamente sobre la idea de legislar, y se encomendó a la Tercera Comisión Legislativa estudiar un proyecto con el objeto de suprimir las regalías que podía fijar el Director de EMPORCHI a las explotaciones portuarias particulares. Añade que dicha Comisión preparó el proyecto que es materia de esta reunión, cuyas ideas centrales son las siguientes: suprime en el artículo 4º, inciso final, de la Ley Orgánica de EMPORCHI la exención consistente en que se exceptúan de esta ley las instalaciones particulares explotadas por empresas propietarias o concesionarias de ellas; sustituye en el número 1º del artículo 15 de esa ley la expresión "regalías", y suprime en el artículo 17, Nº 4, párrafo primero, la expresión "las regalías o".

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, señala que el proyecto consta de un artículo único que tiene tres letras. La letra a) suprime en el artículo 4º de la actual ley de EMPORCHI la segunda parte de la excepción siguiente: "Se exceptúan de la presente ley los puertos de carácter exclusivamente militar y las secciones de puertos que tengan la misma calidad, y las instalaciones particulares explotadas por las empresas propietarias mencionadas en ella".

Sostiene que de este modo EMPORCHI queda no sólo con la calidad de poder cobrar regalías, sino también todo lo demás; de manera que no se gana nada con esta ley.

En cuanto a las letras b) y c), las considera adecuadas.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES se declara totalmente de acuerdo con el Almirante Merino, porque la letra a) deja a EMPORCHI prácticamente como la autoridad portuaria a nivel nacional, en circunstancias de que tal carácter lo tiene el Ministerio de Transportes.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, aduce que se trata sólo de una empresa.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, manifiesta que hay un texto rectificado.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION expresa que, pensando en la alternativa de que la Junta pudiera decidir que no se excluyera de la ley de EMPORCHI esta disposición, eliminó la letra a) y dejó las letras b) y c) como a) y b), además de introducir algunas modificaciones a los considerandos.

Procede a dar lectura al proyecto alternativo:

"CONSIDERANDO:

"1º.- Que se estima conveniente suprimir las facultades que el D.F.L. 290, de 1960, confiere al Director de la Empresa Portuaria de Chile para cobrar "regalías" a las explotaciones portuarias particulares, dado que ellas no corresponden a una prestación de servicios efectivos, sean totales o parciales por parte de aquéllas;

"2º.- Que de este modo se podrá medir y evaluar la eficiencia de dicha Empresa en su gestión propendiendo a su autofinanciamiento y, por otra parte, se evitarán los injustificados aumentos en los costos de producción de bienes obtenidos a partir de importaciones realizadas por instalaciones portuarias particulares; y

"3º.- Que lo anterior es sin perjuicio de las facultades de vigilancia, fiscalización y control que corresponden a la Empresa como autoridad portuaria, en la jurisdicción de los puertos que le fija su Ley Orgánica."

O sea, tiene tuición sobre los puertos que señala su Ley Orgánica, y nada más.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, asevera que la Empresa Portuaria de Chile no es la autoridad en materia de puertos en el país.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, expresa que así quedó bien.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION da lectura a la parte dispositiva del proyecto:

"ARTICULO UNICO.- Introdúcense las siguientes modificaciones al D.F.L. Nº 290, de 1960, Estatuto Orgánico de la Empresa Portuaria de Chile:

"a) Sustitúyese el Nº 1º del artículo 15, por el siguiente: "1º) fijar las tarifas que corresponde cobrar, en los diferentes puertos o en el conjunto de ellos, por los servicios que preste la Empresa y los derechos de inspección que deberán pagar las instalaciones portuarias particulares.

"b) Suprímese, en el artículo 17º, Nº 4, párrafo primero, las expresiones "las regalías o", y antepóngase el artículo definido "los" a la palabra "derechos".

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES plantea que, sobre la misma base que dio lugar a la eliminación de la primitiva letra a), en la letra b) debieran eliminarse los derechos de inspección que deberán pagar las instalaciones portuarias particulares, porque de otro modo se quedaría en la misma situación. Agrega que en esta forma se sigue considerando a la Empresa Portuaria como autoridad a nivel nacional. Argumenta que ésta es una función propia de su Ministerio, que podría delegarse en EMPORCHI, por falta de personal y de servicios especiales.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, dice ver el asunto de otro modo. Señala que EMPORCHI tiene personal adecuado para inspeccionar las instalaciones particulares, a fin de que cumplan con los requisitos que exigen las autoridades marítimas, y que en vez de crear un cuerpo de inspectores que dependa del Ministerio de Transportes, o de la Dirección del Litoral o de otro organismo, debe emplearse a la gente de EMPORCHI. Añade que el que va a fijar el procedimiento es el Ministerio de Transportes, en cuanto a las inspecciones; y las tarifas las tendrá que cobrar EMPORCHI, por los gastos que aquellas significan. Expresa que EMPORCHI tiene ingenieros en grúas MAN y otros especialistas.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES insiste en que en la forma propuesta se queda exactamente en la misma situación, porque se suprime una función del Ministerio, que se hará cumplir por medio de EMPORCHI. Sostiene que no debe dejarse establecido que EMPORCHI efectúe las inspecciones cuando lo desee.

-- Se produce un intercambio de ideas.

-- Se hace presente que en la disposición sólo se habla de fijar los derechos que se paguen por la inspección.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES expone que también se trata de hacer las inspecciones en los momentos en que ellos lo estimen conveniente, en circunstancias de que ésa es función del Ministerio.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, manifiesta que el proyecto tendía a suprimir aquellas regalías que la Empresa Portuaria de Chile cobraba a las instalaciones particulares y que, en la práctica, eran un abuso; sin embargo, ahora se está derivando hacia otro lado.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES comenta que sucede todo lo contrario, por la sencilla razón de que se trata de una función de su Ministerio, y éste dirá ahora a EMPORCHI, que tiene el personal técnico adecuado, cuándo y cómo cumplir esa función.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, afirma que EMPORCHI cobra a todas las empresas que tienen instalaciones parti-

culares, determinados derechos, y el Ministerio jamás le ha dicho que no cobre.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES conviene en ello.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, aduce que ahora se trata de detener el abuso.

Expone que habría un camino más fácil y expedito: porque si el Ministerio de Transportes posee las atribuciones que dice tener, no habría necesidad de dictar este decreto ley, pues bastaría que hiciera uso de sus facultades.

El señor CORONEL LYON (COAJ) estima que la Empresa Portuaria de Chile tiene facultades inspectivas que le confiere la propia ley, y no es el Ministerio quien le encomienda esa labor de inspección. Añade que esa labor inspectiva da regalía.

Considera que por esa razón se excedería el proyecto. Señala que la finalidad del proyecto era no cobrar cuando se otorgaba una regalía, lo que es justo; pero se contrapondría con la filosofía del proyecto el que por una prestación de servicios no se cobrara. Eso sería otra cosa.

El señor MINISTRO DE HACIENDA apunta que por las prestaciones de servicios hay que pagar un precio que no puede ser fijado por aquel que presta el servicio. Añade que si la ley dice que EMPORCHI es la única que puede realizar la inspección y además va a fijar la tarifa, esa empresa puede decir que no va a seguir cobrando lo mismo que antes por una inspección, sino dos, tres, cuatro, cinco o seis veces más.

El señor CORONEL LYON (COAJ) puntualiza que eso se fija por decreto supremo.

Agrega que el problema se originó por la regalía que pagaba el petróleo, pero eso ya se resolvió de hecho, por medio de un decreto. Dice que lo que se quiere es que en lo sucesivo no se vuelva a lo mismo por un simple decreto.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA, sostiene que únicamente se trata de que tenga eficacia el artículo 4º de la ley de EMPORCHI.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION expone que esta observación la hizo la Tercera Comisión al señalar que los derechos de inspección correspondía determinarlos a EMPORCHI. Por eso, el proyecto alternativo no modifica esta materia, porque en el fondo envuelve, de alguna manera, denegar una facultad que tiene EMPORCHI. Y no hay duda alguna de que el Estado la tiene.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta por

qué razón EMPORCHI debe cobrar algunos derechos por su labor inspectiva, si tiene entre sus obligaciones propias, emanadas de su razón de existir, la de inspeccionar las instalaciones portuarias.

-- Se produce un intercambio de opiniones.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, sostiene que el Servicio Nacional de Salud, según su parecer, no ha cobrado nunca por las inspecciones que realiza, por ejemplo, a las fábricas de alimentos.

El señor CORONEL LYON (COAJ) argumenta que ello se debe a que ese Servicio tiene presupuesto fiscal, lo que no ocurre con la Empresa Portuaria de Chile.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, inquiere si en la Ley Orgánica de EMPORCHI se autoriza en forma expresa este cobro.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA contesta afirmativamente.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA, reflexiona que, al borrar esto, el sistema continuará en la misma forma que hasta ahora. Añade que, cuando esa entidad lo desee, se lo puede dar el Gobierno.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA, aduce que la finalidad primitiva del proyecto era suprimir las regalías, que encarecen los costos del transporte en general.

Agrega que, sin embargo, ahora se ha entrado en otras materias que desvirtúan completamente la razón de ser de este proyecto de decreto ley.

-- Se produce un intercambio de opiniones.

-- Se aprueba el texto sustitutivo presentado por la Secretaría de Legislación, con algunas modificaciones.

3.- IDEA DE LEGISLAR PARA ACLARAR SENTIDO Y ALCANCE DEL DECRETO LEY 1.270, de 1975, SOBRE INDEMNIZACIONES A SEMIFISCALES.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION expone al respecto lo siguiente:

El Párrafo I del antiguo artículo 58 de la ley 7.295 disponía que, en general, los funcionarios de las empresas semifiscales no podían ser exonerados sino en virtud de lo dispuesto en las causales que señalaba el Código del Trabajo, siempre que tuvieran más de tres años de servicios. Ahora, el que era exonerado, a pesar de no incurrir en una causal, tenía derecho a una indemnización extraordinaria.

Posteriormente, cuando se dictaron los decretos leyes 6, 22 y 98, se empezó a plantear el problema de hasta qué punto esa indemnización, que ya tenía el carácter de doble, podía constituir una forma de abuso o una manera cuestionable de ejercer el derecho. Ello dio origen al decreto ley 477 que consignó que las personas despedidas en virtud de los decretos leyes 6, 22 y 98 no tenían derecho a esa indemnización extraordinaria, y se agregó al artículo 58 de la ley 7.295 el siguiente nuevo inciso: "La indemnización extraordinaria que contempla el primer artículo es incompatible con toda otra indemnización a que tuviere derecho el trabajador por concepto de años de servicios. En este caso, el interesado puede optar entre una u otra".

Esta es la segunda etapa del artículo 58 aludido. Todavía rige esta norma, pero declarándola incompatible y generando una posibilidad de opción.

Al ejercitarse por los particulares o por las personas despedidas este decreto ley ante los Tribunales, se dijo por la jurisprudencia de los tribunales de que aquí había una forma de indemnización y se continuó pagando. Ello hizo que la Junta se pronunciara a través del decreto ley 1.270, de noviembre de 1975, que en un artículo único dispuso que se derogaba el artículo 58 de la ley 7.295.

Ahora, a esta altura, en el curso del mes de enero de 1976, el Gabinete del señor General Leigh propuso un proyecto de decreto ley destinado a conceder la indemnización extraordinaria contemplada en el artículo 58 de la ley N° 7.295 a los funcionarios semifiscales que, a la fecha de publicación del decreto ley 1.270, derogatorio del artículo 58 de la ley 7.295, hubieran presentado las renuncias no voluntarias a su cargo, encontrándose éstas en tramitación; es decir, tenían por efecto atender una situación transitoria que se había producido.

El proyecto se encontraba en tramitación legal antes que se creara la Secretaría de Legislación, por lo que no hubo informe de esta oficina. Sin embargo, las diversas Comisiones evacuaron informes al respecto.

La Segunda Comisión Legislativa formuló indicación sugiriendo agregar la frase: "aplicándose, en todo caso, lo dispuesto en el artículo 8° del decreto ley 1.228"; es decir, que la eventual indemnización para estos casos transitorios fuera de acuerdo con el I.P.C.

La Primera y Tercera Comisiones Legislativas dijeron que no estaban de acuerdo con la idea de legislar y, en el caso de la Tercera Comisión, señaló lo siguiente: "porque sus disposiciones eran contrarias a la política general que el Supremo Gobierno sustentaba sobre la materia". En cuanto a la Primera Comisión, ésta hizo presente que ello "daría lugar a numerosos juicios, en desmedro del interés fiscal, y sería también contrario a la política general del Supremo Gobierno".

Esta es, en síntesis, señor Presidente, la situación planteada y sobre la cual debe resolver la H. Junta.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- El artículo 6° del decreto ley 472 fue bastante claro para señalar específicamente que la indemnización del artículo 58 de la ley 7.295 no era aplicable a los funcionarios que perdieron sus cargos por aplicación de los decretos leyes 6, 22 y 98. Esto es clarísimo. Entonces, no pueden ahora venir a pedir que se les dé una indemnización que constituiría una doble indemnización.

En seguida, ante esta situación y como los tribunales, en los recursos que presentaron algunos de los afectados, les dieron el favor y les permitieron tener doble indemnización, nosotros dictamos un decreto ley especial, que fue el 1.270, el que fue clarísimo en cuanto a expresar cuál era la política del Gobierno referente a tales indemnizaciones: que no podía haber dobles indemnizaciones por años de servicios y que el artículo 58 de la ley 7.295 no podía regir y se extinguía.

Por lo señalado, estimo que volver a pensar en legislar sobre esta materia es volver sobre algo que ya se murió y, lo que es más grave: daría lugar a un número infinito de juicios de todos aquellos que se sintieran con derecho a pedir doble indemnización y que ya están en la calle. Por lo tanto, con el tiempo le costaría al Estado una enorme cantidad de dinero. Esta es mi opinión.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Me gustaría saber qué opina el señor Ministro del Trabajo sobre la materia.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- El pensamiento de la Tercera Comisión es similar al de la Primera y con los mismos fundamentos: justamente porque va contra la política del Gobierno.

El señor MINISTRO DEL TRABAJO Y PREVISION SOCIAL.- El Ministerio del Trabajo estima que no sería necesario legislar sobre el particular por las razones que aquí se han señalado, pues existiría una doble indemnización. A mi juicio, el problema que se pretende solucionar a través del proyecto en estudio es una materia que deben resolverla los Tribunales de Justicia: se trata de la situación de aquellas personas que, habiendo presentado la renuncia, ésta fue tramitada con posterioridad o renovada después.

Considero que puede ser un caso típico de aquellos que deben resolver los tribunales: desde cuándo se entiende aceptada la renuncia y si ésta se entiende aceptada desde otra fecha. Yo creo que se encuentran en esa misma situación todos los demás funcionarios del país.

Por otra parte, la aprobación de este proyecto, si bien es cierto podría no tener gran significación desde el punto de vista económico, aun cuando no deja de tenerla, significaría abrir situaciones especiales para otros casos incluso que no se refieren a la ley 7.295, situaciones especiales que podrían presentar algunos trabajadores que también se encuentren en situaciones similares.

Por lo tanto, nosotros estimamos que no sería conveniente legislar sobre el particular. Tal vez, pudo haberse contemplado en el momento en que se dictó el decreto ley 1.270, o inmediatamente después, pero ahora, dos años después, creo que no resulta conveniente.

El señor ALMIRANTE MERINO, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- Se me había olvidado mencionar el punto más grave por no ser tan estrictamente legal: que con ello se transformaría a los Tribunales en los foros políticos más violentos que podría haber, porque si hemos tenido foros políticos en la Corte Suprema ahora los habría en todos los tribunales, ya que todos los abogados marxistas, con o sin razón, llevarían a sus defendidos ante ellos, lo que daría motivo a exposiciones políticas.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- ¿Qué origen tiene esta iniciativa? ¿De dónde salió el proyecto?

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Es muy antiguo, señor General.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- La Comisión Segunda sólo le hizo una indicación; pero yo estoy de acuerdo con la mayoría en el sentido de que, al parecer, no sería conveniente legislar.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- No es conveniente.

--Se rechaza la idea de legislar por ser contrario a la política del Gobierno y por el precedente que establece a dos años plazo.

4.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE DICTA NUEVAS NORMAS SOBRE IMPUESTOS DE VEHIC-ULOS MOTORIZADOS.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Este proyecto, que está fuera de tabla, incide en una sustitución del decreto ley 1.420, de 1976, que establece impuestos a vehículos motorizados que indica. Una muy breve relación de la situación podría ser la siguiente.

El decreto ley 1.420, de 1976, estableció en Chile un impuesto del 100% del precio final del vehículo nacional o del costo final respecto del importado, cuando uno u otro fueren superiores a 11 mil dólares o su equivalente en moneda nacional.

He distinguido entre el precio final de venta para el vehículo nacional y el costo final del importado, porque tienen tratos distintos en el 1.420: tratándose del precio final, en el caso de los vehículos fabricados en Chile, el decreto ley 1.420 dispuso que este precio final sería el precio de venta al público incluidos todos los impuestos. En cambio, tratándose de vehículos importados, en que no se habla de precio final sino que de costo final, se fijó en el D.L. 1.420 distintos elementos de juicio para determinar ese costo final: el valor aduanero recargado en un 20% por conceptos de comercialización más todos los impuestos, derechos, tasas, gravámenes que afecten la importación, de cualquier naturaleza que sean, más el impuesto al valor agregado.

Se dispuso además que el precio final y el costo final --entonces vale para los dos casos que he dicho--, según se trate de vehículos importados o fabricados en el país, comprenderían el valor de los accesorios y componentes opcionales.

Esta es, más o menos, la normativa del 1.420. Ahora, ¿qué problemas se han presentado con motivo de la aplicación del 1.420?

Fundamentalmente, de los antecedentes que recibí ayer he podido advertir que los problemas que se han presentado han incidido especialmente en los vehículos importados en los cuales, a través de todo un sistema utilizado por los importadores para obtener precios ex fábrica menores, de obtener traídas a través de charters, de obtener traída de accesorios a través de personas jurídicas distintas de los importadores, de reducir márgenes de comercialización y de todo un vasto mecanismo o sistema, porque es como un sistema,

aparecieron en el país vehículos que, en el hecho, como resultado, tienen características que son muy superiores a las características que la voluntad del legislador quiso que fueran al señalar las normas del decreto ley N°1.420. Este es el problema.

Ahora bien, existiendo este problema, el Ministerio de Hacienda ha presentado dos proyectos de decreto ley.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Debo aclarar que el Ministerio de Hacienda patrocina un solo proyecto: el que contiene la firma del señor Ministro. En realidad, el otro nació de una alternativa discutida en una comisión del Comité Asesor, donde se planteó la necesidad de que se conociera el problema en su conjunto y se viera la situación que se creaba con algunos hechos ya producidos.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Es el que se llama en el memorándum: "con el texto retroactivo, que tiene más extenso el artículo 13.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- En realidad, ambas iniciativas son exactamente iguales. Se diferencian en un artículo que, si no me equivoco, es el 13, en que una dicta la norma desde el momento en que se determine la ley hacia adelante, y la otra alternativa la hace retroactiva. Esa es la diferencia.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- No puede ser retroactiva, porque tendríamos muchísimas dificultades.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Señor Presidente, ¿me puede conceder cinco minutos? Porque yo creo que, en este caso, cada minuto vale un millón de dólares.

Cuando se hizo la ley, efectivamente el 1.420, se trató de determinar cuál era el nivel de autos que se estimaba que no debían entrar sin pagar impuestos, de acuerdo con lo que US. había dispuesto. Se le pidió a la Aduana que nos indicara todos los costos. Se discutieron ampliamente aquí en sesión legislativa para establecer el decreto ley 1.420. La Aduana, en sus costos, determinó el valor ex fábrica, el flete de conferencia y todas las demás variables.

Paralelamente con eso, en agosto nosotros pedimos a la Aduana que nos indicara cuáles eran los automóviles que quedaban bajo el precio de los 11 mil dólares y que podían entrar al país con el objeto de promover un poco la importación de automóviles, porque hasta el mes de septiembre solamente se habían abierto alrededor de mil registros. La Aduana nos entregó esta información.

Nosotros dimos una conferencia de prensa, que se publicó en todos los diarios, señalando cuales eran los 110 automóviles que bajaban este límite de

11 mil dólares y que podían entrar. Entre ésos no estaba específicamente el Chevy Nova, que es el caso del registro abierto por 2 mil automóviles en que, sabiendo los importadores que pasaban por sobre los 11 mil dólares, abrieron los registros e iniciaron la importación.

El día 2 de noviembre, a raíz de la información obtenida del Banco Central y proporcionada por CORFO, el Ministerio de Hacienda dispuso que se le informara al Gerente de la General Motors en Chile de que los dos mil automóviles para los cuales él había abierto un registro quedaban por sobre el valor de los 11 mil dólares, así es que si los traía al país tenían que pagar el impuesto. Se le informó por escrito, señor Presidente, y al respecto yo hice entregar una carpeta al señor General Covarrubias. En el antecedente N° 11 hay una carta firmada por el señor Juan Carlos Dor (fonético), en la que le dice al señor Buchanan que el Ministerio de Hacienda nos ha notificado que sus automóviles no van a entrar a Chile. De modo que el señor Buchanan, Gerente General, fue informado oportunamente de eso.

Con todo, él siguió adelante con su importación de automóviles buscando miles de argucias o triquiñuelas legales para llegar a bajar el costo de los vehículos hasta que llegara a ser inferior a 11 mil dólares. En los cuadros de desarrollo que se trajeron aquí a esta Tabla y lo que nos proporcionó Hacienda, el Chevy Nova llegaba a un precio de 11 mil dólares más o menos, así es que en ningún caso podía entrar.

No sé si US. recuerda, señor Presidente, que incluso en Hacienda, como había tan poca importación de automóviles, le quisimos proponer una vez un proyecto de decreto aumentando el valor de 11 mil a 12 mil dólares, y US. nos dijo que no. Así es que cuando le propusimos el otro proyecto sabíamos que de todas maneras los Chevy Nova no entraban, sino que queríamos dejar otros autos. Y resulta que ahora el valor del Chevy Nova, con todas las rebajas que le hacen, es de 10.990 dólares. Por lo tanto, yo creo que en el fondo es una evasión legal de impuestos por 30 millones de dólares.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Si aprobamos la ley con efecto retroactivo van a venir los juicios.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Es preferible que venga el juicio, señor Presidente, porque entonces Impuestos Internos se podrá defender. Pero si nosotros aprobamos la ley como está, con ese artículo, sencillamente todo lo que ha hecho Hacienda por defender este planteamiento durante seis meses se pierde de una plumada. Y de todas maneras, la firma está ofreciendo actualmente sus automóviles en 14 mil dólares. Sale en todos los diarios: Vienen- los Chevy Nova a 14 mil dólares, y a la Aduana y a todo el mundo les cuentan que valen 10 mil. Entonces, yo creo que es como una burla a una ley que desgraciadamente fue poco clara en el sentido de fijar un valor aduanero.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Los abogados que hicieron esta ley deberían hacerse el harakiri, todos, en fila, porque se los "pitaron" bien "pitorreados".

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA.- Y también los técnicos aduaneros que asesoraron a los abogados.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Todo el equipo completo.

El señor FISCAL DE LA CORFO.- Perdón, señor Presidente. Yo defiendo la parte legal porque también tuve alguna participación en el 1.420, con otros colegas presentes.

Creo que el problema se está generando en razón de que no se ha aplicado correctamente el D.L. 1.420 y el 1.470 que lo aclara y lo complementa, que determina "valor normal de origen" sobre el cual la Aduana debe determinar los derechos y el impuesto; y se está aceptando un concepto errado que es el que permite a las firmas importadoras rebajar el precio, que es el precio ex fábrica.

El decreto ley 1.239 define el valor normal de origen como el valor oficial normal de lista que el vehículo tiene en el país de origen, con dos deducciones exclusivamente: la comisión del distribuidor en los Estados Unidos en este caso, y los impuestos que puedan gravar esta trasferencia. No el valor ex fábrica, que puede haber tantos cuantas personas quieran comprar un Chevy, porque, por último, el Gerente de General Motors puede venderle a un amigo un Chevy en un valor más barato.

Si se toma el concepto de "valor normal de origen" no se puede burlar la disposición y estimo que se puede obtener el resultado que pretende el Ministerio de Hacienda y que todos pretendemos.

Por lo tanto, a mi juicio ha habido una deficiencia en la Aduana en la aplicación de la norma, al aplicar en el valor aduanero el valor ex fábrica y no el valor normal de origen. Y como ésta es la base del cálculo, que se va multiplicando en porcentajes para llegar a un 115% por último, eso es lo que permite la burla de la ley.

El último alcance que deseo formular, señor Presidente, respecto del planteamiento de que se trate de General Motors, es que éste es un tema que se ha conversado con la gente de General Motors Chile y ellos manifiestan que esa firma no está haciendo ella la importación, sino que son los concesionarios General Motors. O sea, no es General Motors Chile la que se está jugando oficialmente por lo menos en el planteamiento.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Las presiones han sido tantas en este sentido, que nosotros tenemos informaciones de la Aduana en la cual nos dicen que en el mes de septiembre la comisión que recibían los importadores de la General Motors y el de la Ford era un 12% sobre el valor CIF. Esto figura en un documento escrito firmado por la Aduana. El 15 de octubre ya nos mandan a decir que el señor Jesús Pons Franco, que es el que está trayendo los automóviles, lo que les cobra solamente es el 6% sobre el valor CIF. O sea, ya está buscando un elemento para rebajar el costo final. Y, por último, en una presentación que han hecho recientemente del señor Jorge Vío Valdivieso, que es el Agente de Aduana que le está retirando los vehículos a Jesús Pons, expresan que la comisión se la rebajan del precio ex fábrica y que prácticamente no recibe comisión.

Iré un poco más lejos todavía. El Agente de Aduanas Vío Valdivieso es vecino mío. Vive al lado mío en Viña. Me fue a decir en octubre: "La firma Jesús Pons Franco me está autorizando, me está entregando a mí la importación de mil automóviles Chevy Nova y nosotros sabemos que ustedes en el Ministerio de Hacienda están parando esa importación", y que poco menos que era de resorte mío dejar que esa importación entrara. Yo le contesté: "Señor Vío, ya se le dijo a la firma que estos automóviles no van a ingresar a Chile, porque valen por sobre los 11 mil dólares".

Ahora ya no va más a la Aduana, porque allí se cortó todo. Se dirige a Impuestos Internos, formula presentaciones al Director diciéndole que los autos valen menos de los 11 mil dólares, porque como nosotros con la Aduana no lográbamos sentar un precedente claro, dijimos: "Bueno, éste es un impuesto interno. Por lo tanto, que lo interprete Impuestos Internos". Impuestos Internos lo interpretó. En suma, no pudieron presionar ante la Aduana; ahora están presionando ante Impuestos Internos para que les cambien las normas.

Por lo tanto, yo creo que aquí no hay efecto retroactivo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- No me habían explicado eso. Es distinta una cosa que ya sabían ellos con anterioridad, porque estos documentos así lo atestiguan.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Tengo todos los documentos escritos mediante los cuales ellos estaban en conocimiento.

El señor ASESOR DE LA CORFO.- Y aún más, señor Presidente: personalmente, por instrucciones del Vicepresidente que las recibió a su vez del Ministro Jorge Cauas, yo notifiqué por teléfono al Asesor Legal de General Motors, el abogado Alberto Orrego, indicándole que, por decisión del Ministerio

de Hacienda y aplicación correcta de la ley, estos vehículos no iban a entrar. En ese momento se me hizo la aclaración de que eran los concesionarios los que hacían la operación, y que General Motors Chile no estaba en el problema. Pero también estaban notificados.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO.- Señor Presidente, un aporte sobre esto mismo, sobre el Chevy y el contacto con el señor Buchanan.

Si US. recuerda, aquí en esta misma Sala se dio como ejemplo, en el momento en que se legislaba, que el auto límite que no entraba era el Chevy Nova importado. Todavía más: alguien --creo que fue el Fiscal-- le preguntó: "¿Y el Chevy nacional, que también existe la posibilidad de hacerlo aquí?" Entonces, el señor Presidente le contestó: "Bueno, es muy distinto un auto importado que uno nacional". De modo que ya desde antes de escribir la ley se tenía el concepto de que el Chevy Nova no ingresaba al país.

Por otra parte, yo he hablado con el señor Buchanan, quien está conversando un convenio de armaduría de autos aquí en Chile con Automotriz Arica, que pertenece a la CORFO, para indicarle más claramente que el señor Buchanan no se juega por un sistema o por otro. En ningún momento está importando. El no es el import-ador. A él le da lo mismo que se importen autos Chevrolet desde afuera o que los arme aquí. Quizás prefiera que se armen aquí. El importador es otra persona absolutamente distinta de la General Motors. Así es que no pensemos que se trata de la General Motors Corporation. De ninguna manera. Es un señor Jesús Pons, o un señor Juan Zapata que está importando algunos automóviles en conocimiento desde hace muchísimo tiempo de que no puede importar ese tipo de vehículos que, como digo, se dio como ejemplo en la sesión cuando se estaba legislando en el sentido de que era precisamente ése el que no entraba al país. Así es que no hay ninguna sorpresa para nadie.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- En todo caso, considero mi obligación, como Secretario de Legislación, señalar que la alternativa que hemos llamado "de efecto retroactivo" trae envuelto un problema de constitucionalidad, porque hay derechos patrimoniales incorporados a los particulares y, al decirse que este decreto ley reemplaza al 1.420 a contar de la fecha de publicación, se está generando un problema de lesión patrimonial. Desde el punto de vista constitucional, ésta es una cosa sumamente seria y también lo es desde el punto de vista del crédito internacional.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿No se puede dejar constancia de esta comunicación, de que se les ha comunicado a los importadores y de que ellos han tratado de burlar la ley?

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- No hay duda de que hay una serie de diabluras. No existe duda de que eso está muy claro después de lo expuesto por el señor Subsecretario de Hacienda y el señor Vicepresidente de la CORFO y las demás personas que han intervenido en este debate; pero no hay duda también de que hay un problema de constitucionalidad, problema constitucional que es muy serio y que podría forzar a la Junta a ejercer el Poder Constituyente para esto.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿De cuántos automóviles se trata?

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Son dos los casos, señor Presidente: uno de dos mil Chevy Nova y otro de 300 vehículos de otra firma. Físicamente todavía no han llegado. Está el registro abierto y nada más. El impuesto se les cobra al momento de internarlos. Ellos saben esto al abrir el registro. En la actualidad, se puede abrir un registro, supongamos, por mil Mercedes Benz y el Banco Central no lo puede prohibir. Cuando se traigan se paga el impuesto.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Señor Presidente, yo creo que las leyes dicen lo que dicen y no lo que se quiere que digan. No me he querido meter en este problema de estos dos decretos leyes porque no estoy de acuerdo con ninguno de ellos. Lo he firmado en un acto de solidaridad con mi antecesor, después que él manejó todo este asunto de la importación de vehículos.

El señor Presidente recordará que tiempo atrás yo conversé con US. y le expresé que, a mi parecer, el impuesto debería ser un impuesto empalmado de tal manera que fuera subiendo por tramos y que quitara toda esta presión tremenda que hay, porque si el vehículo cuesta 10.999 dólares con 99 centavos no paga un impuesto de 100% que es horrible, y si vale 11 mil dólares y un centavo lo paga.

Entonces, obviamente que toda la presión, toda la imaginación y las argucias que pueden hacer valer las distintas personas van a hacer que los valores fluctúen entre 10, 15, 20, 100 dólares, etcétera, y que queden por debajo del límite.

Mi impresión es que si lo que dice el Fiscal de la CORFO fuera cierto, no sería necesario legislar; pero creo que eso sería un error, porque de lo que yo he conversado con Impuestos Internos, de lo que he podido apreciar, de lo que me relatado el Subsecretario de Hacienda, estimo que si esto va a los Tribunales lo perdemos de aquí a Penco, como se dice en términos vulgares.

Esa es la impresión que tengo, porque creo que efectivamente hubo una falla en la legislación. En ella se hablaba de "valor aduanero", y el valor aduanero es un concepto ampliamente conocido, mundial.

Sucede que nosotros hemos recibido un reclamo diplomático de Argentina debido a que, para que no entren los Chevy Nova argentinos, tenemos que decirles a nuestros vecinos: "Ustedes tienen que agregarle, cargarle de flete 900 dólares, porque tienen que traerlo en barco y dar toda la vuelta y llegar a Valparaíso." No pueden venirse por el camino, que está abierto y que lo puede transitar cualquier persona y que tiene un costo equis, y griega o zeta, obviamente muy inferior a los 900 dólares.

Ahora, como el objetivo de este decreto ley era impedir que entren ciertos automóviles, cualquiera que fuera la procedencia, pero no impedir que entraran los americanos, pero sí permitir que entraran los argentinos siendo el mismo vehículo, es obvio que no se puede decir: "Señores, a ustedes les vamos a aceptar que cueste menos el flete, pero no se los vamos a aceptar a los otros". También es obvio, y eso lo sabe cualquier persona, que cuando se contrata un "charter" el flete es mucho más barato. Entonces, lógicamente había que estar en el conocimiento de que si se traían mil, dos mil, tres mil o cinco mil vehículos en un barco el flete iba a ser mucho más bajo. Entiendo que hay convenios que permiten decir: "Aquí está la factura y esto es lo que me cuesta". Por lo tanto, si con esa rebaja el vehículo cae por debajo de los 11 mil dólares no se puede hacer nada.

Según como yo entiendo este problema, lo que sucedió es que a raíz de que empezaron a aparecer estas argucias o estos nuevos elementos de juicio, entonces se empezaron a mandar circulares dando instrucciones aduanales de que no aceptaran la rebaja del flete y que éste tenía que ser el normal de conferencia, lo que yo creo que no es "enforzable", porque es ilógico.

Yo le decía al Subsecretario que a mí me da vergüenza cuando tengo que defender una cosa que es ilógica. Por eso, prefiero quedarme callado, y cuando los argentinos formularon el reclamo yo les pasé los papeles a Relaciones y a CORFO.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Ministro: estas mismas diabluras que estamos señalando que realizan con los automóviles importados exactamente iguales diabluras hacían con las patentes. Entonces, Impuestos Internos, con mucha inteligencia, hizo una lista larga y dijo: "El automóvil Ford de tal año paga tanto", y se acabó el problema.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Bueno. Eso es lo que yo le había propuesto con el impuesto empalmado: este auto vale tanto y paga tanto.

En el momento y tal como estamos ahora, mi apreciación de los hechos es que si no se legisla ahora y, como dice el Fiscal, decimos no, esto está perfectamente bien. Aquí están los dos decretos, etcétera. Vamos a perder la pelea.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿Por qué no se confecciona una lista basada en la ley?

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Ahí caemos en el problema que ha estado presentando el Comité Asesor: a partir de cuándo se legisla. ¿Se legisla en forma retroactiva? ¿Se legisla de ahora para adelante? ¿Qué es lo que pasa?

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- En realidad, señor Presidente, en los dos proyectos viene un nuevo sistema para calcular el impuesto y, precisamente, es sobre la base de una lista. Eso figura en ambas alternativas. O sea que esa idea está contenida ya en la nueva legislación que se propone. El problema que subsiste es respecto del tratamiento que se les va a dar a las importaciones con anterioridad a la dictación de este nuevo decreto ley.

Ahora, tal como lo ha explicado muy claramente el señor Subsecretario, el problema se fue gestando y esto es claro: salió una ley que en el fondo pudiéramos decir que tiene un vacío. Pero los contribuyentes, con buenas artes o con malas artes, fueron buscando la fórmula de no llegar a 11 mil dólares. Y es así como, dentro de los antecedentes que se han mencionado, estaba el flete, primero, que es fundamental; en seguida, la comisión y ahora aparecen distribuidores que no perciben comisión o cuya comisión baja. Entonces, en el fondo, han buscado la fórmula para no llegar a los 11 mil dólares. Hay una cosa muy clara en eso.

La solución que se está proponiendo es darles fuerza legal a las instrucciones que ha impartido el Ministerio de Hacienda y, por eso, es un decreto declarativo. A mi juicio, en realidad, como dice el señor Comandante Duvauchelle, está la duda de que todos estos juicios los vamos a perder. Sin embargo, me parece que sería conveniente que no quedara en el aire que el Gobierno, sabiendo que está siendo engañado, mantenga esa situación. Ahora, que salga uno u otro decreto, en el fondo el contribuyente puede llegar a los Tribunales y probablemente los Tribunales van a fallar a favor de ellos. Al parecer, eso es claro.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Se van a iniciar muchos juicios.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Estimo que no es necesario legislar, digamos, en una forma radical, o sea cambiando absolutamente las reglas del juego, porque insisto en lo expresado por el señor Fiscal y en lo que, digamos, duda el señor Ministro de Hacienda, pero que no lo desecha, en el sentido de que la legislación que hay dictada evita el estar legislando con efecto retroactivo y, sobre todo, evita cambiar el decreto ley 1.420, que es el que fija el impuesto.

Coincido con el señor Ministro de Hacienda en que pudo haber otros sistemas mejores, pero en ese momento se legisló para que los automóviles que valen más de 11 mil dólares sean considerados en Chile de lujo y no entren.

Por lo tanto, ésta es una pelea que no la tomo en forma personal, pero que nadie se la debe ganar al Gobierno, y considero que lo que está en los decretos leyes es suficiente para que no entren los vehículos mencionados. ¿Qué ha sucedido?

El asunto del valor normal de origen es lo mismo que el sueldo base, al que se le agregan después diversos porcentajes. Leeré la definición del decreto ley 1.239, que es el más antiguo. Dice: "Valor normal de origen es el precio de venta fábrica a distribuidor en el país de origen del vehículo". Eso es lo importante que señaló el Fiscal, porque no es lo mismo cuando el automóvil se vende allá en Estados Unidos que cuando en algún momento se quieren exportar mil o mil quinientos vehículos y se venden a otro precio. Por ejemplo, en el caso de los Chevy Nova, según una información extraoficial que poseo se trata de 2 mil autos Chevrolet que Argentina había vendido a Cuba. Cuba no los admitió. Entonces, rebajó el precio, los castigó y ahora esos automóviles pueden entrar a un valor mucho menor; pero eso se debe a que se está tomando el valor ex fábrica, que es el mismo error que, a mi entender, comete la legislación que se propone.

Daré lectura a lo que está legislado con anterioridad. Estaba leyendo la definición de "valor normal de origen", y dice: "Es el precio de venta fábrica a distribuidor en el país de origen del vehículo, deduciendo el margen de comercialización del distribuidor y los impuestos de transferencia". Se señala "en el país de origen del vehículo", es decir Estados Unidos.

--Se le hace presente que ése es el precio de importación del distribuidor.

--Otra persona señala que el concepto del 1.239 es el precio normal al que la General Motors en Detroit los vende a los distribuidores americanos. El valor normal de origen en el país de origen.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA acota que es para importar.

--Se le aclara que no, que ése es el concepto del 1.239.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- El problema es el siguiente, señor Presidente. Esta discusión que US. escucha aquí es la misma discusión que se tiene.

Ahora, no existe igualdad de criterios al respecto, y Aduana entendió que el "precio de venta fábrica a distribuidor" era el valor ex fábrica que se llama. Luego, no es la interpretación que se le está dando en esta reunión.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Eso sucedió porque la Aduana se saltó el 1.470, que le dijo claramente qué debía considerar para determinar su valor aduanero, y no el valor de fábrica, sino que el normal de origen.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- "El normal de origen a distribuidores", y desde el momento que dijo eso se crea todo el problema.

Ahora, también el resto de todos los elementos que se consideraron para determinar el valor aduanero, tales como fletes, gastos para llegar a FOB, seguros, comisiones, etcétera. Eso también se estableció en este decreto que tenía que acreditarlo el importador. Pero eso es totalmente variable, porque tal como se señaló aquí hay fletes que son de conferencia, hay fletes que son de charters, hay comisiones que pueden ser cero, etcétera.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¡Y el día que se traiga un auto del año 1975 que está en depósito en las fábricas, con 30% menos en su valor!

El señor GENERAL LEIGH, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- Claro, pero según leí en la prensa, ya se les subieron mucho los impuestos para que entren los vehículos usados. Creo que es un 350%.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Sin embargo, en muchos casos se trataría de automóviles nuevos, porque por ejemplo la General Motors tiene en bodega en su fábrica automóviles del año pasado, que llegan a un valor más bajo. Esto lo hizo el señor Chacur en el Norte.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Deseo continuar con la idea que estaba exponiendo. Yo estoy leyendo en castellano y un abogado opina de una manera y otro de otra, así es que dejémoslo por el momento.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Yo coincido con la opinión del señor Coronel Lyon.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Esta misma discusión se va a sostener en los Tribunales. Entonces, hay algunos que opinan que va a ganar un lado y otros que va a ganar el otro.

En mi concepto, lo menos que podemos hacer es legislar de aquí para adelante para que, en el peor de los casos, sean 2 mil o 2.300 los que nos ganen la pelea, porque con no legislar en este momento y amparándose en que la legislación anterior está bien corremos el riesgo de que nos ganen y que nos metan en cualquier lío.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿Se podría confeccionar ahora la lista de los valores basándose en lo que estatuyen los dos decretos leyes?

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- En ese caso, pediría que nos convencieran, porque, como digo, estoy leyendo en castellano. Por lo tanto, solicitaría que nos convencieran a mí, que soy el Presidente de la Comisión Automotriz, y a los legisladores por lo menos en el sentido de que esto que se señala aquí no es así, porque yo lo veo clarísimo. Lo leeré únicamente para que me convenzan de que no es así: "Es el precio de venta fábrica al distribuidor en el país de origen del vehículo-", o sea Estados Unidos.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿A qué distribuidor? ¿A los particulares o a los distribuidores extranjeros?

--Se le informa que a los importadores.

--Varias personas intercambian opiniones entre sí.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- En Estados Unidos o en Argentina, porque pueden tener distintos para los mismos distribuidores.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Este problema que señala el señor Coronel Danús lo planteó el año pasado Aduana, en un oficio que dirigió precisamente al Ministerio de Hacienda. En él dice: "Aquí se señala que es el precio de venta fábrica a distribuidor en el país de origen, pero no se dice si es hacia el exterior o hacia el interior del país". Y agrega: "Tendría yo que conseguir todos los precios internos a distribuidor de todos los países del mundo, de todos los Estados y de todas las fábricas, lo que es imposible". O sea, este problema se planteó y se viene discutiendo hace meses porque justamente existe esta duda. El oficio aludido es de diciembre de 1976.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Podríamos ver la historia de esta ley, porque se escribió hace muy poco tiempo. Yo estoy convencido de que fue así, en la forma como lo propongo. Eso es lo que se quiso hacer. Ahora, si se tuvo esa intención, se podría hacer una interpretación de la norma y lo realizamos en una forma totalmente correcta y honrada, si es que así fuera. Ahora, si no está clara la letra, quiere decir que hacemos una interpretación. Dictamos una nueva ley y ahí decimos que esto es lo que se quiso establecer.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Pero en esa forma se complicaría más el asunto. ¿Por qué razón tratamos de aprovechar lo que hay hecho y no se redacta algo nuevo?

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Para no cambiar las reglas del juego ni caer en el problema que se mencionó. Por lo tanto, considero que hay que partir de lo que hay, y lo que existe fue hecho con esa intención, aunque contenga algunos errores.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Por eso es que la Secretaría de Legislación es partidaria de no considerar el proyecto que hemos llamado "con efecto retroactivo". Está el problema de la constitucionalidad, el de la fe pública, el del crédito internacional. En suma, hay muchas cosas de - trás. Incluso, hay problemas de orden político que debe resolver la H. Junta. Yo no puedo recomendar algo que tiene todas esas aristas tan ingratas. Por eso, veo con mucha alegría que el señor Coronel Danús también advierte que hay aquí un problema de esa envergadura, y parece ser un deber señalarlo.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Señor Presidente, a mi juicio, existe un problema de fe pública al revés, porque en noviembre, cuando se informó a la General Motors y a la Ford y Falcon argentina que no podrían traer los vehículos, los argentinos no los trajeron y la General Motors insiste en internarlos. Si se dicta una ley que tenga efectos de aquí para adelante, va a resultar beneficiado el que actuó no limpiamente para poder internar su automóvil, en circunstancias de que el otro que nos hizo caso y dijo que sus autos valían más de 11 mil dólares sencillamente no abrió los registros.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Si entendí bien, lo que se haría sería legislar de aquí para adelante aclarando con listas a fin de que no pueda haber ningún motivo de error. Respecto de lo anterior, nos defenderíamos arguyendo que la ley señala lo que se quiso que dijera hasta que los tribunales dicten su veredicto. Si se pronuncian afirmativamente, fantástico; pero si dicen que no, tenemos el mismo costo. Destaco que no soy partidario de correr el riesgo de no legislar de aquí para adelante.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- La interpretación b) que se estaba proponiendo era tal como señala el señor Ministro: que se legislara de aquí para adelante, y se establece que en cuanto a los vehículos que tuvieran registros aprobados a esta fecha, sencillamente se estaban a la le - gislación vigente ahora. Y si el Ministerio de Hacienda, Impuestos Internos y la Aduana, etcétera, le dan una interpretación y los importadores le dan otra, eso va a los tribunales.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Pero no empeña su palabra en esto la Junta de Gobierno.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Sobre todo que si dicen que tienen razón, entonces van a ganar los juicios en los Tribunales. Ahora, si obviamente Impuestos Internos o el Ministerio de Hacienda de antemano creen que no tienen razón, ...

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Esa es una apreciación personal. Ojalá que me equivoque.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Pero Impuestos Internos también la tiene.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Tal como se señaló aquí, en el proyecto del Ministerio de Hacienda se contiene una solución para el futuro, a 30 días de publicada esta ley, para publicar las listas que se mencionan en el artículo 3°.

En cuanto a la situación anterior, como advierte el señor Coronel Lyon la posición que tiene el Servicio es que se van a perder todos los juicios si no sale como mínimo una ley declarativa. Son conocidas las leyes declarativas para aclarar ciertos problemas. Efectivamente, podría pensarse que esta ley declarativa va más lejos de lo que estatuyó el decreto 1.420. Sobre esto, señor Presidente, quisiera recordar que cuando se discutió el 1.420, había una disposición que establecía que se cobraría el impuesto sobre el valor normal de origen, y un funcionario de Aduanas que estaba presente expresó que eso crearía muchos problemas, razón por la cual se colocó lo del valor aduanero.

Ahora, respecto del valor aduanero, se dice que en el caso de cobrarse el impuesto sobre dicho valor se trata de un tributo que debe ser fiscalizado por la Aduana. Incluso, llegó al Servicio una presentación, cuyo original se envió a la Contraloría, para que nosotros nos declaremos incompetentes para pronunciarnos sobre esta materia, porque sería un impuesto a cargo del control y la vigilancia del Servicio de Aduanas. O sea, en el fondo, si no sale la ley declarativa, creo que el Servicio probablemente no podría seguir preocupándose de dar instrucciones sobre estas normas, y Aduana tendría que ser quien aplique las normas que estaba aplicando hasta antes que se traspasara esto a Impuestos Internos, con el consiguiente problema de que van a ingresar todos los vehículos que nos preocupan.

Considero que habría que tener muy claro de que si se resuelve no legislar con el proyecto propuesto por Hacienda, hay que partir de la base de que los dos mil vehículos y otros trescientos que están en Aduana van a ingresar sin pagar el impuesto. Sería interesante, reitero, que eso quede en claro, porque ése va a ser el efecto: van a entrar esos 2.300 vehículos sin

pagar el impuesto y habiendo llegado al límite de 11 mil dólares con todas esas argucias o normas comerciales que se han utilizado y que son muy claras. Por toda la documentación que obra en poder del señor Subsecretario, está claro que lo único que ellos han buscado es no llegar a los 11 mil dólares. Entonces, bueno, como digo, aquí hay un problema más bien de tipo de decisión y mirando los efectos que pueda tener.

Por otra parte, salga uno u otro decreto, los contribuyentes van a tener la facultad de llegar a los Tribunales. De cualquier manera, pueden llegar a los Tribunales. Naturalmente, si no se promulga el declarativo tenemos menos posibilidades de ganar.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA.- Los Tribunales van a fallar en derecho. Los Tribunales van a fallar y van a resolver si era lo que correspondía hacer, de acuerdo con el 1.420. Yo no le temo al fallo en derecho.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Señor Presidente, a mi juicio, en todo caso la ley en alguna parte debería declarar que éste es un impuesto interno, que no es un impuesto aduanero, porque de lo contrario Impuestos Internos quedaría fuera de competencia para defender ese impuesto ante los Tribunales.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Justamente, se establece eso en el artículo 13 de la segunda alternativa que se propone.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Sí, señor General, pero se refiere a la nueva ley, no a la anterior.

El señor GENERAL LEIGH, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- El artículo 13 interpreta el decreto. Estos documentos sólo los recibimos ayer en la tarde.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- El proyecto propuesto por Hacienda es el que tiene el artículo 13 más extenso.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Han sido comunes en nuestra legislación los decretos declarativos o interpretativos. No sé por qué hay tanto temor de parte de los abogados al respecto.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Porque toca un derecho patrimonial que reside en la sociedad privada. Cambia las reglas del juego hacia atrás. No modifica expectativas, sino que derechos incorporados.

El señor FISCAL DE LA CORFO.- Cambia una expectativa, porque el impuesto queda devengado en el momento de internarse el vehículo y, por lo que me acaban de decir, aquí todavía no se han internado esos automóviles.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Sólo hay 300 internados en el país.

El señor FISCAL DE LA CORFO.- Están sin sacarse de la Aduana. Luego, no están legalmente internados. El 1.420 dice que este impuesto se devenga --en su artículo 3°-- al momento de consumarse legalmente la importación. Por lo tanto, este impuesto todavía no se ha devengado, y qué impide que el legislador, antes que el impuesto se devengue, pueda interpretar, modificar o subirlo?

Yo les pregunto aquí a mis distinguidos colegas dónde está el atentado a un derecho patrimonial que, no habiéndose devengado todavía el impuesto, se suba, se aclare, se modifique o se complemente.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- En mi criterio, lo que señala el señor Fiscal es una gran realidad, porque el señor que inició la importación de eso sabía que había una ley que tenía una interpretación determinada, y si se le cambian las reglas del juego después de haber iniciado la operación no hay fe pública, no hay nada.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Pero ellos sabían que la ley era así.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA.- Se estaba configurando el hecho gravado que es parte del impuesto. Tal como dice el señor Almirante, toda la tramitación previa a este hecho gravado.

El señor FISCAL DE LA CORFO.- Pero es una mera expectativa. No es un derecho adquirido.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Eso es lo que deben aclarar los Tribunales y eso es lo que nosotros tendríamos que evitar.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Es importante conocer todos los antecedentes. De una de las dos partidas --no sé de cuál de las dos--, hay 6 vehículos que ya se internaron, que no pagaron impuesto y que están circulando por Santiago. Por lo tanto, ya se dijo que no pagaban.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Me gustaría aclarar este punto, señor Presidente.

Una firma trajo 300 vehículos y, en realidad, los tiene en Aduana. Con la interpretación primitiva efectivamente pidieron el pase de 6, pero ahí nació la duda de si un descuento que tienen por volumen sobre el precio ex fábrica debería o no debería rebajarse. Se hizo la consulta a Santiago y aquí, entonces, empezó la duda y toda esta tramitación y estas aclaraciones. La ver

dad es que la firma tiene, desde el 4 de marzo, retenidos los 294 vehículos. Reitero: salieron 6 en realidad y después nació la duda de la interpretación correcta que había que dar a la disposición.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- A mi modesto entender, esos seis vehículos entraron sin haber debido ingresar, porque la ley prescribe taxativamente lo que se descuenta en el valor aduanero, en el valor normal de origen. No se hace un descuento por volumen y, en este caso, se hizo un descuento por volumen en circunstancias de que la ley dispone taxativamente que se considera el valor normal de origen, que es el precio de fábrica a distribuidor, deduciendo el margen de comercialización como distribuidor y los impuestos de su transferencia, si los hubiere; o sea, la ley permite descontar dos cosas. Por lo tanto, no permite descontar por volumen, por flete.

Por lo expuesto, esos automóviles entraron de más y debería cobrárseles impuesto. No lo contrario. Es decir, no sienta un precedente.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- Pero ocurre que la autoridad encargada de eso lo interpretó de otra manera y los dejó entrar.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Pero son de una partida de 300. De ahí surgió la duda, porque en ese momento eran seis. Había 294 retenidos y 2 mil esperando el pronunciamiento para saber si los traen o no. Sólo están aprobados los registros de los últimos. A Aduana no han llegado. No sé si pueden venir en viaje. En realidad, esa información no la conocen ni en Aduana ni en el Banco Central.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- ¡Contra la intención del legislador!

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Aunque sea malo, yo me inclino por el artículo 13 extenso.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA.- ¿Me permiten una sugerencia? Habría una alternativa que estuvimos viendo recién hoy en la tarde, para que no aparezca tan inconstitucional el decreto o tan contrario a la norma: establecer un impuesto. Es decir, que los vehículos importados que no hubieren pagado el impuesto de 100% a que se refiere el artículo determinado del presente decreto ley estarán afectos, en todo caso, a un impuesto interno del 100% sobre su precio de venta, si éste excediere de 11 mil o de 11.500 dólares como precio de venta.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- ¿Cuánto significa esto para el Fisco?

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Son 20 millones de dólares de impuesto que se estarían dejando de percibir y que le están significando a la firma una ganancia de por lo menos 5 millones de dólares, por el hecho de traer los 2 mil vehículos.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- ¿Cuánto dicen los importadores que les sale costando el vehículo puesto en Chile?

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- 10.990 dólares, incluido un 20% de comercialización.

El señor GENERAL MENDOZA, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- ¿Normalmente, cuánto debe ganarse un importador?

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA.- Un 20% y está considerado.

El señor GENERAL MENDOZA, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Diez mil novecientos noventa y nueve dólares más el 20%. De ahí para adelante, al venderlo al cliente chileno puesto en el país pagaría un impuesto del 100 o del 500%. Opino que esto se podría hacer perfectamente sin lesionar ningún derecho de persona alguna, porque resulta que el importador que está haciendo trampas puede convencer a la autoridad con papeles, pero en realidad a lo mejor le ha costado más caro, y si no los va a poder vender a un precio que le reporte alguna utilidad, él solito va a pagar la operación allá. Esto sería perfectamente normal y constitucional, porque es una atribución propia de la Junta de Gobierno: fijar el impuesto desde esta fecha para adelante. Se trataría de un impuesto común y corriente para este tipo de automóviles. El valor que ellos les dicen que les costó, puesto en Santiago, más un 20%, que sería la ganancia normal del importador, y de ahí para adelante pagarían 500%. Ahí veríamos si se atreven a entrar los 2 mil autos. Si se atreven, los felicitamos, porque nos entraría una cantidad bastante apreciable de dinero.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Siguiendo exactamente la misma idea, dentro de los 11 mil dólares está considerado un 20% de comisión al distribuidor; o sea, legítimamente ya se ganó lo que debe ganarse. Entonces, como propone el señor General Mendoza, podría decirse: de 11 mil dólares uno, ya está ganando más de lo que corresponde, porque ya se ganó la comisión. De esa manera, se les podría fijar un precio mediante DIRINCO, o con otro sistema, porque la comisión del 20% ya se la ganó.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Ahí estaría la solución. De acuerdo con la economía mixta, nosotros podemos fijar y establecer que los automóviles de tal precio tienen un valor equis. Y no los dejamos subirlos.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Ellos declararían ante la Aduana que los vehículos les costaron 11 mil dólares, y ya se ganaron el porcentaje que está en la ley. Entonces, se les prohíbe que los vendan, por ejemplo, en 14 mil dólares. Deben venderlos en 11 mil.

El señor GENERAL MENDOZA, INTEGRANTE DE LA JUNTA.- ¿No sería mejor que les apliquemos el impuesto?

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Existe la facultad de fijar el precio de las cosas por medio de DIRINCO. Hay una atribución en ese sentido.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS.- Pero después empezarían a buscar la fórmula de recibir la diferencia sin que ingrese a la contabilidad, fuera de las normas legales.

--Varias personas a la vez intercambian opiniones sobre la materia.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA, FOMENTO Y RECONSTRUCCION.- Yo había pensado en una fórmula parecida, pero tal vez más simple: que los autos cuya factura al consumidor sea superior a 11 mil dólares tendrán un recargo en la patente, por 10 años, de mil dólares al año, y que aparezcan en la misma lista de Impuestos Internos. Es decir, no va a cada individuo en particular que lleve la factura, sino que los Chevy Nova del año 1976 tienen una patente adicional de mil dólares por año. Y, con eso, la gente que ya abrió los registros paraliza la operación respecto de los autos que no han llegado. Y en cuanto a los otros, es por marca de vehículo y no por fijación que puedan burlarla por el lado negro. Al contrario, si se adopta este mecanismo, me parece más limpia una cosa así. Y a los que paguen el impuesto habría que eximirles lo de la patente.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- A mí me hace mucha fuerza una consideración que quisiera destacar. Escuché al señor Ministro de Hacienda decir que él había firmado el proyecto, en el fondo, por un problema de solidaridad con el Ministro anterior, pero que él no tenía un convencimiento claro de cuál era el camino por seguir. Me parece que esto expresó el señor Ministro de Hacienda.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- No. Hice notar que no me gustaba ni uno ni otro, y el que me agrada no le gusta a nadie.

El señor SECRETARIO DE LEGISLACION.- Yo sugeriría que clarificara primero el Ministro de Hacienda, la Secretaría a su cargo, cuál es su opinión y, sobre la base de una alternativa ya clarificada, se entrara a legislar, porque la verdad es que todas las soluciones que se están exponiendo son solu

ciones que tienen la tremenda desventaja de que quienes están resolviendo sobre este asunto sólo conocieron del proyecto ayer en la mañana o en la tarde, y no han tenido tiempo para estudiarlo.

El problema es complejo. Tiene muchas facetas y todavía no está claro en Hacienda. Es cierto que es urgente, pero también es verdad que, dentro de la urgencia, se puede legislar con más reposo, con más tranquilidad y con más convencimiento de parte de Hacienda de cuál es la senda real que le puede proponer a la Junta. Para los organismos asesores de los señores integrantes de la Junta y para la Secretaría Legislativa es muy difícil proponer un camino frente a un fenómeno o a un proyecto que se ha propuesto con tan poco tiempo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- La idea del señor Ministro es muy clara, la del señor Ministro de Economía: mil dólares anuales de sobretasa, de impuesto a las patentes. Pero esto lo estamos discutiendo en esta Sala y va a salir para afuera, porque todo lo que se trata en estas reuniones sale al exterior. Ya lo van a saber los comerciantes. Nos daríamos un tiempo para estudiar esta materia y resolvemos sobre ella antes que viajen el señor Almirante Merino y el señor General Leigh.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA.- Estimo que tiene razón la Secretaría Legislativa en su planteamiento. A mi juicio, hay que realizar un estudio profundo y rápido, porque siempre hay filtraciones. Pero no se puede legislar sobre esto, que es tan complejo, de ayer para hoy.

Claro que hay otros organismos que lo han analizado bastante y con más calma, pero creo que esa nueva apreciación tendría que hacerse sobre ciertas bases sobre las cuales al parecer ya hay consenso aquí. Por ejemplo, que es necesario aclarar o modificar --como se le quiera llamar-- el decreto que nosotros elaboramos y que ha causado todos estos problemas, porque a veces se nos olvida que aquí en Chile hay que legislar en forma permanente para ladrones o sinverguenzas.

Por lo tanto, habría consenso en que debe modificarse el decreto N° 1.420 y, bajo mi punto de vista, también sostengo que las reglas del juego no se pueden modificar. Cualquier solución que le demos a este asunto tendría que ser en tal forma que se respetan las reglas del juego. Si el Estado pierde plata, la pierde; pero nosotros no podemos mantener esta imagen y este deterioro de la fe pública en la economía especialmente y en el Gobierno. De manera que, respecto del otro punto en que al parecer estarían de acuerdo, por ningún motivo.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- No. No se trataría de una ley con efecto retroactivo, sino que se está buscando la forma de

proponer una patente, o algo así.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Permítanme insistir en algo que, en mi opinión, a lo mejor soluciona el problema.

Si hay una legislación sobre el valor normal de origen reiterada en tres decretos leyes, el último es el 1.470 que establece lo siguiente: "Las Aduanas deberán aforar los vehículos importados de acuerdo con el valor aduanero. Se considerarán entre los rubros que lo componen como valor ex fábrica del vehículo" --así lo llama la Aduana-- "el normal de origen del vehículo nuevo definido en el presente decreto ley", perdón, pero insisto en el mismo argumento anterior: si la Junta honradamente legisló señalando que el valor normal de origen era aquel - que se refiere al país extranjero, como yo lo entiendo en castellano, repito: si así fuera, si le preguntamos a la Comisión Automotriz, si consultamos al señor Alberto Varela, que fue uno de los redactores de CORFO en ese momento y que fue quien en el fondo redactó el 1.239, y ustedes llegan al convencimiento de que se refiere a Estados Unidos, por colocar un ejemplo, y no a Chile, como con mucha justificación el señor Coronel Lyon y otras personas sostienen, si así fuera, el problema estaría solucionado. Estaría solucionado porque sería cuestión de aclarar, convencidamente, que lo hacemos en forma correcta, de que el valor normal de origen se refiere al precio del auto en los Estados Unidos, que pongo como ejemplo, el precio al que se vende al distribuidor en Estados Unidos, deduciendo lógicamente el margen de éste, que no entra en el precio de venta, y deduciendo los impuestos que se paguen en ese país.

Eso soluciona el problema completo y no se cambia la legislación que ya existe. Es decir, solamente falta entender o interpretar que lo que se quiso decir --y estoy convencido que es lo que se quiso estatuir en ese momento-- es lo que prescribe esto.

En mi opinión, eso soluciona en mejor forma el problema porque, como manifesté anteriormente, lo que han hecho es ir bajando el precio base del automóvil. Entonces, las multiplicaciones posteriores dan menos de los 11 mil dólares. Si averiguamos eso y si resulta al final que nos estábamos refiriendo al precio normal de origen en Estados Unidos, es totalmente diferente del precio que la General Motors o cualquiera otra da para el vehículo de exportación, porque ahí está considerado el dumping, la rebaja, etcétera. Es posible acordarlo.

Ahora, si es difícil hacerlo, se deja à la Comisión Automotriz, al Ministerio de Hacienda o a Impuestos Internos, etcétera, que averigüen cuál es el precio, el valor normal de origen del vehículo en los diferentes países

y, en forma soberana, por decreto supremo o como se estime conveniente, se señala: Este es el valor normal de origen de tal auto en Estados Unidos, etcétera.

La señorita ASESORA JURIDICA DE LA PRESIDENCIA.- ¿Y qué sucede con las otras variables?

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Las otras variables están fijadas. No hay problema; es decir, son fijables.

El señor FISCAL DE CORFO.- La proposición del señor Coronel Danús está complementada con el proyecto que es, en el fondo, el artículo 13 de la iniciativa de Hacienda; o sea, eso complementa toda interpretación de aquellas otras variables.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Pero la más importante es la primera, la base, lo que yo llamé el sueldo base. Si se varía ésta se echa a perder todo.

Si logramos llegar a ese convencimiento y después reglamentamos, como lo hizo el Ministerio de Hacienda anterior, en realidad, y lo digo delante del Subsecretario: en ese momento le dije al Ministro que no estaba de acuerdo, pero considero que, según lo que dice el Ministro de Economía, realmente hay que derogar esa excepción tan perjudicial para los vehículos de los países limítrofes. Eso hay que hacerlo.

Al respecto, existe una proposición de la Comisión Automotriz de que en esos casos no se calcule con el valor del flete de conferencia, lo que realmente es algo ilógico, sino que se calcule por ejemplo, como propusimos nosotros, con el flete por ferrocarril, o que se calcule a criterio de una comisión que se fije en el sentido de establecer tanto por millas. Por ejemplo, si el vehículo viene de Brasil, de San Pablo, tanto por millas con el precio de los ferrocarriles en Chile. Hay muchas alternativas interpretativas de esto.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Cuando ya entramos al detalle surgen miles de argucias para poder salir.

El señor MINISTRO DE HACIENDA.- Considero que eso estaría bién, señor Presidente, porque es a lo que lleva la lógica; pero se pierde de vista cuál fue el objetivo del proyecto primitivo. La finalidad del decreto fue que los vehículos que daban una imagen de consumo suntuario no entraran al país. No importa que vengan de Argentina, Brasil, Estados Unidos, Japón, de donde sea. Por lo tanto, si van a entrar los Chevy Nova de Argentina, yo también defendería que también entraran de Estados Unidos, porque en ambos casos se trata del mismo modelo. Nadie va a distinguir entre uno argentino y otro de Estados Unidos.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- La única diferencia que se produce es en el flete; pero en el valor normal de origen no hay diferencia.

El señor ALMIRANTE MERINO, MIEMBRO DE LA JUNTA.- No olvidemos cuál fue la razón por la cual se puso este límite: para que no entre el automóvil de lujo que dé la impresión de que el país está en una situación económica tal que después todo el mundo va a andar en Rolls Royce. Denemos atenernos al espíritu de la ley y aclarar lo que sea necesario, pero no podemos pensar, porque seríamos ilusos, que al hablar aquí en Chile de valor normal de origen un exportador me va a vender un automóvil, por ejemplo, allá en Estados Unidos para traerlo a Chile, porque sería ilógico. No tiene importancia saber el valor que tiene el vehículo que se vende en Berlín, supongamos, cuando la persona lo necesita aquí por intermedio de un exportador alemán en Santiago de Chile.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO.- Pero la idea del legislador, o la idea del que redactó el proyecto antes de presentarlo al legislador, precisamente, fue ésa: ponerle los precios del país de origen con el objeto de evitar el dumping; evitar esa factura rebajada en 500 dólares por auto. Reitero: el control fue justamente poner el precio de allá, y ése es el precio real. Fue una forma de uniformar los precios y no atenerse a la factura, que en cada caso es distinta.

Esa fue la idea original, y si comprobamos que es cierto lo que estoy aseverando, se legislaría en forma muy honrada al interpretar la verdad, lo que en ese momento se pensó.

El señor GENERAL PINOCHET, PRESIDENTE DE LA JUNTA.- Mañana se reúnen el Comité Asesor, los señores abogados, CORFO, Subsecretario de Hacienda, Director de Impuestos Internos, abogado de CORFO y estudian esta materia para hacer una proposición en el día a fin de que el viernes la veamos y resolvamos. Mañana se da un corte a este asunto. Lo interesante es que no se puede ir hacia atrás, pero debe buscarse la forma de detener esto.

--Se resuelve que una comisión analice esta materia el día 14 de abril para presentarla el 15 a sesión especial.

--Finaliza la sesión a las 18.55 horas.

AUGUSTO PINOCHET UGARTE
General de Ejército
Presidente de la Junta de Gobierno.

RENE ESCAURIAZA ALVARADO
Coronel
Secretario de la Junta de Gobierno.