

ACTA N° 236-A.

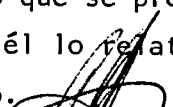

--En Santiago, a diecisiete días del mes de octubre de mil novecientos setenta y cinco, siendo las 9.35 horas, se reúne la Junta de Gobierno en Sesión Secreta Legislativa, para tratar el proyecto de decreto ley que se enuncia más adelante. En ausencia del señor Almirante Merino, lo subroga el señor Almirante Carvajal.

--Asisten los señores Ministros de Hacienda; de Economía, Fomento y Reconstrucción; Vicepresidente y Fiscal de la Corporación de Fomento de la Producción; Subsecretario de Hacienda; Presidente y Fiscal del Banco Central; Jefe del Comité Asesor; Director de Impuestos Internos; señor Varela, de la Comisión Automotriz, y Asesores Legales de la Junta.

1.- PROYECTO DE DECRETO LEY QUE ESTABLECE REGIMEN LEGAL PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO informa que a las tres empresas automotrices seleccionadas --General Motors, Peugeot-Renault y Fiat-- se les entregó un documento con las "Condiciones de Adjudicación en la Industria Automotriz", documento que cuenta con la aprobación de los señores Ministros de Hacienda y de Economía. Da cuenta de que las tres firmas aceptaron dicho documento, a raíz de lo cual, por una parte, se dictó el decreto supremo designando a las tres empresas y, por otro lado, se empezó a tratar el proyecto de decreto ley en estudio en esta sesión, que fija todas las condiciones de la industria automotriz.

Expresa que el proyecto incluye en su articulado íntegramente las condiciones de adjudicación en la industria automotriz, complementado, de modo de dejarlo como un texto legal, como un Estatuto que permita operar razonablemente. Agrega que, desde el momento que la industria automotriz va a tener condiciones especiales, no puede ser una industria que quedara totalmente suelta y, en consecuencia, debía haber un organismo o ente que la supervigilara y controlara. Inicialmente, se pensó en una Comisión Automotriz dentro de la Corporación de Fomento, a pesar de que a su juicio podía ser cualquier otro ente que se estimara más conveniente por parte del Gobierno. Por ello, se incluyó dentro del proyecto dicho organismo, aunque no estaba considerado en el documento que se presentó a las compañías. Manifiesta que tampoco figuraba en él lo relativo a las sanciones, lo que se agrega también en el proyecto.



Destaca que la iniciativa en debate fue estudiada y analizada en grupos de trabajo en el Ministerio de Economía, con participación del Ministro del ramo. Enfatiza que la iniciativa tiene una particularidad que debe reconocer, cual es que su texto no satisface plenamente a nadie, pero ha sido la única forma de sacar adelante esta materia en forma definitiva.

El señor JEFE DEL COMITE ASESOR hace presente que el proyecto en discusión merece las siguientes observaciones al Comité Asesor: en primer lugar, concede excesiva protección a la industria terminal que fabricará las partes y piezas, lo que podría traer como consecuencia que las industrias se interesen más en traer dichos componentes desde sus propias casas matrices, en perjuicio de la industria chilena o, bien, que no se interesen por instalar en el país fábricas de partes y piezas. Añade que, incluso, dentro del programa progresivo de aranceles que tiene el país, en que el límite del 35% se alcanzaría en unos 5 a 7 años, en el proyecto se adelanta en 5 años el arancel general previsto para el país exclusivamente para la industria de componentes automotrices. A su juicio, todo esto podría tentar a las empresas a seguir trabajando en la forma actual en el sentido de que sean sólo armaduras en lugar de hacer lo que al país le interesa, que es la fabricación en Chile de piezas y partes importantes con aporte de tecnología y de capitales, aportes que no figuran en ninguna parte del proyecto.

Hace notar que tampoco se contempla la protección al consumidor, salvo lo relativo al control que ejercería la CORFO, pues no se establecen los precios que tendrían los vehículos.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO, sobre la primera observación, destaca que en el artículo 6° del proyecto primitivo se contemplaba una norma que solucionaba el problema, estableciendo lo siguiente: "Sin embargo, las tasas que se apliquen no podrán resultar, en ningún caso, superiores a las señaladas en el artículo 5°, aplicables al producto final que ellas fabriquen". Dicha norma contaba con la aprobación de CORFO y se suprimió en este texto por diversas razones. Estima que, en caso de ser aprobada e incorporada al proyecto, se solucionaría la observación del Comité Asesor.

En cuanto a la segunda observación, relativa al precio de los vehículos, manifiesta que la preocupación fundamental que se ha tenido es que los automóviles tengan el más bajo precio posible para los chilenos, lo que ha sido la filosofía básica en esta materia. Reitera que el vehículo nacional tiene protección en cuanto al precio, en el sentido de que, por ejemplo, si el vehículo fabricado en Chile sale a 100, el importado costará 150.

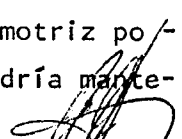

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, pregunta si se ha estudiado la compatibilidad de estas normas con la posibilidad de exportación del mercado andino; si se han comparado los precios a que sal

dría el producto chileno respecto de si sería competitivo dentro del Mercado Andino.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, aclara que en el grupo andino se está estudiando todavía el programa automotriz y que en tanto no haya un acuerdo entre los países es imposible avanzar más en forma individual. Añade que, por lo tanto, lo único que se puede hacer en este instante es ver modo de adelantar en lo referente al mercado nacional, y que ello no tiene relación con lo que es el Mercado Andino a posteriori. O sea que, una vez madurado un acuerdo en el Mercado Andino, Chile tendrá que tomar las medidas para que las industrias que se instalen en nuestro país hagan en ese momento las inversiones que en esa oportunidad se van a justificar económicamente para enfrentar el desafío del Grupo Andino. Destaca que, debido a ello, como último artículo transitorio de este proyecto se ha incluido una norma que consigna que todas las disposiciones en él contenidas deberán adaptarse a aquellos acuerdos internacionales que en materia automotriz llegen a ser obligatorios en Chile.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA puntualiza que él fue uno de los principales opositores al proyecto planteado en la Comisión Automotriz por estimar que la alta protección que en principio se estaba ofreciendo a las automotrices significaría en definitiva un precio excesivo para el consumidor nacional y, a su juicio, debe prevalecer la protección al consumidor antes que la preocupación de los tipos de productores. Considera que si el proyecto automotriz se hubiera iniciado solamente hace 3 ó 5 meses, la actual iniciativa no se habría presentado a la consideración de la Junta, pero recuerda que desde hace año y medio o dos años se está en conversaciones con las diversas empresas que se presentaron a la licitación, en las cuales se habían tratado una serie de puntos.

Hace presente que, dentro de este contexto, la impresión del equipo económico fue que las tarifas arancelarias que protegieran a estas industrias deberían estar en consonancia con la política general arancelaria del país; vale decir, que en un período prudencial esas tasas deberían ser relativamente bajas. Aclara que no participó en las discusiones con las empresas automotrices, pero que de las conversaciones que tuvo con personeros de la CORFO y de la Comisión Automotriz que participaron en ellas, se formó la opinión de que las empresas estiman que deberán operar internamente con un grado de ineficiencia exageradamente alto, por lo cual consideran que no les conviene instalarse en Chile a no ser que tengan una protección también muy alta, estimación de la que discrepa pues considera que la industria automotriz podría tener un nivel de eficiencia aceptable y, en consecuencia, podría mantenerse dentro del nivel arancelario general.



Informa que el equipo económico opinaba que, en lo posible, se aceptara la instalación de una o dos empresas automotrices y no más, porque el monto total de producción en nuestra industria es sumamente importante para determinar el nivel de costos: a menor producción, mayor costo, y viceversa, pero que debido a que existen ciertos acuerdos del país con otros países, en el sentido de que Peugeot y Fiat tienen instalaciones en otros países y ha habido un intercambio, se estimó prudente mantener a estas dos empresas. En cuanto a General Motors, es una empresa de gran envergadura, que puede hacer aportes tecnológicos. Debido a que a las tres empresas aceptadas no se les podía asegurar un mercado de 40, 50 ó 60 mil unidades en un plazo breve, hubo que aceptar aranceles relativamente altos para que se instalaran en el país, pero siempre con la idea de que, una vez que ellas empiecen a funcionar, van a constatar que, efectivamente, el nivel de eficiencia de la industria chilena no es tan bajo como piensan y que los aranceles que exigen son excesivamente altos. Por ello, agrega, se puso una cláusula en el artículo 8° que establece que los niveles arancelarios señalados pueden ser negociados de tiempo en tiempo, cuando por razones relacionadas con volúmenes de producción, de mercado, de rentabilidad, de acuerdos de integración u otras, no sean compatibles con las finalidades previstas e involucradas en el fomento y regulación de la industria automotriz nacional. Recalca que la idea es que se van a poder negociar y rebajar substancialmente los aranceles; pero en el momento en que las firmas tienen que decidir si se instalan o no se instalan, es la imagen que ellas tienen en su mente, sobre la eficiencia o ineficiencia de la industria, lo que las motiva a decir sí o no, razón por la cual se decidió correr ese riesgo.

Puntualiza que el proyecto no le agrada al equipo económico, pero estima que, dado lo que ya se había avanzado y la necesidad de dar un corte a este asunto, es seguramente lo menos malo que se puede hacer.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO señala que el Comité Asesor también manifestó su inquietud sobre la posibilidad de que no se instalen industrias de partes y piezas en Chile, y sólo haya armaduras.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA hace presente que hay una exigencia de integración para las empresas.

El señor JEFE DEL COMITE ASESOR advierte que la exigencia no está en la ley y, por lo tanto, puede suceder que como partes y piezas se consideren los parachoques, neumáticos, baterías o asientos de los vehículos, en circunstancias de que lo que interesa al país es que se fabriquen cajas de cambio, ejes, motores y otros.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO acota que, en cuanto a las cajas de cambio que hace CORMECANICA, se ha planteado a las empresas automotrices que compren dicha fábrica, gestión que está suspendida a la espera del Estatuto.

Informa al señor Almirante Carvajal que el Ministro de Economía es tima que no hay inconveniente en agregar el párrafo ya mencionado en el artículo 6°, para zanjar el problema fundamentalmente de ASIMET.

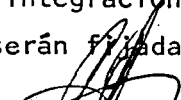

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, contestando al señor Jefe del Comité Asesor, manifiesta que la industria auxiliar está protegida en términos de infinito en cuanto a la integración obligada, porque cada vehículo hecho en Chile deberá tener cierta cantidad de componentes de fabricación nacional.

A su juicio, en cuanto a las aspiraciones de desarrollar en Chile industrias de más elevada tecnología, no puede desconocerse que ello está directamente relacionado con los volúmenes de producción. Estima que la etapa adecuada para llegar a altas inversiones es justamente la ampliación del mercado a través de los acuerdos subregionales o acuerdos de coproducción con otros países. Reitera que la intención fue justamente dejar libres a las empresas para que vayan haciendo inversiones que económicamente se justifique, para lo cual se coloca en el Estatuto básico, así como en el último artículo transitorio de la ley, una disposición que obliga a las empresas a adaptarse a las exigencias de los acuerdos subregionales y a hacer esfuerzos junto con el país para sacar el máximo de provecho.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, dice que, para que no haya descoordinación, debe reiterar lo que señaló anteriormente en el sentido de que, llevando las cosas a un extremo, si solamente se hicieran en Chile asientos o baterías para los vehículos, podría suceder que los automóviles ya asignados a Chile en el Pacto Andino y los camiones --automóviles A1 y A2 y camiones B1 y B3--, al ser armados con muy poca integración, no fueran aceptados sin aranceles en los demás países del Mercado Andino, lo que significaría que la producción automotriz chilena no tendría mercado en los países del Acuerdo de Cartagena y sólo abastecería a la población chilena.

A su juicio, debería instruirse al equipo chileno en el Mercado Andino para que realice esfuerzos a fin de que el tipo de integración establecido en el proyecto en estudio sea aceptado dentro de dicho Mercado, para lo cual se necesita una coordinación en ese sentido.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ reitera que en el seno de la Junta del Acuerdo de Cartagena está en proceso de formulación la propuesta para un acuerdo subregional en esta materia, propuesta donde se definen las condiciones de integración que se fijan, como, por ejemplo, que ciertos elementos deben ser obligatorios de fabricación en el país asignado para una determinada categoría y otros elementos incorporados en el vehículo deben ser obligatoriamente comprados en la subregión. Por lo tanto, las normas de integración por las cuales se regirá la industria automotriz en la subregión serán fijadas en dicho acuerdo.



En su opinión, no se puede adelantar más en esta materia, porque aún no está determinada y puede sufrir alguna evolución. Agrega que, por ejemplo, en la primera etapa las exigencias de fabricación nacional eran muy amplias y se llegaba al absurdo de que se instalarían más de 18 fábricas de motores en la subregión, lo que económicamente no se compadece con la realidad. Destaca que, precisamente, la delegación chilena ha sido una de las impulsoras de los programas de coproducción entre los países, de manera que una empresa presente en varios países se integre a sí misma y distribuya entre los países sus fabricaciones principales que, a su vez, son exigencias de producción nacional. Por ello, estima que cualquier paso que diera Chile para exigir inversiones determinadas y que en definitiva no fueran exigencias dentro del programa, nos colocaría en una situación difícil, y es partidario de dar los pasos en el momento oportuno, cuando ya sean realidad determinadas exigencias. A su juicio, la elección de las empresas automotrices en Chile ha sido acertada, porque ellas están presentes en otros países. Y Chile, entonces, está en condiciones óptimas, con las categorías que se le han asignado, para celebrar contratos de coproducción con esos países de manera de hacer inversiones que económicamente sean rentables.

El señor JEFE DEL COMITE ASESOR acota que hay contradicción en lo aseverado anteriormente por el señor Varela y la contestación que acaba de dar al señor Almirante, pues primero expresó que la fabricación de piezas y partes importantes sería para el consumo nacional, y después declaró que la industria automotriz debe estar estructurada de modo que las fábricas puedan complementarse con lo que tienen en otros países, apuntando al Pacto Andino, opinión esta última que comparte.

Por lo tanto, estaría previsto en el proyecto el sistema de intercambio de partes y piezas, fabricándose en el país aquellos componentes importantes por su tecnología o por inversión de capitales; pero, en cambio, no está prevista cuál es la obligación que tienen las empresas de invertir, cuánto van a invertir y en qué lo van a invertir, pues podría suceder que las empresas colocaran el mínimo de elementos fabricados en Chile y trajeran el máximo de sus filiales en otros países o de su casa matriz, perjudicando a la industria nacional.

Ante la afirmación del señor Varela de que está compensado el intercambio, responde que la compensación también debe ser en tecnología.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, puntualiza que este Estatuto es temporal y enlaza entre la situación presente y un eventual acuerdo en la subregión andina; que la industria automotriz, frente a un acuerdo de la subregión andina, se va a regir por una ley común y, por lo tanto, el Estatuto deberá adaptarse a esa ley común, pero que el Estatuto está concebido para actuar dentro del mercado chileno únicamente. Aclara que cuando se habla de intercambio se hace una ficción jurídica de considerar nacional un elemento venido del ex -

tranjero pero que es trocado con un elemento automotriz de producción nacional, y que, por lo tanto, es imposible que se produzca el caso de que una empresa terminal haga un mínimo de integración, pues debe realizar la que la ley indica y que está expresamente establecida en el artículo 10. Precisa que el espíritu de esta ley es que los porcentajes de integración no sean superiores a los señalados en ella, porque de aumentarse incrementarían los costos y se va a volver al pasado introduciendo elementos que se fabrican en el país pero con ineficiencia.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, pregunta si, por tener dos de las fábricas seleccionadas --Fiat y Peugeot-- más intercambio con Argentina que con países del Pacto Andino, hasta qué punto interesa tratar que en el Mercado Andino nuestras condiciones sean adecuadas o, más bien, tratar con Argentina.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, dice que debe hacer una distinción, pues dentro del esquema del acuerdo subregional no se contempla el intercambio, porque se consigna un mercado común; es decir, todos los elementos que no son de exigencia de fabricación netamente nacional se califican en 2 categorías: unos de exigencia subregional y otros que pueden ser traídos de cualquier país, siendo los primeros de libre comercio. Añade que en la propuesta que actualmente se discute hay dos categorías de intercambio: con los países de la ALALC y con terceros países, en cuyo caso se da diferente tratamiento arancelario. Destaca que la posición del equipo chileno será que el intercambio esté liberado del derecho de aduana por ser una figura jurídica en que se hace nacional lo que no lo es por ser trocado por algo nacional. Reitera que el intercambio con Argentina no desaparece, sino que se restringe a cierto número de componentes.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura a los considerandos del proyecto.

--Se suprime la referencia a decretos supremos.

--En seguida, da lectura a los artículos 1º, 2º, 3º, y 4º.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO hace presente que se ha determinado como valor de origen el valor ex fábrica, en el que obviamente se incluye la utilidad del fabricante, situación que requeriría una explicación, pues el margen de utilidad, por no poderse controlar, incidiría en el consumidor nacional.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, estima indispensable definir un valor de aforo para evitar el "dumping" que podrían hacer algunos grandes productores, ya sea directamente o mediante subsidios que ciertos Gobiernos entregan a sus productores, lo que iría en perjuicio de los industriales chilenos.

En cuanto a la utilidad, manifiesta que, como no hay posibilidad de controlarla y como va a estar incorporada a los componentes del juego C.K.D. que se va a traer desde esa misma fábrica, se produce una distorsión.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, pregunta si los términos "país de origen del vehículo" se van a aplicar a un automóvil armado, por ejemplo, en Los Andes, diciendo que el país de origen es Francia,

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, aclara que dicha frase se refiere exclusivamente a los vehículos que se importen y para los efectos de aplicarles el arancel aduanero.

--Se acuerda agregar en la norma relativa a los vehículos que se importen al país, la frase "país de origen del vehículo para los efectos de la importación de vehículos".

--Luego de un debate sobre la conveniencia o inconveniencia de incluir las palabras "partes y piezas" o de dejar solamente una de ellas, se resuelve no innovar.

--Además, donde dice "para andar" se sustituye por "para rodar".

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL.- pregunta si la definición de "componentes automotrices" y "componentes nacionales" es comprensiva de los "componentes opcionales", porque puede suceder que haya problemas si acaso se exportaran neumáticos o radios para importar cajas de cambio, y si eso es o no es compensación. A su juicio, debería aclararse esto, porque en el artículo 19 queda a disposición de la CORFO el decir que una industria es fabricante, que puede ser de cualesquiera de estos elementos opcionales.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, estima que la intención fue dejar amplio el término, porque en tanto sea un componente automotriz, opcional o no, está dando trabajo a una industria auxiliar y puede servir indistintamente para ser incorporado a vehículos locales o para ser exportado en compensación o como un producto libre de compensación. Agrega que los programas de compensación propiamente tales están reglamentados más adelante y que la idea es que justamente el ente que administre el programa vaya aplicando una norma para procurar un equilibrio tecnológico en el intercambio, equilibrio tecnológico que no es posible desde un inicio, porque, por ejemplo, no se dispone de los elementos para colaborar tecnológicamente en la importación de motor a explosión, pero sí a través de ese ente se puede evitar que se esté compensando con elementos que no interesan.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, es de opinión que en esto de los accesorios opcionales sea bastante restrictivo, por haber una serie de cosas que podrían caer bajo la definición de accesorios y que no tienen mayor interés.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, hace presente que el componente nacional figura en un listado y eso le da la posibilidad de ser incorporado en el automóvil y que, en cambio, como el opcional no va a ser incorporado en el vehículo por no figurar por definición en el despiece, su fabricante no va a figurar en el listado de fabricantes nacionales y, por lo tanto, no puede ser incorporado. O sea, agrega, está restrictivo en el articulado y no en la definición.

--En el artículo 4º, donde dice "Conjunto o grupo de partes y piezas funcionalmente", se cambia la conjunción "y" por "o".

--En la página siguiente, a continuación de "industria auxiliar", se agrega "a que se refiere el artículo ...", colocando en vez de los puntos suspensivos el número de la norma.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 5º, relativo al arancel de las partes o piezas o conjuntos automotrices.

--Se acuerda agregar; después de "carrocerías para vehículos", las palabras "estampado del cuerpo" entre paréntesis; a continuación de "motores de explosión", se agrega "gasolina o diesel".

--En el segundo inciso del artículo 5º se dispone agregar la palabra "componentes" antes de "opcionales", en la tercera línea.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA lee el texto del artículo 6º, referente al arancel para importación de materias primas, partes o piezas para fabricación de componentes automotrices.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO informa que, como punto aparte, se agregaría la siguiente frase: "Sin embargo, las tasas que se apliquen no podrán resultar, en ningún caso, superiores a las señaladas en el artículo 5º, aplicables al producto final que ellas fabriquen".

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, observa que en esta norma se hace referencia al decreto supremo N° 950, de Hacienda, y que si se cambian o modifican sus disposiciones en el futuro por decreto supremo, también habría que modificar esta ley. Por lo tanto, a su juicio, debería ser más amplia la referencia.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, propone colocar "sin perjuicio de los regímenes especiales aplicables a las industrias terminales".

--Se acoge la sugerencia.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 7º, atinente al arancel para la importación de vehículos completos.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, opina que habría que especificar el término "derivado" en cuanto a derivados de automóviles y camión.

nes, para que no se preste a abusos o distorsiones.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, aclara que derivados de automóviles son todos aquellos vehículos que, usando los elementos básicos de la mecánica de un determinado modelo de automóvil y los elementos básicos de la carrocería, se producen otros elementos que no son el automóvil mismo, como por ejemplo, el station wagon, una camioneta pick-up. Añade que el trailer no es derivado, porque no es autopropulsor.

El señor MINISTRO DE HACIENDA estima que en la parte interna de cada una de las partidas del arancel estarían definidos los derivados.

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL.- pregunta si la norma en estudio dejaría sin efecto los regímenes de excepción vigentes en la actualidad.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, estima, a primera vista, que sí.

La señorita ASESORA LEGAL DE CARABINEROS manifiesta que después que llegan al país los vehículos acogidos a los regímenes de excepción se los libera de aranceles. Por lo tanto, considera que esta disposición no afectaría a dichos regímenes.

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL.-es de opinión que habría que colocar que esto es sin perjuicio de la posibilidad de que la autoridad conceda la liberación.

El señor FISCAL DE LA CORFO aclara que hay otra ley que establece la facultad del Presidente de la República para otorgar liberación y que ésta se mantiene.

El señor MINISTRO DE HACIENDA pregunta si acaso, entonces, lo que se aplica para la parte de arancel, que debe ser comunicado para cumplir el propósito, por ejemplo, de enajenación del vehículo, pasa a ser este arancel.

El señor FISCAL DE LA CORFO puntualiza que éste es el arancel único aplicable a los autos de importación.

El señor MINISTRO DE HACIENDA plantea que, por lo tanto, eso sería aplicable a los otros casos para ese propósito.

El señor FISCAL DE LA CORFO añade que si hay que liberarlos, se liberan de esto en virtud del decreto del Presidente de la República.

--Se debate la conveniencia o inconveniencia de incluir en la norma la frase "incluidos los elementos opcionales", y se acuerda dejar la redacción como está.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 8° del proyecto, concerniente a renegociación de niveles arancelarios establecidos.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO, respecto de los artículos 7° y 8°, recuerda el punto planteado por el señor Jefe del Comité Asesor en el sentido de que el régimen arancelario es tan proteccionista, que aparte hacer imposible la importación de vehículos no fabricados en Chile, deja un margen tan grande para las industrias terminales, que les permite seguir subiendo los precios hasta llegar, indudablemente, a un límite que podría hacer competitiva la importación. Reitera que la importación, tal como se ve en el proyecto, queda fuera de toda competencia.

El señor MINISTRO DE HACIENDA declara que en la discusión primitiva en la Comisión Automotriz la protección era infinita, a lo que se opuso violentamente, pues al no poder importarse vehículos queda totalmente indeterminado el precio interno. Pregunta si a lo mejor es demasiado alto el porcentaje inicial de 105% y cuál es el precio al cual, dentro de este rango, se van a colocar en este momento las industrias productoras nacionales.

A juicio del señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, cuando la producción baje no va a ser tan buena la utilidad y, entonces, las empresas podrían decir que se van de Chile.

El señor VARELA, MIEMBRO DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, expresa que este esquema es bastante más aceptable que el que primitivamente se estuvo discutiendo y que es bastante más audaz que el que está considerando la Junta del Acuerdo de Cartagena en el proyecto subregional. Agrega que, por el contrario, en ese proyecto --y el resto de los países de la subregión están bastante firmes-- se contempla un 115% permanente para los vehículos competitivos o equivalentes, iguales a los que se fabriquen en la subregión y del 200% para los otros.

El señor MINISTRO DE HACIENDA dice que, en igualdad de precios, el consumidor nacional lo probable es que, al tener la opción entre un vehículo totalmente importado y uno integrado internamente, prefiera el importado. Pregunta a qué precios estiman las empresas que se van a colocar con la protección del 115. A su juicio, deberían tener precios más baratos, pero pregunta cuánto más baratos.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, contesta que de las discusiones salió muy poco, porque en realidad cada una se coloca en la posición de mayor defensa, pero agrega que de los cálculos hechos por la Comisión el precio se iniciaba con 50% de diferencia. Hace notar que hay un primer período de reestablecimiento en industria automotriz y que de ahí en adelante, con el proceso de graduación, empieza a disminuir esa relación de precio competitivo. Agrega que en la medida en que la industria terminal nacional sea capaz de hacer más eficiente el proceso de ensamblado y en la medida en que la industria auxiliar sea capaz de hacer más eficientes las producciones nacionales, ésta va a ser capaz de competir. Informa que actualmente las industrias terminales están bastante asustadas de que esta producción aun hoy día pudiera resultar deficiente y con-

fian en el buen espíritu en que el artículo 8° se aplicaría. Como la norma mencionada dice que dependería de factores de rentabilidad el revisar o no revisar, estima justamente que la autoridad estará en condiciones, en un momento dado, de replantearles a las industrias terminales la situación si se ve que están obteniendo alguna rentabilidad que se considere no adecuada.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, opina que va a surgir un conflicto con el artículo 7°, porque de acuerdo con el Pacto de Cartagena, si se producen en uno, dos o más años automóviles en Perú y Colombia, Chile tendrá la obligación de importarlos sin arancel. No ve cómo va a poder concordar esta norma, que no tiene ninguna excepción, con dicha obligación.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, aclara que esto se refiere a terceros países. Añade que eso está establecido en el artículo 5°, transitorio, donde se consigna que esta norma debe adaptarse a los acuerdos internacionales que sobre esta materia estén vigentes en Chile. O sea, desde el momento en que el programa subregional pase a ser un compromiso internacional para Chile, prevalece esa norma sobre ésta.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA expresa que en cuanto a las inquietudes del señor Secretario Legislativo, si efectivamente en algún punto el arancel baja tanto que para las industrias no vaya a ser rentable permanecer en Chile, quiere decir que nos hemos equivocado en el arancel y tendríamos que negociar con ellos o dejar que se vayan, lo que depende de qué es lo que le convenga a Chile en ese momento. Explica que ^{si} la industria automotriz que está en este momento instalándose y que se piensa tendrá un arancel muy alto al comienzo trata de hacer lo que los técnicos llaman "descremar el mercado", puede cometer una equivocación fatal, porque, obviamente, las industrias deben estar pensando en el largo plazo y que para adecuarse a estos aranceles descendentes en el tiempo tienen que ser eficientes; y la eficiencia está en función de lo que ellas captaron del mercado local. Por lo tanto, estima que si una industria dice que va a descremar el mercado, lo más probable es que otra diga que le conviene pensar que el arancel va a bajar, y si ésta tiene aceptación o una parte grande del mercado va a poder ser eficiente en virtud de su mayor volumen de producción. Agrega que, en consecuencia, debe establecerse una competencia entre las tres industrias para adecuarse a los aranceles que van a estar vigentes hacia 1983. No le cabe la menor duda de que entre ellas va a haber competencia.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO considera que eso es cierto, pero agrega que, desde luego, la cantidad de obligaciones que contraen estas empresas es de tan baja naturaleza, la inversión que traen y la infraestructura que requieren es tan poca, que realmente bien les va a convenir dejar todo botado.

Manifiesta que, en segundo lugar, como los automóviles nacionales saldrían 100% más baratos que los importados, la diferencia es tan sustancial que no va a existir interés en importar un vehículo. De tal manera que lo

co que ve entre la diferencia de ambos precios es el gran incentivo que va a tener la industria terminal para seguir alzando el valor del vehículo hasta llegar a un nivel que estime más conveniente. Hace notar que ahí ve él una inmensa falta de defensa del consumidor a través de estos aranceles.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA acota que mientras más alto sea el precio, menor será el mercado interno y que ninguna empresa puede basarse en que va a vender 5 mil, 6 mil ó 7 mil unidades, porque eso le irroga un costo excesivamente alto, pues debe recordarse que también están obligadas a un cierto proceso de integración que les encarece si el volumen de producción que tienen es pequeño. A su juicio, ése es el mecanismo a través del cual puede producirse la competencia.

Dice que suponiendo que las empresas se pusieran de acuerdo para producir poco y cobrar precios excesivamente altos, el Gobierno puede invocar el artículo 8° y, basándose en la alta rentabilidad que tienen las empresas, se revisaría eso y se rebajarían los aranceles.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO reitera que, en ese caso, las empresas van a aducir que no les conviene y se irían del país.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA señala que, precisamente, han aceptado los niveles arancelarios porque de otra manera las firmas no se instalarían en el país.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO deja establecido que la proporción entre los valores de un automóvil nacional y uno importado es 8 y 12 ó 6 y 9, sea sólo 50% más como punto de partida. Añade que si esto resulta en definitiva insuficiente e inconveniente para éstos o para el país, ellos se irían, pero hace notar que no habría nuevamente una CORFO-Citroen con todos sus problemas, pues eso sucede cuando se hacen demasiadas exigencias.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, dice que actualmente los automóviles están más baratos que nunca y que todas las empresas están trabajando a pérdida. Considera difícil que se vaya a descremar el mercado, pues estas empresas trabajan basándose en el volumen. Recuerda que el negocio de dichas empresas no es sólo el vehículo que venden, sino que los elementos y accesorios que traen del exterior y que también venden. O sea, concluye, que si alguien dice que el valor tiene una proporción de 6 a 12 es, precisamente, porque en la actualidad las empresas venden a pérdida; pero al hacer un cálculo real de lo que debiera ser quedaría en 8 y 12.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO señala que en la siguiente frase: "Pudiendo aquéllos ser revisados de tiempo en tiempo de común acuerdo", la expresión "aquéllos" se refiere evidentemente a los niveles arancelarios. Pregunta si se podrían eliminar los términos "de común acuerdo", porque más adelante podría interpretarse que la modificación del arancel no podría hacerse si no

hubiera acuerdo previo entre las partes, que son el Estado de Chile y las industrias terminales. Sugiere eliminar la frase "de común acuerdo".

El señor FISCAL DE LA CORFO aclara que el convenio que se suscriba en virtud de esta ley es un contrato ley, con el alcance que estos documentos tienen actualmente en nuestra Constitución, que pueden ser dejados sin efecto por la autoridad. Agrega que, como todo contrato, necesita el común acuerdo y que la intención al plantearse esta norma fue, precisamente, que ese común acuerdo existiera. Enfatiza que el común acuerdo no significa que Chile esté renunciando a su poder soberano de, llegado un momento, dictar una ley, conforme al número diez del artículo 10 de la Constitución, y poner término al contrato ley, incluso sin derecho a indemnización, porque dicha norma constitucional existe. Por otra parte, si no hay común acuerdo y la autoridad chilena estima que es lesivo al interés nacional, puede dictar un decreto ley dejando sin efecto este contrato y modificándolo unilateralmente.


El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO opina que eso significaría poca seriedad, pues se estarían cambiando las reglas del juego.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO acota que la expresión "aquéllos" no se refiere al convenio, sino a los niveles arancelarios.

El señor FISCAL DE LA CORFO puntualiza que la norma parte consiguiendo que estos niveles arancelarios se incorporan al convenio e, incorporados al convenio, pasan a ser parte del contrato entre las automotrices y el Estado de Chile. Y, como todo contrato aplicado e interpretado de buena fe, importa su modificación de común acuerdo.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO considera que no es así necesariamente y que el problema grave que se divisa es el utilizar el expediente del N° diez del artículo 1); es decir, dejar el contrato ley como que nada, que bien podría hacerse, pero que demostraría una falta de seriedad del Gobierno. A su juicio, podría agregarse al contrato una disposición en el sentido de que los niveles arancelarios podrán ser modificados por decisión del Gobierno, lo que sería un acuerdo de las partes. Agrega que, en todo caso, pareciera que el espíritu del artículo 8° tiende a proteger a la industria terminal, por todas las expresiones que se usan; o sea, tiende a subir los aranceles para darles mayor protección.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, informa que esta norma se introdujo a pedido del señor Ministro de Economía, frente al temor de que esto quedara consagrado en forma indefinida y, por eso, se establecieron problemas de rentabilidades, grados de integración, volúmenes de producción, porque si el mercado en el futuro aumenta a 80 mil unidades, evidentemente que va a haber una capacidad de producir vehículos más económicos, lo que podría obligar a revisar estos aranceles. Reitera que esto fue una protección del sector económico, el que pidió la incorporación de este artículo.



El señor MINISTRO DE HACIENDA señala que el número diez del artículo 10 de la Constitución está vigente en su plenitud y permite modificar cualquier contrato. Agrega que el decir el párrafo en discusión es simplemente identificar una zona en la cual se quiere dejar explícito que esta materia es revisable.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA dice que, desde el punto de vista nuestro como chilenos, obviamente que aparecía mucho mejor suprimir los términos "de común acuerdo" y establecer que el Gobierno lo puede hacer; pero recuerda que el Gobierno lo puede hacer de todas maneras. Añade que ningún abogado les aconsejaría a las empresas que acepten que no haya común acuerdo y que esta frase es una muestra de buena fe entre las partes y significa que nosotros creemos en la buena fe de ellos y que ellos deben creer en la buena fe nuestra, y que si las rentabilidades que ellos están teniendo por el volumen de producción, etc., son excesivas dados estos aranceles, de común acuerdo se podría llegar a negociar. En caso de que no se produjera el común acuerdo, agrega, el Gobierno haría uso de su facultad de defensa del bien común y derogaría el contrato; o sea, impone su voluntad de todas maneras.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, estima que la redacción es algo confusa, porque da la idea de que autoriza para subir los aranceles más bien y no a rebajarlos.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA aclara que no dice ni lo uno ni lo otro, sino que sólo establece que pueden ser revisados.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta si los términos "de común acuerdo" figuran en el cartón entregado a las empresas automotrices.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO da lectura al párrafo pertinente, que establece: "Las partes podrán renegociar de tiempo en tiempo". Deduce, por lo tanto, que no dice de "común acuerdo".

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, considera que podrían eliminarse esas palabras del proyecto, dejando exactamente lo comprometido con las empresas automotrices.

El señor SUBSECRETARIO DE HACIENDA sugiere redactarlo en forma tal que quede con la idea de que es para rebajar los aranceles y no para subirlos.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO aduce que realmente podría tratarse de subirlos.

El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA sugiere colocar "revisados" en vez de "renegociados", porque la renegociación involucra que pueda cederse en otras cosas.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, considera que ahí habría un problema de ética, porque si las firmas han aceptado en base a esa estructura, no se les podrían cambiar las reglas del juego.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO estima que podría acogerse lo insinuado por el señor Almirante Carvajal de colocar "proponiéndose su aumento o disminución".

La señorita ASESORA LEGAL DE CARABINEROS aduce que, en general, se va a tender a bajar y no a subir; de modo que no convendría especificarlo tanto.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, hace notar que el término "modificar" significa que puede ser hacia abajo o hacia arriba.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, señala que al consignarse "que no sean incompatibles con el fomento de la industria automotriz", da la idea de que se fomenta aumentando los aranceles y no disminuyéndolos.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO informa que el párrafo respectivo es del siguiente tenor: "Las partes podrán renegociar, de tiempo en tiempo, los niveles arancelarios establecidos cuando, por razones relacionadas con volúmenes de producción, de mercado, de rentabilidad, niveles de integración u otras, los aranceles fijados para la industria automotriz no sean compatibles con las finalidades previstas e involucradas en la presente negociación".

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL sugiere colocar "fomento de la industria automotriz y protección del consumidor nacional".

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, acota que, en este sentido, concuerda con el señor Almirante y considera que, modificando un poco la redacción al final, es mucho mejor que establecer en la ley que es para el fomento y regulación de la industria.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO expresa que la redacción que daría como sigue: "...no sean compatibles con las finalidades previstas e involucradas en el presente decreto ley".

Manifiesta que el artículo 9° tiene relación con lo establecido en el punto 3 del cartón: Protección del automóvil de fabricación local por la vía de impuestos al uso (patentes): se aplicaría a los automóviles de producción local y al idéntico de importación una rebaja del 50% en el pago de la patente anual.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 9° del proyecto, atinente a pago del valor de la patente municipal por vehículos que detalla.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS informa que el Ministerio de Hacienda observó este beneficio extraordinario, porque no se considera razonable debido a que el impuesto a la patente es un impuesto general y se planteó que no era necesario dar este incentivo al vehículo nacional, por distorsionar todo el sistema y no tener razón justificada.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA aclara que significa no darle más protección a través de la patente que la arancelaría al vehículo producido internamente, porque el idéntico de importación es el que compite con el nacional producido acá y ése ya tiene su protección a través del arancel. Por lo tanto, a ése no se le da un mejor trato de la patente.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO hace notar que se trata de proteger, por la vía de la patente, a los automóviles fabricados en Chile y a los análogos importados, en contra de los automóviles que no se fabriquen en el país; o sea, el Fiat 600 fabricado en el país o importado paga la misma patente. En cambio, los otros pagan más patente. Agrega que se protege al Fiat 600 nacional del Fiat 600 importado sólo por la vía del arancel, a fin de no tener la distorsión de que tenga además otra ventaja adicional.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, pregunta por qué se hace la discriminación en este aspecto entre los autos y los camiones.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO expresa que sólo se consideró razonable esta protección para los automóviles.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS dice que los camiones no tendrían razón de estar incluidos en esta exención por cuanto no pagan el impuesto a las patentes, sino sólo un derecho municipal. Reitera que la posición del Ministerio de Hacienda respecto de este beneficio expreso a los automóviles es no darlo, porque dentro del contexto general se están dando los beneficios a la industria automotriz y el impuesto a la patente tiene otro sentido: en el fondo, un sentido de redistribución.

El señor MINISTRO DE HACIENDA manifiesta que todo el sentido de esto es que no haya un sobreprecio al producto hecho en Chile, pero que se pueda traer algo desde el extranjero y estima que el decir 50% ya lo amarra.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO es de opinión que se aplique el mismo sentido de la frase del cartón, a la ley.

El señor MINISTRO DE HACIENDA sugiere consignar que los automóviles importados que no se produzcan en Chile tendrán el doble de la patente.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO aclara que sería para los vehículos importados que no sean idénticos a los nacionales.

El señor MINISTRO DE HACIENDA acota que esto va a empujar a que las personas favorecidas con los regímenes especiales tengan que importar mod los idénticos a los que se producen internamente.

El señor (no se reconoce la voz).- estima que eso es conveniente desde el punto de vista de regulación del parque y del stock de repuestos.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL hace notar que la palabra "idénticos" puede crear problemas, pues bastaría cambiar una pieza o cualquiera cosa para que haya diferencia, por lo cual sugiere colocar "idénticos, cali ficados a juicio de la CORFO".

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO dispone que se prepare una redacción distinta, positiva, de acuerdo con lo que establece el cartón, para dar satisfacción a lo expresado por el Director de Impuestos Inter - nos, por el Presidente del Banco Central y en conformidad a lo aquí expuesto.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO expresa que el artículo 10 del proyecto se refiere al segundo punto del cartón convenido con las compañías y se titula "Exigencias de Integración Local", limitada para evitar presión so - bre costos. La integración en componentes puede lograrse con elementos de fa - bricación local y con los compensados (ALALC) o balanceados con exportaciones del sector automotriz. 2-1. Niveles de integración (da lectura al cuadro res - pectivo).


El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, se ñala que la frase "los porcentajes de integración se mantendrán constantes del año 1979 adelante" podría redactarse en forma que fuera más flexible, para dar la posibilidad de que se puedan aumentar dichos porcentajes.

El señor VARELA, MIEMBRO DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, explica que en la medida en que los aranceles aduaneros están prefijados, no se puede presionar por la vía de la obligación a una mayor integración sin dar la contra - partida de una mayor protección arancelaria; es decir, en la medida en que se mantengan los aranceles debe mantenerse el grado de integración como mínimo, porque el industrial es libre de integrar más si le resulta más económico inte - grarlo localmente.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, su giere agregar a la frase la palabra "mínimos".

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO pregunta cuál es el porcentaje actual de integración de los automóviles y de los camiones.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, informa que el últi - mo porcentaje aplicado de acuerdo al decreto 835 fue teóricamente el 70.01 y que ese porcentaje fue ficticio. Agrega que la ley dejaba libertad para par anualmente un porcentaje y que el último era de 70.8.



El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO hace presente que en 1976 se entraría con 35%, lo que dista mucho de lo fijado en años anteriores, a pesar de que en esa época no se hayan cumplido los porcentajes. Reitera que en vez de haber subido la integración, ha bajado.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO recuerda que antes también se dispuso que la protección arancelaria era del 340 y del 200 y tanto, con 10 mil por ciento de depósito previo; estaban conjugados. Añade que también había virtual prohibición de importar vehículos y que eso era lo que soportaba teóricamente hablar del 70%, pero en la práctica no era verídico, pues estaba falseada la integración nacional a través de ciertos programas que se llamaban "de promoción", como el caso de Cormecánica, firma que importaba cajas de cambio, facturaba, recargaba el 6% del FOB y pasaba a ser una caja de cambio nacional.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, manifiesta que porcentajes de integración con aranceles aduaneros están íntimamente relacionados y que cualquiera modificación, hacia arriba o hacia abajo, permite también una modificación del arancel.

Reitera que ésta es una situación de tipo temporal en tanto se resuelve el problema de la programación subregional, programación que también a este respecto fija normas distintas que hoy día no se podrían imponer en Chile por no saberse cuál será el acuerdo definitivo. Agrega que tampoco por esto se podría paralizar la industria automotriz chilena. A su juicio, si no hay acuerdo, no se va a justificar tener ni el 70% de integración nacional como se hacía antes, salvo que se esté dispuesto a pagar el precio que se tiene que garantizar a través de un arancel exorbitante.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, sostiene que, a su modo de ver, el artículo 5º, transitorio hace tambalear todo el proyecto de decreto ley en discusión, porque puede suceder que, si se desea cumplir el acuerdo subregional, éste tenga porcentajes completamente distintos o, de lo contrario, que no se puedan cumplir.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA manifiesta que la alternativa sería que no se hiciera nada hasta que el Pacto Andino haya decidido al respecto y dé las pautas por las cuales regirse, pero este proyecto se coloca también en el caso de que el Pacto Andino no resulte o difiera sus programas en algunos años y, entonces, establece las normas para el intertanto en cuanto a la industria automotriz chilena.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO pregunta al Vicepresidente de la CORFO respecto al acuerdo a que se llegó con cada una de las empresas automotrices que quedan en Chile en cuanto a las exigencias de capitales, etc.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO contesta que eso se eliminó totalmente en esta etapa, porque las exigencias y montos de inversión, etc., era lo que estaba tramitando la antigua Comisión Automotriz y, por ello también, como los vehículos tenían mucha mayor protección, sus precios eran mucho más altos. Hace hincapié en que se prefirió no hacerles ninguna exigencia de aporte.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta si el artículo 5°, transitorio, lo conocen las empresas.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO contesta que sí y da lectura al texto del cartón convenido con las empresas automotrices: "4. Grupo Andino. Las empresas seleccionadas se comprometen a aceptar las asignaciones de fabricación que el Gobierno les haga a raíz del eventual convenio de programación del sector automotriz en el Grupo Andino. Esta aceptación comprende la obligación de efectuar las inversiones necesarias para que el país aproveche al máximo las ventajas derivadas de esas asignaciones".

El señor GENERAL LEIGH, expresa que se podría incluir en el proyecto, porque el texto está bastante claro.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO acota que eso no es materia de ley.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, dice temer que en el Acuerdo de Cartagena se apruebe una cantidad de integración nacional mayor que lo que fija el proyecto, lo que crearía problemas.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO considera que eso es posible dado el espíritu que hay en otros países.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA expresa que eso es cierto, pero que en ese caso quedan obligadas a aceptarlo y, además, el intercambio de piezas es mucho mayor si funciona el Pacto Andino que si no funciona y, por lo tanto, hace más fácil cumplir esa exigencia adicional de integración.

El señor MINISTRO DE HACIENDA advierte que el artículo 8° deja la válvula de escape, porque eso modifica el arancel.

A su juicio, en el artículo 9° hay dos problemas: uno, cuando señala "los automóviles que produzcan", podría interpretarse que cualquier automóvil que se discontinue, por ese solo hecho multiplica por dos la patente de los vehículos que ya estaban producidos. Estima que debería decir: "Los automóviles producidos por las empresas señaladas en el artículo 1° y los idénticos de importación".

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO acota que la redacción prevista era, en líneas generales, que el automóvil de importación que no sea idéntico a los que se producen en Chile, pagara el doble.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, considera válida la sugerencia del Ministro de Hacienda en cuanto a aquellos ^{VEHICULOS}/nacionales que se produjeron y que después fueron discontinuados.

El señor MINISTRO DE HACIENDA manifiesta que el segundo punto observado es el del parque de vehículos de excepción que está en este momento en el país y que, por la aplicación literal de esta norma, multiplicarán sus patentes por dos el próximo año. Sugiere agregar: "A partir de la aplicación de la ley", para ajustar las reglas del juego.

--Se acogen ambas sugerencias.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO estima que podría leerse de inmediato el artículo 5º, porque, de acuerdo con lo que acaba de leer el Vicepresidente de CORFO, está dentro de las reglas del juego que las empresas automotrices favorecidas con la licitación deban adaptarse a estos acuerdos internacionales. Dicha norma consigna: "Las disposiciones del presente decreto ley deberán adaptarse en el futuro". A su juicio, habría que agregar: "Las disposiciones del presente decreto ley y los convenios a que se refiere el artículo 1º ^{que} deberán adaptarse en el futuro a los acuerdos internacionales / lleguen a ser obligatorios en Chile en materia automotriz".

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta si se puede ampliar esa disposición con los conceptos contenidos en el cartón.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ informa que cuando se redactó esta norma la intención era introducir la obligación específica en el convenio que se celebre con la empresa; y en la ley se establece que debe adaptarse el conjunto a un compromiso internacional.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO concuerda con el señor FISCAL de la CORFO en que sería mucho explicitar en la ley todo lo acordado con las empresas. Por eso sugiere agregar "las disposiciones del presente decreto ley y los convenios", pues eso incluye todo.

El señor FISCAL DE LA CORFO agrega que en los convenios se va a colocar que, producida la dictación de las normas, estarán obligadas a hacer las inversiones, etc.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO manifiesta que la disposición que se colocaría en el convenio sería una disposición contractual; es decir, las empresas beneficiadas se obligan a revisar los convenios y a ponerlos de acuerdo con los decretos internacionales.

En cuanto a la otra observación del señor Almirante, relativa a que es muy rígido establecer que los porcentajes de integración se mantendrán constantes desde 1979 en adelante, propone cambiar la redacción de la parte pertinente consignando: "1979 y en adelante" en el inciso primero.

El señor FISCAL DE LA CORFO recuerda que en el proyecto original había una norma que hacía aplicable el artículo 8° a esto; o sea, que así como los aranceles podían ser revisados, se establecía que podían ser revisados los acuerdos de integración.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA estima que con la redacción propuesta quedaría, igual, congelado el 50% en el caso de los automóviles.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO anota que el inciso primero habla de "porcentajes mínimos de integración".

--Se acoge la redacción propuesta y se suprime el inciso segundo.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 11, atinente a que los porcentajes de integración se obtendrán del despiece; a la identificación de los componentes y a modificación de despieces.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO hace notar que a partir de esta norma en adelante no hay nada puesto en el cartón y que todo lo demás son procedimientos o sanciones que ha parecido conveniente incluir.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, pregunta si es indispensable que una pieza tenga establecido su peso físico.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA explica que en el pasado era difícil establecer un juicio de si la información dada por la industria era creíble o no lo era. Por lo tanto, por la vía de exigir el peso físico y hacer comparaciones de precio unitario por eso; de piezas similares en la composición o en la tecnología, agrega un elemento de control. O sea, ese es el único objetivo: poder hacer estudios de unificación del despiece.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO hace presente que, respecto de la palabra "componentes", que aparece dos veces en esta norma, en las definiciones se habla de "componentes automotrices" y estima que el término "automotrices" está de más, por ser obvio que son componentes automotrices.

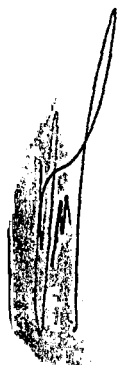
--Se acuerda suprimir la palabra "automotrices" en la definición y en lo concerniente a exportaciones de compensación.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 12, que legisla sobre obtención de porcentajes de integración.

--No hay observaciones.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA lee el artículo 13 (establece que determinadas partes, piezas o conjuntos automotrices se considerarán también nacionales; se refiere a forma de hacer la compensación y al valor de facturación).

--Sin observaciones.



--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 14, que legisla sobre pago de derechos de internación y demás tributos, impuestos y tasas aduaneras de las importaciones efectuadas conforme a lo dispuesto en la norma anterior y sobre exportaciones de compensación.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS explica que en todas las disposiciones legales, cuando se les da esta redacción, se refiere a derechos aduaneros solamente; o sea, que esta redacción indicaría que se pagaría el IVA. Puntualiza que el IVA lo recauda Impuestos Internos y lo percibe Tesorería y que funciona automáticamente.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, pregunta cuál es el objeto de gravar las exportaciones y eximir las importaciones.

El señor FISCAL DE LA CORFO explica que la norma de las importaciones es cumplimiento de acuerdos internacionales.

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL dice que aquí se está hablando exclusivamente de los mecanismos de trueque compensado, que es una ficción jurídica en que asimila a nacional algo que viene del exterior, pero que es pagado con productos automotrices nacionales y, por lo tanto, debe producirse la misma identificación, el mismo tratamiento que tiene un producto nacional: paga IVA, pero no paga otros tributos que se perciben a través de las Aduanas. Agrega que cuando Chile exporta, el producto que se exporta no paga ningún tributo y recupera el IVA al ser exportado; y cuando se produce la importación de la contrapartida, solamente paga el IVA y así se cierra el circuito.

Ante la pregunta del señor Almirante Carvajal de por qué la exportación no goza de ninguna franquicia o beneficio, contesta que hay que evitar una duplicidad; porque, suponiendo que se está dando un drawback a esa exportación, se le está dando un incentivo adicional a la exportación y no el incentivo propio de hacer este trueque. O sea, las exportaciones puras de partes automotrices van a gozar del drawback, pero cuando haya esta compensación, este trueque, no goza del drawback porque no hay una exportación pura, sino que hay una importación y una exportación que se compensan.

El señor FISCAL DE LA CORFO puntualiza que la idea es que la operación de exportación e importación de piezas no tenga ningún efecto económico, que se cambie pieza por pieza; que nadie pague nada y lo que tiene pagado se recupera. Sólo tiene el efecto económico de ampliar la serie.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO estima que podría tener un efecto indirecto: el pago diferido de impuestos que se trataría, indirectamente podría afectar a esto; porque algún industrial independiente podría estar dedicado exclusivamente a exportar componentes nacionales automotrices, aunque no se da de ninguna de las franquicias.



El señor MINISTRO DE HACIENDA dice entender que las importaciones las hacen las terminales y, en consecuencia, la terminal le compra a la auxiliar y ella hace el proceso y que esto es nada más que para la valorización del intercambio.

El señor FISCAL DE LA CORFO agrega que las exportaciones que hagan las industrias auxiliares no son de compensación, sino que están sometidas al régimen general.

El señor DIRECTOR DE IMPUESTOS INTERNOS expresa que el mecanismo para devolver el IVA de los exportadores está en una disposición aparte de la Ley de Impuestos a los Servicios. Entonces, el punto, al decir que no queda acogido a ninguna franquicia, es correcto, pero el IVA tienen que recuperarlo, porque ya lo pagaron cuando importaron. Le merece dudas la redacción, porque al decir que no gozarán de ninguna de las franquicias o beneficios establecidos para las exportaciones, de hecho se está eliminando el beneficio de pedir la devolución del IVA por las exportaciones. A su juicio, habría que aclarar ese punto y el sentido agregando: a excepción del régimen de devolución de impuesto previsto por el decreto ley 825, de 1974".

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 15, sobre exportaciones de compensación, su plazo e incumplimiento.

El señor Secretario Legislativo estima que no debería prorrogarse el plazo, porque va a haber muchas solicitudes de prórroga.

El señor FISCAL BANCO CENTRAL.- estima que se puede borrar, pero hace notar que esto juega en los dos sentidos, pues sucede, por ejemplo, con Argentina, que a nuestra vez tenemos que pedir prórroga allá y en la medida en que en Chile se establezcan rigideces, también se van a producir en el otro país.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA considera que cuando los plazos son fatales, normalmente se cumplen, pero cuando hay la posibilidad de prórroga, se acogen a ésta.

--Se acuerda suprimir lo referente a la prórroga.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL se refiere al inciso segundo del artículo 12 y dice que al definir "componentes nacionales imputables" se deja a la Corporación de Fomento decir sí o no y fijar cualquier grado de valor agregado, lo que no estima conveniente, porque puede ser muy grande la presión para calificar como componente nacional algo que tiene 5% de valor agregado. Pregunta si se puede hacer más directo para decir que el componente nacional será el valor agregado a cualquier componente, o sea una cosa mucho más objetiva que estar descalificado por la Corporación de Fomento.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, estima que la proposición no es administrable, porque, en un momento dado, cada pieza se fabrica

con un grado de técnica un poco distinto y, por lo tanto, es bastante difícil de controlar. En su opinión, podría introducirse una disposición de tipo genérico que diga que no podrá ser inferior al 40 ó 50% o algo así; en suma, fijar alguna frontera. Reitera que es muy difícil estar aplicando la misma norma cuando se habla de una pieza de tecnología elevada, como es una caja de cambio, o cuando se habla de una de tecnología primaria, como es un parachoques. Por eso, agrega, es preferible dejar más bien a un criterio de tipo técnico el discernir sobre esa situación.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO coincide con el Presidente del Banco Central en que debería haber alguna regla de juego fijada en alguna forma, lo que reconocer es difícil, pero quizás podría hacerse por decreto supremo.

El señor FISCAL DE LA CORFO aduce que ése es el inconveniente que siempre presentan los regímenes de excepción, que debe haber alguien que los controle, los califique y los regule; o sea, no es lo ideal, pero es indispensable cuando existe un régimen de excepción.

El señor FISCAL BCO.CENTRAL.- destaca que esto tiene una dinámica y, entonces, lo que hoy es válido, no debe ser idénticamente válido mañana.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO expresa que por eso sugiere la calificación por decreto supremo, que tiene la ventaja de la generalidad, de la igualdad de las reglas de juego y de la volubilidad en cuanto a la posibilidad de ir modificándolo a medida que las condiciones lo aconsejen.

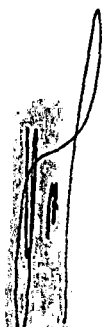
El señor FISCAL DE LA CORFO manifiesta que como esto va a ser aplicado por una Comisión de alto nivel técnico, según figura en los artículos transitorios, se ha tratado por esa vía de eliminar cualquier problema distorsionador.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL arguye que en este tipo de problemas es adonde siempre tiene ventajas el que está al otro lado de la mesa frente a la Comisión. Para calificar esto y sin normas, opina que se puede buscar alguna disposición de carácter general, pero que no tenga la disyuntiva de decir esta pieza sí y esta pieza no, sino que caso a caso.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA anota que podría ser un mínimo de valor agregado.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO sugiere no incluirlo en la ley, porque quedaría demasiado duro, sino que hacerlo por la vía reglamentaria, que permite poder jugar de acuerdo con las condiciones del mercado.

El señor FISCAL DE CORFO propone agregar una norma que consigne que el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción fijará de tiempo en tiempo los valores mínimos.



El señor MINISTRO DE HACIENDA objeta que eso es traspasar el problema y opina que lo que debe hacerse es fijar las fronteras. Respecto de lo establecido en el inciso tercero, pregunta a qué precio se refiere.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, expresa que el despiece es una especie de metro, que cada pieza tiene en el despiece un porcentaje representativo y con eso se mide la pieza. Ahora, esa pieza que representa el 1% del vehículo, puede ser fabricada con una cantidad de valor agregado nacional distinta de acuerdo al tiempo y a la característica de la pieza. Dice preferir que, si va a haber alguna norma, sea en la ley y una frontera mínima, por que se podría convenir con el fabricante de los motores, por ejemplo, iniciar el proceso haciendo ciertos elementos y al año siguiente otros y, así, fabrica con un programa. Reitera que se puede colocar una frontera mínima que no sea menos del 50% del valor agregado, o del 40%, para evitar lo sucedido en el pasado.

El señor MINISTRO DE HACIENDA reitera si decir "del precio" puede resultar ambiguo.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, dice que el despiece es la suma de una lista de piezas, que tiene cada una un precio y la suma de esos precios da como total el valor del vehículo para ser exportado desde el país de origen. Hace notar que no debe amarrarse este valor con el valor normal de origen, porque la industria que quiera desarrollarse más en Chile va a vender los automóviles más baratos, o los conjuntos de piezas más baratos, que es lo que sucede ordinariamente, como el ejemplo del Peugeot: está llegando a Chile a 2.885 dólares el equivalente en juego de piezas. En cambio, en origen tiene 3.100.

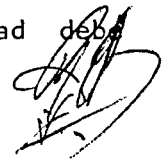
El señor MINISTRO DE HACIENDA puntualiza que su pregunta se refiere a si lo del precio está aclarado.

El señor FISCAL DE CORFO replica que es el precio del despiece y no el de venta, el que figura en la página 6, tercer inciso.

--Se aclara la norma en cuanto al precio mencionado.

Respecto del porcentaje de valor agregado, el SECRETARIO LEGISLATIVO estima que el porcentaje habría que estudiarlo con cierto criterio técnico y, tal vez, gradual; o sea, ir aumentando el valor de incorporación del valor agregado de manera de ir exigiendo a la industria mayor tecnología, haciendo una escala gradual mínima al igual que se hace en el programa de integración y fijado en la ley.

El señor FISCAL DE LA CORFO enfatiza que esa gradualidad debe referirse a cada parte o pieza.



El señor SECRETARIO LEGISLATIVO agrega que habría que distinguir entre industria establecida en Chile, ya conocida y que fabrica determinado tipo de partes o piezas, e industrias por establecerse que, probablemente, requerirán de un régimen distinto y de mayor facilitación de los problemas. Debido a lo complejo de esto, es de opinión de estudiarlo más, no obstante parecerle lógico fijar por ley un porcentaje.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA es partidario, si se va a fijar un mínimo, de establecerlo relativamente alto: 70 ó 75 o algo así, pero dando la opción a que se llegue a él a través de un programa que tendría que ser convenido.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, recuerda que en una de las versiones primitivas se había introducido el concepto señalado por el señor General Leigh, de la aprobación de programas de promoción de nuevas tecnologías y que eso se restringió posteriormente reduciéndolo todo a lo que dice el segundo párrafo, porque eso permite convenir programas de cooperación progresiva.

El señor FISCAL DE LA CORFO señala que el inciso segundo anteriormente decía lo siguiente al final: "un grado de incorporación del valor agregado nacional aceptado por la Corporación de Fomento y conforme a programas establecidos por ésta".

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL propone el siguiente texto: "Los componentes nacionales imputables al porcentaje de integración serán aquellos producidos en el país con un grado de incorporación del valor agregado nacional no inferior al 75%, o conforme a programas establecidos por la Corporación de Fomento o la entidad que vaya a controlar esto".

El señor FISCAL DE LA CORFO dice que el artículo quedaría así: "Los componentes nacionales imputables al porcentaje de integración serán aquellos producidos en el país con un grado de incorporación de valor agregado nacional no inferior al 75%, o conforme a programas aceptados por la Corporación de Fomento de la Producción.

--Se acepta el texto.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, insiste que en el artículo 14 aparece que se está poniendo un impuesto a la exportación y liberando a la importación. Si se quiere evitar una duplicidad en cuanto a impuesto, pregunta por qué no ponerle el impuesto a la importación y liberar la exportación, dejando a ésta con todas las franquicias, y colocar que la importación pague los derechos, ya que en esa forma se estaría favoreciendo la exportación de piezas nacionales.

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL aclara que la exportación no paga impuestos.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, reitera que la exportación debe gozar de los beneficios.

El señor FISCAL DEL BCO. CENTRAL.- destaca que hay beneficios específicos para las exportaciones, como el caso del drawback. Agrega que hay leyes que, para fomentar la exportación de determinados productos, les dan beneficios específicos que no son generales y que administra el Banco Central, Impuestos Internos o Aduana, pero no es que haya impuesto a las exportaciones. Entonces, aquí se da el tratamiento a la exportación en cuanto a los mismos beneficios de que gozan todas las exportaciones y no las excepciones.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 16, que legisla sobre sanciones por incumplimiento a normas de integración nacional contenidas en el artículo 10 y sobre los registros de importación.

El señor MINISTRO DE HACIENDA pregunta si es conveniente colocar la palabra hasta en la frase que dice: "con multas a beneficio fiscal de hasta un 200% del valor CIF".

El señor FISCAL DEL BCO. CENTRAL.- expresa que en el pasado quedó demostrado que el sistema de la disposición que consigna al 200% resultaba en la práctica tan draconiano frente a fallas muy pequeñas, que no se aplicaba y se hacía la vista gorda. Añade que cuando se produjo un caso efectivamente censurable, se transó y no se aplicó por aparecer muy elevado, y nadie se atrevió a colocar una resolución intermedia.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, hace notar que esto está dando por subentendido que va a haber un organismo contralor sobre materia automotriz dependiente de la Corporación de Fomento.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 17, que legisla sobre sanciones a la inclusión en la armadura de partes, piezas o conjuntos automotrices importados al amparo de determinados regímenes aduaneros distintos de los señalados en el presente proyecto, y sobre la enajenación de dichos conjuntos.

--No hay observaciones.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 18, relativo a presentación anual de programas de fabricación y su tramitación.

El señor MINISTRO DE HACIENDA consulta cuál es el sentido de la visación señalada en dicha norma.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL expresa que como los registros, en cada caso, van a responder a cierta cantidad de componentes con determinada cantidad de divisas que están en armonía con los programas que administra la Comisión Automotriz, el visarlos significa que el Banco Central se informa de que la cantidad de divisas es la que corresponde o no corresponde con los programas y con lo que se está importando.

El señor MINISTRO DE HACIENDA pregunta si no basta con el registro estadístico dentro de la CORFO, ya que el propósito es la Corporación de Fomento y no el Banco Central, el que no tiene por qué saber esta materia.

El señor FISCAL BCO. CENTRAL.- replica que de esa manera se sabría a posteriori si un registro fue presentado bien o mal.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO aclara que la idea primitiva era que, justamente, para que lo aprobara el Banco Central, se requería la aprobación previa de CORFO, lo que no fue aceptado; se buscaron diversas alternativas, y, en definitiva, la única solución que se transó fue ésta.

El señor MINISTRO DE HACIENDA dice si se podría colocar que la CORFO no considerará, para los propósitos de medición de la integración o algo por el estilo, registros que no hubieran sido previamente presentados a ella, antes de su presentación al Banco Central.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, dice entender que el importador eleva la presentación a la CORFO y ésta visa primero si está ajustada a derecho la petición y, después, va al Banco Central, quien recibe ya con conocimiento de CORFO la petición, y esta entidad bancaria resolverá sobre lo que a ella le compete.

El señor MINISTRO DE HACIENDA propone la siguiente redacción:
"Para los efectos de contabilizar los porcentajes de integración, etc., la CORFO solamente considerará aquellos registros que hayan sido vistos previamente por la CORFO"; o sea, más bien darle el carácter de control estadístico que el de una visación previa.

El señor FISCAL DEL BANCO CENTRAL aclara que no sólo es control estadístico, sino que también técnico; la idea no es que el Banco Central esté sujeto a la decisión de la Comisión, sino que al contrario.

El señor FISCAL DE LA CORFO manifiesta que quizás una de las formas más efectivas de poder controlar si se ha cumplido con el grado de integración que se exige en cada vehículo es, en definitiva, por el número o el monto de las divisas que ocupó el respectivo armador, porque si hay que cumplir con un 40% de integración, quiere decir que sólo tiene derechos a un 60% de divisas. Añade que como se le aprueban los programas y como los registros de importación son para pedir divisas, la Comisión tiene que ir controlando que no esté infringiendo el grado de integración solicitando más divisas que aquéllas a que tiene derecho. Reitera que esta información es necesaria para que el Banco Central apruebe el registro de importación y, para que sea eficaz, éste es quizás el único y más efectivo medio de control.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, propone, para salvar lo dicho por el Ministro de Hacienda, agregar: "La Corporación de Fomento"

la Producción visará, desde el punto de vista técnico", para dejar establecido el espíritu del Ministerio de Hacienda de que la CORFO no se va a anteponer al Banco Central.

El señor FISCAL BANCO CENTRAL declara que eso está dicho al señalar la norma lo siguiente: de acuerdo a los programas vigentes y considerando los niveles de integración".

--Se acuerda agregar la frase "en sus aspectos técnicos" a continuación de la palabra "visará".

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA señala que dicha frase también habría que agregarla en el inciso primero del artículo 18.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 12, concerniente a registros que llevará CORFO de las industrias auxiliares que proveen de componentes nacionales a las industrias terminales automotrices para los efectos que señala.

--Se acuerda agregar la frase "en sus aspectos técnicos".

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 20, referente a multas y sanciones que corresponde aplicar a la CORFO o al Banco Central.

El señor CORONEL TAPIA, ASESOR LEGAL DE LA FACH, consulta por qué en una parte se mencionan "días corridos" y en otra "días hábiles", en circunstancias de que, en materia civil, todos los plazos son hábiles.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO explica que el primer plazo es administrativo y el segundo es un plazo judicial.

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA da lectura al artículo 21, atinente a tratamiento de cantidades recaudadas por multas.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL observa que la norma cambiaría el mecanismo de las multas del Banco Central, porque actualmente por ley se aplica en moneda extranjera, lo que mantiene un valor constante y, por lo tanto su efecto es similar al de esta disposición, y se paga en moneda nacional al tipo de cambio bancario de la fecha de pago.

El señor FISCAL DE LA CORFO propone fijar un sistema/aplicable a CORFO y al Banco Central.

--Se acuerda mantener la redacción del precepto.

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA lee el artículo 22 (deroga, para empresas mencionadas en el artículo 1º, disposiciones legales o reglamentarias, generales o especiales, contrarias a las de este decreto ley, y privilegios, excepciones y facultades que la legislación y reglamentación vigentes contemplen en favor de las empresas terminales automotrices).

--Sin observaciones.

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEG. da lectura al artículo 23 (determina fecha desde la cual regirá el presente decreto ley).

--Sin observaciones.

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEG. da lectura al artículo 24 (legisla sobre aprobación por Banco Central de registros de importación de vehículos motorizados).

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO señala que el artículo 4º, transitorio, deroga lo anterior en materia de la Comisión Automotriz y crea una nueva Comisión, la que, a su juicio, tiene carácter permanente, por lo cual considera que debe ir como artículo 25 de la ley y no como artículo transitorio.

El señor FISCAL DE LA CORFO explica que la idea no fue crear una Comisión a la que haya que darle personalidad jurídica y que tenga patrimonio, etc. Agrega que por eso se habla con efecto permanente de la Corporación de Fomento y en una norma transitoria se dice que la CORFO actuará a través de esa Comisión.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO recalca que la Comisión es una comisión asesora de carácter permanente y, por lo tanto, la disposición también debería ser permanente.

--Se acuerda transformar el artículo 4º, transitorio, en artículo 25, permanente, modificando también la redacción del artículo 23 para dejarla acorde con esta enmienda.

El señor ASESOR LEGAL DE LA FACHA estima que hay contradicción entre las fechas de los artículos 24 y 25.

El señor FISCAL DEL BCO. CENTRAL considera que el artículo 24 entorpece el proceso de las importaciones, porque también son vehículos motorizados las motos, las bicimotos y todo este tipo de vehículos.

El señor VICEPRESIDENTE DE CORFO propone colocar "vehículos motorizados a que se refiere el presente decreto ley".

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL manifiesta que lo que le interesa a la CORFO es llevar un registro estadístico de lo que se está importando y no establecer que el Banco Central los recibe y tenga que mandarle copia.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO hace presente que la idea primitiva era muy distinta y que esto fue lo que se transó; pero recalca que lo fundamental para la CORFO es que su conocimiento sea previo, porque de lo contrario, no va a llegar o se recibiría tarde.

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA lee el artículo 1º, transitorio, relativo a sistema que regirá a las demás empresas automotrices no previstas en el artículo 1º.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, advierte que en esta norma nuevamente se cita un decreto de un Ministerio, lo que habría que generalizar.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL precisa que esto es específico, porque dicho decreto supremo es el que establecía el régimen para la industria automotriz, el que pierde vigencia con el proyecto en debate.

El señor FISCAL DE LA CORFO aclara que en este proyecto hay tres situaciones: la de las empresas actualmente seleccionadas y que firmen un convenio con el Estado conforme a las normas del presente decreto ley; las empresas que no firmen convenio con el Estado y que están actualmente en el país y, después, otras empresas automotrices que pudieran instalarse y a quienes no se les puede prohibir, porque infringiría la libertad de trabajo que consagra la Constitución. Agrega que las normas permanentes del proyecto en discusión se aplican únicamente a las empresas automotrices que se instalen en virtud de la dictación reciente. Todas las demás se siguen rigiendo por la legislación vigente hasta antes de la dictación de este decreto ley.

Agrega que, por otra parte, las empresas que están instaladas en el país y que no quedaron seleccionadas tienen la posibilidad de suscribir con el Estado un convenio para poner término a sus operaciones, caso en el cual podrán gozar de ciertas ventajas que hagan atractiva esta forma de terminar sus funciones en Chile.



El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA insiste en que la norma sea amplia y que el artículo está redactado con una frase muy extensa.

--Se estudiará una nueva redacción para disminuir la extensión de las frases.

El señor FISCAL DE LA CORFO explica que se pone la referencia de un decreto para darle rango de ley y dejarlo como un régimen permanente.

El señor FISCAL DEL BCO. CENTRAL agrega que hay otra serie de disposiciones que se fueron dictando con el tiempo, que establecían regímenes de excepción, como, por ejemplo, un decreto que autorizaba armar camiones con integración, etc., lo que debe terminar.

El señor FISCAL DE LA CORFO expresa que las normas vigentes en la actualidad son más desventajosas que éstas para la industria automotriz. De modo que como a las más desventajosas van a quedar sometidas aquellas firmas que no firmen convenio con el Estado y, en definitiva, se trata de que se vayan, pues la intención es que haya nada más que tres en el país, se les quiere decir que sigan por un año produciendo vehículos en las condiciones más favorables que fije el Presidente de la República, siempre que ellas se vayan después del año, porque, también, se trata de evitar problemas judiciales con ellas.



--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA da lectura a los artículos 2° y 3°, transitorios (el primero se refiere a medidas que debe adoptar CORFO para facilitar el término de los programas en desarrollo de las empresas referidas en el artículo 1°; el segundo legisla sobre mantención de régimen de almacén particular de Aduanas por parte de las industrias terminales mencionadas en el artículo 1°).

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA consulta si no sería inconveniente dejar tan rígido el artículo 2° y propone cambiar el tiempo del verbo mantener.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, explica que lo que se ha pretendido es que las empresas que en la actualidad están operando como almacén particular puedan seguir operando así hasta cuando entre en aplicación el decreto ley 1.005, que establece los regímenes de zona y depósito francos, porque si no se hiciera así, se crearía un problema financiero muy violento a las empresas.

El señor SECRETARIO LEGISLATIVO aclara que ambos regímenes son distintos y coincide con el señor General Leigh de colocar "podrán mantener".

--Se acuerda cambiar la forma verbal "mantendrán" por "podrán mantener".

--El señor JEFE DE LA SUBJ. LEGISLATIVA da lectura al artículo 4°, transitorio, que pasa a ser 25 permanente, relativo a traspaso de funciones que ejerce la Comisión Automotriz a la CORFO y a nueva Comisión y su integración.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL recuerda que cuando se dictaron las atribuciones de la Comisión Automotriz y después se creó el Ministerio de Transportes, siempre hubo un conflicto al respecto y tiene dudas si eso se supera en este precepto.

El señor FISCAL DE LA CORFO asevera que está superado en el sentido de que se le entrega a la CORFO, la que actúa a través de una Comisión, todas las funciones y atribuciones del Estado de Chile en la implementación y ejecución de la política automotriz, de acuerdo con las normas del presente decreto ley.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL considera que entregar toda la implementación y ejecución de la política automotriz es más amplio que este decreto ley en esa parte. Agrega que, precisamente, los decretos que crearon la Comisión Nacional Automotriz y que le dieron facultades, le entregaban una amplia gama de atribuciones en todo lo relativo a esta materia, atribuciones que se topaban con problemas de Transportes, con problemas de manejo exterior en el Banco Central, dándole atribuciones bastante amplias en materia de fijar la política automotriz. Por lo tanto, considera oportuno deslindar ahora

cosas para que no se repitan los problemas que sobre el particular se han presentado.

El señor FISCAL DE LA CORFO manifiesta que agregando al final del inciso primero del artículo 4°, transitorio, que pasa a ser 25 permanente, "de acuerdo con las normas del presente decreto ley", queda todo solucionado.

El señor PRESIDENTE DEL BANCO CENTRAL reitera que las atribuciones confiadas a la Comisión Nacional Automotriz quedaron en parte en duda con la creación posterior del Ministerio de Transportes y estima que subsistirá esa duda con la redacción que tiene el proyecto en debate.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, estima que habría una desconexión entre el inciso primero y el segundo del artículo 4° transitorio, porque el primero da a la CORFO la representación del Estado en la implementación y ejecución de la política automotriz y, después, consigna: "Para los efectos de este decreto ley, la CORFO organizará una oficina especial". Propone iniciar el segundo inciso de la siguiente manera: "Para este efecto," etc.

El señor ASESOR LEGAL DE LA FACH, considera que, habiendo representante del Presidente de la República, debería ser designado por decreto supremo.


--Se acoge la proposición del señor General Leigh y, asimismo, se acuerda agregar "por decreto supremo".

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, manifiesta que, en lo que se refiere a todas las atribuciones y funciones confiadas a la Comisión Automotriz por el decreto 244, el que regía en el período en que se estaba formando la industria automotriz, y como ahora se trata de su continuidad, tiene la duda de que dichas atribuciones y funciones no son las que se necesitan ahora, en que se entra a una nueva fase de la industria automotriz.

El señor MINISTRO DE HACIENDA propone colocar, respecto de la Comisión Automotriz que se crea y que tiene sede en la CORFO, que sus funciones serán reglamentadas por decreto supremo en un período determinado de tiempo, lo que resolvería el problema.

El señor FISCAL DE LA CORFO propone suprimir el inciso primero, porque esa norma se redactó cuando todavía no había vencido la vigencia de la Comisión Automotriz, la que ahora se encuentra vencida.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, concuerda en suprimir el inciso primero, pero acota que debe redactarse de nuevo el segundo, porque una cosa es responsabilizar a una organización de toda una política de implementación y ejecución, y otra es referirse solamente al decreto ley, porque ésta es mucho más amplia a futuro, establece normas generales y puede salirse de este decreto ley.



El señor FISCAL DE LA CORFO aclara que la idea no ha sido nunca ir más allá que para el cumplimiento de los fines del presente decreto ley, porque, en realidad, la política general automotriz siempre estará a un nivel de Gobierno más alto que la Corporación de Fomento de la Producción. De modo que basta que el inciso segundo quede como único con la siguiente redacción: "Para los efectos del presente decreto ley, la Corporación de Fomento de la Producción actuará a través de una Comisión Automotriz que será organizada por decreto supremo, integrada por" etc.

--El señor JEFE DE LA SUBJEFATURA LEGISLATIVA da lectura al artículo 4º, transitorio: "Las disposiciones del presente decreto ley y los convenios a que se refiere el artículo 1º deberán adaptarse en el futuro a los acuerdos internacionales que lleguen a ser obligatorios en Chile en materia automotriz".

--Sin observaciones.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO dice que, respecto del artículo 10 que figura en la página 5, relativo a la integración, estima que el 50% es muy poco y debe ponerse una cláusula para que se logre una integración mayor.

El señor FISCAL BCO.CENTRAL considera que no habría inconveniente en agregar lo que el señor Presidente señala, en la medida en que se diga lo mismo respecto de las protecciones arancelarias, porque ambas cosas están íntimamente vinculadas.

El señor MINISTRO DE HACIENDA informa que hay una Memoria en la Facultad de Ingeniería en la cual se trató de medir qué sucedería con el porcentaje de ineficiencia en relación con el porcentaje de integración y que parece producirse un grado de discutibilidad bastante violento a partir de cierto punto en que el grado de ineficiencia es muy fuerte por razones tecnológicas y otras.

El señor FISCAL B.CENTRAL expresa que depende de la naturaleza de las inversiones que deben hacerse, del tipo de tecnologías que hay que introducir, etc.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO reitera su opinión de que deben tratar de aumentar el nivel de integración, para lo cual los especialistas deben estudiar una nueva redacción de la respectiva norma.

El señor GENERAL LEIGH, MIEMBRO DE LA JUNTA, hace notar que en 1979 va a haber un porcentaje mínimo de integración de 50%, Pregunta si la Comisión de la CORFO tiene dentro de sus atribuciones la de proponer al Presidente de la República un programa escalonado de integración a partir de esa fecha.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO sugiere colocar que la Comisión estudiará en 1978 los porcentajes de integración que regirán desde 1980 en adelante.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA destaca que hay un mecanismo automático que hace necesario que en 1983 se revise todo esto, porque el arancel para la importación está negociado hasta ese año. En consecuencia, agrega, ahí habrá que negociar el arancel, y como esto va en función de la integración, ahí se tendrá que ver si conviene, con el conocimiento que se tenga en ese momento, empujar por una mayor integración o aceptar empujando por un menor nivel arancelario.

El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO estima que si no se deja señalado en la ley en forma muy clara que la integración debe ser mayor, no habrá interés en aumentarla.

El señor MINISTRO DE ECONOMIA aduce que poner exigencias en esta etapa crea el problema de que el grado de conocimiento de ellos y de nosotros es bajo y, por lo tanto, las empresas tienden a multiplicar por un factor la incertidumbre que sienten y negociarán aranceles más elevados.

El señor FISCAL DE LA CORFO apunta que se supone que en 1983 va a existir algún tipo de acuerdo internacional sobre la materia. Agrega que también se sabe que ese acuerdo internacional, según la política que se ha seguido en otros países, va a ser de una integración mucho más alta y que el día que existan esas normas van a prevalecer sobre las nacionales. De modo que la integración va a subir en virtud de los convenios internacionales.

El señor ALMIRANTE CARVAJAL, MIEMBRO SUBROGANTE DE LA JUNTA, concuerda con el señor Presidente de la Junta sobre la inconveniencia de dejar congelado el 50% de integración desde 1979 hacia adelante.

El señor VARELA, DE LA COMISION AUTOMOTRIZ, hace presente que si se analizan los niveles de integración con los niveles de arancel, se encuentra que en el período de desarrollo del programa la integración va creciendo y los aranceles van bajando, y llega un instante en que se mantiene la integración y, sin embargo, los aranceles continúan bajando. Estima que eso va a obligar a que, manteniendo un porcentaje de integración, pueda lograrse una mayor eficiencia y, por lo tanto, que esto se reproduzca en los precios. Propone volver a la redacción primitiva del artículo 8°, en que se establece que no sólo estarían sujetos a renegociación los aranceles aduaneros, sino, también, los porcentajes de integración.

El señor ASESOR LEGAL DE LA FACH, propone la siguiente redacción: La Comisión creada por el artículo 25 de este decreto ley renegociará el aumento del porcentaje de integración que regirá a partir de 1980".


--Se aprueba el texto sugerido.

El señor VICEPRESIDENTE DE LA CORFO hace presente que en el cartón se establece que de 1980 adelante el porcentaje de integración será el 50% y el 40% como mínimo.

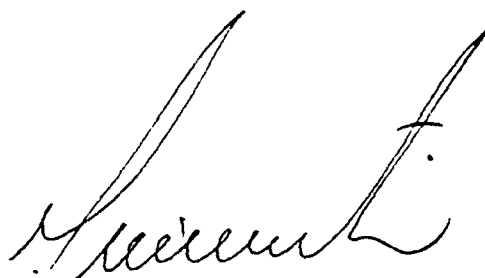
El señor PRESIDENTE DE LA JUNTA DE GOBIERNO reitera que esos son porcentajes mínimos y que en 1980 se renegociarán. Por lo tanto, no se oponen con la norma propuesta y aprobada.

--Terminada la discusión del proyecto, debiendo introducirse le las modificaciones acordadas durante la presente sesión.

--Se levanta la sesión siendo las 13.30.



RENE ESCAURIAZA ALVARADO
Coronel
Secretario de la Junta de Gobierno.



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