

SANTIAGO, veinticuatro de agosto de mil novecientos ochenta y tres.

V I S T O S:

1.- Doña Aída Eugenia Juárez Rojas, domiciliada en la ciudad de Iquique, solicitó a la H. Comisión Preventiva de la I. Región, su intervención ante lo que califica como una situación de competencia desleal, relativa a los requisitos racionales de salidas temporales de los vehículos motorizados cogidos a los regímenes de excepción del Decreto Ley N° 889, 1975 y del Decreto Ley N° 3.529, de 1980, reglamentado por el F.L. N° 15, de 1981, de los Ministerios del Interior y de Hacienda, que se estaría produciendo en la referida zona.

Expresa la solicitante que es dueña de un camión se encuentra acogido a las franquicias de bonificación para versiones y reinversiones productivas de los pequeños y medios inversionistas en las regiones extremas, que conceden los artículos 38° y 39° del Decreto Ley N° 3.529, de 1980 y el D.F.L. ya mencionado.

Agrega que en virtud de esas disposiciones y lo establecido por la Resolución N° 2656, de 10 de Agosto de 1981, de la Dirección Nacional de Aduanas, los vehículos motorizados con capacidad de carga superior a 2.500 kilos tienen prohibición de salir de la Primera Región sin carga, a menos que cuenten con un contrato de flete en que se estipule el transporte de mercancías desde y hacia la zona bonificada, con expresa prohibición de realizar transporte en tramos intermedios fuera de la zona en cuestión, permiso que se otorga por sólo 90 días acumulados en el año calendario.

Señala que, en contraposición con lo anterior, a los vehículos bonificados por el Decreto Ley N° 889, de 1975, la Resolución N° 2657, de 10 de Agosto de 1981, de la Dirección Nacional de Aduanas, les permite salir de las zonas extremas h.

por un plazo de 30 días en cada viaje que realicen durante el año calendario, y cuando por razones de fuerza mayor debidamente justificadas no sea posible efectuar el retorno en los plazos concedidos los Directores Regionales de Aduana pueden autorizar nuevamente la salida temporal de dichos vehículos.

Indica que no obstante que ambas situaciones jurídicas son muy parecidas, resulta totalmente perjudicial que no se pueda operar durante el año calendario en la forma que lo hacen los propietarios de camiones bonificados por el Decreto Ley N° 889, creándose así una competencia desleal, que se ve agravada por la circunstancia de que los costos operacionales son mayores en las regiones que en el centro del país, al cual tienen mayor acceso las personas antes mencionadas.

Hace presente, asimismo, que se encuentra sin poder bajar hacia el centro del país o países vecinos, desde el 10 de mayo de 1982, fecha en que cumplió los 90 días acumulados por el año.

2.- El señor Fiscal Regional, en su oficio N° 88, de 4 de noviembre de 1982, expresa que las instrucciones impartidas por la Dirección Nacional de Aduanas mediante Resolución N° 2.656, ya mencionada, no han hecho otra cosa que aplicar el procedimiento establecido en el D.F.L. N° 15, de 1981, que reglamenta el Fondo de Desarrollo de las Regiones Extremas creado por el artículo 1° del Decreto Ley N° 3.529, de 1980, al autorizar la salida temporal por un lapso de noventa días acumulados en cada año calendario.

En razón de lo anterior estima procedente elevar los antecedentes a conocimiento de esta Comisión Resolutiva para que se determine si cabe solicitar del Supremo Gobierno, a través de los Ministerios del Interior y de Hacienda, la modificación del D.F.L. N° 15, de 1981.

3.- Por Oficio N° 06/82, de 10 de Noviembre de 1982, la Comisión Preventiva de la Primera Región señala que en el acuerdo acordado hacer suyo el informe del señor Fiscal Regional, en el cual se concluye que correspondería a esta Comisión solicitar la modificación del artículo 8° del D.F.L. N° 15, ya citado, disposición

que origina una mayor limitación en las salidas de la Primer Región de los vehículos bonificados por dicho cuerpo legal, e relación con los beneficiados por el Decreto Ley N° 889, de 1975 y que, a juicio de esa Comisión, alteraría la libre competencia.

4.- Por Oficio N° 166, de 7 de Marzo de 1983, el señor Fiscal Nacional formuló requerimiento ante esta Comisión Resolutiva para que solicitara del Supremo Gobierno que trocinara la modificación del artículo 8° del D.F.L. N° 15, 1981, de los Ministerios del Interior y de Hacienda y que diera la modificación de las Resoluciones N°s 2656 y 2657, a las del 10 de Agosto de 1981, del Servicio Nacional de Aduanas con el fin de uniformar el régimen de salida temporal de las mercancías extremas del país, de los bienes afectos a bonificaciones fiscales, tanto respecto de aquéllos regidos por el artículo 12° del Decreto Ley N° 889, de 1975, como de los sometidos a las disposiciones de los artículos 38, 39 y 40 del Decreto Ley N° 3.529, de 1980.

El requerimiento se fundamenta en las siguientes consideraciones:

a) De las disposiciones legales y reglamentarias vigentes se advierte que mientras los transportistas acogidos al régimen del Decreto Ley N° 3.529, de 1980 y del D.F.L. N° 15, de 1981, -en cuyo caso se encuentra la recurrente- disponen de un plazo máximo de hasta 90 días en el año calendario para ejercer el transporte de carga fuera de la jurisdicción correspondiente a la I Región, los transportistas afectos al sistema establecido en el Decreto Ley N° 889, de 1975, disfrutaban, en cambio, de plazos mayores de hasta 30 días por cada viaje, renovables y prorrogables sin límites, durante todo el año calendario, para facilitar el comercio del transporte fuera de su región.

b) Esta diferencia de tratamiento deriva del hecho de que, en el caso del Decreto Ley N° 3.529, fue la propia ley la que estableció la limitación del plazo de salida temporal de los bienes, en tanto que respecto de los bienes bonificados por el Decreto Ley N° 889, de 1975, sus salidas fueron reguladas

la vía reglamentaria y representa una injustificada discriminación que atenta contra la libre competencia en el campo de actividades, produciendo lo que la consultante califica como competencia desleal, todo lo cual contraviene lo dispuesto en los artículos 1° y 2° letra b) del Decreto Ley N° 211, de 1973.

c) Además, estos regímenes de excepción se identifican en cuanto al mecanismo empleado para estimular las inversiones, por lo que la desigualdad observada carece de justificación.

5.- A fs. 24 se tuvo por formulado el requerimiento y ordenó pedir informe al señor Ministro de Hacienda quien, por Oficio N° 376, de 15 de Abril de 1983, que rola 26, expresó lo siguiente:

a) Si bien tanto el D.F.L. N° 15 como el Decreto N° 889 tienen como propósito incentivar las inversiones en las regiones extremas, ambos regímenes son distintos, corresponden a criterios diferentes y los mecanismos para conceder los beneficios que contemplan son también diversos.

b) El Decreto Ley N° 889 estableció varios incentivos para el desarrollo de las regiones señaladas, tales como bonificaciones y franquicias aduaneras y tributarias. Una de las bonificaciones favorecía las inversiones y reinversiones que excedieran de US.\$ 2.000.000 anuales, que se realizaran en construcciones, maquinarias, equipos, implementos y animales fincos siempre que la inversión se radicara en la región durante los 10 años siguientes a la fecha en que se hubiere efectuado.

El sistema se mantuvo hasta el 21 de Febrero de 1980 fecha en que expiró conforme a las normas contenidas en el mismo Decreto Ley N° 889.

c) En el mes de Diciembre de 1980 se dictó el Decreto Ley N° 3.529, que creó el Fondo de Fomento y Desarrollo de regiones extremas con el objeto específico de bonificar las inversiones y reinversiones de los pequeños y medianos inversionistas. El Presidente de la República, mediante el D.F.L. N° 15, de 1981

reguló los requisitos de procedencia y condiciones del nuevo tema de bonificaciones, que empezó a regir el 20 de Abril de :

El D.F.L. N° 15, entonces, si bien sigue en el título a las bonificaciones del Decreto Ley N° 889, no lo continúa, es su sucesor y sus normas son mucho más restrictivas que las de este último.

Así, el ítem de bonificación previsto en el Decreto Ley N° 889 era excedible, y bastaba que la inversión o reinversión se ajustara a sus normas o a las de su reglamento para que el inversionista adquiriera automáticamente el derecho a impetrar el beneficio.

El D.F.L. N° 15, en cambio, restringe la cantidad de recursos destinados a las inversiones y reinversiones, ya que asigna a cada Intendente una suma limitada para que éste la distribuya entre los inversionistas según la mayor conveniencia de cada caso presente para el desarrollo regional.

b) Por la razón señalada precedentemente y en cumplimiento de los problemas de competencia desleal que se había presentado con ocasión de las bonificaciones a medios de transporte bajo la vigencia del Decreto Ley N° 889, en el D.F.L. N° 15 se quiso acentuar la radicación de esas inversiones en las regiones respectivas, limitando taxativamente la salida de buses, camiones, automóviles, aviones, buques, etc. y se trató de no excluir de la bonificación las inversiones en los medios de transporte que la región efectivamente requiriera, tales como caminos especializados para una mina o un transbordador.

c) Por ello los transportistas que obtuvieron bonificaciones bajo el sistema de D.F.L. N° 15, debieron justificar la necesidad de esa inversión específicamente en la región y para el desarrollo de ésta y, además, se presume que estaban de acuerdo con las limitaciones que dicho texto legal les impone.

d) En lo que respecta a la libre competencia, es la Secretaría de Estado siempre ha tenido en vista que las franquicias de las regiones extremas no se extiendan más allá de sus límites, porque ello sí generaría competencia desleal.

En relación con este punto hace presente, que la mayoría de los transportistas de las regiones extremas adquirieron sus vehículos no sólo bonificados sino en muchos casos sin pagar aranceles ni de Impuesto al Valor Agregado, y que en el periodo de explotación han podido adquirir repuestos en las mismas condiciones y han contado con rebajas tributarias adicionales, por lo que permitir una mayor libertad en el trabajo de estos transportistas, en competencia con los del resto del país, sería insostenible para los últimos.

e) En suma, a juicio del Ministerio, las limitaciones expresas contenidas en el D.F.L. N° 15, de 1981, fueron incluidas con el preciso propósito de no incentivar las inversiones en medios de transporte en las regiones extremas, a menos que estuvieran importantemente ligadas a una explotación regional y, por lo tanto, sus beneficiarios no pueden invocarlas como factores de competencia desleal, en el resto del país, razón por la cual estima que no debe modificarse el D.F.L. N° 15, en el sentido solicitado por la Fiscalía Nacional Económica.

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que la Fiscalía Nacional Económica ha requerido a esta Comisión Resolutiva para que solicite del Supremo Gobierno que patrocine la modificación del artículo 8° del D.F.L. N° 15, de 1981, de los Ministerios del Interior y de Hacienda, disponga la modificación de las Resoluciones N°s 2.656 y 2.657 de 10 de Agosto de 1981, del Servicio Nacional de Aduanas, con el fin de uniformar el régimen de salida temporal de las regiones extremas del país de los bienes afectos a bonificaciones fiscales, tanto respecto de aquéllos regidos por el artículo 12° del Decreto Ley N° 889, de 1975, como los sometidos a las disposiciones de los artículos 38°, 39° y 40° del Decreto Ley N° 3.529 de 1980.

SEGUNDO: Que el requerimiento se fundamenta en el hecho de que mientras los transportistas acogidos al régimen del Decreto Ley N° 3.529, de 1980 y el D.F.L. N° 15, de 1981, disponen de un plazo máximo de hasta 90 días en cada año calendario,

para ejercer el transporte de carga fuera de la respectiva región, aquéllos afectos al sistema establecido en el Decreto N° 889, de 1975, disfrutaban de plazos de hasta 30 días para viaje, renovables y prorrogables sin límites, durante todo año calendario, lo que constituye, a juicio del señor Fiscal, una injustificada discriminación que atenta contra la libre competencia en ese campo, contraviniendo lo dispuesto en los artículos 1° y 2° letra b) del Decreto Ley N° 211, de 1973.

TERCERO: Que el señor Ministro de Hacienda ha expresado en su informe de fs. 26, que en consideración a los problemas que con la bonificación de los medios de transportes se habían presentado durante la vigencia del Decreto Ley N° 889, el D.F.L. N° 15 se quiso precisamente acentuar la radicación de las inversiones afectas a la bonificación en las regiones respectivas, limitando su salida fuera de dichas regiones, para que las franquicias se extiendan más allá de sus deslindes pues en caso contrario, tratándose de transportistas, además de apartarse de los fines perseguidos con el régimen de excepción se produciría una situación de competencia desleal respecto al resto del país; razón por la cual estima que no debe modificarse el D.F.L. N° 15, en el sentido solicitado por la Comisión Nacional Económica.

CUARTO: Que esta Comisión estima, desde el punto de vista de la libre competencia, que las normas que contemplan regímenes de excepción -como es el D.F.L. N° 15, tantas veces citado- deben restringir la utilización o el goce de los beneficios afectos a las franquicias. En este caso en relación con el ámbito territorial de las regiones beneficiadas. Lo contrario significaría, en lo que al referido texto legal concierne, que los transportistas del resto del país, que no gozan de bonificación se verían seriamente perjudicados, al tener que competir, en condiciones desventajosas, con aquéllos bonificados, constituyendo esto último un atentado contra las normas que regulan la libre competencia.

QUINTO: Que, otra parte, el hecho de que el Decreto Ley N° 889, de 1975, contemplara un sistema más liberal de salidas de las regiones extremas para los vehículos bonificados

por dicho cuerpo legal, no obliga al legislador a mantener cho sistema en las nuevas normas que dicte sobre la materia sino que es perfectamente acertado que limite dichas salida para radicar las inversiones beneficiadas en la región resp tiva y aún para corregir las deficiencias que pudiere haber observado durante la vigencia de la anterior normativa.


Y VISTO: lo dispuesto por los artículos 17º y 18º del Dec to Ley Nº 211, de 1973,


SE DECLARA

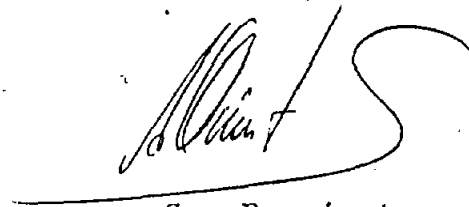
Que no ha lugar al requerimiento del señor Fisca Nacional.

Transcribese al señor Ministro de Hacienda y not quese al señor Fiscal Nacional

Devuélvase los autos a la H. Comisión Preventiv la I Región.


Sr. Rivas del Canto.


Sr. Mackenna


Sr. Passicot


Sr. Varas

Pronunciada por los señores Victor Manuel Rivas del Canto, Ministro de la Excma. Corte Suprema y Presidente de la Comisión; Carlos Mackenna Iñiguez, Tesorero General de la República; Andrés Passicot Callier, Director Nacional del Instituto Nacional de Estadísticas y Juan Ignacio Varas Castellón, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrati vas de la Universidad Católica de Chile.

RUBEN MERA MANZANO
Secretario Abogado Subrogante de
Comisión Resolutiva