

original



GOBIERNO DE CHILE
SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

SUBDIRECCIÓN TÉCNICA
SUBDEPTO. CLASIFICACIÓN

REG.: P/26249 – 16.12.2003
1022 – Clasif.

DICTAMEN N° 011

VALPARAISO, 01 MAR. 2004

VISTOS:

La presentación del Agente de Aduanas Sr. Hernán Pizarro Goicochea, en representación de Combitech Chile S.A., por la que solicita a esta Dirección Nacional, emita Dictamen que establezca la correcta clasificación arancelaria de aparato denominado "Transponder Unit TS3204-00A".

Muestra del producto; Folleto con descripción de características del producto; Ficha Técnica; Notas Explicativas de partidas 85.25; 85.26 y 85.43 del Arancel Aduanero e información obtenida de Internet, página web www.transpondernews.com, General Descriptions.

CONSIDERANDO:

Que, la unidad de **Transponder de Lectura / Escritura, modelo TS3204/00A**, de acuerdo a catálogo adjunto, es parte del sistema "PREMID TS 3200/00". Sistema que comprende una familia de componentes **DSRC (Dedicated Short Range Communication Link o Enlace de Comunicación Especializado de Corto Alcance)** y Transponders, diseñados para satisfacer los más rigurosos requisitos para el Cobro Electrónico de Peaje, Control de Acceso, Estacionamiento y otras aplicaciones, **en el entorno de una sola vía**, para todo tipo de vehículos y cuentas de suscriptores. Para ello posee una memoria de 420 bites y una estructura interna flexible.

Que, los componentes para módulos de vía única DSRC, comprende tres grupos distintos:

- o Sistemas de Borde de Camino (RS), incluyendo:
Transceiver, que en comunicaciones es un transmisor / receptor de señales de radio frecuencia (RF) y sirve para conectar aparatos por vía inalámbrica.
- o Transponders y sus accesorios
- o Accesorios para integración, de la administración de los transponders y mantención de primera línea.

Que, el término "Transponder", utilizado para denominar este ingenio electrónico, corresponde a la contracción de las palabras inglesas "Transmitter-Responder". Concepto que implica "responder" a una consulta, formulada vía ondas electromagnéticas por otro aparato que hace las veces de "interrogador" (Transmitter + Receiver = Transceiver = lector). Respuesta que puede contener una información tal como código de identidad o el valor de una medida, o bien, devolviendo las propiedades originales de la señal recibida desde el interrogador, con prácticamente cero tiempo de demora – permitiendo por tanto – medir el alcance, en función del tiempo de respuesta.

Que, siendo la señal de la pregunta generalmente muy potente y la de respuesta relativamente débil, ésta podría obstaculizarse en presencia de la señal de interrogación. Para que ambas puedan ser detectadas simultáneamente, sin interferencias de una con la otra, se cambia la frecuencia de transmisión, lo que implica que el Transponder puede recibir la pregunta a una frecuencia y contestar en otra que se mantenga lo suficientemente separada.

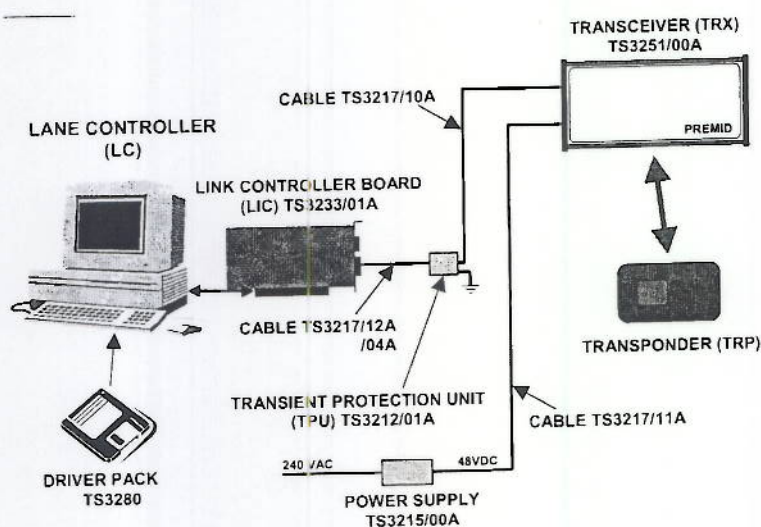
Que, inicialmente, fueron utilizados en la Segunda Guerra Mundial para identificar aviones, usando IFF (Identify Friend or Foe = Identificación de amigo o adversario), donde aviones amigos responderían a una pregunta secreta codificada, preprogramada, indicando al operador del radar que eran aviones amigos. Hoy en día, los transponders aún son ampliamente utilizados en la aviación comercial para informar al operador del radar, la altura e identificación de la aeronave, en el despliegue de su radar.

Que, otro importante uso para los transponders ha sido la de medir distancias. Aquí el interrogador envía una señal al transponder, que responde inmediatamente en otra frecuencia. Midiendo el tiempo desde el envío de la señal inicial, por el interrogador, hasta la recepción de la señal desde el transponder y calculando el doble trayecto efectivo, usando la velocidad de la luz, se puede determinar la distancia entre el transponder y el interrogador. Debido a los límites en determinar los tiempos de transmisión con suficiente acuciosidad, la exactitud de este sistema está restringida a fracciones de un metro, usando método de propagación electromagnética.

Que, los sistemas de transponder han comenzado recientemente a ser actores principales en el campo de la identificación electrónica.

Que, en el presente caso, el ingenio se utiliza para el pago automático en plaza de peajes.

Que, el sistema para el pago automático de peaje, se encuentra compuesto por las siguientes unidades que se describen en la imagen.



- o Lane Controller: Computador controlador de la ruta con discos de control.
- o Link controller board: Tarjeta controladora de enlace de comunicación.
- o Cables
- o Transceiver (TRX) : Transmisor/receptor de señales de radio frecuencia (RF), sirve para conectar aparatos por vía inalámbrica.
- o Unidad de protección perezcedera, con cable a tierra y a Transceiver.
- o Fuente de poder conectada a red de 240 VAC, entregando

24VDC de salida a Transceiver y,
o Transponder (TRP)

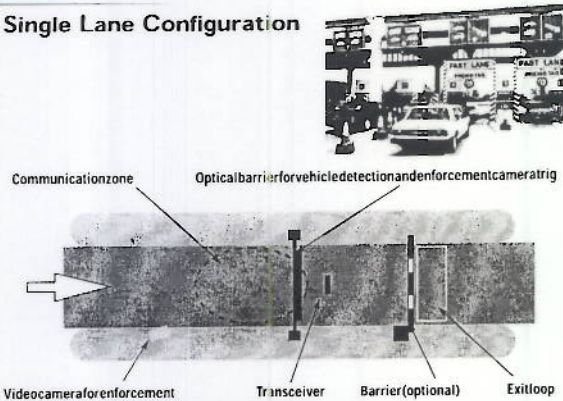
Que, el sistema funciona, en general, de la siguiente forma:

Quando un vehículo pasa a través de la estación de peaje, el cargo se formula automáticamente, por ejemplo, a la cuenta que el conductor del vehículo mantiene con el operador de la carretera.

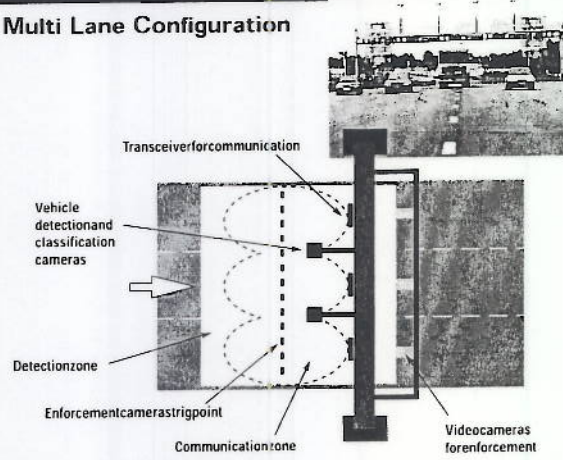
Que, el Transceiver (interrogador o lector), que es la contracción de los términos "Transmitter y Receiver", ubicado sobre la carretera consulta - en primer lugar - sobre la identidad del vehículo al Transponder (escritor) que se encuentra al interior del auto, el que contiene su identificación electrónica y, en segundo término, revisa que el cargo sea debitado al usuario correcto.

Que, las plazas de peaje automático pueden ser construidas de acuerdo a dos principios diferentes:

Single Lane Configuration



Multi Lane Configuration



1. Peaje automático de una sola vía, usado como la primera modernización frente al sistema manual de cobro de peajes. Aquí los vehículos ingresan, como en un sistema tradicional, por vías o rutas demarcadas. Dentro de cada vía, los transceivers crean una zona de comunicación, estableciéndose los enlaces ya descritos anteriormente.
2. Peajes automáticos de multivías, en que no es preciso la demarcación de éstas, utilizando avanzados sistemas de adquisición de información y tecnología de vigilancia, que permiten a los conductores de vehículos cambiar de pistas en la zona de peaje, tal como lo hacen en otra parte de la carretera.

generará una situación de filas de espera. Sin embargo, si así sucediese, no sería problema debitar aún a los autos en fila de espera.

Que, para el caso que nos interesa, sólo nos limitaremos al análisis de aquellos denominados, sistema de transponder/tarjeta inteligente para aplicación en peajes de carretera. En este caso las tarjetas **son activas, esto es, que cuentan con batería** (batería de litio de 3,6 V), pero sólo consumen energía después que el transponder es "encendido" al traspasar un campo activado de alta energía. Posteriormente, la tarjeta o etiqueta (Transponder), puede enviar / recibir información desde un lector aéreo (Transceiver), pudiendo ajustar los datos, presentando el balance que permanecerá en la tarjeta inteligente con posterioridad a la deducción de los gastos de peaje, es decir, cuando salga del campo activado de alta energía y la tarjeta se "apague".

Que, sin embargo, para que todo esto ocurra, es preciso que el Transponder sea preparado en forma previa a su distribución a los usuarios, preparación que consiste en programar el aparato en la **Estación de Programación de Transponder**. Estación que consta de :

- **Programador de Transponder (TPR)** que actúa como el administrador de comunicación entre el computador central (servidor) y el Transponder frente al Transceiver. La función principal es crear o cambiar información en el Transponder y así prepararlo para la transacción de pago a futuro.

Todas las funciones de seguridad, incluyendo aspectos avanzados como autenticaciones o reconocimiento son manejadas internamente en el Programador de Transponder.

- **Tarjeta Inteligente de Lectura con Tarjeta Inteligente (SAM)** = (Security Application Module o Módulo de Aplicación Segura)

Se conecta una Tarjeta Lectora Inteligente (Smart Card Reader) al Programador de Transponder, para facilitar un almacenamiento seguro de llaves o claves maestras criptográficas (Criptografía: En comunicaciones, se altera mediante una clave secreta la información a transmitir, que circula cifrada hasta que llega al punto de destino, donde un sistema que conoce la clave de cifrado es capaz de descifrar la información y volverla inteligible), así como realizando derivaciones de llaves para obtener las claves de aplicación que son transferidas a la memoria del Transponder.

Dicho de otra forma, la Tarjeta Inteligente (SAM) contiene información para asegurar que solamente puedan ser programados Transponders y aplicaciones pertenecientes a un emisor específico, también contiene las contraseñas y claves maestras que se requieren para la creación de Claves a ser almacenadas en el Transponder.

Las claves maestras nunca serán expuestas fuera del Módulo de Aplicación Segura (SAM), desde que el SAM contiene funciones internas para la derivación de claves específicas del transponder que son transferidas al Transponder.

- **Estación de Programación de Transceiver.**

Diseñada para ser usada cuando se están programando los Transponders.

El Transponder a ser programado es ubicado en una ranura dispuesta al frente de la unidad, la que tiene una tapa. Cuando se cierra dicha tapa, el Transponder se encuentra preparado para ser programado.

A su vez el Transceiver es conectado al Programador de Transponder, por medio de un cable. Se dispone de un adaptador de potencia para abastecer, de corriente continua o directa, de bajo voltaje al Transceiver.

Que, la transferencia de los datos al Transponder es realizada por medio de la interfaz de DSRC (Dedicated Short Range Communication Link o Enlace de Comunicación Especializado de Corto Alcance). Una Aplicación DSRC puede ser definida como un conjunto específico de información en el Transponder y cómo ésta será accesada y procesada cuando el Transponder pase un Sistema de Carretera Lateral. Una Aplicación en el Transponder tiene su Aplicación similar en el computador central o principal (Servidor) del Sistema de Carretera Lateral. Estas Aplicaciones se comunican con cada una, utilizando Comandos de Aplicación preestablecidos, por ejemplo una Aplicación EFC (Electronic Fee Collection o Recaudación Electrónica de Peaje), en el Sistema de Carretera Lateral, se comunicará con su Aplicación similar EFC en el Transponder. Cada tipo de Aplicación es, acorde a la ENV 12834 estándar, definido por una DSRC AID (Application Entity ID o Entidad de Aplicación Identificadora).

Que, una transacción DSRC, es definida como una secuencia de Comandos de Aplicación que es intercambiada entre la Aplicación de la carretera lateral y el Transponder, cuando pasa a través de la zona de comunicación establecida por el Transceiver.

Que, un desempeño óptimo, de los enlaces de comunicación Transponder – Transceiver, será asegurado en la zona de comunicación, si el Transceiver es ubicado a una altura de 5,5 metros al medio de la pista, mirando hacia abajo, en un ángulo de 55° y en la dirección del tráfico de ingreso. Igualmente, la posición longitudinal

óptima del Transceiver es alrededor de 3 metros en frente del centro, del área deseada como zona de comunicación.

Que, un Transponder tiene una trayectoria horizontal y la zona de comunicación será algo diferente, dependiendo de la altura del Transponder sobre el pavimento.

Que, por otra parte, para efectuar la comunicación entre el Transceiver y Transponder, ambos cuentan con una antena (Antena Radome). La antena es el conductor o sistema de conductores apropiados para radiar o captar ondas electromagnéticas.

"Una antena emisora no es sino una de las dos armaduras de un condensador, la otra es el suelo. Inserto en el circuito oscilante de la emisora, este condensador se descarga cíclicamente y crea en torno de la antena un campo electromagnético que se propaga por el espacio. La antena receptora, más simple, funciona según el mismo principio, aunque inversamente: el campo magnético engendrado por la emisora induce en la antena oscilaciones que, amplificadas y detectadas, restituyen la corriente modulada de la señal original."(1)

"La antena amplifica considerablemente las ondas hertzianas. Generalmente mide el cuarto de la longitud de onda de la emisora (o un múltiplo del mismo). Las oscilaciones de la corriente alcanzan su valor máximo en el extremo de la antena, el cual obra como un espejo y refleja la onda hacia el otro extremo que constituye la entrada de las oscilaciones engendradas por la emisora. En esta entrada se juntan, pues, la primera onda (reflejada) y la onda siguiente. Como ambas se hallan en fase, se suma su amplitud y la nueva onda que se dirige hacia el extremo tiene una intensidad doble. Será reflejada a su vez y volverá a la entrada para sumarse a una onda nueva y adquirir una intensidad triple, y así sucesivamente, hasta ciertos límites determinados por las pérdidas."(1)

"Las características esenciales de una antena son: la ganancia, o sea su aptitud a intensificar la señal que emite o capta; la impedancia, que es respecto a las corrientes alternas lo que la resistencia es a las continuas, y la directividad".(1)

"Las antenas omnidireccionales o no directivas emiten las ondas en todas direcciones, como lo hacen, por ejemplo, las emisoras de radiodifusión. Las antenas direccionales o directivas concentran las ondas en una dirección privilegiada, a veces en forma de haz hertziano muy estrecho, cual ocurre con las ondas de televisión retransmitidas por una red de repetidores".(1)

Que, en virtud de lo anterior, resulta evidente que el tipo de antena que cuentan, tanto Transceiver como Transponder son antenas que se encuentran incorporadas en los aparatos y son el resultado de un sofisticado diseño que permite su utilización en una zona de comunicación con bordes bien definidos, tratándose de antenas direccionales.

Que, por otra parte, acorde a los datos contenidos en las respectivas fichas técnicas, se indica para el Transponder, un enlace de bajada o amplitud de frecuencia de la banda de 5,8 +- 0,025 GHz e igual enlace de subida y, frecuencia Subportadora seleccionable de 1,5 o 2,0 Mhz (El Transponder admite o soporta ambas).

Que, hasta este punto, sólo se ha pretendido efectuar una breve reseña del funcionamiento de un sistema electrónico de cobro de peaje, los diversos elementos que lo conforman y el modo como interactúan dichos elementos.

(1) Diccionario Ilustrado de las Ciencias (Librairie Larousse, Paris 1987)

Que, las **telecomunicaciones** están definidas como la "transmisión o recepción de señales, sonidos o imágenes a distancia por medio de conductores eléctricos, ondas luminosas o hertzianas, o por cualquier otro procedimiento".(1)

Que, a su vez, las **radiocomunicaciones**, son una "rama de las telecomunicaciones que concierne a la transmisión de la palabra y otros sonidos, las imágenes o señales convencionales empleando como vehículo las ondas electromagnéticas",(1) esto es, que tienen la propiedad de propagarse en el espacio sin conductor (llamadas también ondas hertzianas). De este modo, "toda información convertible en una señal eléctrica puede ser transmitida por algún sistema de radiocomunicaciones, el cual se designa entonces con el nombre que evoca su uso: radiodifusión, televisión, radiotelegrafía, radiotelefonía, etc.. Entre las demás aplicaciones de las técnicas de radiocomunicación figuran la radionavegación, los radiofaros, los radiogoniómetros, el radar, la teledirección de vehículos y proyectiles, etc."(1)

Que, entre los aparatos que comprende la partida 85.25, encontramos los emisores de radiotelefonía o de radiotelegrafía.

Que, por medio de la **radiotelefonía** se efectúan "enlaces telefónicos de dos correspondientes por medio de ondas hertzianas, no solamente a través de los océanos y regiones desérticas o por hallarse uno de ellos (o los dos) a bordo de un vehículo, sino también para aprovechar la posibilidad que ofrecen los satélites de telecomunicaciones, así como cables hertzianos, comúnmente empleados en televisión, de transmitir numerosas conversaciones a la vez".(1)

Que, la **radiotelegrafía** es la "transmisión a larga distancia de mensajes en forma de señales codificadas y, en particular, las que se hacen por medio de impulsiones eléctricas propagadas por ondas hertzianas".(1)

Que, los emisores o emisores receptores de la partida 85.25, se encuentran concebidos para tener comunicación a distancia de varios kilómetros, inclusive con estaciones o antenas repetidoras, como el caso de la telefonía celular, funcionando en longitudes de onda que van desde los 3 KHz hasta los 30 GHz.

En general se caracterizan - en su conjunto - por lo siguiente:

- 1) Emiten a distancia palabras, textos, imágenes inanimadas, etc.
- 2) Emisión que se efectúa por ondas electromagnéticas, a una velocidad de unos 300.000 Kms/seg. (Velocidad de la luz);
- 3) Las ondas hertzianas abarcan frecuencias que van desde los 3 KHz hasta los 30GHz o dicho de otra forma comprende las bandas de frecuencias radioeléctricas que van desde la frecuencia muy baja (very low frecuencias o V.L.F.) hasta las ondas centimétrica (short high frecuencias S.H.F.);
- 4) Los aparatos emisores y emisores-receptores, envían una señal que es modulada a través de un dispositivo, esto es, se modifican algunas de sus características con arreglo a determinada ley o a un sistema de señales adecuado, de modo que las modificaciones de la misma permitan a continuación y en otro sitio, mediante receptores con dispositivo detector que sirve, ya sea para identificar las señales moduladoras, ya para reconstituir la ley según la cual se ha producido la modulación (demodulador).

Que, en definitiva, esta partida comprende una serie de aparatos que envían y reciben **un mismo tipo de mensajes** por medio de señales codificadas, razón por la que el Transponder no debe ser clasificado en la partida 85.25, del Arancel Aduanero.

(1) Diccionario Ilustrado de las Ciencias (Librairie Larousse, Paris 1987)

Que, por su parte, la partida 85.26 comprende :
"Aparatos de radar, radionavegación o radiotelemando", que son consecuencia de las demás aplicaciones de las técnicas de radiocomunicación.

Que, La **radionavegación**, es la **navegación aérea o marítima** fundada en el uso de dispositivos radioeléctricos.

"Las técnicas de la radionavegación aprovechan numerosos y muy variados dispositivos emisores o receptores de ondas hertzianas, ya terrestres y fijos, ya instalados en los aviones o los barcos. Además de las instalaciones radio-marítimas que informan a los navegantes de abordaje sobre las condiciones meteorológicas y otros detalles interesantes que pueden obligarles a cambiar de rumbo, citemos: el radiocompás y el radiofaro que permiten seguir rutas determinadas; los sistemas hiperbólicos y los de radiogoniometría; radar; radioaltímetro y otros dispositivos detectores de obstáculos; los radares panorámicos, radiobalizas y sistemas de radioalineación, que facilitan el acercamiento a los puertos y aeropuertos y la entrada o aterrizaje, respectivamente, en los mismos por la noche o en el caso de mala visibilidad diurna y, por último, las técnicas de gobierno a distancia de vehículos o ingenios no pilotados a bordo".(1)

"**Radar:** Aparato electrónico emisor de ondas hertzianas muy cortas que son reflejadas por los obstáculos y, al volver al radar, permiten determinar la naturaleza de las superficies u objetos reflectores y la distancia y dirección en que se encuentran respecto al lugar de la emisión."(1)

El aparato de radar consta de tres elementos principales: un emisor de ondas, un receptor y un osciloscopio catódico.

"El emisor ha de ser muy potente (varias decenas de kilovatios), ya que el haz de ondas emitido se ensancha al alejarse del aparato, y su intensidad disminuye según el cuadrado de la distancia (cada vez que la distancia dobla, la intensidad queda dividida en cuatro). Sobre todo, hemos de considerar que sólo una pequeña parte de la energía radiada alcanzará el objeto reflector u obstáculo y que una proporción muy reducida de la energía reflejada será captada por el radar. Así, mientras que una potencia de varios vatios o decenas de vatios basta en radiofonía para comunicarse a larga distancia con ondas cortas, la potencia de un aparato de radar es **del orden de la decena de kilovatios. La longitud de onda empleada es centimétrica o decimétrica.**" (1)

"El receptor detecta el eco durante los intervalos que median entre las impulsiones del emisor, y la corriente captada y amplificada excita los órganos deflectores de un oscilógrafo catódico fundado en el mismo principio que los tubos que forman la imagen en los televisores."(1)

Que, finalmente, los aparatos de radiotelemando, accionan a distancia el mecanismo de una máquina, vehículo, etc., por ondas hertzianas, que actúan sobre los reles. El relé es un dispositivo que se interpone en ciertos órganos de mando con objeto que un impulso eléctrico breve o de escasa intensidad permita gobernar un aparato, regular una corriente eléctrica mucho más fuerte o ejercer alguna otra acción importante en comparación con la que requiere el relé.

Que, de lo expuesto y sin entrar en mayor análisis, podemos afirmar categóricamente que el Transponder no interviene en proceso de radionavegación, por consiguiente no procede su clasificación en el ítem 8526.9100.

(1) Diccionario Ilustrado de las Ciencias (Librairie Larousse, Paris 1987)

Que, del mismo modo, no responden al concepto de aparatos de radar, en razón a algunas de las principales diferencias que se observan y señalan:

- El radar, para cumplir su función de detección de obstáculo, debe estar permanente activo (aún cuando emite brevísimos, aunque muy intensos, impulsos repetidos decenas o centenas de veces cada segundo, gracias al tubo electrónico llamado magnetrón).

En tanto que el transponder se encuentra habitualmente en estado de reposo ("dormitando") y sólo es activado, al pasar por la zona de comunicación, por el Transceiver, que emite una potencia máxima de 2 W, equivalente a 33dBm E.I.R.P. (dBm = decibelios por encima o por debajo del nivel de referencia de 1mW sobre 600 ohmios; E.I.R.P. = Effective isotropic radiated power o potencia efectiva radiada por una antena isotrópica) generando en el Transponder una potencia mínima de -45 dBm, que es el umbral para activarlo o "despertarlo".

- Los radares usan antenas omnidireccionales (Tiene idénticas propiedades en todas las direcciones) de grandes dimensiones. El presente tipo de transponder usa antena directiva o direccional, acotando su ámbito de acción a unos cuantos metros y es de tamaño muy reducido.
- El radar sirve para determinar la distancia del objeto, dirección y naturaleza de su superficie, en función de las ondas reflejadas (que se les conoce por "eco"). El Transponder proporciona información de identificación, saldo en cuenta como usuario de vía concesionada, etc., como respuesta a consulta formulada por otro aparato denominado Transceiver.

Que, por consiguiente, no corresponde su clasificación por la partida arancelaria 8526.1000, comprensiva de los aparatos de radar.

Que, tampoco responde al concepto de aparatos de telemando, toda vez que no sirve para gobernar a distancia una máquina, vehículo, juguete, etc., por lo que se excluye del ítem 8526.9200.

Que, finalmente, las Notas Explicativas de la partida 85.43, que comprende a "Máquinas y aparatos eléctricos con función propia, no expresados ni comprendidos en otra parte de este capítulo", en su numeral 14) realiza la siguiente descripción:

- 1) Inciso primero: "**Las tarjetas y etiquetas de desconexión por efecto de proximidad,....**". "Estas tarjetas y etiquetas de desconexión están constituidas por un circuito integrado de memoria muerta conectado a una antena impresa. Funcionan creando una interferencia (cuya naturaleza está determinada por un código contenido en la memoria muerta) al nivel de la antena, a fin de modificar una señal emitida por el lector y devuelta a éste. Este tipo de tarjetas o etiquetas **no transmiten datos**".
- 2) Inciso segundo, comprende a "**las tarjetas y etiquetas capacitivas**" señalando que "están constituidas normalmente por una bobina, que se activa por una señal emitida por el **lector** y que produce una tensión adecuada para alimentar un microcircuito, un generador de códigos, que después de la recepción de la señal emitida por la bobina **transmite datos**, y una antena destinada a emitir las señales".

Que las tarjetas y etiquetas sean capacitivas, significa la cantidad de electricidad que puede restituir el acumulador eléctrico con que estén provistas.

Que, en consecuencia, el transponder, por todas las características que se han señalado y su forma de funcionamiento, esto es:

- Interactuando con el Transceiver, que participa como lector (interrogador);
 - Su capacidad de memoria utilizable, que alcanza a los 420 bytes para el envío de información al Transceiver, a una velocidad de 250 kbits/s;
 - Que cuentan con códigos de información encriptados, los que son accedidos y verificados vía Transceiver (a velocidad de 500 kbits/s), permitiendo efectuar operaciones lógicas, mantener saldo de cuenta de usuario con operador de vía concesionada en transponder (también denominado tarjeta o etiqueta, como ya se explicara en párrafos anteriores);
 - Finalmente, cuenta con batería de litio de 3,6 V;
- particularidades todas que permiten encuadrar perfectamente el ingenio, objeto del presente examen, en ítem arancelario 8543.8990.

Que, por tanto y

TENIENDO PRESENTE:

Lo dispuesto en el Reglamento de Dictámenes.

SE DECLARA:

1. Unidad de **Transponder de Lectura / Escritura, modelo TS3204/00A**, diseñado para el Cobro Electrónico de Peaje, Control de Acceso, Estacionamiento y otras aplicaciones, para todo tipo de vehículos y cuentas de subscriptores, con memoria disponible de 420 bites y una estructura interna flexible, que se ubica mediante un brazo en la parte central interior del parabrisas, procede su clasificación por el ítem 8543.8990 del arancel aduanero.

2. Entérese en Tesorería la suma de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos) valor del presente Dictamen, para cuyo efecto, el Director Regional de la Aduana de Valparaíso formulará el Cargo correspondiente y emitirá el respectivo Giro Comprobante de Pago (G.C.P.)

Oficial del Servicio.

Anótese, comuníquese y publíquese en el Boletín

ALDO CORNEJO GONZALEZ
DIRECTOR NACIONAL DE ADUANAS
SUBROGANTE

VVM/ATR/PLD/SCF/RJP/rjp
20.02.2004 Apto. telepeaje (Transponder)