



Servicio Nacional de Aduanas
Dirección Nacional
Subdirección Jurídica
Departamento de Informes y Asesoría Jurídica

INFORME N° 01

Valparaíso, 03 JUN 2014

REF.: Solicitud de revisión de Informe N° 29, de 29 de diciembre de 2011.

LEG.: Ley N° 18.483, sobre Estatuto Automotriz.

ADJ.: Antecedentes.

De : Subdirector Jurídico

A : Señor Director Nacional de Aduanas

Materia:

El artículo 21 de la Ley N° 18.483, establece que a contar de la fecha de publicación de la ley solo podrán importarse vehículos sin uso, no considerándose dentro de las excepciones establecidas en el inciso segundo del mismo artículo los vehículos automóviles calificados como antiguos o históricos, de conformidad al Título XIX, de la Ley del Tránsito, N° 18.290. Se deja sin efecto el Informe N° 29, de 2011.

Antecedentes:

Se ha solicitado a esta Subdirección la revisión del Informe N° 29, de 2011, ratificado por el Director Nacional mediante Oficio N° 21.251, de 29.12.2011, por el que se concluye que los vehículos reconocidos como antiguos, históricos o de colección por resolución del Director Nacional de Aduanas constituyen vehículos de uso especial para efectos de la aplicación del inciso 2° del artículo 21 de la Ley N° 18.483, estando, en consecuencia, exceptuados de la prohibición de importar que la misma norma establece, en los términos expresados en dicho informe.

Consideraciones:

1. El artículo 21 de la Ley N° 18.483, de 1985, dispone que "A contar de la fecha de publicación de esta ley sólo podrán importarse vehículos sin uso".

Por su parte, el inciso segundo de la citada norma agrega que "Lo dispuesto en este artículo no se aplicará a las ambulancias, coches celulares, coches mortuorios, coches bombas, coches escalas, coches barredores, regadores y análogos para el aseo de vías públicas, coches quitanieves, coches de riego, coches grúas, coches proyectores, coches talleres, coches hormigoneros, coches radiológicos, coches blindados para el transporte de valores, coches para el arreglo de averías, vehículos casa-rodante, vehículos para el transporte fuera de carretera y otros vehículos análogos para usos especiales, distintos del transporte propiamente dicho. Tampoco se aplicará a aquellos vehículos que puedan importarse al amparo de los regímenes aduaneros especiales de la Sección 0 del Arancel Aduanero, ni a aquellos que gocen de exención total o parcial de derechos y demás gravámenes de importación".



Plaza Sotomayor N° 60
Valparaíso/Chile
(56) 32 21 34 516

RATIFICADO POR EL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL

POR OFICIO N° 6613 DE FECHA: 03/06/2014

2. Mediante el Informe N° 29, de 2011, antes referido se concluyó que los vehículos reconocidos como antiguos, históricos o de colección por resolución del Director Nacional de Aduanas constituyen vehículos de uso especial para efectos de la aplicación del inciso 2° del artículo 21 de la Ley N° 18.483, estando, en consecuencia, exceptuados de la prohibición de importar que la misma norma establece.

Al respecto el informe indica que dentro de la excepciones contenidas en el inciso segundo del artículo 21 citado se encuentran " los vehículos para uso especial distinto del transporte propiamente dicho", concluyendo que los vehículos de colección, antiguos o históricos quedan comprendidos dentro de la anterior como vehículos de uso especial, considerando que cuentan con un estatuto normativo particular que los abstrae de régimen normal aplicable a todo tipo de vehículos (Ley del Tránsito, DFL N°1, de 2007).

Más precisamente, el Informe agrega que el listado contenido en el citado inciso segundo no es taxativo y que los vehículos que nos ocupan, al igual que los citados en la excepción del inciso segundo, son vehículos que cuentan con una regulación especial, la que se estableció considerando su valor histórico para el país, siendo esta especial calificación la que define su uso principal y especial, lo cual, conduce, en definitiva, a considerarlos dentro de la excepción establecida en el inciso segundo citado.

3. Un nuevo estudio del Informe N° 29, de 2011, permite reconsiderar sus conclusiones en base a las razones que pasan a exponerse.

4. Como ya se adelantó, el inciso primero del artículo 21 de la ley dispone que a contar de la fecha de publicación de la Ley N°18.483 sólo podían importarse vehículos sin uso.

En primer término se requiere determinar el alcance de la expresión "vehículos" utilizada por el precepto, la que no fue definida por el anterior, por lo que debe estarse a lo que dispone el artículo 20 del Código Civil, esto es, a su sentido natural y obvio, según el uso general de la misma palabra.

5. Al respecto, el Diccionario de la Lengua Española, define el término "vehículo" como "medio de transporte de personas o cosas".

6. Por otra parte, y como se ha indicado, la prohibición se sitúa dentro de la Ley N° 18.483, que se dio en denominar "Nuevo Régimen Legal para la Industria Automotriz", título que nos da luces sobre su alcance, en particular, respecto al ámbito de la prohibición a que se refiere el artículo 21 de la misma. En atención a ello, su alcance debe limitarse a los vehículos con motor o vehículos automóviles, considerando como tales a los que sirven para el transporte de personas y/o mercancías de una parte a otra, con el agregado que se mueven por sí mismos. De esta forma, la prohibición en estudio, comprende a cualquier vehículo automóvil, salvo aquellos que se encuentran expresamente exceptuados en el inciso 2° del artículo 21 de la citada ley.

7. Al respecto y considerando la historia fidedigna del citado precepto, en las Actas de las Comisiones Legislativas emitidas con ocasión de la discusión del artículo 21 se menciona "automóviles" o "automóviles usados", lo que denota el ámbito o contexto de la ley y de su prohibición, correspondiendo, como se ha señalado, a cualquier vehículo que pueda moverse por sí mismo, y que de acuerdo al sentido natural y obvio se utilice para el transporte de personas y/o mercancías de una parte a otra.

8. A mayor abundamiento, y de acuerdo a la historia de la ley en referencia, el proyecto original permitía expresamente la importación de autos usados, disponiéndose que los vehículos de años anteriores, nuevos o usados, pagarían el impuesto que señalaba, considerando el valor aduanero correspondiente al último modelo nuevo o su similar, rebajado en un 10% por cada año de antigüedad, no pudiendo exceder esta rebaja del 50% de dicho valor.



Con todo, en la revisión del proyecto según da cuenta la sesión conjunta de las Comisiones Legislativas de 4 de diciembre de 1985, el Presidente de la Comisión hizo presente que no observa beneficio social alguno en la importación de autos usados, agregando que aprecia "un gasto económico, por cuanto, sin lugar a dudas requerirá de mayor existencia de repuestos y reparaciones diferentes". Señaló, asimismo, que "en lo económico tengo una apreciación clara, debido a que el vehículo usado requiere de cierta cantidad de repuestos que significan invertir divisas para importarlos." Indicó también que "hay un costo económico que el país no lo justifica" y que "tampoco hay un beneficio social pues lo que vio en zonas extremas donde está permitida la internación de vehículos usados son problemas graves."

En otra sesión conjunta de 13 de diciembre de 1985, de las comisiones legislativas, el Presidente de la Comisión indicó que, como lo había señalado en sesiones anteriores y "continuaré haciéndolo en las sucesivas"... "planteé la oposición absoluta de la Primera Comisión a la importación de vehículos usados". Frente a esta declaración del Presidente, las otras Comisiones compartieron su opinión, de modo que se acordó insertar un artículo que "prohíba la importación de automóviles usados, excepto los que se internen por leyes especiales". El acuerdo se materializó a través de la prohibición que da cuenta el artículo 21 de la Ley N° 18.483.

9. De lo dicho es dable colegir, en consecuencia, que el texto legal que nos ocupa, en particular su artículo 21, se enmarca dentro de un cierto ámbito, que no es vago, ambiguo o referido a cualquier vehículo, sino sólo a los vehículos automóviles, en los términos antes referidos y que siempre existió una clara voluntad y propósito del legislador en orden a prohibir la importación de vehículos usados, salvo los que se exceptúan.

10. Desde otra perspectiva, conviene tener presente que la prohibición contenida en el artículo 21 citado transita de manera paralela con las normas de protección ambiental. En efecto, el artículo 19 N° 8 de la Constitución Política de la República asegura a todas las personas el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación, señalando que es deber del Estado velar porque este derecho no sea afectado y tutelar la preservación de la naturaleza.

A su vez, la Ley N° 19.300, de 1994, aprobó las Bases Generales del Medio Ambiente, entre las que se contemplan planes de descontaminación, aparte de normas más específicas acerca de la materia.

De lo anterior, se desprende claramente que existe una preocupación por parte del Estado en cuanto a la preservación del medio ambiente, la cual no puede ser ajena al actuar de la Administración del Estado, no coadyuvando a dicho propósito y obstando al mismo la circunstancia de permitirse la importación de vehículos automóviles usados.

11. Ahora bien, determinado el alcance y sentido de la prohibición contenida en el inciso primero del artículo 21, es preciso analizar lo dispuesto en su inciso segundo, referido a los vehículos que pueden ser importados no obstante ser usados. En efecto, de dicha norma se infiere que hay cuatro situaciones o casos en los cuales pueden importarse vehículos usados, a saber:

a) Los vehículos expresamente individualizados en el citado inciso, esto es: ambulancias, coches celulares, coches mortuorios, coches bombas, coches escalas, coches barredores, regadores y análogos para el aseo de vías públicas, coches quitanieves, coches de riego, coches grúas, coches proyectores, coches talleres, coches hormigoneros, coches radiológicos, coches blindados para el transporte de valores, coches para el arreglo de averías, vehículos casa-rodante, vehículos para el transporte fuera de carretera.

b) vehículos análogos a los citados en la letra a) para usos especiales, distintos del transporte propiamente dicho.



- c) vehículos que puedan importarse al amparo de la Sección 0 del Arancel Aduanero,
- d) vehículos que en su importación gocen de exención total o parcial de derechos y demás gravámenes de importación.

12. En lo que nos interesa, para que los vehículos a que se refiere la letra b), puedan importarse usados, es preciso cumplir los siguientes requisitos copulativos:

- a. que sean análogos a los citados en la letra a).
- b. que sean para usos especiales, y
- c. que no estén destinados al transporte propiamente dicho.

13. En consecuencia, para que los vehículos que no se encuentran expresamente individualizados en el inciso segundo puedan optar a la excepción y poder, por lo tanto, importarse usados, deben, entre otros, ser análogos a los citados; es decir, deben ser semejantes a los señalados en el citado inciso, no obstante tratarse de un vehículo de distinto tipo.

14. En este sentido, la lista de vehículos que la ley establece ha de servir al intérprete para determinar qué vehículos podrían corresponder a los no individualizados, esto es, a "los análogos para usos especiales", debiendo existir similitud entre unos y otros. Al respecto, los vehículos detallados en el inciso segundo citado dan luces o pauta sobre que otros vehículos podrán acceder a la excepción, considerando las particulares características de los nombrados, tratándose de móviles excepcionales, no comunes, utilizados en faenas con propósitos particulares y específicos, ajenos al transporte propiamente tal, características y uso especial que también debe ser propios y corresponder a los vehículos que se asocien a los individualizados en la ley.

15. En este orden de ideas, es útil tener en consideración lo dispuesto en el artículo 22 del Código Civil que prescribe que el contexto de la ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de las partes, de manera que haya entre todas ellas la debida correspondencia y armonía. Esta norma, como es sabido, se refiere al elemento lógico de toda interpretación jurídica, permitiendo establecer la concordancia que debe existir entre las diversas partes de ley, toda vez que las mismas no deben ser contradictorias, sino que debe haber entre ellas una unidad conceptual y de criterio. Se trata que no exista contradicción entre las distintas partes de la ley y que el resultado de la aplicación de la norma sea acorde con la finalidad que persiguió el legislador al dicta la norma que se interpreta.

Al respecto, del tenor literal y sentido del artículo 21 de la Ley N° 18.483, se infiere clara e indubitadamente que su finalidad es prohibir la importación de vehículos usados, salvo las excepciones que contempla, propósito que no se cumple si se importan vehículos automóviles no análogos o similares a los listados en el inciso segundo del artículo 21. En este contexto, el artículo 21 debe ser interpretado, en un sentido que cumpla efectivamente el propósito de que no se importen al país vehículos usados, salvo los exceptuados expresamente de tal prohibición.

16. Por otra parte, del listado de las excepciones previstas en la ley se infiere que dichos móviles consideran un uso especial distinto al transporte, esto es, se trata de vehículo que aún cuando sirven para el transporte (esto es, llevan a alguien o algo de un lugar a otro), esa finalidad es secundaria o accesorio, teniendo otra principal, en función de la cual reporta una mayor utilidad. De este modo, los vehículos citados en la norma ilustran la especialidad de cada uno (barrer calles; quitar la nieve; regar prados; portar hormigón; contener agua, entre otros), objetivo que, como se observará, no es principalmente transportar en los términos recién visto. Siendo así, los innominados deben también participar de este carácter, considerar un uso particular propio, diverso al transporte, que los define y determina su naturaleza y objeto, sin perjuicio que, como se ha señalado, de manera secundaria o accesorio también puedan transportar personas o bienes.



Plaza Sotomayor N° 60
Valparaíso/Chile
(56) 32 21 34 516

RATIFICADO POR EL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL
POR OFICIO N° 6613 DE FECHA 03/06/2014

17. El Informe 29, de 2011 en análisis, como se ha señalado al inicio de este informe, concluye que los vehículos usados, reconocidos con antiguos, históricos o de colección, constituyen vehículos de uso especial, pudiendo importarse usados, de conformidad al inciso segundo del artículo 21 de la Ley N° 18.483.

Para arribar a esta conclusión no se refiere de manera específica a la lista de vehículos especiales que el inciso segundo considera que se pueden importar usados, cuestión que, como se verá, resulta vital a la hora de analizar la excepción de importar vehículos usados que en particular nos ocupa.

18. En efecto, el Informe N° 29 omite la palabra "análogos", que está referida a los vehículos que la ley expresamente cita, expresión que permite precisamente determinar que vehículos, de uso especial, que no están nombrados y que por ser análogos a los primeros, podrían optar a la excepción. La similitud o semejanza de los no nombrados con los citados constituye una exigencia esencial que a la postre determina o no la procedencia de la excepción, de tal suerte que si no concurre tal analogía, mal podrá optarse a la excepción, sin perjuicio que además deban cumplir la exigencia de uso especial y no estar destinados de manera principal al transporte propiamente dicho.

19. A partir del artículo 21 no resulta factible concluir que la opción de importar vehículos usados esté en relación directa con la circunstancia que se trate de vehículos para "usos especiales" y que esto se correlacione seguidamente con la legislación doméstica; lo que da lugar a la excepción es el hecho que los móviles innominados sean análogos a los expresamente nominados; de no existir tal analogía no resulta procedente aplicar la norma excepcional prevista en el inciso segundo del artículo 21.

En otras palabras, el uso especial debe resolverse en base a la similitud o semejanzas que presentan los vehículos por los que se solicita la excepción en relación o comparativamente con los individualizados en el inciso segundo referido, no siendo procedente, por lo tanto, el relacionarlos con aquellos que tienen en la legislación interna una regulación especial (Ley del Tránsito, Título XIX, " De los Vehículos considerados como Antiguos o Históricos"), careciendo de fundamento el admitir que el uso especial se vincule a la calificación de históricos o antiguos de los vehículos usados, de conformidad al título recién referido.

20. En este sentido se debe tener presente que el elemento sistemático de toda interpretación jurídica enseña que la misma no puede considerar solo una parte o un fragmento de la disposición interpretada, aislándola del resto del que forma parte integrante, mirándola de manera aislada e independiente, pues de ese modo se llega a cambiar su sentido, como ha ocurrido en el caso del Informe N° 29 que nos ocupa. El conocimiento del verdadero sentido de un precepto, su interpretación y aplicación cabal, exigen indispensablemente examinarla en su total contenido y amplitud.

21. En todo caso, si bien el listado del inciso segundo del artículo 21 no es taxativo, los vehículos que se suman deben satisfacer los requisitos que la ley señala, a saber, debe tratarse de vehículos análogos a los citados, para usos especiales y no estar destinados de manera principal al transporte propiamente dicho. Por lo tanto, será posible agregar a la lista del artículo 21 otros móviles en la medida que se cumpla con las exigencias anotadas, vulnerándose el texto expreso de la ley cuando se posibilita su importación, no obstante no darse plena satisfacción a las exigencias anteriores.

RATIFICADO POR EL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL

POR OFICIO N° 6613 DE FECHA: 03/06/2014





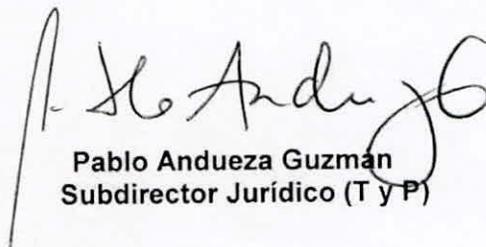
22. En definitiva, los vehículos "automóviles" que han sido calificados como de "uso especial" conforme a lo concluido mediante el Informe N° 29, a saber, los vehículos automóviles Ford, Mustang; Chevrolet, Corvette; Cadillac, Deville; Jaguar, XK140; Alfa Romeo, 1300GT, Chevrolet, Beliar; Chevrolet, Camino; Dodge Charger; Austin, Healey; Chevrolet Camaro; Lotus Elan; Porsche, entre otros, no pueden ser considerados dentro de la excepción dispuesta en el inciso segundo del artículo 21, pues por un lado, no son "análogos" a los individualizados en el mismo inciso que amerite su calificación como especial, y por otra, su función, aunque sea usado, siempre fue y es de manera principal el transporte de personas, no existiendo otra finalidad primordial o relevante, lo que no se ve afectado por el transcurso del tiempo o por la circunstancia que sea calificado como antiguo, de colección o histórico.

23. Por último, se hace presente que de conformidad al artículo 82 de la Ordenanza de Aduanas, en toda destinación aduanera se aplicarán los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes vigentes al momento de la aceptación a trámite de la respectiva declaración, debiendo los despachadores sujetarse también a esa fecha en lo que respecta al cumplimiento de las obligaciones que le impongan las leyes u otras disposiciones.

CONCLUSIÓN

Se deja sin efecto el Informe N°29, de 2011. El artículo 21 de la Ley N° 18.483, es claro en señalar que solo podrán importarse vehículos sin uso y que, por tanto, la importación de vehículos usados o "sin uso" está prohibida, salvo las excepciones legales. Entre estas últimas no cabe considerar los vehículos automóviles calificados como antiguos o históricos, de conformidad al Título XIX, de la Ley del Tránsito, N° 18.290.

Saluda atentamente a usted,


Pablo Andueza Guzmán
Subdirector Jurídico (T y P)

PAG/CSV

RATIFICADO POR EL SEÑOR DIRECTOR NACIONAL

POR OFICIO N° 6613 DE FECHA: 03/06/2014



Plaza Sotomayor N° 60
Valparaíso/Chile
(56) 32 21 34 516