

**De:** Diego Mendoza

**Enviado el:** lunes, 24 de octubre de 2022 10:33

**Para:** Nueva Normativa <nuevanormativa@aduana.cl>

**Asunto:** Observaciones a Proyecto de resolución sobre implementación de ley N°20.920 - REP, sobre producto prioritario, neumático.

Estimados Señores

SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

Presente.-

La Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G., por el presente formula las siguientes observaciones respecto del Proyecto de resolución sobre implementación de ley N°20.920 - REP, sobre producto prioritario, **neumático**:

- 1) **Primera Observación:** Con relación al Numeral 11.10—Sobre las instrucciones de llenado de la declaración de importación, para el formato del campo de la data, con formato “SG-CAT-PE.SO”, se hace presente que el anteproyecto de resolución que observamos en este acto, viene a dar cumplimiento a lo dispuesto en el decreto D.S.N°08/2019-del Ministerio del Medio Ambiente (“MMA”), en adelante el “Decreto”. Sin embargo, cabe precisar que la exigencia de incluir un número de Sistema de Gestión en este campo, cuestión que se exige sólo a los importadores de neumáticos (o productores de productos prioritarios), no así respecto de los productores de envases y embalajes, genera, en la práctica, una discriminación toda vez que un importador no adscrito a un sistema de gestión colectivo no podrá importar o internar sus productos (incluidos neumáticos de reposición, vehículos y maquinarias de cualquier tipo).

Pues bien, como indica el documento en consulta, los importadores deberán dar cuenta en su declaración de importación que se es parte de un sistema de gestión colectivo de residuos. De lo contrario, ese neumático o los vehículos, buses, maquinarias, motocicletas, camiones y otros que contengan neumáticos no podrán ser importados, internados y/o ingresados al mercado chileno, produciéndose con ello serias complicaciones en dos niveles: primero, a nivel legal, en tanto cualquier producto que contenga neumáticos y cuya importación se pretenda lograr en nuestro país, será impedido de ingresar al territorio vulnerando una serie de principios comúnmente aceptados sobre comercio e intercambio de mercaderías entre países; y, segundo, en lo práctico se producirá una situación de atochamiento total en los puertos de Chile por mercadería que no podrá ser importada y que estará retenida en los puertos o en establecimientos extraportuarios, a la espera de las aprobaciones de autoridad necesarias.

Lo anterior, sin considerar que no se podrán importar vehículos livianos, medianos, pesados, buses, maquinaria y motocicletas particulares que en muchos casos cumplen roles declarados esenciales por la autoridad (como los vehículos utilizados por instituciones públicas, Carabineros, Policías, autoridades, entre otros), sino también vehículos que serán utilizados para la prestación de un servicio de carácter público, como son los buses de empresas pertenecientes al sistema RED (ex Transantiago), camiones para el traslado de bienes de alimentos y consumo de la población, maquinarias que aportan en diversos sectores productivos del país, y los neumáticos necesarios para el funcionamiento de todos estos vehículos. En otras palabras, de implementarse

el pretendido documento con su actual redacción, se generará una paralización total en la importación de estos vehículos y neumáticos.

El cumplimiento de metas y obligaciones presentes en el Decreto, entran en vigencia el 20 de enero de 2023 y a esa fecha no existirá -por existir aún barreras administrativas, constitutivas y registrales pendientes- ningún Sistema de Gestión Colectivo de Neumáticos correctamente constituido, esto es, que cuente con informe favorable del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante "TDLC"), y debidamente autorizado por el MMA, a consecuencia que el proceso de constitución de un sistema de Gestión Colectivo de Neumáticos comprende la ejecución de múltiples aprobaciones por distintas autoridades y cada una de estas implica un extenso plazo de tramitación que a la fecha de esta presentación no se han cumplido para ninguno de sus casos. Valga decir que los sistemas de gestión "individuales" no deben cumplir con esta seguidilla de autorizaciones que sólo existen para los sistemas de gestión "colectivos", pero son estos últimos los que representan o agrupan a la mayoría de importadores de neumáticos en cualquiera de sus formas.

En efecto, el Decreto establece plazos extremadamente acotados para la aprobación de un sistema de gestión, habida consideración a las etapas necesarias para la puesta en marcha de un sistema de estas características, y las diversas aprobaciones previas que impone la Ley REP, tales como la preparación de los antecedentes a presentar ante el TDLC, a fin de obtener un informe favorable de acuerdo a la Ley REP, además de la tramitación del procedimiento no contencioso para, posteriormente, obtener las autorizaciones municipales e inscripciones pertinentes en el Registro Civil y obtención de enrolamiento en Servicio de Impuestos Internos, con lo cual recién se estará en condiciones de ingresar los antecedentes necesarios para obtener la autorización del sistema de gestión colectivo y la aprobación de su plan de gestión, por parte del MMA, que extiende aún más los plazos de puesta en marcha de un sistema de gestión.

Posteriormente, y una vez constituida la Corporación e iniciada su operación, luego de las aprobaciones de autoridad señaladas, la Ley REP exige que, para el cumplimiento de las metas de recolección y valorización, se deban celebrar convenios con los gestores autorizados y registrados, o con municipalidades o asociaciones de las mismas que tengan personalidad jurídica, con el fin de gestionar los residuos de los productos prioritarios que se comercialicen en el país.

Lamentablemente, a pesar de las persistentes, reiteradas y múltiples gestiones de la Asociación Nacional Automotriz de Chile ANAC A.G., desde inicios de 2021, en orden a presentar ante el MMA una razonable y gradual implementación del Decreto, lo cual evitaría un inicio caótico de la Ley REP y el escenario catastrófico relatado precedentemente, todas estas voces no han tenido eco, como tampoco se ha dimensionado la magnitud del problema por parte de las autoridades, con la debida atención que ello requiere, a pesar de las lamentables consecuencias prácticas que derivan de esa situación.

Es por esta razón que la totalidad de las empresas socias de ANAC se encuentran avanzando en la constitución de al menos tres Sistemas de Gestión Colectivo de Neumáticos, sin embargo, ninguna de dichas iniciativas ha recibido un informe favorable del TDLC a esta fecha, situación que, como se señaló, es el primer paso para la conformación de un sistema de Gestión.

Por lo señalado, consideramos que el Servicio Nacional de Aduanas debiera generar las instancias de coordinación con el MMA con el fin de definir una adecuada, razonable y gradual implementación de la norma señalada, de manera de evitar la ocurrencia de los efectos descritos precedentemente. Puntualmente, se solicita eliminar la exigencia contenida en el documento en consulta, despejando así la incertidumbre que produciría la existencia de dicho documento, hoy imposible de conseguir.

Para el improbable caso de que las coordinaciones para la eliminación antes señalada no se ejecuten (lo cual sería de toda gravedad por los antecedentes expuesto precedentemente), siempre debe considerarse que, para el caso de aquellos productores que no están inscritos en ningún Sistema de Gestión, o bien adhiriendo, o formando uno, puedan dejar en blanco este campo (o bien indicar con el numeral cero cero, o “00-B-09.60”), toda vez que la ley REP establece multas significativas y extremadamente gravosas por incumplimiento, razón por la cual no tiene sentido establecer indirectamente una barrera u obstáculo técnico al comercio o a la internación de estos productos y, consecuentemente, se estaría estableciendo una de aquellas trabas al comercio por esta vía siendo que están expresamente prohibidas por una serie de tratados de libre comercio, libre circulación de bienes y principios de no discriminación acogidos e implementados por Chile.

Además, el Servicio Nacional de Aduanas debe considerar que siempre habrá productores que estén recién iniciando importaciones o en proceso de adherir a un Sistema de Gestión, y, como es obligatorio presentar la declaración de importación, es importante prever una alternativa de llenado para la situación anterior.

Por último, cabe tener presente lo establecido por el inciso 3, Art.7°, letra f, del D.S N°08/19-MMA que señala que *“Los productores tendrán 4 meses, contados desde la primera introducción en el mercado nacional de un neumático, para dar cumplimiento a las obligaciones referidas en este artículo”*. En consecuencia la norma citada precedentemente otorga una ventana de 4 meses para el cumplimiento de las obligaciones asociadas al Decreto referidas a la obligación de un productor de incorporar a sus declaraciones de importación si son o no son parte de un sistema de gestión, obligaciones que entran en vigor 4 meses después a partir del 20 de enero de 2023 (fecha en la cual entra en vigencia el articulado en suspensión del DS 8/2019 MMA) y desde allí, recién podrá ser considerada como primera introducción de neumáticos al mercado nacional, ello porque el artículo 7° hace referencia a la acción de introducción asociada a la obligación presente en el artículo. Esto es, el informar a Aduanas de la existencia de un sistema de gestión. Así se desprende de la interpretación literal de la norma citada.

## 2) **Otras observaciones específicas:**

- a) Ref.: En el texto de la declaración jurada, donde se debe llenar el peso de los neumáticos  
Dice: “tienen un peso bruto de \_\_\_\_ KB”

Debiera decir: “peso **neto**”, que es el peso del neumático sin ninguno de sus accesorios o sus empaques. Además, se debe usar como unidad de medida de peso el “**kg**” (en lugar de “KB”) que es la unidad de peso habitual utilizada.

b) Ref.: En el numeral 11.10 (Peso de los neumáticos kg, se pide en formato “expresado con punto y 2 decimales”)

- En el formato “SG-CAT-PE.SO”, los espacios (2) definidos para los neumáticos tipo “B” son insuficientes. P.ej. de 4.000 kg.

Formato y campos sugerido:

S	G	-	C	-	X	X	X	X	.	X	X
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Requiere campo de 4 dígitos

- Se debe utilizar “coma” y no “punto”. El sistema internacional al que adhiere Chile, es con uso de coma (“,”) como separador decimal.
- El dato de la centena de gramo puede no estar disponible para todos los proveedores. Tampoco parece significativo ese nivel de precisión. Una décima sería suficiente para cualquier neumático, sea de categoría A ó B.

Desde luego, nuestra Asociación queda a su completa disposición en el caso de requerir informaciones o aclaraciones complementarias al contenido de este correo.

Se adjunta presentación realizada el día jueves 20 de octubre al Servicio Nacional de Aduanas, subdirección de fiscalización, con antecedentes sobre los puntos antes indicados.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

**Diego Mendoza Benavente**

Secretario General

[www.anac.cl](http://www.anac.cl)

Avda. Pdte. Kennedy 9070 Of. 702, Vitacura



**ANAC**

Asociación Nacional  
Automotriz de Chile A.G.