

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY N° 18.502, EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO AL GAS, Y ESTABLECE REGULACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL GAS COMO COMBUSTIBLE EN VEHÍCULOS.

BOLETÍN N°2.701-15.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros sobre el proyecto de ley, originado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, que modifica la ley N°18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

El propósito del proyecto es modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, de modo de fomentar su utilización. Para ello, se propone promover el empleo del gas natural o del gas licuado de petróleo en una fracción de los vehículos livianos de alto recorrido anual, permitir que parte del parque de buses urbanos se conviertan a combustibles gaseosos y garantizar la utilización del gas natural y del gas licuado de petróleo en vehículos que cumplan con las condiciones de seguridad necesarias.

Las modificaciones se concretan en las siguientes propuestas:

- a) Igualación del tratamiento tributario para el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo;
- b) Tratamiento tributario por tipo de vehículos que utilicen combustibles gaseosos;
- c) Establecimiento de medidas para fiscalizar el pago del impuesto, y para controlar y velar por la seguridad de los usuarios, y
- d) Exención temporal del impuesto para trescientos buses.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la asistencia y la colaboración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz Lorenzen; del Ministro Secretario General de la Presidencia, señor Alvaro García Hurtado; del Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini Véliz; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez Contreras; del Jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señor Silvio Albarrán Albán; de la Jefa de la División de Estudios y Desarrollo de esa Subsecretaría, señora Mónica Wityk Peluchonneau; del Asesor Legislativo de esa Subsecretaría, señor Patricio Bell Avello; del Director de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, señor Gianni López; de los asesores del Ministerio de Hacienda señorita Claudia Martínez Alvear y señor Claudio Juárez Muñoz; del Secretario Técnico del Centro de Control y Certificación Vehicular, señor Alfonso Cádiz Soto, y del Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Antonio Dourthé Castrillón.

Además, asistieron invitados por la Comisión:

- **Por la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G.**, su gerente general, señor Eduardo Vío Grossi, y el asesor del Comité Técnico de Automoción de esa Asociación, señor Patricio Strube Benavente.

- **Por la Federación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile (Fenatach)**, participaron sus representantes señores René Gutiérrez, presidente; Luis Reyes, vicepresidente; Luis Reveco, secretario, y Alonso Puebla y Fernando Martínez, dirigentes.

- **Por la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch)**, sus representantes señores Héctor Sandoval Gallegos, presidente; José Becerra Cuadra, vicepresidente; Mauricio Mora Letelier, secretario de difusión; Ernesto Morales, secretario de finanzas, y Heriberto Pastene, representante de la V Región.

- **Por Tecnogas S.A.**, su gerente general, señor Bernardo Bollmann Bibus.

- **Por Gasco S.A.**, su gerente de Planificación y Desarrollo Corporativo, señor Erik Saphores Martínez; el gerente comercial, señor Mauricio Coll Olivares; el ingeniero de estudios, señor Gonzalo Soto Serdio, y el asesor, señor Sergio García Opazo.

- **Por Gas Valpo**, su gerente de operaciones, señor Luis Kipreos Almallatis; el asesor Hardy Knittel Villarroel y el ingeniero de Servicios Eléctricos, señor Ignacio Goic González.

- **Por el Consejo Regional de Taxis Colectivos de la IV Región**, los representantes señores José Reyes Mercado, presidente; Juan Callejas Julio, presidente de la línea 18 de taxis colectivos de Ovalle, y Pedro Astudillo Escudero, dirigente nacional de la Conatacoch.

- **Por el Consejo Superior de Transporte Colectivo de la V Región (Cosutracol)**, los representantes señores Mario Alsina Sapiain, presidente; Cristóbal Torrecilla Yáñez, secretario; José García Faúndez, Luis Olivares Arancibia y Roberto Osses Olivares, directores y el abogado asesor, señor Julio Muñoz Cisterna.

I. ANTECEDENTES GENERALES.

Para el estudio del proyecto de ley, se tomaron en cuenta los siguientes antecedentes:

- 1.- Mensaje del Ejecutivo, que modifica la ley N°18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

- 2.- Ley N°18.502.

Esta ley estableció entre sus normas dos tipos de impuestos, a saber: uno que se aplica a los combustibles líquidos usados en vehículos motorizados, y otro que se aplica a los vehículos motorizados que emplean gas como combustible.

a) Impuesto a los combustibles líquidos.

Es del caso señalar que la citada ley estableció los siguientes impuestos:

- i) A la gasolina automotriz: 6 UTM/m³.(\$168,77 por litro, agosto 2001).
- ii) Al petróleo diesel: 1,5 UTM/m³.(\$42,19 por litro, agosto 2001) Este impuesto se aplica sólo al petróleo diesel empleado en vehículos motorizados que transiten por calles, caminos y vías públicas, pues existe un mecanismo para obtener su devolución cuando se acredita su uso en otros fines (empresas afectas al pago del impuesto al valor agregado y empresas constructoras).

Ambos impuestos gravan la primera venta o importación de dichos combustibles y afectan al productor o al importador de los mismos, sin perjuicio de aplicarse el impuesto al valor agregado.

Se trata de un impuesto al consumo que, en consecuencia, se paga en función del volumen empleado.

El proyecto de ley en estudio no afecta a estos impuestos, los que se mantienen plenamente vigentes.

b) Impuesto a los vehículos motorizados que emplean gas como combustible.

La misma ley fijó los siguientes impuestos:

- i) A los automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o de servicios especiales, "station wagons", furgones, ambulancias, carrozas fúnebres-automóviles, camionetas y motocicletas, sea que sus motores utilicen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo: 1,43 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto. (\$241,34 por litro, agosto 2001).
- ii) A los taxis básicos o colectivos, microbuses o taxibuses de locomoción colectiva de pasajeros, camiones de más de 1.750 kilos y tractocamiones de más de 1.750 kilos, que utilicen gas natural comprimido: 3,21 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto. (\$541,76 por litro, agosto 2001).
- iii) A los mismos vehículos indicados en el número anterior, cuyos motores funcionen con gas licuado: 7,50 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto.(\$1.265,8 por litro, agosto 2001).

Por lo tanto, se trata de un impuesto anual que se aplica a los vehículos que ocupen gas como combustible, y es fijo, es decir, independiente del consumo y, en consecuencia, no importa si el vehículo es usado o no.

La razón para establecer un régimen tributario distinto entre los combustibles líquidos y los gaseosos derivó del hecho de que estos últimos no sólo son empleados en el transporte, sino también tienen un uso doméstico, el cual no era posible gravar con impuesto. Ahora bien, particularmente en el caso del gas licuado, cualquier persona que dispone de él para su uso doméstico podría, sin mayores inconvenientes técnicos, aunque sí con serios riesgos de accidente, transvasarlo desde los cilindros al estanque del vehículo, evadiendo fácilmente el impuesto al gas. Para evitar esa evasión y por una simple razón de control, en el caso del gas se optó por gravar al vehículo que lo usa y no al combustible en función del consumo.

Las distintas tasas que se aplican a los diferentes vehículos que emplean gas se justifican porque se intenta ligar el impuesto con el mayor uso de un tipo de vehículos por sobre otro y, consecuentemente, con el mayor consumo de combustible de los mismos. Así, si el impuesto fuera aplicable al volumen consumido, los vehículos de transporte de pasajeros y de carga pagarían mas impuesto que los autos particulares. Por eso tienen una tasa más alta.

Sin embargo, entre los propios vehículos de transporte de carga y de pasajeros hay diferencias, puesto que los que usan gas licuado pagan el doble de impuesto fijo que los que utilizan gas natural, lo que se debe a una razón histórica más que técnica.

3.- Decreto ley N°3.063, de 1979, que estableció normas sobre rentas municipales.

3.1.- El artículo 12 estableció el pago de un impuesto anual por permiso de circulación, en beneficio de las diferentes municipalidades, para los vehículos que transiten por calles, caminos y vías públicas en general, conforme a las diferentes tasas que se señalan.

4.- Decreto supremo N°55, de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que estableció requisitos para el empleo de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible en vehículos que señala.

5.- Decreto supremo N°227, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre adaptación de motores de vehículos para el uso de gas licuado de petróleo.

6.- Resoluciones N°s65 y 2.116, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre adaptación de motores de vehículos para el uso de gas natural comprimido y de gas licuado de petróleo, respectivamente.

7.- Oficio N°000828, de 23 de mayo de 2001 de la Excma. Corte Suprema de Justicia, por el cual manifestó que no tiene observaciones que formular al proyecto de ley que modifica la ley N°18.502.

II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

En el mensaje se plantea que el país enfrenta un nuevo escenario de matriz energética, originado, entre otras cosas, en el Acuerdo de Complementación Económica con la República Argentina, que se ha traducido en múltiples gasoductos de interconexión a lo largo del país, lo que permitiría contar con una amplia red de distribución, si fuere necesario.

Se indica, además, que se han producido importantes avances en las tecnologías asociadas al uso del gas natural comprimido o del gas licuado de petróleo en vehículos motorizados, las que han sido probadas en el país, perfeccionándose progresivamente la regulación para su implementación y utilización.

Por último se señala que el país ha sido objeto en el último tiempo de la denominada fiebre del “diesel” o “dieselización” del parque automotor, lo que se ha traducido en que durante el año 2000 ingresaron al parque 16.000 vehículos livianos a diesel y para el 2001 se espera que se incorporen otros 22.000, principalmente debido al bajo impuesto específico de dicho combustible (4 veces menor que el de la gasolina). Tal situación, lejos de promover el uso de energéticos limpios y de proteger el medio ambiente, objetivos claros del proyecto de ley, contribuye a aumentar notablemente las emisiones de dióxido de nitrógeno, de material particulado, de aldehídos y de aldehídos bajos, comparadas con las que emitirían los mismos vehículos si funcionaren a gasolina o a gas.

III. MINUTA DE LAS IDEAS MATRICES O FUNDAMENTALES DEL PROYECTO.

Para los efectos previstos en los artículos 66 y 70 de la Constitución Política de la República, y en los incisos primeros de los artículos 24 y 32 de la ley N°18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional, corresponde consignar, como lo exige el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, una minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, entendiéndose por tales las contenidas en el mensaje.

Se pueden señalar como ideas matrices del proyecto las siguientes:

- a) diversificar la matriz energética del país, mediante el fomento de la utilización del gas como combustible;
- b) impulsar la competencia de los combustibles gaseosos en el mercado de los energéticos vehiculares, y
- c) proteger el medio ambiente.

Con tal motivo, el mensaje tiene los siguientes objetivos específicos:

1. Modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, con el fin de adaptar el régimen tributario vigente de los combustibles a la nueva realidad tecnológica, en forma coherente con los objetivos medioambientales y con mayor competencia en el suministro de

combustibles. Esta modificación implica igualar el tratamiento tributario para el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo, que hasta ahora es dispar, pero mantener un tratamiento diferenciado según los distintos tipos de vehículos que utilicen combustibles gaseosos.

2. En el caso de los automóviles particulares, autorizar el uso de combustibles gaseosos sólo en vehículos nuevos.

3. Asegurar la adecuada aplicación, fiscalización y giro del impuesto. Para ello, se propone:

- a) Facultar al Servicio de Impuestos Internos para solicitar información a las plantas de revisión técnica sobre los vehículos convertidos a gas.
- b) Establecer que los ministros de fe que autoricen transferencias de vehículos motorizados a gas exijan, previamente, que se justifique el pago del impuesto.
- c) Condicionar el otorgamiento del permiso de circulación a la acreditación del pago del impuesto respectivo.

4. Establecer resguardos adicionales a los señalados en la normativa reglamentaria para evitar que los combustibles gaseosos sean utilizados en vehículos que no cumplan las pertinentes condiciones técnicas y de seguridad. En tal sentido, se dispone:

- a) La prohibición, para todo tipo de instalaciones de combustibles, de expender combustibles gaseosos a vehículos que no cuenten con autorización para utilizarlos;
- b) La imposición, a las instalaciones de combustibles que expendan combustibles gaseosos a vehículos, de la obligación de registrarse previamente ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, y
- c) La facultad de Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales para retirar de circulación los vehículos que transiten a gas sin contar con la autorización para ello.

5. Eximir del pago del impuesto por diez años a los primeros 300 buses cuyos motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible, que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros antes del 31 de diciembre de 2003, siempre que cuenten con autorización para usar dichos energéticos, que estén registrados como servicios licitados en la Región Metropolitana y que cumplan con las normas de emisión.

6. Regular un período de transición para la aplicación del nuevo régimen tributario y de las exigencias técnicas a los vehículos que, a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, se encuentren autorizados a utilizar combustibles gaseosos. Al efecto, se establece:

- a) Una condonación de las cuotas devengadas de la tasa impositiva anterior, y
- b) El reconocimiento y la validez de la autorización para el uso de gas como combustible otorgada con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley a ciertos vehículos que indica.

IV. ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

La Comisión calificó como normas de rango orgánico constitucional las siguientes:

- El inciso segundo del artículo 5º, que se sustituye por el artículo 1º, número 5, y
- El artículo 3º del proyecto.

V. ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE, EN CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 220 DEL REGLAMENTO, DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

La Comisión determinó que deben ser conocidas por la Comisión de Hacienda las siguientes disposiciones:

- artículo 1º, número 1;
- artículo 2º transitorio, y
- artículo 3º transitorio.

VI. INDICACIONES.

No se presentaron indicaciones.

VII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO.

A la discusión en general del proyecto habida en el seno de vuestra Comisión concurrió el **Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz**, quien expuso el parecer del Ejecutivo respecto de la iniciativa en informe.

Planteó que el proyecto de ley es de suma importancia para el Gobierno, por cuanto contribuye a mejorar las condiciones medioambientales y del transporte en Chile. En ese sentido, esta iniciativa se incluye dentro del esfuerzo general del Gobierno por hacer que el transporte contribuya a reducir la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

Además de este proyecto existen otros, que son el Plan de Transporte Urbano de Santiago y el mejoramiento de la calidad del petróleo diesel de la Enap.

Explicó que al Gobierno le interesa que, a partir de cierto ordenamiento de la matriz tributaria, se puedan generar las condiciones para incentivar el uso del gas natural comprimido y del gas licuado de petróleo, puesto que, en razón del actual sistema impositivo que afecta a los distintos combustibles, no es atractivo usar dichos energéticos. La iniciativa contempla una rebaja tributaria para contribuir a ese incentivo. La rebaja tiene un impacto fiscal importante, por lo que el proyecto de ley, además, representa un esfuerzo del Gobierno.

Además, el sistema de cobro del impuesto por el que ha optado el Ejecutivo tiene tradición en el país: es el sistema que se aplica en las regiones extremas que utilizan gas natural vehicular desde hace más de una década.

En definitiva, el mensaje cumple con las condiciones básicas para satisfacer su aspiración inicial: agregar un esfuerzo adicional a la contribución del transporte para mejorar las condiciones ambientales del país y, particularmente, de la Región Metropolitana.

Señaló que lo más importante que tiene el proyecto es la incorporación del transporte pesado al uso de combustibles limpios. Para que eso sea posible, es necesario generar una masa crítica de demandantes de esos energéticos, de manera de crear las condiciones de servicio que permitan que el transporte pesado cuente con los soportes necesarios para concretar ese propósito. El número de vehículos pertenecientes al transporte pesado es limitado, por lo que también es necesario que los demás vehículos se unan a este objetivo, aunque el impacto del proyecto en el transporte liviano, principalmente taxis básicos y colectivos, debe analizarse desde una perspectiva subsidiaria.

Finalmente, manifestó la disposición del Ministerio a estudiar los planteamientos efectuados por la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch), en orden a eximir del impuesto que establece la ley en estudio a los primeros mil taxis que se incorporen al uso de los combustibles gaseosos, como forma de compensación al impuesto que se les aplica y de incentivo al uso del gas natural en el transporte liviano de pasajeros. Asimismo, anunció que el Ministerio está dispuesto a estudiar la factibilidad de aumentar la antigüedad de los vehículos que pueden convertirse a gas, hasta siete años en la Región Metropolitana y hasta nueve años en las demás regiones.

El Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, expresó que uno de los objetivos fundamentales del proyecto es ampliar la matriz energética del país e incentivar la incorporación de tecnología menos contaminante, pero manteniendo el equilibrio entre la menor recaudación fiscal y sus beneficios ambientales, de manera que el transporte terrestre pueda usar un tipo de combustible distinto de los tradicionales, mucho menos

contaminante, que requiere de un tratamiento impositivo especial, de manera de generar condiciones para su implementación.

El gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo benefician al medio ambiente si se los compara con el petróleo diesel. Por eso, el proyecto de ley apunta a la conversión de los vehículos con motores diesel, que son los más contaminantes.

Además, el proyecto iguala la situación tributaria del gas natural comprimido con la del gas licuado de petróleo. Adicionalmente, en el caso de la Región Metropolitana, establece un incentivo consistente en la exención tributaria por un período de diez años para los primeros 300 buses que se incorporen al uso de tecnología que utilice esos dos tipos de gases. La limitación de la exención a sólo 300 buses tiene que ver con la necesidad de generar la masa de consumidores que requiere Santiago para desarrollar la actividad económica de establecimientos de abastecimiento de combustibles gaseosos. En todo caso, 300 buses es la cifra mínima para echar a andar la actividad.

Planteó que la tarifa no está asociada sólo al costo del autobús, sino a otros factores adicionales, como el precio del petróleo, el permiso de circulación, etcétera. La autoridad no ha definido la exención para 300 buses pensando en la licitación de recorridos del año 2002, sino en crear la masa de consumidores para fomentar la instalación de estaciones expendedoras de combustibles gaseosos.

La igualación de impuestos entre el gas licuado de petróleo y el gas natural comprimido permitirá su incorporación en el transporte de las demás regiones del país, aun cuando puede preverse que la masificación del uso del gas natural comprimido demorará más tiempo, debido a los requerimientos de tecnología e inversión que requiere.

Al tratarse de un impuesto anual por el uso del vehículo, en el largo plazo termina siendo más barato que el que deben pagar los automóviles livianos, debido a la cantidad de kilómetros recorridos en el año.

Con la modificación propuesta, incluso con el rango de impuestos fijados, el gas siempre será más barato que el petróleo.

Planteó, además, que el proyecto involucra una disminución de ingresos para el fisco, y persigue que esa reducción se equilibre con el descenso de los índices de contaminación ambiental. Por eso, la ley Nº18.502 distingue entre los vehículos dedicados al transporte privado y los dedicados al transporte público. Los primeros tendrán un impuesto anual de 9 unidades tributarias mensuales, mientras que a los segundos se les aplicará uno de 18 unidades tributarias mensuales. Sacada la cuenta en relación con los kilómetros que recorren esos dos tipos de vehículos, el impuesto que pagarán los vehículos dedicados al transporte público es considerablemente menor que el que gravará al transporte privado.

Finalmente, indicó que durante el año pasado y en el comienzo del actual, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinó la normativa y las condiciones en las cuales se puede efectuar la

conversión de vehículos a gasolina o diesel a vehículos a gas natural comprimido o gas licuado de petróleo.

La asesora del Ministerio de Hacienda, señorita Claudia Martínez, destacó los siguientes aspectos positivos del proyecto: primero, termina con el tratamiento discriminatorio que en la actualidad afecta al gas licuado, en beneficio del gas natural, lo que hasta ahora ha restringido el desarrollo del primero, y segundo, establece una exención de impuesto por diez años para los primeros 300 buses de servicios licitados de la Región Metropolitana que funcionen a gas natural.

En relación con la aplicación de un impuesto fijo al uso y no de uno variable según el volumen de combustible consumido, expresa que ello se relaciona con el objetivo del proyecto de ley. Si bien su objetivo general es diversificar la matriz energética, al Gobierno en particular le interesa que esa diversificación se produzca donde es ambiental y socialmente más rentable, lo cual se da en el contexto de los vehículos pesados.

Indicó que respecto de establecer una tasa variable, como lo plantea la Comisión, es necesario considerar que el gas es un producto distinto de la gasolina y del petróleo diesel, en razón del importante uso doméstico que tiene. El impuesto aplicado al diesel de uso no vehicular es devuelto al contribuyente, como ocurre con las industrias. Si se aplicara al gas un impuesto similar al de la gasolina y del diesel, habría que devolver a los usuarios domésticos el impuesto de los cilindros de gas usados en el hogar, lo cual es imposible de materializar por problemas de fiscalización. En consecuencia, al aplicar una tasa variable habría que pensar en un ente recaudador distinto del que recauda los impuestos a la gasolina y al diesel, es decir, no podría ser en la primera venta o importación, sino que tendría que ser la empresa distribuidora. Tal situación presenta la complejidad de que esa distribuidora tendría que vender el mismo gas a distintos precios: uno para el transporte y otro para el consumo doméstico.

Otro problema de la tasa variable es la fijación de la misma tasa. Si es equivalente a la que pagarían los buses con el proyecto de ley, sería una tasa muy baja en relación con el kilometraje anual de los mismos. Eso incentivaría la conversión al gas de muchos vehículos gasolineros, lo cual no es un objetivo primordial del proyecto, debido a que la ganancia ambiental se produce al reemplazar el petróleo diesel por el gas y no la gasolina por el gas. El resultado sería una enorme pérdida fiscal –puesto que se dejaría de pagar el impuesto específico a la gasolina-, con un beneficio ambiental muy pequeño.

Planteó que una alternativa a la tasa variable podría ser establecer dos tasas: una variable para los buses y otra tasa variable, de otro monto, para los demás vehículos. Sin embargo, esa opción enfrentaría serios problemas de fiscalización. En una distribuidora habría que fiscalizar la venta de gas para uso doméstico y de gas para uso en transporte y, respecto de este último, diferenciado según el tipo de vehículos al que se expendería.

La gran ventaja del impuesto fijo es que permite diferenciar la tasa según el tipo de vehículo.

El negocio de los taxis, en el caso de convertirse a gas, es beneficioso. Según cálculos del Ministerio de Hacienda, un taxi con un recorrido mensual dentro del promedio ahorraría mensualmente \$84.000.- de impuesto, compuesto en \$43.000.- de impuesto al gas y \$41.000.- de ahorro neto.

Por último, respecto de la preocupación de la Comisión por el pago del impuesto aun cuando el vehículo no sea utilizado, señaló que el proyecto de ley establece que la obligación de pagar el impuesto termina cuando el vehículo ha sido retirado de circulación o ha dejado de estar autorizado para usar gas, circunstancias que deberán ser establecidas en un certificado otorgado de conformidad con las normas que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que deberá ser presentado al Servicio de Impuestos Internos. En definitiva, si a un vehículo se le saca el “kit”, deja de pagar el impuesto.

El Director de la Comisión Regional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, señor Gianni López, señaló que, desde el punto de vista histórico, la incorporación del gas en el transporte ha estado estancada por cuatro años. Explicó que en ese período el sector industrial ha reducido sus emisiones en el 66% debido al uso del gas. Dicho resultado es tan trascendente, que es absolutamente necesario romper ese estancamiento e introducir el gas en el transporte. En el último tiempo, el transporte ha aumentado sus emisiones en el 15%.

En un balance sobre la calidad del aire en Santiago en comparación con años anteriores, entre el 1 de marzo y el 21 de agosto de 2001, el 81% de los días han sido buenos, mientras que en 1998 sólo lo fue el 57%. Esto se debe al mejoramiento de las emisiones de las industrias, las que, en esta materia, han subsidiado al transporte.

En lo tocante a la forma de aplicar el impuesto, puede producirse una discusión muy profunda. La aplicación de un impuesto variable significa un incentivo muy grande al transvase de gas doméstico a vehículos, debido a que el primero está exento del impuesto que grava al gas vehicular.

Estimó que la mayor debilidad de la introducción del gas en el transporte es la dificultad de los operadores de romper la barrera de entrada que implica el costo de la conversión, debido a su falta de liquidez. A lo anterior se suma la incapacidad de los operadores de acceder a créditos. Incluso, las mismas distribuidoras de combustibles están dispuestas a ayudar a los operadores en esa materia y han formulado algunas propuestas en ese sentido.

En la Región Metropolitana, el desafío es terminar con los episodios de preemergencia en el año 2005. Para eso, la incorporación del gas vehicular es clave.

En la discusión de este proyecto de ley se han planteado muchas situaciones respecto de los taxis. Sin embargo, desde el punto

de vista de los beneficios ambientales, la mayor utilidad se obtiene de la conversión de los buses. Según estimaciones hechas durante los años 1999 y 2000 por el Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad Católica de Chile, un bus diesel le cuesta a Santiago 6,2 millones de pesos al año en impacto en salud, mientras que uno a gas natural le cuesta 1,6 millones de pesos. El costo por el mismo impacto en un taxi colectivo es de 500 mil pesos. El paso que resta dar a Santiago es que el transporte público cumpla con reemplazar 2.700 buses diesel por gas y que los otros 5 mil buses utilicen diesel de mejor calidad o mejores filtros.

En este tema, la proposición que se hace en el proyecto de incorporar una cuota de 300 buses exentos es adecuada para crear una masa crítica inicial de consumidores que origine una red de distribuidores y que genere confianza en los operadores del transporte público.

También desde el punto de vista tributario, el proyecto de ley es bastante conveniente para los buses. En la actualidad, un operador de transporte público paga entre 1,3 y 1,5 millones de pesos al año por impuesto al diesel. Con la tasa propuesta en el proyecto, pagará 500 mil pesos.

La introducción del gas vehicular también es necesaria en los sectores en los que se ha incorporado una gran cantidad de vehículos comerciales y particulares a petróleo diesel. En ese sentido, el proyecto de ley es claramente competitivo con los combustibles tradicionales, al fijar un impuesto de 9 UTM al año.

Desde el punto de vista de los beneficios ambientales, hay que considerar el reemplazo de los vehículos a gasolina. El mayor beneficio de la conversión de los taxis a gas natural será la generación de mayor demanda por gas y la ampliación de la red de distribución.

Finalmente señaló que es necesario dar una señal clara para que los privados inviertan en la producción y distribución de los energéticos gaseosos.

El Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., señor Eduardo Vío Grossi, señaló que la Asociación Chilena de Gas Licuado es una asociación gremial con existencia desde 1998, que agrupa a las empresas distribuidoras de gas licuado del país (Abastible, Codigas, Enagas, Gasco, Gasmar y Lipigas) y una de cuyas políticas es involucrarse en los proyectos de interés general en la industria del gas licuado, como el proyecto de ley en estudio, que conjuga los intereses de la sociedad, del medio ambiente, de los usuarios, de la industria de gas licuado y del propio Estado.

Explicó que el gas licuado de petróleo es un combustible noble y limpio (libre de plomo, azufre, aditivos y otros contaminantes), que se encuentra en el país desde hace cuarenta y cinco años para uso doméstico e industrial. Es un producto plenamente amigable con el medio ambiente.

El gas licuado de petróleo es el carburante alternativo más desarrollado en el mundo. Muchos países utilizan el gas licuado de petróleo en la automoción. Según una publicación de la World LP Gas Association, entidad mundial que agrupa a todas las empresas productoras de gas licuado de petróleo y a los entes vinculados con ese combustible, actualmente hay 5.678.850 vehículos a gas licuado y 30.800 estaciones de servicio en el mundo, repartidos en los siguientes países: [Algeria](#), [Argentina](#), [Australia](#), [Austria](#), [Bélgica](#), [Brasil](#), [Canadá](#), [Chile](#), [China](#), Costa de Marfil, [Dinamarca](#), [Finlandia](#), [Francia](#), Alemania, [India](#), [Indonesia](#), [Irlanda](#), [Israel](#), [Italia](#), [Japón](#), [Jordania](#), [Kazajistán](#), Corea del Sur, [Libia](#), [Lituania](#), [Luxemburgo](#), [Malasia](#), [Marruecos](#), Holanda, [Rusia](#), Arabia Saudita, [Singapur](#), [Sudáfrica](#), España, [Sri Lanka](#), [Sudán](#), [Suiza](#), [Tunez](#), [Turquía](#), Emiratos Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos, [Vietnam](#), Venezuela y Omán. Como se aprecia, se trata de un carburante que se ha desarrollado fuertemente en Europa y Asia. En algunos países, como Venezuela, toda la flota de taxis está siendo convertida a gas licuado. En Brasil, los taxis también funcionan a gas licuado de petróleo.

Agregó que el gas licuado de petróleo reduce en el 50% los niveles de contaminación acústica.

El gas licuado de petróleo presenta ventajas en relación con otros combustibles gaseosos que también son amigables con el medio ambiente. Se almacena y traslada a bajas presiones y no requiere de compresores de alto consumo de electricidad. Esta característica es sumamente importante para asegurar la presencia del combustible en todo el país. Las estaciones de servicio son sencillas, más baratas y fáciles de instalar que las de otros combustibles. Los estanques de almacenamiento del gas licuado de petróleo en los vehículos son robustos y más seguros, pequeños y livianos que los de otros combustibles líquidos o gaseosos. Se almacena a presiones inferiores a las requeridas por otros combustibles gaseosos. Su tiempo de llenado es similar al de la gasolina. Además, otorga autonomía de desplazamiento mayor que otros combustibles gaseosos. En caso de accidente de tránsito, es más seguro que la gasolina.

Indicó que en todas las partes del mundo en las que se ha introducido el gas licuado de petróleo, se han debido adoptar incentivos fiscales y legales. No es posible incorporar un combustible nuevo en la automoción sin ello. Aunque las inversiones requeridas para usar gas licuado de petróleo son la mitad de las que necesita el gas natural, igual es necesario fomentarlas. Para ello, hay que ayudar a crear condiciones, pues el mercado no es capaz de crearlas por sí solo. En Francia, por ejemplo, se optó por reducir de manera importante los impuestos especiales al valor agregado, con lo que el mercado del gas licuado de petróleo se cuadruplicó en tres años. En Italia, se eliminó el impuesto adicional que gravaba a los vehículos a gas licuado. Respecto de Holanda, hubo medidas fiscales que promovieron el uso del gas licuado en servicios públicos de transportes. Lo mismo ocurrió en Inglaterra. En muchos países, es el propio Gobierno el que compra vehículos dedicados a gas licuado de petróleo para fomentar su uso. En Alemania, Bélgica y España se redujo el impuesto especial que pesaba sobre este combustible. En Austria se introdujeron en el mercado cerca de 500 autobuses a gas licuado.

Señaló que Chile no está atrasado en esta materia. Desde hace algunos años existe la normativa que permite homologar los vehículos a gas y convertir los que funcionan con otros combustibles.

Agregó que el sistema impositivo que se intenta cambiar es discriminatorio respecto del gas licuado de petróleo y del gas natural comprimido.

Expresó que en las municipalidades de Santiago y de Las Condes existen vehículos a gas licuado.

Además, las empresas Abastible, Enagas, Gasco, Codigas y Lipigas utilizan automóviles, camionetas y camiones de distribución a gas natural. De ellas, Abastible, Gasco y Codigas han homologado vehículos nuevos.

También el 60% de las grúas horquillas usadas en puertos y en bodegas en el país funcionan a gas licuado.

Las empresas distribuidoras de gas licuado están dispuestas a otorgar un abastecimiento seguro y permanente en todas las ciudades del país. A ello debe añadirse que las empresas distribuidoras de otros combustibles también están dispuestas a llegar a arreglos. En definitiva, permitido, facilitado y promocionado el uso del gas licuado en la automoción, es fácil implementar en todo el territorio nacional una red de suministro de gas licuado, que permitiría el desarrollo del negocio.

Hizo hincapié en que la distribución de gas licuado de petróleo no es una actividad monopólica. Las empresas integrantes de la Asociación Chilena de Gas Licuado compiten entre sí en todas las aplicaciones del gas licuado. Además, siempre existirán otros combustibles alternativos, por lo que la diversificación de la matriz energética del país está asegurada. En consecuencia, los incentivos al uso del gas licuado de petróleo no tienen por objeto sustituir a los demás combustibles. La experiencia internacional indica que el uso de gas natural va en aumento, pero sin desplazar a los demás combustibles, que también han mejorado su calidad desde el punto de vista de su impacto medioambiental.

Señaló que el laboratorio PMO Road Vehicle Research Institute, de Holanda, llevó a efecto un estudio en el que evaluó cuatro combustibles distintos (petróleo diesel, gasolina, gas natural y gas licuado de petróleo) mediante su sometimiento a distintas pruebas. En cada una de las mediciones, el petróleo diesel resultó ser el más contaminante.

Por último, recalcó que el gas licuado de petróleo ofrece evidentes ventajas técnicas a la automoción, de las cuales la más destacable es la notable reducción de las emisiones contaminantes.

El Gerente General de Tecnogas S.A., Bernardo Bollmann, expresó que Tecnogas fue la primera empresa en el país en homologar un vehículo a gas natural y a gasolina, en 1999.

Señaló que la incorporación de gas natural en el país es sumamente importante desde el punto de vista energético, porque Chile es absolutamente dependiente de la importación de crudo y debe someterse a situaciones que escapan de su control, generalmente originadas en el Medio

Oriente. Ante tal situación, el hecho de tener el gas natural en el país vecino –que cuenta con una cuenca gasífera poderosa- presenta expectativas de abastecimiento de ese energético durante muchos años. Eso permitirá una provisión de gas natural al margen de acontecimientos políticos.

Mirado desde el punto de vista económico, el gas natural es un bien “commodity”; es decir, siempre tendrá un precio básico más bajo que cualquier derivado del petróleo crudo que requiera de refinación. El gas natural no necesita de ese proceso, pues sale del pozo, se almacena y se utiliza. No tiene un valor agregado a su producción.

Indicó que existe un estudio en el cual se grafica lo que serán los requerimientos de energía hasta el año 2006 y se aprecia una disminución importante de los derivados del petróleo y un incremento del gas natural en una tasa del 287%. Sin embargo, observa que, en relación con el uso vehicular, sitúa al gas natural con un crecimiento cercano al 0%.

Luego, comentó los resultados del denominado “proyecto Monza”, elaborado conjuntamente por Tecnogas y Energas. En él se demuestra que un vehículo con más de 300.000 kilómetros de uso, convertido debidamente, puede cumplir con las normas de emisión a que se somete un vehículo nuevo, en circunstancias de que, usando gasolina, no cumple ninguna de esas normas.

Se refirió, además, a los exitosos rendimientos de vehículos comerciales y de vehículos medianos de pasajeros convertidos a gas natural, de lo que desprende que, cuando la tecnología es bien aplicada, se pueden lograr los resultados queridos. En definitiva, el gas natural contribuye con la ciudad y el Estado, en tanto descontamina, y con el usuario, en cuanto su valor es menor.

Por otra parte, manifestó que el proyecto de ley es discriminatorio en cuanto establece un impuesto fijo al uso del gas natural comprimido o del gas licuado de petróleo, aplicado directamente al vehículo, en relación con los combustibles líquidos, como la gasolina o el petróleo diesel, sometidos a un impuesto no fijo, sino variable, dependiente de su uso.

La experiencia de comercialización indica que la forma de aplicar el impuesto propuesto creará dificultades, porque el operador de los taxis colectivos y básicos no tiene capacidad de ahorro para pagar mensualmente el costo de este impuesto. En consecuencia, si bien el costo del combustible es beneficioso para este tipo de operadores, el sistema de aplicación del impuesto constituye una barrera para ingresar a este mercado.

El Presidente de la Confederación Nacional de Federaciones y Sindicatos de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch), señor Héctor Sandoval, después de haberse opuesto en un comienzo al esquema impositivo adoptado por el proyecto de ley, aduciendo que debía aplicarse según el volumen de combustible consumido, por razones de equidad (porque con el proyecto el impuesto sería el mismo tanto para quien recorre cien mil kilómetros al año como para quien no circula), al final modificó su posición, en el sentido de

aceptar el esquema impositivo contemplado en la iniciativa legal (impuesto anual fijo), con las siguientes condiciones:

- Reducir el impuesto fijo para los taxis de 18 a 9 UTM al año, que sería un monto equivalente al que actualmente pagan por concepto de impuesto específico al petróleo diesel. Eso permitiría a los taxistas disponer de dinero para instalar el equipo de conversión;
- Ampliar el plazo de vida útil de los vehículos a gas de cinco años a siete años en la Región Metropolitana y a nueve años en las demás regiones;
- Permitir la conversión a gas de vehículos usados, incluso de algunos modelos descontinuados, lo que podría hacerse a través de algún sistema de certificación a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, e
- Incluir en el proyecto de ley a los vehículos de los planes pilotos de uso del gas licuado vehicular, que actualmente pagan un impuesto anual de 45 UTM al año, de manera que se les rebaje a 9 UTM.

- Puesto el proyecto de ley en votación en general, fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes señora Caraball y señores Alessandri; Ceroni; García, don René; Ibáñez, Pareto y Salas.

VIII. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR DEL PROYECTO.

El proyecto en informe consta de cinco artículos permanentes y de cuatro artículos transitorios, a saber:

ARTÍCULO 1°.

Por medio de este artículo se sustituyen los artículos 1° al 5° de la ley N°18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles, en los términos que se indican a continuación:

N°1.-

Mediante este número se sustituye el artículo 1° de la ley N°18.502.

El texto propuesto establece el impuesto al gas vehicular y fija, como hecho gravado por ese tributo, la circunstancia de encontrarse un vehículo motorizado autorizado para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible. Se trata de un impuesto al uso de esos energéticos, independiente del volumen de combustible consumido e, incluso, independiente del hecho de circular o no circular con el vehículo autorizado.

Este impuesto tiene las siguientes características:

- Se debe declarar anualmente y pagarse en los meses de enero de cada año, aunque su pago puede hacerse en cuotas, sin perjuicio de que el impuesto se aplica a contar del mes en que se autoriza la utilización de gas en el respectivo vehículo;
- Es a beneficio fiscal (no está afecto a destino determinado), y
- Se expresa en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago.

El monto del impuesto, independientemente del tipo de combustible utilizado (gas natural o gas licuado) se fija en:

- 9 UTM para los vehículos comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley N°3.063, de 1979 (automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o de servicios especiales, "station wagons", furgones, ambulancias, carrozas fúnebres-automóviles, camionetas y motocicletas). Actualmente, algunos de estos vehículos (automóviles particulares, furgones y camionetas) pagan 8,58 UTM.
- 18 UTM para los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley N°3.063, de 1979 (taxis básicos o colectivos, microbuses de movilización colectiva de pasajeros, camiones de más de 1.750 kilos y tractocamiones de más de 1.750 kilos). Actualmente, los vehículos de alquiler, de turismo, movilización colectiva de pasajeros, camiones y tractores pagan 19,26 UTM en el caso de gas natural, y 45 UTM tratándose de gas licuado de petróleo.

En el inciso final se encomienda al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la regulación de la autorización para usar gas vehicular, así como la forma y condiciones mediante las cuales los vehículos dejarán de estar autorizados para utilizarlo.

El texto propuesto es el siguiente:

1.-Sustitúyese el artículo 1° por el siguiente:

"Artículo 1°.- Establécese un impuesto de declaración anual, a beneficio fiscal, a los vehículos motorizados que se encuentren autorizados para transitar utilizando gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general. El impuesto será expresado en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago, debiéndose declarar y pagar por primera vez en el mes en que se otorgue la correspondiente autorización, y en los períodos siguientes, en el mes de enero de cada año.

El monto del impuesto será el siguiente:

Combustible utilizado

Gas natural o gas licuado de petróleo

A) Los vehículos comprendidos en la

letra a) del artículo 12 del decreto

ley N°3.063, de 1979

9 UTM

B) Los vehículos comprendidos

en los números 1, 2, 3 y 4 de la

letra b) del artículo 12 del decreto

ley N°3.063, de 1979

18 UTM

El impuesto establecido en este artículo se aplicará a contar del mes en que se autorice el uso de gas natural o de gas licuado de petróleo al respectivo vehículo. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la forma y condiciones para otorgar dicha autorización, así como la forma y condiciones mediante las cuales los vehículos dejarán de estar autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo."

- Puesto en votación el N°1, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

N°2.-

Por este número se sustituye el artículo 2° de la ley N°18.502.

Mediante la nueva normativa se permite el pago del impuesto anual en doce cuotas mensuales e iguales y señala como sujeto del impuesto al actual propietario del vehículo.

El inciso tercero de este nuevo artículo establece medidas para la correcta aplicación, fiscalización y giro del impuesto. Faculta, además, al Servicio de Impuestos Internos para solicitar información a las plantas de revisión técnica, relativa a los vehículos a los que hayan otorgado certificado de revisión técnica y que estén autorizados para usar gas natural o gas licuado de petróleo y a sus propietarios. Para reforzar esa facultad, se establece la obligación de las plantas de revisión técnica de proporcionar dicha información.

El texto propuesto dice así:

2.-Sustitúyese el artículo 2° por el siguiente:

"Artículo 2°.- El pago del impuesto que se establece en el artículo 1° podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, la primera, dentro del mes de enero de cada año, y cada una de las restantes, dentro de los once meses siguientes.

En todo caso, será responsable del pago del impuesto establecido en el artículo 1° el actual propietario del vehículo.

Para la correcta aplicación, fiscalización y giro, cuando corresponda, de este impuesto, el Servicio de Impuestos Internos podrá solicitar a las plantas de revisión técnica, en la forma que para estos efectos determine, la entrega de información necesaria, relativa a los vehículos a los que hayan

otorgado certificado de revisión técnica y que estén autorizados para usar gas natural o gas licuado de petróleo y a sus propietarios. Las plantas de revisión técnica estarán obligadas a proporcionar dicha información, en la forma que les sea requerida."

- Puesto en votación el N°2, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

N°3.-

Por este número se sustituye el artículo 3° de la ley N°18.502.

El artículo propuesto otorga al sujeto pasivo del impuesto la posibilidad de dejar de pagarlo si su vehículo es retirado de circulación o deja de estar autorizado para circular con gas, siempre que esas circunstancias se acrediten con un certificado otorgado según las normas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El texto del proyecto dice como sigue:

3.-Sustitúyese el artículo 3° por el siguiente:

"Artículo 3°.- La obligación de pagar el impuesto establecido en el artículo 1° pesará sobre los actuales propietarios de los respectivos vehículos, mientras no cuenten con un certificado otorgado de conformidad a lo establecido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que acredite que han sido retirados de circulación o han dejado de estar autorizados para circular con gas natural o gas licuado de petróleo, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la forma y condiciones en que se otorgará este certificado y los requisitos que deberán cumplir los vehículos para obtenerlo."

- Puesto en votación el N°3, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

N°4.-

Mediante este número se sustituye el artículo 4° de la ley N°18.502.

El precepto propuesto dispone que quienes deban declarar y pagar por primera vez el impuesto al gas, lo harán en el mes en que hayan obtenido la autorización para el uso de ese energético. Su monto será proporcional a los meses que falten para el siguiente mes de enero y su pago igualmente podrá efectuarse en cuotas.

El texto de la iniciativa legal reza como sigue:

4.-Sustitúyese el artículo 4° por el siguiente:

"Artículo 4°.- Los actuales propietarios de los vehículos que deban declarar y pagar por primera vez el impuesto establecido en el artículo 1° lo harán en el mes en que se haya otorgado la correspondiente autorización para el uso de gas natural o gas licuado de petróleo, proporcionalmente por cada uno de los meses que falten para el siguiente mes de enero, pudiéndose efectuar su pago en un número de cuotas igual a la cantidad de meses, incluido el mes de la autorización, que resten para el mes de enero del próximo año."

- Puesto en votación el N°4, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

N°5.-

Por medio de este N°5 se sustituye el texto del artículo 5° de la ley N°18.502.

Como medida para asegurar el pago del impuesto establecido en el artículo 1°, adicional a la establecida en el inciso tercero del artículo 2°, este artículo prohíbe otorgar permiso de circulación a los vehículos autorizados a usar GLP o GNC mientras no se acredite el pago total del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a lo dispuesto en el artículo 3°.

Para reforzar el objetivo descrito, las respectivas municipalidades, antes de otorgar el permiso de circulación, deberán exigir que se acredite el pago del impuesto o de las respectivas cuotas, y dejar constancia del pago, el que deberá consignarse en el mismo permiso.

Como medida adicional de aseguramiento del pago del impuesto, el inciso tercero exige que, antes de autorizar la transferencia de vehículos motorizados afectos al pago del impuesto que establece esta ley, deberá acreditarse al ministro de fe estar al día en el pago de dicho impuesto, y se prohíbe al ministro de fe autorizar dicho acto jurídico en caso contrario. La contravención de esta prohibición es considerada infracción tributaria y sancionada con multa de 1 a 18 unidades tributarias mensuales.

El texto propuesto en el mensaje dice:

5.-Sustitúyese el artículo 5° por el siguiente:

"Artículo 5°.- No podrá otorgarse el permiso de circulación a los vehículos señalados en el artículo 1° mientras no se acredite el pago total del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a lo dispuesto en el artículo 3°."

Las respectivas municipalidades deberán exigir que se acredite el pago de este impuesto o de las cuotas que correspondan, antes de otorgar el permiso de circulación y deberán dejar constancia del pago, consignándolo en el mismo permiso.

Ningún ministro de fe podrá autorizar la transferencia de vehículos motorizados afectos al impuesto establecido en el artículo 1° mientras no se acredite que se encuentra al día el pago del impuesto. La

contravención de esta prohibición constituirá una infracción tributaria, que será sancionada con multa de 1 a 18 UTM."

- Puesto en votación el N°5, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 2°.

Mediante este precepto se establecen algunas regulaciones a las estaciones surtidoras de combustibles que distribuyan gas natural o gas licuado de petróleo:

- Se les prohíbe surtir de gas a vehículos que no se encuentren autorizados para utilizar ese combustible, y
- Deben estar debidamente registradas ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

El cumplimiento de lo anterior deberá ser fiscalizado por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles. Si ésta detecta infracciones, además de aplicar las sanciones que correspondan, deberá informar de los vehículos involucrados al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que proceda según el artículo siguiente.

El texto del mensaje señala lo siguiente:

"Artículo 2°.- Ninguna instalación de combustibles podrá surtir de gas natural o gas licuado de petróleo a vehículos que no se encuentren autorizados para utilizar dichos combustibles. La autorización se acreditará con el sello o distintivo oficial que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las instalaciones de combustibles que surtan de gas natural o gas licuado de petróleo a vehículos autorizados deberán estar debidamente registradas ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley N°18.410, orgánica de dicho servicio, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en los dos incisos precedentes. Si con ocasión de dicha fiscalización detecta infracciones de dichos preceptos, aplicará las sanciones que correspondan a las instalaciones de combustibles infractoras e informará de los vehículos involucrados al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que éste proceda según establece el artículo siguiente."

- Puesto en votación el artículo 2°, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 3°.

Este artículo dispone el retiro de circulación de los vehículos que sean sorprendidos con los componentes que le permitan circular a gas natural o gas licuado de petróleo, sin contar con la correspondiente autorización para hacerlo, los que deberán ser puestos a disposición del juzgado

de policía local que corresponda y depositados en los recintos llamados “corrales municipales”. Se faculta a carabineros e inspectores municipales y fiscales para fiscalizar esa circunstancia en la vía pública o en lugares de acceso público.

El retiro de los vehículos afectados de dichos recintos sólo procede con los siguientes requisitos: pago total de la multa que se imponga, autorización del tribunal y con el solo objeto de que el infractor solucione la situación denunciada de conformidad al procedimiento que para estos efectos determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El propietario del vehículo afectado será sancionado con multa de entre 18 y 36 unidades tributarias mensuales.

El texto del artículo 3º propuesto señala:

“Artículo 3º.- Si Carabineros, inspectores municipales o fiscales constatan, en la vía pública o en lugares de acceso público, que un vehículo cuenta con los componentes que le permiten circular a gas natural o gas licuado de petróleo, sin contar con la correspondiente autorización para hacerlo, deberán retirarlo de circulación y ponerlo a disposición del juzgado de policía local que corresponda, depositándolo en los lugares habilitados para este efecto por las respectivas municipalidades.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado de dicho recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa establecida en el inciso siguiente y con el solo objeto de que el infractor solucione la situación denunciada de conformidad al procedimiento que para estos efectos determine el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El juez de policía local que conozca del retiro de circulación de vehículos por aplicación de lo dispuesto en el inciso anterior, deberá sancionar al actual propietario del vehículo respectivo con una multa a beneficio fiscal de entre 18 y 36 unidades tributarias mensuales.”

- Puesto en votación el artículo 3º, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 4º.

El inciso primero de este artículo, establece que, tratándose de los vehículos a que se refiere la letra A) del artículo 1º de la ley Nº18.502, (automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o de servicios especiales, “station wagons”, furgones, ambulancias, carrozas fúnebres-automóviles, camionetas y motocicletas), la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles sólo se concederá a vehículos nuevos, y el inciso segundo señala lo que se entiende por vehículos nuevos.

A contrario sensu, debe entenderse que, en el caso de los demás vehículos –los que se señalan en la letra B) del artículo 1º de la ley Nº18.502-, especialmente tratándose de vehículos motorizados livianos que presten servicio de taxi y de vehículos comerciales livianos y medianos, seguirá aplicándose el artículo 1º bis del decreto supremo Nº55, de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que permite adaptarlos para usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo hasta con dos años de antigüedad e,

incluso, con más de dos y hasta con cinco años de antigüedad, siempre que cumplan con requisitos adicionales que esa norma prescribe.

La norma propuesta señala lo siguiente:

“Artículo 4°.- *En el caso de los vehículos a que se refiere la letra A) del artículo 1° de la ley N°18.502, la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles sólo se concederá a vehículos nuevos.*

Para estos efectos, se entiende por vehículos nuevos aquellos sin uso, que no han sido objeto de transferencia, y cuyo fabricante, armador, importador o representante en Chile, haya acreditado el cumplimiento de las normas de emisión y constructivas relativas a la homologación de vehículos establecida en la ley N°19.495.”

- Puesto en votación el artículo 4°, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 5°.

Por medio de este artículo se le impone al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el deber de comunicar cada mes al Servicio de Registro Civil e Identificación la nómina con la individualización de los vehículos motorizados autorizados para utilizar gas como combustible en el mes precedente, así como la de los vehículos que dejen de estar autorizados para utilizar este tipo de combustible.

Tratándose de los vehículos autorizados para utilizar gas como combustible, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar, en su inscripción, la indicación del tipo de combustible que corresponda y, en su caso, reemplazarla; además de las otras menciones propias del Registro de Vehículos Motorizados (características esenciales del vehículo, individualización del propietario, número de la placa patente que se le otorgue, etcétera).

El inciso tercero permite que, por decreto del Ministerio de Justicia, se hagan extensivas las obligaciones que impone este artículo respecto del uso de otros combustibles por parte de los vehículos motorizados, previo informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El artículo original prescribe lo siguiente:

“Artículo 5°.- *El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará mensualmente al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en el mes precedente, individualizándolos por su placa patente única. Igual información deberá proporcionar a dicho servicio respecto de los vehículos que dejaren de estar autorizados para utilizar este tipo de combustible.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 34 de la ley N°18.290, tratándose de vehículos autorizados a usar gas natural o gas licuado como combustible, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar, en su inscripción, la indicación del tipo de combustible que corresponda y, en su caso, reemplazarla.

Por decreto supremo expedido a través del Ministerio de Justicia, se podrán hacer extensivas las obligaciones que impone este artículo respecto del uso de otros combustibles por parte de los vehículos motorizados, previo informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

- Puesto en votación el artículo 5º, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

ARTÍCULO 1º.

Este artículo establece, como fecha de entrada en vigencia de esta ley, el primer día del cuarto mes siguiente al de su publicación.

El texto dice así:

“Artículo 1º transitorio.- Esta ley entrará en vigencia a contar del día 1 del cuarto mes siguiente al de su publicación.”

- Puesto en votación el artículo 1º transitorio, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 2º.

Este artículo establece, como una manera de fomentar la existencia de una masa crítica de consumidores que haga factible el desarrollo del mercado del gas vehicular, una exención tributaria por diez años para los primeros 300 buses a gas que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Que la inscripción se realice hasta el 31 de diciembre de 2003;

b) Que sus motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como único combustible;

c) Que cuenten con autorización para utilizar dichos combustibles;

d) Que estén incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros como servicios licitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la Región Metropolitana, y

e) Que cumplan con las normas de emisión que establezca la autoridad competente.

Para hacer efectiva la exención, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe comunicar al Servicio de Impuestos Internos la nómina de los vehículos que se encuentren en la situación descrita, con identificación de sus propietarios, y debe otorgar a éstos el certificado respectivo.

La exención tributaria sólo se mantendrá mientras el vehículo cumpla los requisitos indicados.

La norma del mensaje señala:

“Artículo 2º transitorio.- Estarán exentos del pago del impuesto establecido en el artículo 1º los trescientos primeros buses que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, hasta el 31 de diciembre de 2003, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Tratarse de vehículos cuyos motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como único combustible;

b) Contar con autorización para utilizar dichos combustibles, otorgada conforme a la normativa vigente;

c) Estar incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros como servicios licitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la Región Metropolitana, y

d) Cumplir con las normas de emisión que establezca la autoridad competente.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará al Servicio de Impuestos Internos de los vehículos que se encuentren en la situación descrita en el inciso anterior, con identificación de sus propietarios, y otorgará a estos últimos el certificado que dé cuenta de dicha circunstancia.

La exención establecida en este artículo regirá por diez años calendarios, contados desde la fecha de inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros como servicio licitado en la Región Metropolitana, o desde la entrada en vigencia de esta ley, según cual sea el hecho que se verifique con posterioridad.

La exención señalada en este artículo sólo se aplicará mientras el vehículo permanezca en las condiciones descritas en los incisos anteriores.”

- Puesto en votación el artículo 2º transitorio, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 3º.

Mediante el inciso primero de este artículo se establece una excepción a la norma en virtud de la cual la autorización para usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo sólo se otorgará a vehículos nuevos, pues señala que los vehículos autorizados para ello antes de la entrada en vigencia de esta ley mantendrán tal autorización, en tanto cumplan con los requisitos

establecidos para ello, y dispone el procedimiento para hacer efectiva esa excepción.

Los siguientes incisos regulan el período de transición para la aplicación del nuevo régimen tributario a los vehículos que hayan obtenido la autorización para usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley.

El texto propuesto señala lo siguiente:

“Artículo 3º transitorio.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4º, los vehículos autorizados para circular usando gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, mantendrán tal autorización en tanto cumplan con los requisitos establecidos para ello.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará al Servicio de Impuestos Internos, dentro del plazo de dos meses contado desde la fecha de publicación de esta ley, de los vehículos que se encuentren en la situación descrita, con identificación de sus propietarios, y otorgará a estos últimos el certificado que dé cuenta de dicha circunstancia.

Los vehículos indicados en la letra A) del artículo 1º de la ley Nº18.502, autorizados a utilizar gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, se incorporarán al nuevo régimen tributario en el mes de enero siguiente a la fecha de su entrada en vigencia.

Condónanse las cuotas del impuesto establecido en la ley Nº18.502 con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos señalados en el inciso anterior, que se devenguen desde el mes de enero siguiente a la fecha de entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo en particular le corresponda solicitar el permiso de circulación a que se refiere el decreto ley Nº3.063, de 1979.

Los vehículos indicados en la letra B) del artículo 1º de la ley Nº18.502, autorizados a usar gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, se incorporarán al nuevo régimen tributario a partir de la entrada en vigencia de la misma. Para estos efectos, se entenderá que se encuentran en la situación descrita en el artículo 4º de la referida ley.

Condónanse las cuotas del impuesto establecido en la ley Nº18.502 con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos señalados en el inciso precedente, que se devenguen desde la entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo en particular le corresponda solicitar el permiso de circulación a que se refiere el decreto ley Nº3.063, de 1979.”

- Puesto en votación el artículo 3º transitorio, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

ARTÍCULO 4º.

Por este artículo se impone al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el plazo de un mes, contado desde la fecha de entrada en vigencia de esta ley, para informar al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas como combustible antes de su entrada en vigencia, para los efectos de lo señalado en el inciso segundo del artículo 5°.

El precepto propuesto señala como sigue:

“Artículo 4° transitorio.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de un mes contado desde la fecha de entrada en vigencia de esta ley, informará al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible con anterioridad a la vigencia de la misma, individualizándolos por su placa patente única, para los efectos de lo señalado en el inciso segundo del artículo 5°.”

- Puesto en votación el artículo 4° transitorio, fue aprobado, sin debate, por la unanimidad de los Diputados presentes.

Constancias Reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 287 del Reglamento, se hace constar lo siguiente:

- El inciso segundo del artículo 5° que se sustituye por el artículo 1°, número 5, y el artículo 3° del proyecto, son normas calificadas como de rango orgánica constitucional.
- Los artículos 1°, número 1; 2° transitorio y 3° transitorio deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.
- No se presentaron indicaciones.
- La aprobación en general del proyecto se efectuó por la unanimidad de los Diputados presentes.

IX. TEXTO DEL PROYECTO APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY.

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N°18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles:

1.- Sustitúyese el artículo 1° por el siguiente:

“Artículo 1°.- Establécese un impuesto de declaración anual, a beneficio fiscal, a los vehículos motorizados que se encuentren autorizados para transitar utilizando gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general. El impuesto será

expresado en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago, debiéndose declarar y pagar por primera vez en el mes en que se otorgue la correspondiente autorización, y en los períodos siguientes, en el mes de enero de cada año.

El monto del impuesto será el siguiente:

Combustible utilizado
Gas natural o gas licuado de petróleo

- | | |
|---|--------|
| A) Los vehículos comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979 | 9 UTM |
| B) Los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979 | 18 UTM |

El impuesto establecido en este artículo se aplicará a contar del mes en que se autorice el uso de gas natural o de gas licuado de petróleo al respectivo vehículo. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la forma y condiciones para otorgar dicha autorización, así como la forma y condiciones mediante las cuales los vehículos dejarán de estar autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo.”.

2.- Sustitúyese el artículo 2° por el siguiente:

“Artículo 2°.- El pago del impuesto que se establece en el artículo 1° podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, la primera, dentro del mes de enero de cada año, y cada una de las restantes, dentro de los once meses siguientes.

En todo caso, será responsable del pago del impuesto establecido en el artículo 1° el actual propietario del vehículo.

Para la correcta aplicación, fiscalización y giro, cuando corresponda, de este impuesto, el Servicio de Impuestos Internos podrá solicitar a las plantas de revisión técnica, en la forma que para estos efectos determine, la entrega de información necesaria, relativa a los vehículos a los que hayan otorgado certificado de revisión técnica y que estén autorizados para usar gas natural o gas licuado de petróleo y a sus propietarios. Las plantas de revisión técnica estarán obligadas a proporcionar dicha información, en la forma que les sea requerida.”.

3.- Sustitúyese el artículo 3° por el siguiente:

“Artículo 3°.- La obligación de pagar el impuesto establecido en el artículo 1° pesará sobre los actuales propietarios de los respectivos vehículos, mientras no cuenten con un certificado otorgado de conformidad a lo establecido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que acredite que han sido retirados de circulación o han dejado de estar autorizados para circular con gas natural o gas licuado de petróleo, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la forma y condiciones en que se otorgará este certificado y los requisitos que deberán cumplir los vehículos para obtenerlo.”.

4.- Sustitúyese el artículo 4° por el siguiente:

“Artículo 4°.- Los actuales propietarios de los vehículos que deban declarar y pagar por primera vez el impuesto establecido en el artículo 1° lo harán en el mes en que se haya otorgado la correspondiente autorización para el uso de gas natural o gas licuado de petróleo, proporcionalmente por cada uno de los meses que falten para el siguiente mes de enero, pudiéndose efectuar su pago en un número de cuotas igual a la cantidad de meses, incluido el mes de la autorización, que resten para el mes de enero del próximo año.”.

5.- Sustitúyese el artículo 5° por el siguiente:

“Artículo 5°.- No podrá otorgarse el permiso de circulación a los vehículos señalados en el artículo 1° mientras no se acredite el pago total del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a lo dispuesto en el artículo 3°.

Las respectivas municipalidades deberán exigir que se acredite el pago de este impuesto o de las cuotas que correspondan, antes de otorgar el permiso de circulación y deberán dejar constancia del pago, consignándolo en el mismo permiso.

Ningún ministro de fe podrá autorizar la transferencia de vehículos motorizados afectos al impuesto establecido en el artículo 1° mientras no se acredite que se encuentra al día el pago del impuesto. La contravención de esta prohibición constituirá una infracción tributaria, que será sancionada con multa de 1 a 18 UTM.”.

Artículo 2°.- Ninguna instalación de combustibles podrá surtir de gas natural o gas licuado de petróleo a vehículos que no se encuentren autorizados para utilizar dichos combustibles. La autorización se acreditará con el sello o distintivo oficial que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Las instalaciones de combustibles que surtan de gas natural o gas licuado de petróleo a vehículos autorizados deberán estar debidamente registradas ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley N°18.410, orgánica de dicho servicio, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en los dos incisos precedentes. Si con ocasión de dicha fiscalización detecta infracciones de dichos preceptos, aplicará las sanciones que correspondan a las instalaciones de combustibles infractoras e informará de los vehículos involucrados al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que éste proceda según establece el artículo siguiente.

Artículo 3°.- Si Carabineros, inspectores municipales o fiscales constatan, en la vía pública o en lugares de acceso público, que un vehículo cuenta con los componentes que le permiten circular a gas natural o gas licuado de petróleo, sin contar con la correspondiente autorización para hacerlo, deberán retirarlo de circulación y ponerlo a disposición del juzgado de policía local

que corresponda, depositándolo en los lugares habilitados para este efecto por las respectivas municipalidades.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado de dicho recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa establecida en el inciso siguiente y con el solo objeto de que el infractor solucione la situación denunciada de conformidad al procedimiento que para estos efectos determine el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El juez de policía local que conozca del retiro de circulación de vehículos por aplicación de lo dispuesto en el inciso anterior, deberá sancionar al actual propietario del vehículo respectivo con una multa a beneficio fiscal de entre 18 y 36 unidades tributarias mensuales.

Artículo 4°.- En el caso de los vehículos a que se refiere la letra A) del artículo 1° de la ley N°18.502, la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles sólo se concederá a vehículos nuevos.

Para estos efectos, se entiende por vehículos nuevos aquellos sin uso, que no han sido objeto de transferencia, y cuyo fabricante, armador, importador o representante en Chile, haya acreditado el cumplimiento de las normas de emisión y constructivas relativas a la homologación de vehículos establecida en la ley N°19.495.

Artículo 5°.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará mensualmente al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en el mes precedente, individualizándolos por su placa patente única. Igual información deberá proporcionar a dicho servicio respecto de los vehículos que dejaren de estar autorizados para utilizar este tipo de combustible.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 34 de la ley N°18.290, tratándose de vehículos autorizados a usar gas natural o gas licuado como combustible, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar, en su inscripción, la indicación del tipo de combustible que corresponda y, en su caso, reemplazarla.

Por decreto supremo expedido a través del Ministerio de Justicia, se podrán hacer extensivas las obligaciones que impone este artículo respecto del uso de otros combustibles por parte de los vehículos motorizados, previo informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Disposiciones transitorias.

Artículo 1°.- Esta ley entrará en vigencia a contar del día 1 del cuarto mes siguiente al de su publicación.

Artículo 2°.- Estarán exentos del pago del impuesto establecido en el artículo 1° los trescientos primeros buses que se inscriban en el

Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, hasta el 31 de diciembre de 2003, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Trátarse de vehículos cuyos motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como único combustible;
- b) Contar con autorización para utilizar dichos combustibles, otorgada conforme a la normativa vigente;
- c) Estar incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros como servicios licitados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en la Región Metropolitana, y
- d) Cumplir con las normas de emisión que establezca la autoridad competente.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará al Servicio de Impuestos Internos de los vehículos que se encuentren en la situación descrita en el inciso anterior, con identificación de sus propietarios, y otorgará a estos últimos el certificado que dé cuenta de dicha circunstancia.

La exención establecida en este artículo regirá por diez años calendarios, contados desde la fecha de inscripción del vehículo en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros como servicio licitado en la Región Metropolitana, o desde la entrada en vigencia de esta ley, según cual sea el hecho que se verifique con posterioridad.

La exención señalada en este artículo sólo se aplicará mientras el vehículo permanezca en las condiciones descritas en los incisos anteriores.

Artículo 3º.- Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 4º, los vehículos autorizados para circular usando gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, mantendrán tal autorización en tanto cumplan con los requisitos establecidos para ello.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará al Servicio de Impuestos Internos, dentro del plazo de dos meses contado desde la fecha de publicación de esta ley, de los vehículos que se encuentren en la situación descrita, con identificación de sus propietarios, y otorgará a estos últimos el certificado que dé cuenta de dicha circunstancia.

Los vehículos indicados en la letra A) del artículo 1º de la ley Nº18.502, autorizados a utilizar gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, se incorporarán al nuevo régimen tributario en el mes de enero siguiente a la fecha de su entrada en vigencia.

Condónanse las cuotas del impuesto establecido en la ley Nº18.502 con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos señalados en el inciso anterior, que se devenguen desde el mes de enero siguiente a la fecha de entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo en particular le corresponda solicitar el permiso de circulación a que se refiere el decreto ley Nº3.063, de 1979.

Los vehículos indicados en la letra B) del artículo 1º de la ley N°18.502, autorizados a usar gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la entrada vigencia de esta ley, se incorporarán al nuevo régimen tributario a partir de la entrada en vigencia de la misma. Para estos efectos, se entenderá que se encuentran en la situación descrita en el artículo 4º de la referida ley.

Condónanse las cuotas del impuesto establecido en la ley N°18.502 con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos señalados en el inciso precedente, que se devenguen desde la entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo en particular le corresponda solicitar el permiso de circulación a que se refiere el decreto ley N°3.063, de 1979.

Artículo 4º.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dentro del plazo de un mes contado desde la fecha de entrada en vigencia de esta ley, informará al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible con anterioridad a la vigencia de la misma, individualizándolos por su placa patente única, para los efectos de lo señalado en el inciso segundo del artículo 5º."

Se designó Diputado Informante al señor **Edmundo Salas de la Fuente**.

SALA DE LA COMISIÓN, 05 de Octubre de 2001.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de sesiones de fechas 3, 17 y 31 de julio; 7 y 21 de agosto; 11 de septiembre, y 02 de octubre de 2001, con la asistencia de los Diputados Letelier, don Juan Pablo (Presidente); Alessandri, don Gustavo; Caraball, doña Eliana; Ceroni, don Guillermo; Delmastro, don Roberto; García, don René Manuel; Hernández, don Miguel; Ibáñez, don Gonzalo; Letelier, don Felipe; Pareto, don Luis; Salas, don Edmundo; Vega, don Osvaldo, y Venegas, don Samuel.

Se adjunta texto comparado, respecto de las normas referidas a la ley N°18.502.

PATRICIO ALVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.