

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA
recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modifica otros cuerpos legales.

BOLETÍN Nº 5.752-05

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A una o más de las sesiones en que la Comisión se ocupó de este asunto asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Horvath, Flores, Frei, Letelier, Pizarro y Vásquez, y el Honorable Diputado señor Montes.

Asimismo, concurrieron los siguientes invitados:

Del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Andrés Velasco; el Coordinador de Asesores, señor Luis Felipe Céspedes; los asesores, señores Héctor Lehuedé y William Mullins; de la Dirección de Presupuestos, el Director, señor Alberto Arenas; el Subdirector de Racionalización y Función Pública, señor Julio Valladares; y el asesor, señor Enrique Paris.

Del Servicio de Impuestos Internos, el Director, señor Ricardo Escobar.

De la Asociación de Empresas Distribuidoras de Gas Natural, AGN Chile, el Secretario Ejecutivo, señor Carlos Cortés, y el economista asesor, señor Jorge Quiroz.

De la Red Ecológica de Chile, el Presidente, señor Fabián Alvarado.

De la agrupación Acción Ecológica, el Coordinador, señor Luis Mariano Rendón.

De la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC), el Presidente, señor Álvaro Mendoza; el Vicepresidente Ejecutivo, señor Iván Silva; y el asesor, señor Gustavo Gallardo;

De la Cámara Chilena de la Construcción, los ex Presidentes, señores Fernando Echeverría y Luis Ignacio Silva; el Gerente de Estudios, señor Javier Hurtado; y el asesor tributario, señor Cristian Blanche.

De la Fundación Defendamos la Ciudad, el Presidente, señor Patricio Herman, y el coordinador, señor Jorge Cisternas.

De Gazel S.A, el Gerente General, señor Jaime Álamos.

De Metrogas, el Subgerente del Área División Grandes Clientes, señor Gerardo Muñoz.

- - -

Se hace presente que la Sala del Senado, con fecha 12 de marzo de 2008, autorizó la discusión en general y en particular del presente proyecto.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

La iniciativa legal tiene por objeto establecer una rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modificar otros cuerpos legales, introduciendo mejoras en los regímenes tributarios del país para fomentar el crecimiento y el desarrollo de la economía.

- - -

ANTECEDENTES

El Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República señala que la economía chilena es una economía de gran solidez y estabilidad. El sostenido crecimiento económico a lo largo de dos décadas y la dinámica expansión del empleo y de la inversión en años recientes son prueba

de ello. Lo anterior es el resultado de las políticas económicas sanas y responsables mantenidas a lo largo de los gobiernos de la Concertación.

Agrega que, no obstante, en meses recientes el escenario internacional se ha tornado más volátil e incierto. La fortaleza de las cuentas fiscales del país, del sector financiero y de la estructura productiva nos protege en gran medida de esta volatilidad externa, y nos permite mirar el futuro con tranquilidad y optimismo.

Destaca que es, precisamente, la fortaleza de nuestra economía lo que permite actuar al gobierno de manera pro-activa para minimizar las repercusiones del escenario internacional sobre ésta. Por eso, el gobierno ha propuesto un paquete de iniciativas que permitan afrontar los desafíos de desarrollo económico futuro y, al mismo tiempo, de alivio inmediato para la ciudadanía.

De este modo, añade, la coalición de gobierno reitera su compromiso con el crecimiento económico y la equidad social, pilares de su gestión gubernamental.

El contenido del proyecto de ley apunta directamente a potenciar el crecimiento, las oportunidades y el bienestar para las familias chilenas. Contempla cuatro elementos integrados y armonizados, y recoge diversos consensos de la discusión pública sobre estos temas y que están diseñados para el entorno que actualmente atraviesa la economía nacional.

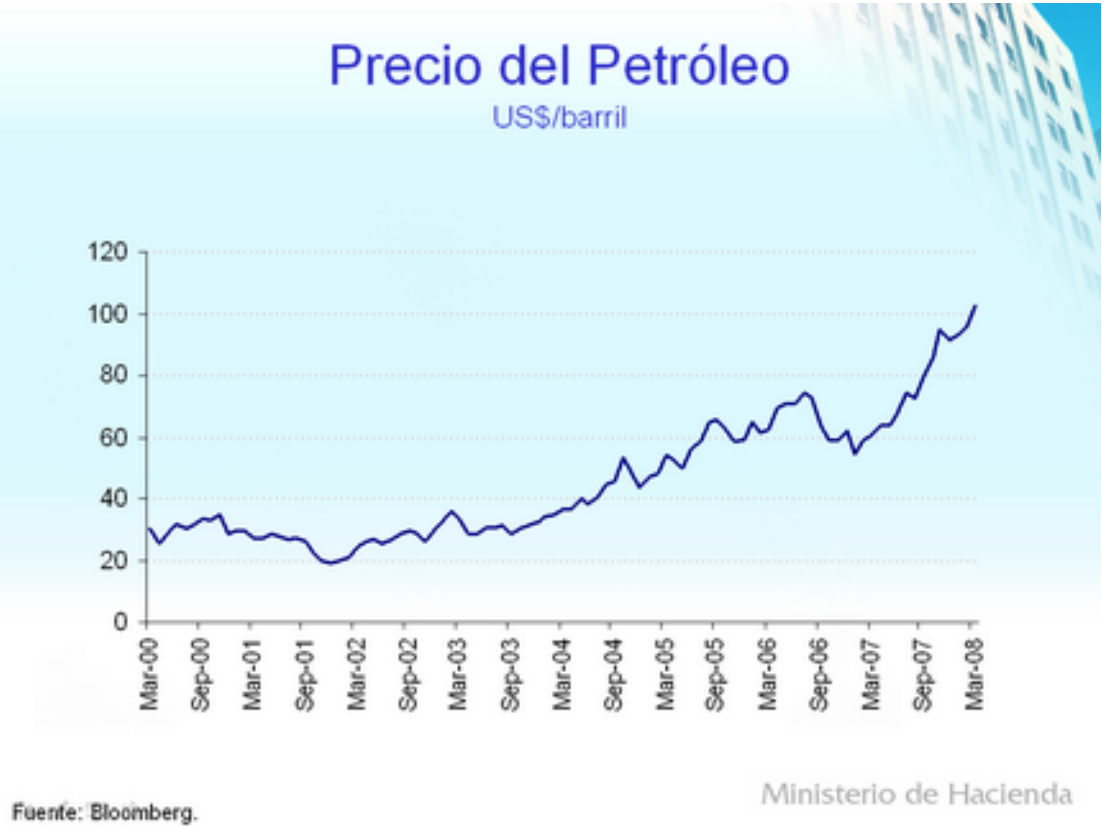
Dichos cuatro elementos son:

1. Rebaja del impuesto a las gasolinas automotrices.
2. Compensación del Impuesto de Timbres y Estampillas para la micro, pequeña y mediana empresa.
3. Incentivos a los Vehículos Ecológicos.
4. Focalización del beneficio tributario de IVA a la Construcción

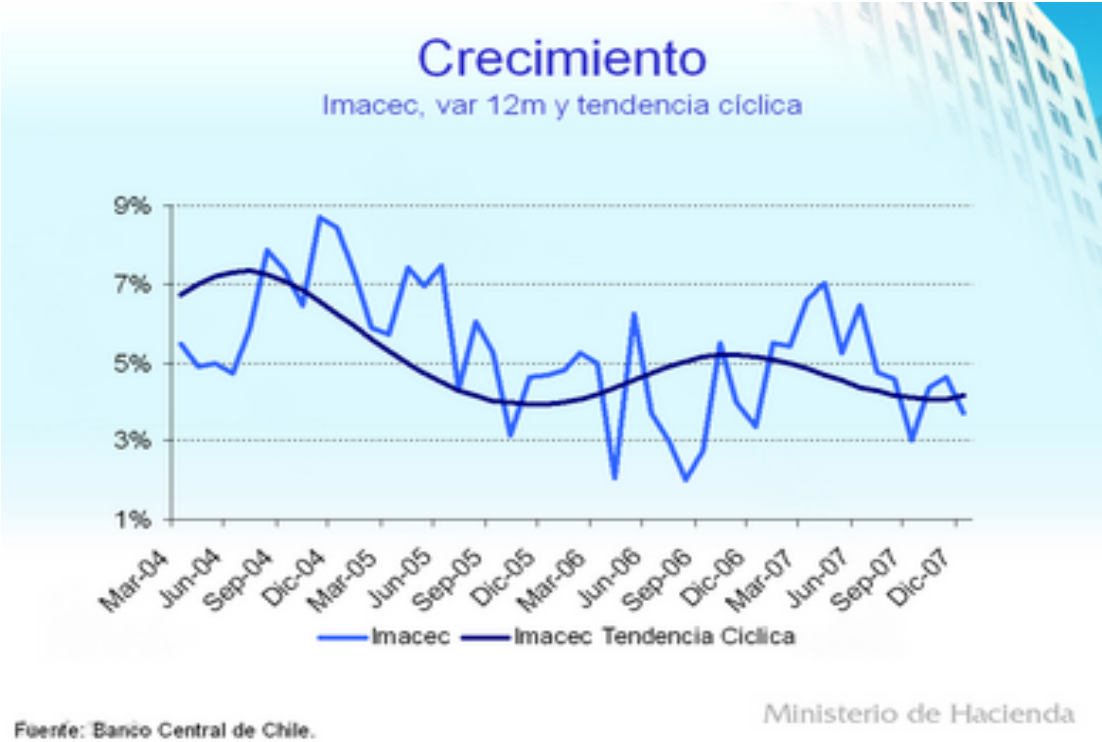
Para dar cumplimiento a estos elementos, finaliza el Mensaje, el presente proyecto de ley considera un conjunto de medidas tributarias orientadas a potenciar las oportunidades de crecimiento de la economía chilena, en un marco de responsabilidad fiscal. Parte de estas medidas son de tipo transitorio, mientras que otras son de tipo permanente, las que se han diseñado de forma tal que el efecto fiscal conjunto en régimen sea neutro, para no poner en riesgo el financiamiento del gasto social.

DISCUSIÓN

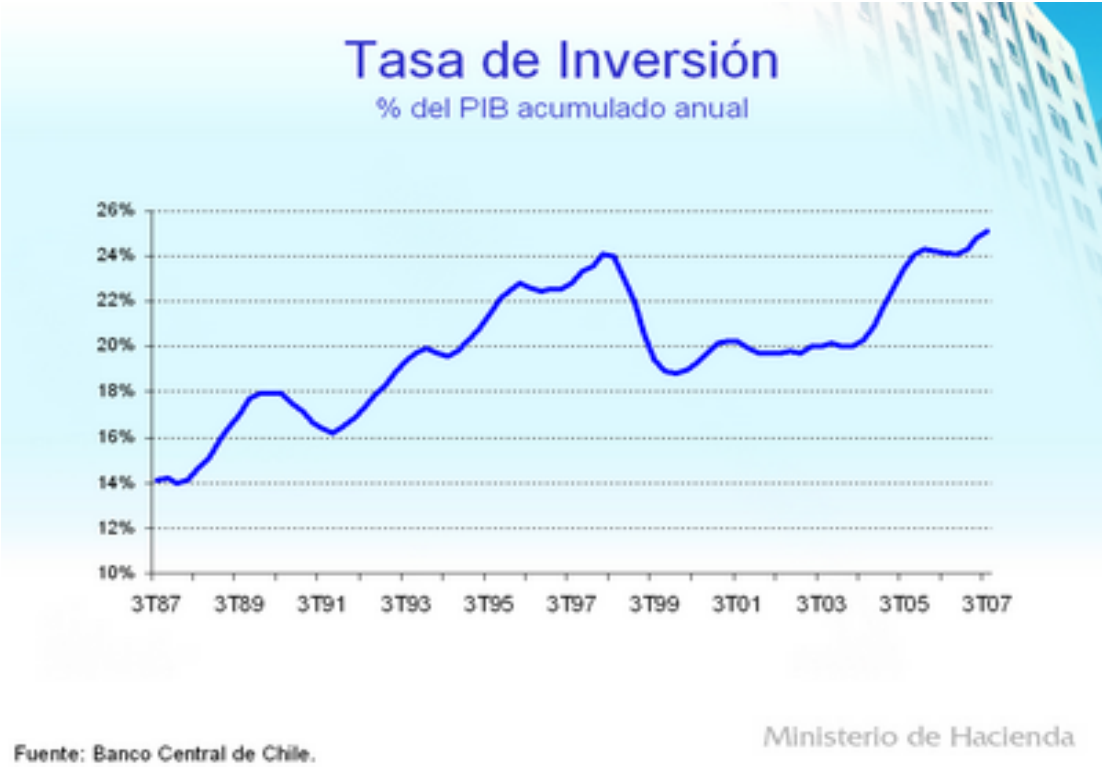
El **Ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco**, comenzó su exposición fundando la adopción de medidas que estimulen la economía en la difícil coyuntura económica internacional actual, con pocos precedentes en la historia de la humanidad. Clarísimo ejemplo de dicha situación, señaló, es el altísimo precio del petróleo, cercano ya a los US\$ 110 el barril y con posibilidades de seguir subiendo, como puede apreciarse en el siguiente gráfico.



El contexto actual considera, además, un crecimiento económico que sin duda ha sentido el impacto de la crisis energética (precio del petróleo, importación de gas argentino, sequía), lo que se grafica en una “tendencia cíclica”, como ha señalado el Banco Central, situada levemente por sobre el 4%, a diferencia del 5,1% de crecimiento de la economía nacional durante el año 2007.



Agregó que, en todo caso, un índice que se ha mantenido favorable, y de modo sobresaliente en los últimos trimestres, es el de las tasas de inversión, que es preciso saber preservar.



Algo similar ha acontecido con las exportaciones, tanto cupríferas como no cupríferas, que no obstante el bajo precio del dólar, han tenido un buen desempeño.



Fuente: Banco Central de Chile.

Ministerio de Hacienda

Otro factor relevante lo constituyen las decrecientes expectativas de crecimiento proyectadas para Estados Unidos, del orden del 1,6%, e incluso inferior (algunos hablan de menos del 1%), en circunstancias que hace un año la estimación para el año 2008 era de un 3%.



Fuente: Consensus Forecasts.

Ministerio de Hacienda

En medio del escenario descrito, y a pesar de los remezones externos, el hecho objetivo es que Chile sigue siendo un país con bajo riesgo y, en consecuencia, confiable internacionalmente, por sobre los que le resultan comparables (México, Brasil, Tailandia, Corea y Argentina).



En la situación expuesta, y con la misión de no ser complaciente con los logros económicos reseñados, el Ejecutivo ha estimado oportuno el impulso de cuatro medidas para la reactivación de la economía. Todas ellas, que a continuación se enuncian, responden a una lógica común y cuentan con un financiamiento también entrelazado: rebaja transitoria del impuesto específico a las gasolinas automotrices; estímulo al uso de vehículos híbridos; compensación del impuesto de timbres y estampillas a las Pymes; y focalización del beneficio del IVA a la construcción.

1. Rebaja del impuesto a las gasolinas automotrices.

Esta medida, señaló, responde a la necesidad de favorecer a los consumidores ante el anormal precio de los combustibles en los mercados internacionales, produciendo, al mismo tiempo, importantes efectos en la inflación.

Remarcó el hecho de que la rebaja se extiende sólo a las gasolinas automotrices y no al diesel (cuyo impuesto asciende a 1,5 UTM/m³) ni otros combustibles.

La disminución prevista para el impuesto, de 6 UTM/m³ a 4,5 UTM/m³, contempla dos elementos de transitoriedad:

- Vigencia de la medida por un plazo de 24 meses, pues debe considerarse que sólo se cuenta con información parcial de lo que va acontecer en el mercado de los combustibles, lo que amerita legislar también por un período acotado de tiempo. Transcurrido éste, se valorará la continuación del mismo o la implementación de un nuevo régimen.

- Que el impuesto vuelva gradualmente a sus niveles actuales si el precio baja por largos períodos a valores inferiores a 75 dólares por barril. Constituye una suerte de seguro, que se explica de la siguiente forma: tomando, por ejemplo, el precio promedio del petróleo en los últimos doce meses, US\$ 90 el barril, por los próximos seis meses el impuesto será de 4,5 UTM/m³. Al cabo de este último período se observará cuál ha sido el precio promedio durante los doce meses previos. Si resulta ser inferior a US\$ 75, el impuesto volverá a 5 UTM/m³; si está por debajo de US\$70, a 5,5 UTM/m³; y si cae por debajo de US\$ 65, a 6 UTM/m³.

Añadió que, a los precios actuales, parece altamente improbable que se gatillen estos seguros, pero se ha considerado prudente incluirlos, de todos modos, para el evento de que los precios del crudo vuelvan a sus estándares normales.

El **Honorable Senador señor Novoa** manifestó estimar suficiente, como elemento de transitoriedad, la fórmula de cálculo, e innecesario agregar el plazo de 24 meses.

El **Ministro de Hacienda** hizo ver que los rangos propuestos para que el impuesto vuelva a incrementarse en caso de descender el valor del petróleo (US\$ 75, US\$ 70 y US\$65), parecen relevantes hoy, pero dado el comportamiento de los precios, no es posible aventurar, seriamente, si serán los mismos en un período de dos años.

Operando la rebaja, prosiguió, los efectos para los consumidores debieran ser de una rebaja aproximada a los \$ 52 por litro, los que se van a sumar a los, también aproximados, \$ 50 de rebaja que la implementación del Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles ha significado, y que no van a sufrir variación alguna cuando la modificación impositiva en análisis entre en vigor.

Agregó, por otra parte, que el precio del dólar no tiene incidencia sobre la disminución propuesta, porque el impuesto específico

no es un impuesto ad valorem, sino que se calcula por volumen, esto es, una determinada cantidad (\$) por metro cúbico, siendo las rebajas que el ciudadano percibirá siempre en pesos (\$).

El Honorable Senador señor Sabag expuso su inquietud por la situación del gas natural, combustible fundamentalmente utilizado por los taxistas. La rebaja de la gasolina actuará como desincentivo a su uso, por el acercamiento en los precios que se producirá, lo que constituye un contrasentido, máxime si se tienen en cuenta las importantes inversiones que el Gobierno está realizando en plantas de gas licuado.

El Honorable Senador señor Novoa acotó que a lo expuesto por Su Señoría, debe sumarse el grave problema de que hoy no hay gas, no obstante lo cual los usuarios han debido pagar un impuesto fijo que les va a ser exigible en el próximo mes de mayo, cuando renueven su permiso de circulación. Hizo ver que esta realidad requiere de pronta solución, cuyo plazo límite está dado por el referido mes.

El Ministro de Hacienda reconoció lo anómala que resulta la situación del gas natural, dada su carencia actual, si bien consignó que el suyo es un impuesto de naturaleza muy distinta al de la gasolina.

Expresó que, de todos modos, la rebaja en la gasolina no debiera repercutir en una disminución en la competitividad de los taxis, pues el impuesto al gas natural sigue siendo más bajo. Agregó que la solución a la problemática aludida, en todo caso, será prontamente abordada por su Ministerio, en conjunto con el de Transportes.

2. Estímulo al uso de vehículos híbridos.

Ante el hecho de que con la primera de las cuatro medida se están abaratando los costos de circular en vehículo, y los efectos que pudiera tener en materia de congestión y contaminación, se plantea, por otra parte, el estímulo del uso de tecnologías de punta, en particular de los vehículos híbridos, que emiten la tercera parte de material particulado y gastan alrededor de un 40% menos en combustibles que los normales.

Esta clase de vehículos híbridos posee un motor convencional, que funciona con gasolina o diesel, y otro eléctrico. El convencional permite circular a alta velocidad, con lo que genera la energía necesaria para cargar automáticamente al eléctrico, que es utilizado para circular a baja velocidad y que no contamina. Vehículos así es posible encontrar en Chile, si bien no masivamente (poco más de 100 se importaron el año recién pasado), entre otras cosas, por su mayor valor respecto de los tradicionales, el que, en todo caso, no resulta excesivamente superior (por

ejemplo, para un automóvil que vale unos \$ 14 millones, su versión híbrida está disponible en alrededor de \$ 1 millón más).

El incentivo, que apunta a tener mejor tecnología y a gastar y contaminar menos, se materializa en una compensación por la que los dueños de vehículos híbridos inscritos entre marzo de 2008 y marzo de 2010, recibirán una bonificación equivalente al permiso de circulación del respectivo año, por cuatro años para vehículos cuyo precio de venta es igual o inferior a 730 UF (\$14,5 millones) y por dos años cuando alcanza hasta 1.220 UF (\$24 millones). Aquellos cuyo valor exceda de este último tramo no podrán acceder al beneficio, por cuanto constituiría un subsidio al lujo.

Agregó que el costo de esta bonificación no será municipal, sino fiscal, y su operación consistirá en que una persona obtendrá su permiso de circulación en una municipalidad, como ordinariamente ocurre, y recibirá un certificado con el que deberá concurrir al Servicio de Tesorería, donde recibirá la devolución correspondiente.

3. Compensación del impuesto de timbres y estampillas a las PYMES.

El **Ministro de Hacienda** consignó, en primer lugar, que durante el período del actual Gobierno ya se verificó una rebaja general a este impuesto (que era de 1,6% del capital inicial, se encuentra hoy en 1,35% y al año 2009 se encuentra previsto en 1,2%). Pues bien, señaló, la presente iniciativa adelanta la reducción general contemplada para el siguiente año, para que empiece a operar el presente año 2008, dejando desde ya como tasa aplicable la del 1,2% del capital inicial, constituyendo un beneficio no sólo para las pequeñas y medianas empresas, sino para la totalidad de los contribuyentes de este impuesto.

En segundo lugar, expuso que no siendo factible abordar la eliminación total de un impuesto rendidor como el de timbres y estampillas, como algunos sectores han planteado, sí es atendible establecer una compensación de dicho impuesto pagado mediante el mecanismo de IVA. Se trata de una compensación, o devolución, porque los recaudadores del impuesto de timbres y estampillas son los bancos, cuando han otorgado crédito.

De esta manera, cuando una PYME con ventas inferiores a 60.000 UTM (100 mil UF o US\$ 4 millones) solicite un crédito a un banco, éste actuará descontando el monto del impuesto, y en la devolución de IVA correspondiente al mes siguiente, el día 12, se producirá la devolución del impuesto de timbres y estampillas pagado, a través de un procedimiento expedito y no burocrático que permitirá declaraciones en papel y electrónicas,

siendo el ideal, por la rapidez y fiscalización, que fueran estas últimas las más utilizadas.

El beneficio, continuó, debe ser focalizado en empresas que no sólo parezcan, sino que efectivamente actúen como PYMEs, y no estén dedicadas a la intermediación de créditos. Este efecto se logra estableciendo un tope compensatorio que ha sido fijado en el 1,2% de las ventas anuales de la empresa, porcentaje que se condice con la tasa del impuesto, como se ha explicado anteriormente.

La compensación podrá ser hasta por un máximo de 35 UTM, como regla general, pero en el caso de aquellas PYMEs nuevas, cuyo emprendimiento se quiere estimular y que no tienen historial de venta, el beneficio estará igualmente disponible, pero con un tope de 15 UTM. Con esto se evita, por otro lado, la evasión de impuestos, por la posibilidad de que estas nuevas empresas sea instrumentalizadas para descontar el tope de 35 UTM sin registrar ventas importantes.

La **Honorable Senadora señora Matthei** observó la desigualdad entre los márgenes señalados: el 1,2% del total de ventas, de un lado, y las 35 UTM, del otro.

El **Honorable Senador señor Gazmuri** expresó que el tope de US\$ 4 millones refiere inmediatamente a empresas de un tamaño medio, las que podrían favorecerse compensando hasta \$ 100 millones.

El **asesor del Ministerio de Hacienda, señor Héctor Lehuedé**, explicó que a mayor tamaño de la empresa, es menor la rotación que tienen los créditos, que suelen ser a más largo plazo. Considerando aquello, y las estadísticas manejadas por el Ministerio, las empresas más grandes no necesitarían exenciones superiores a 35 UTM, sobre las cuales los riesgos de abusos se multiplican.

El **Ministro de Hacienda** indicó que se estudiaron los niveles de endeudamiento promedio de las empresas que se encuentran dentro del rango de ventas inferiores a 60.000 UTM, a fin de que el tamaño del beneficio que se entrega guarde relación con el tipo de préstamo que aquellas piden, precaviendo, como se ha sostenido, el aprovechamiento de quienes se dedican a la intermediación.

Con esos datos, se ha apreciado que para las empresas pequeñas ambos márgenes (1,2% de las ventas y 35 UTM) son irrelevantes, pues quedan holgadamente dentro de ellos; para las más grandes (hasta las 60.000 UTM), 35 UTM es el monto que corresponde devolverles dado el endeudamiento promedio que tienen. Del total de empresas situadas bajo las 60.000 UTM, agregó, la inmensa mayoría se encuentra dentro de los

topes señalados, logrando el acceso al beneficio. No obstante, podrían igualmente darse situaciones excepcionales en las que empresas con un endeudamiento inusualmente alto, y cercanas al tope de las 60.000 UTM, accedan a préstamos que no estén íntegramente cubiertos.

El **Honorable Senador señor Novoa** consultó por la situación en que quedarán las PYMEs que no son contribuyentes de IVA.

El **Ministro de Hacienda** indicó que las empresas que tributan de acuerdo al régimen de renta presunta y pagan IVA, se verán beneficiadas por la compensación. A su vez, dando respuesta a lo planteado por Su Señoría, las empresas que no pagan IVA no acceden al beneficio.

El **asesor del Ministerio de Hacienda, señor Lehuedé** acotó que del universo de empresas que operan en Chile, sobre el 85% son contribuyentes de IVA, y por tanto sujetos de la compensación en análisis. No lo son, y por tanto quedan excluidas de la misma, fundamentalmente las sociedades de profesionales, las sociedades de inversión y algunas empresas transportistas.

La **Honorable Senadora señor Matthei** consultó por qué una sociedad de profesionales no podría recuperar la inversión realizada en la compra de un insumo.

El **Ministro de Hacienda** señaló que las sociedades de profesionales no se incluyen en el beneficio por dos razones. La primera, de orden conceptual, es que no es claro que este tipo de sociedades constituyan una PYME, en el sentido de una empresa productiva; la segunda, de carácter operativo, dada por la dificultad de realizar de modo expedito la devolución.

La **Honorable Senadora señora Matthei** solicitó información acerca del porcentaje de empresas sociedades de profesionales que tributan IVA.

El **Ministro de Hacienda** expuso, enseguida, el siguiente cuadro que contiene ejemplos de la forma en que operará la compensación:

Timbres y Estampillas PYMES

Ventas anuales de la empresa	Nuevo préstamo solicitado	Cobro actual por impuesto Timbres	Cobro si se aprueba medida
\$500 MM (25 mil UF)	\$100 MM (5 mil UF)	\$ 1.350.000	\$ 0
\$100 MM (5 mil UF)	\$50 MM (2.500 UF)	\$ 675.000	\$ 0
\$50 MM (2.500 UF)	\$25 MM (1.250 UF)	\$ 337.500	\$ 0



Ministerio de Hacienda

Indicó, finalmente, que la propuesta es una medida de carácter permanente que requiere de financiamiento también permanente, estimada en un costo fiscal, en régimen, de US\$ 190 millones por año.

4. Focalización del beneficio del IVA a la construcción.

Expresó que, en la actualidad, a las viviendas ya se les devuelve el 65% del 19% del IVA pagado por el costo de construcción, cualquiera sea éste. Los costos fiscales (gasto tributario) que estas operaciones han significado y se espera que signifiquen, se expresan en el siguiente cuadro, que contiene además, la estimación del acceso al beneficio por parte de los usuarios, diferenciado en los cinco quintiles (Q) de riqueza de la población:

Focalización beneficio IVA a la construcción

• Gasto tributario de la franquicia actual:

	2006	2007	2008
MM \$	230.902	256.144	281.318
MM US\$	462	512	563

• Focalización beneficio (2004)

Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
3%	6%	8%	13%	70%

La medida en análisis plantea la mantención del beneficio para viviendas de hasta 4 mil UF (que comprenden el valor total de la misma, y no sólo su valor de construcción), pero con un tope absoluto de devolución de 150 UF. De esta manera, para las viviendas de hasta 2 mil UF persiste el beneficio actual, mientras que para las viviendas de entre 2 mil y 4 mil UF se producirá un beneficio parcial entre 99% y 50% del actual. Así se puede constatar en el siguiente cuadro:

Focalización beneficio IVA a la construcción

Crédito fiscal como % del valor total de la vivienda		
Valor vivienda	actual	propuesto
2.000	8%	8%
2.500	8%	6%
3.000	8%	5%
3.500	8%	4%
4.000	8%	4%
4.500	8%	0%

El parámetro a utilizar para estos efectos, que lleva a fijar los respectivos umbrales en 2 mil y 4 mil UF, es el de las rentas líquidas actualmente requeridas por los bancos para el financiamiento hipotecario, que permiten concluir que, con esta iniciativa, no se está afectando a la clase media de nuestro país, de acuerdo con los datos aportados por la encuesta CASEN:

Focalización beneficio IVA a la construcción

- Rentas líquidas actualmente requeridas por bancos para financiar hipoteca:

Valor vivienda (UF)	Salario líquido requerido por banco	Percentil de ingreso del hogar según CASEN 2006
2.000	937.000	84
3.000	1.380.316	90
4.000	1.850.616	95

Fuente: deuda hipotecaria con 20% de pie a 20 años, tasas de interés competitivas actuales

Ministerio de Hacienda

Señaló el **señor Ministro** que estar ubicado en el percentil 84 significa formar parte del 16% más rico de la población; en el percentil 90, del 10%; y en el percentil 95, del 5%. Dicho de otra forma, expresó, el beneficio desaparece para el 5% más rico de los chilenos.

A fin de no afectar proyectos de construcción que se encuentren en curso, y considerando que el período de gestación de dicha clase de proyectos es de aproximadamente dieciocho meses, prosiguió, la entrada en vigencia del beneficio ha sido prevista para el 1 de julio de 2009.

Finalmente, indicó que el menor gasto fiscal estimado por la implementación de la presente medida asciende, en régimen, a US\$ 190 millones.

El **Honorable Senador señor Novoa** manifestó que, dada la realidad social nacional, en que la gran mayoría de las familias materializa sus a veces escasas posibilidades de inversión en bienes raíces,

encarecerles su costo puede resultar contraproducente. Situaciones así se dan con los sectores medios que de una casa de 2 mil UF pueden, con el tiempo, aspirar a adquirir otra de un valor de 3 mil UF.

Consultó, por otra parte, por las distorsiones, y consecuentes abusos, que puedan verificarse entre la adquisición de una vivienda cuyo valor se encuentra en el tope de 4 mil UF, y la de otra de un valor levemente superior, como 4 mil una UF.

El **Honorable Senador señor Gazmuri** dejó constancia de su parecer de que el corte que se fija en 4 mil UF es muy alto, constituyendo un subsidio a sectores que se benefician del país por otras vías. Dicho subsidio adolece, además, de estar enfocado a las constructoras en vez de a las personas, a las que sólo beneficia de modo indirecto, cuestión que, si no en la presente iniciativa, debiera ser abordada en una discusión posterior.

El **Ministro de Hacienda** hizo ver que un punto central de esta discusión es determinar si se considera a la vivienda un bien de consumo o una inversión, y en consecuencia, si corresponde o no que sea gravada con el IVA. A su juicio, sostuvo, se trata de lo primero, porque a diferencia de una máquina que se compra para producir algo, pero que no presta ningún beneficio al usuario, la vivienda sí se lo da, dando lugar a una secuencia de consumos diferidos en el tiempo y no a una inversión en el sentido productivo, razón por la que corresponde que pague IVA.

El **Honorable Senador señor Sabag** manifestó no compartir los criterios empleados por el Ejecutivo para la determinación del beneficio en análisis. Puso como ejemplo que un grupo familiar que gana alrededor de \$1.600.000.- no puede ser calificado como “rico” o millonario, más aún si se considera que deberá estar pagando veinte años de dividendos por una casa de 4 mil UF. Se puede caer, de esta forma, en un desincentivo para quienes legítimamente aspiran a adquirir una mejor vivienda, razón por la que, expresó, el beneficio fijado hasta las 2 mil UF debe ser sin lugar a dudas aumentado. Para ello, hoy el Estado cuenta con recursos, los que, entre otras fuentes, recauda precisamente de los sectores de clase media que se verían afectados con los márgenes que han sido planteados.

El **Ministro de Hacienda** explicó que, en la actualidad, el crédito fiscal como porcentaje del valor total de la vivienda es parejo para todos, así se trate de una vivienda de 2 mil o 4 mil UF. Lo que la presente iniciativa plantea es que dicho crédito se mantenga para las del valor de 2 mil UF, y vaya proporcionalmente reduciéndose para las de un valor de hasta 4 mil UF. Para las más caras, no se prevé el beneficio.

La fijación de los parámetros, más allá de que alrededor de ellos alguien busque la forma de hacer trampa, ha respondido a criterios objetivos, luego de preguntarse cuál es el costo de una vivienda de 2

mil, 3 mil y 4 mil UF y cuál es el crédito que otorgan los bancos, y de comparar dichos datos con los de la encuesta CASEN.

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó si la encuesta CASEN incluye a los jubilados, señalando que, de ser así, se estaría comparando ingresos de personas activas con ingresos de personas pasivas, lo que distorsionaría enormemente las estadísticas.

El **Ministro de Hacienda** respondió afirmativamente, agregando que el número de personas pasivas en Chile, dada la estructura etárea, sigue siendo bastante bajo, que en todo caso los jubilados no tienen ingreso cero y que los reflejados en la encuesta son ingresos familiares, debiendo considerarse que muchos de dichos jubilados viven al interior de hogares que tienen otros ingresos. En consecuencia, el hecho objetivo es que quien forma parte de un hogar que tiene un ingreso de \$ 1.800.000 está en el 5% más rico de la población.

Por lo demás, observó, no se están quitando los beneficios a todos quienes forman parte del quinto quintil más rico de la población, pues en algunos casos les está quedando igual y en otros casos hay una reducción parcial.

El **Honorable Senador señor Gazmuri** acotó que lo que sucede es que en el quinto quintil hay gente muy distinta, desde quienes ganan sumas verdaderamente altísimas a quienes ganan sueldos que no son de millonarios.

El **Ministro de Hacienda** refrendó la acotación de Su Señoría, indicando que dentro del quinto quintil hay gente que gana \$800.000 y gente que gana US\$ 2 millones.

El **Director de Presupuestos, señor Alberto Arenas**, indicó que la medida en análisis sólo surtirá efectos, y en forma parcial, sobre el 20% más acomodado de la población, permaneciendo la situación del 80% restante inalterable.

El **Honorable Senador señor Novoa** expresó su inquietud sobre las repercusiones que la medida pueda tener sobre un sector generador de empleo como la construcción, que en la actualidad ya sufre de dificultades.

El **Ministro de Hacienda** expresó que existen buenas razones, y previsiones, para creer que no habrán efectos negativos sobre el sector inmobiliario, a saber: se está tomando el resguardo de no gravar los proyectos ya iniciados o que se encuentren en gestación, razón por la que la entrada en vigencia ha sido pospuesta para el año 2009; y se trata, como se explicó, de una parte de las viviendas que construya un sector de la

población, quedando a salvo las construcciones que no son vivienda y parte importante de las obras públicas, los edificios de oficinas, la construcción de fábricas y algunas otras donde están empleadas el grueso de las personas

Puntualizó, enseguida, que lo que ocurrirá con las viviendas de un valor superior a 4 mil UF es que encarecerán su valor en aproximadamente un 4%.

El **Coordinador de Asesores del Ministerio de Hacienda, señor Luis Felipe Céspedes**, hizo ver la relevancia de que todas las medidas propuestas forman parte de un conjunto orientado a estimular el crecimiento económico y, consecuentemente, el producto nacional y la generación de empleo, fundamentalmente en las PYMEs que hoy padecen la incertidumbre económica mundial.

El **Honorable Senador señor Novoa** llamó la atención sobre si el Fisco, cada vez que se produce una rebaja de impuestos, tiene que necesariamente subirlos por otro lado, como acontece en el presente proyecto de ley. Esto pues, si se aprecia que hay un permanente crecimiento del gasto fiscal por sobre el crecimiento del país, lo que debiera ocurrir es que el Congreso debiera tener un mayor conocimiento sobre las fuentes y la forma en que se invertirán los recursos fiscales.

Finalizando su exposición, el **Ministro de Hacienda** expresó que, acorde con el concepto de balance estructural de la economía, lo que el proyecto de ley financia son los gastos permanentes (los US\$ 190 millones de menor recaudación por timbres y estampillas se financian con la mayor recaudación de US\$ 190 millones por la focalización en el rubro de la construcción) y no los transitorios (porque lo que el Fisco está dejando de percibir por la rebaja transitoria del impuesto a los combustibles no afecta el ingreso estructural). Esto significa, neto, la inyección, en los próximos 24 meses, de unos US\$ 987 millones, por lo que efectivamente habrá un impulso reactivador a la demanda y también a la oferta, dada la reducción del costo de los combustibles. Se trata, en consecuencia, de un paquete balanceado.

- - -

En la siguiente sesión, **la Comisión** escuchó las exposiciones de diversas organizaciones interesadas en las disposiciones del proyecto de ley en análisis. Se adoptó como metodología, al efecto, recibir, al inicio, las intervenciones relativas a la rebaja del impuesto a las gasolinas automotrices, y enseguida las referidas a la focalización del beneficio tributario del IVA a la construcción.

En primer lugar, el **economista asesor de la Asociación de Empresas Distribuidoras de Gas Natural (AGN Chile), señor Jorge Quiroz**, expresó la valoración, en general, de su institución a la

rebaja impositiva a la gasolina, toda vez que mitiga los aumentos en el precio internacional del petróleo, al tiempo que contribuye, al menos en parte, a reducir la distorsión tributaria que actualmente favorece al diesel por sobre otros combustibles.

No obstante lo anterior, el proyecto excluye, a su juicio de modo incomprensible, al gas natural vehicular, combustible que también se halla sujeto a un impuesto específico (compuesto por una parte fija y otra variable), en circunstancias que existen fundadas razones para hacerle extensivas las rebajas tributarias, a saber:

a) Sobre el 80% de los usuarios del Gas Natural Comprimido, GNC, corresponde a taxis básicos y colectivos, que lo utilizan como herramienta de trabajo. La mayor cantidad de los usuarios, agregó, se encuentra radicada hoy en la ciudad de Punta Arenas.

b) En conformidad con el objetivo declarado del Gobierno de promover el uso de vehículos ecológicos, el GNC debiera ser parte relevante de la matriz energética del transporte en el futuro, por tratarse de un combustible reconocidamente amigable con el medio ambiente.

c) La escasez de Gas Natural por la que actualmente atraviesa el país corresponde a una situación transitoria, que se podrá resolver de manera definitiva con el desarrollo y puesta en marcha del proyecto de Gas Natural Licuado que se construye en el puerto de Quintero, estimado para los años 2009 o 2010.

d) Al igual como ha ocurrido con la gasolina, el precio del Gas Natural ha subido en los mercados internacionales, razón por la que, si existen fundados motivos para reducir los impuestos a la gasolina con el fin de mitigar para el usuario las referidas alzas de precios, idénticos motivos debieran tenerse presente para impulsar una rebaja impositiva en el Gas Natural Vehicular.

e) A diferencia de la gasolina, donde se estima que el impuesto específico recaudó el año 2007 más de US\$ 1.000 millones, en el caso de los impuestos al Gas Natural Vehicular la recaudación bordea los US\$ 5,5 millones anuales. Es decir, el impacto en la recaudación fiscal sería mínimo.

Atendiendo lo expuesto, indicó, la propuesta de AGN se orienta a la extensión de la rebaja tributaria a la gasolina al Gas Natural Comprimido, mediante la adopción de una de las siguientes alternativas:

a) la eliminación del impuesto fijo, de 4 UTM anuales, más una rebaja de 1,06 (UTM/Km³) en el componente variable del

impuesto. De esta forma el impuesto variable bajaría de los actuales 1,93 (UTM/Km3) a 0,87 (UTM/Km3), o

b) en subsidio de la anterior, una rebaja de 1,61 (UTM/Km3) al componente variable del impuesto gas natural vehicular, pasando así de los actuales 1,93 (UTM/Km3) a 0,32 (UTM/Km3).

El **Secretario Ejecutivo de AGN Chile, señor Carlos Cortés**, recordó que ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, el Ejecutivo manifestó que la situación del gas natural sería resuelta en una iniciativa posterior, y no en paralelo con la rebaja a la gasolina. Pues bien, habiendo transcurrido cerca de nueve meses desde entonces, aún no se materializa un proyecto al efecto, en circunstancias que los taxistas de la Región Metropolitana, por ejemplo, no tienen hoy acceso al gas natural, porque no hay, y aún así deben seguir pagando el componente fijo del impuesto. La problemática es grande, advirtió, y lo será aún más en el mes de mayo del presente año, cuando los taxistas que no han podido dar cumplimiento al pago del componente fijo del tributo deban renovar sus permisos de circulación y no puedan hacerlo, por lo que es preciso que el Ejecutivo la acometa definitivamente, otorgando soluciones definitivas en el breve plazo, el que, en todo caso, tiene como límite el día 31 de mayo de 2008.

La **Honorable Senadora señora Matthei** sostuvo que resulta inaceptable que los taxistas estén pagando un doble impuesto: por una parte el fijo del gas natural, al que no tienen acceso, y por otra el de la gasolina que están obligados a cargar en sus vehículos.

Estimó, por otro lado, razonable la aspiración de que la rebaja impositiva alcance al gas natural de la misma forma que a la gasolina, con el objeto de acotar las distorsiones existentes entre combustibles que tienen distintos impuestos específicos.

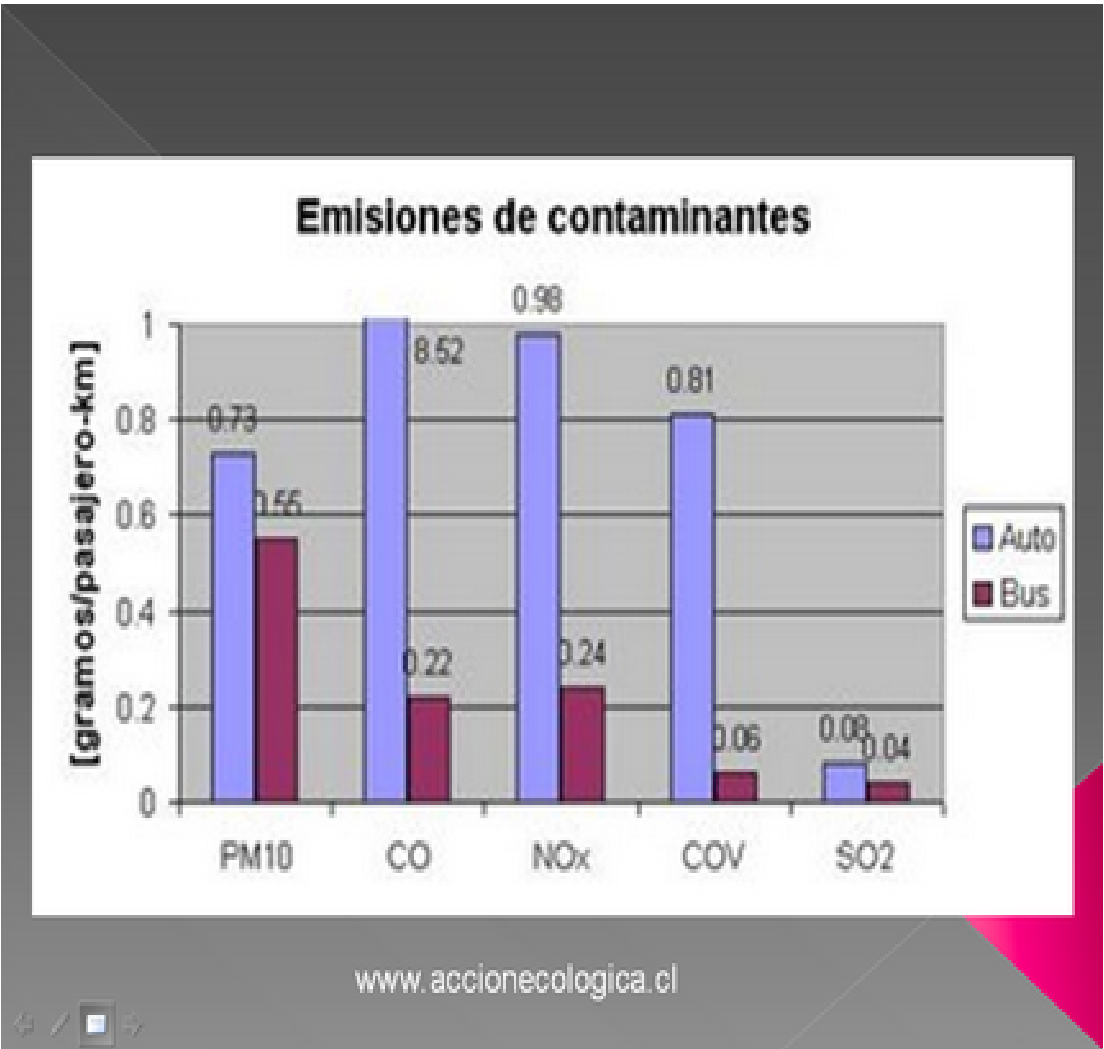
Siguiendo con las exposiciones, el **Coordinador de la Agrupación Acción Ecológica, señor Luis Mariano Rendón**, valoró la acogida prestada por el Senado a las distintas entidades interesadas en hacer ver sus puntos de vista.

Enseguida, manifestó que la reducción del impuesto a la gasolina constituye una regresión, tanto desde el punto de vista ambiental como desde el punto de vista social, por cuanto dicho impuesto no es sino una forma de internalizar todas las externalidades negativas que causa el uso del automóvil a la sociedad, que se pueden resumir en las siguientes:

- Recalentamiento Global, que tal como en otras partes del mundo, es fácilmente advertible hoy en Chile, por ejemplo, en la contaminación atmosférica que ya no sólo se hace presente en la Región Metropolitana.

- Muerte y Enfermedad por el impacto que generan las evaporaciones vehiculares, las pérdidas por llenado de estanque, las emisiones de los tubos de escape y la recirculación de material paticulado, fundamentalmente en los rangos etéreos más vulnerables de la población, esto es, niños y ancianos.

El siguiente gráfico, confeccionado con datos de la Corporación Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), da cuenta de la disímil contaminación provocada por un automóvil y un bus, medida en pasajero/km transportado, y de lo, al cabo, ineficiente que resulta trasladarse en automóviles particulares.



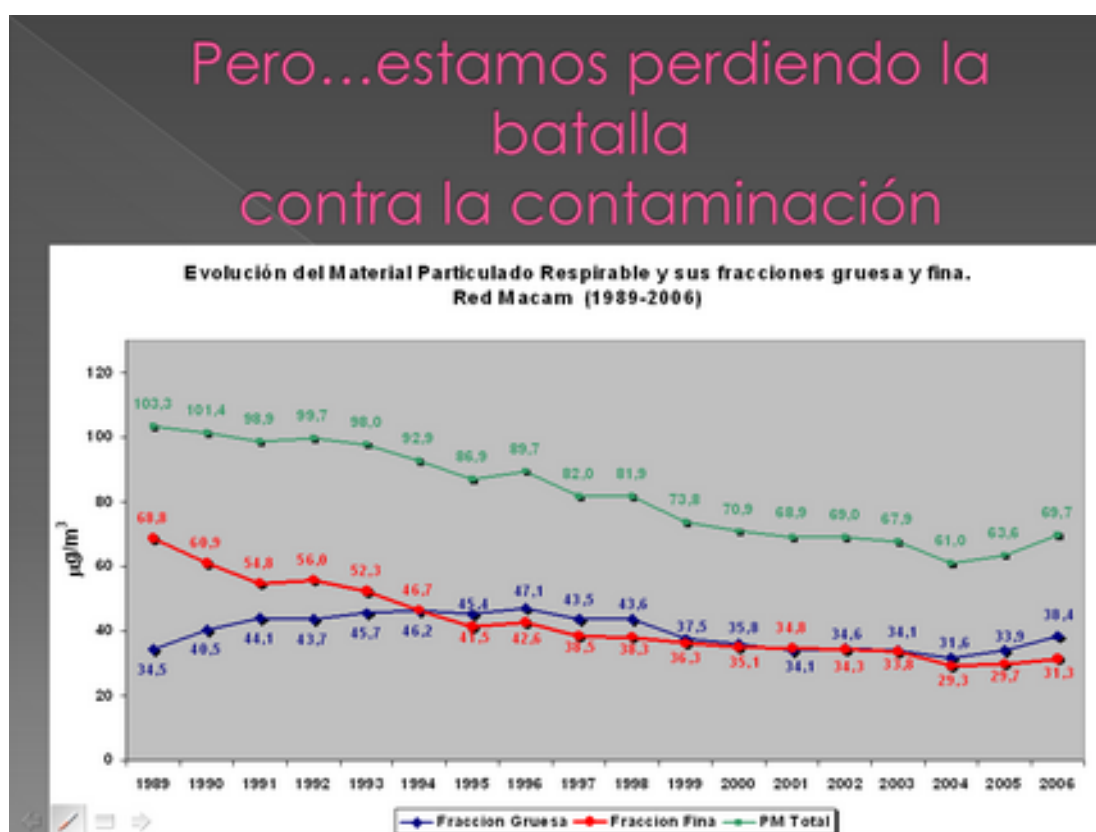
El siguiente cuadro, consignó, da cuenta también de lo contaminantes que resultan los vehículos livianos, mismos cuya circulación se estimularía ahora, de operar la rebaja tributaria propuesta.

INVENTARIO DE EMISIONES ANUAL, ESCENARIO 2005 REAL, REGIÓN METROPOLITANA (Aporte porcentual a las emisiones)							
Categoría de Fuente	PM10	PM2,5	CO	NOx	COV	SOx	NH3
	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año
Industria	27,0%	26,3%	3,2%	23,9%	7,3%	96,2%	0,7%
Combustión de Leña Residencial	14,8%	17,8%	3,4%	0,2%	7,2%	0,1%	0,2%
Otras Residenciales	1,7%	1,8%	0,1%	2,2%	39,9%	2,2%	11,6%
Comerciales	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%
Quemas Agrícola	5,3%	6,2%	0,9%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%
Otras Áreas	13,9%	12,3%	2,2%	0,3%	18,0%	0,0%	84,3%
Total Estacionarias	62,7%	68,1%	10,0%	30,1%	80,8%	98,7%	96,8%
Buses	6,7%	2,3%	0,2%	5,5%	0,2%	0,1%	0,0%
Camiones	16,3%	18,7%	1,5%	24,4%	2,1%	0,3%	0,0%
Vehículos Livianos	11,0%	6,9%	27,4%	37,9%	16,5%	0,5%	3,1%
Fuera de Ruta	3,3%	4,0%	0,9%	2,1%	0,3%	0,3%	0,1%
Total Móviles	37,3%	31,9%	90,0%	69,9%	19,2%	1,3%	3,2%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

A lo anterior debe agregarse que las distintas incidencias en la contaminación han variado de un modo evidente, y esperable si se toma en cuenta el explosivo crecimiento del parque automotriz en la ciudad de Santiago, que se ha triplicado desde la década del 90.

	2000	2005
● Buses	22%	8%
● Camiones	13%	14,5%
● Vehículos livianos	14%	18,2%
● Industria	24%	24,6%
● Residencias	5%	11%
● Otras fuentes	22%	23,7%

Refirió, enseguida, las promesas incumplidas por las autoridades administrativas, que plantearon, en su momento, el fin de las preemergencias ambientales para el año 2005. Ello, sin duda, no ha sido posible, y nos encontramos hoy con índices de contaminación nuevamente *in crescendo*.



- Pérdida de espacios públicos y congestión. Las calles, si bien de uso público, son bienes limitados, por lo que se requieren medidas, como la tarificación vial, que inhiban el uso de los automóviles particulares.

- Muerte y daños para las personas por mayor accidentabilidad.

- Destrucción del tejido urbano causado por la creciente construcción de autopistas.

- Fomento de un estilo de vida insano, plasmado de modo palmario en la creciente obesidad de nuestra población.

Las externalidades reseñadas se reflejan, por ejemplo, en un informe de la Organización para el Desarrollo y la Cooperación

Económicos (OECD), de febrero del presente año, que da cuenta de que en Europa las externalidades del transporte han sido cuantificadas en un 7,3% del Producto Interno Bruto (PIB). Llevado este estudio a la realidad chilena, a modo de ejemplo, a externalidades negativas del orden del 3% del PIB, el panorama sería el siguiente:



Para Chile, aventuremos menos de la mitad, digamos un **3%** del PIB.

Eso nos daría externalidades por unos **4.500 US\$M**

El Impuesto específico a los combustibles rindió el 2007 1.600 US\$ M, a lo que habría que restar el Subsidio Específico a los Combustibles (FEPP) , 200 US\$ M, lo que nos deja ingresos por **1.400 US\$ M.**

www.accionecologica.cl

De esta manera, razonó, con el actual impuesto a los combustibles, los automovilistas no devuelven ni la tercera parte de aquello que, por las externalidades negativas, restan al PIB nacional, resultando un absoluto contrasentido que, además, se les quiera reducir ahora la carga tributaria.

Observó, por otro lado, que entre los bienes y riquezas de un país están el aire puro y otros bienes ambientales, que deben ser igualmente preservados y no desdeñados casi en forma inmediata.

A todo lo anterior se debe sumar, finalizó, el debate social que debiera verificarse en orden a cuáles son las prioridades país que llevan a que se privilegien rebajas a los impuestos a los combustibles por sobre otros bienes de capital importancia, como los alimentos o los libros. Se dice, por una parte, que lo que se quiere es beneficiar a la clase media, como si aquellos ciudadanos que optan por movilizarse a pie, en bicicleta o a través de

la locomoción colectiva formaran parte de un escalón independiente de nuestra sociedad.

El representante de la agrupación Red Ecológica de Chile, señor Fabián Alvarado, acotó que la intención manifestada por el Ejecutivo de ahorrar dinero con la medida que se discute puede redundar en todo lo contrario, por cuanto el incentivo del uso del automóvil apareja, al corto, mediano y largo plazo, mayores costos por la vía de la saturación, la congestión, la contaminación, mayores enfermedades respiratorias y su consecuente tratamiento hospitalario, etc., todas cuestiones que connotan efectos dañinos para la economía.

El representante de la agrupación Defendamos la Ciudad, señor Jorge Cisternas, expresó su preocupación por los alcances ambientales que pueda tener la rebaja impositiva propuesta, en un escenario en el que no existe un adecuado estudio de estas materias, si se considera que las herramientas con que algunas instituciones cuentan, como el Banco Central (a través de las cuentas nacionales ambientales) o MIDEPLAN (con el sistema nacional de evaluación de proyectos), se encuentran hoy inexplicablemente estancadas. El uso de estos y otros instrumentos, agregó, permitiría a nuestro país equipararse a los estándares hacia los que los países de la Comunidad Europea han estado avanzando.

Indicó, por otro lado, que el pago que realizan los automovilistas por el uso de la infraestructura urbana en nuestro país es mínimo, inferior, en promedio, al pago semanal que realiza un auto por estacionamiento en el centro de la ciudad de Santiago. No se entiende, argumentó, tal específico subsidio por parte del Estado, por cuanto indudablemente se genera distorsión sobre toda la asignación de recursos en la economía.

Ahora, si bien la rebaja al impuesto específico a las gasolinas, prosiguió, ayudará a mitigar las presiones de costos sobre aquellos bienes y servicios que requieren, para producir, de este insumo, generará invariablemente un incentivo para el incremento de los viajes en automóviles particulares, con lo que la sociedad en su conjunto se verá afectada por una mayor emisión de contaminantes que deteriorará aún más la mala calidad del aire que respiramos, por lo menos en la saturada Región Metropolitana. Manifestó tener conciencia de la existencia de un problema que requiere solución, cual es el excesivo incremento del costo de la gasolina, pero la fórmula de solución del problema no puede caer en la desconsideración de los costos sociales ambientales de sus efectos. Solicitó, en tal sentido, que la aprobación de la rebaja sea condicionada al envío, por parte del Ejecutivo, de un proyecto de ley que contenga medidas efectivas de mitigación de los costos ambientales que su implementación acarrearía.

Añadió, a mayor abundamiento, que ni aun la transitoriedad de la medida constituye un signo tranquilizador, por cuanto la paridad cambiaria posibilitará la entrada al mercado de autos chinos e indios más baratos, cuestión que si se suma a los problemas derivados del Transantiago, redundarán en un incremento nunca visto del parque automotriz.

Solicitó, asimismo, la reposición en Santiago, por parte del Ejecutivo, de dos planes de trabajo: el de transporte urbano aprobado en el gobierno del Presidente Lagos, cuyo único avance hasta el momento ha sido Transantiago, con los problemas que todos conocen, y el de prevención y descontaminación atmosférica, precisamente para mitigar los efectos nocivos que genera el mayor consumo de gasolina.

Pronunciándose sobre la bonificación a los propietarios de vehículos híbridos, si bien señaló compartir el objetivo, expresó sus serias dudas en cuanto a que el mecanismo adoptado sea el más adecuado, por ser regresivo en términos redistributivos, toda vez que al que compra un auto más caro se le subsidia más, y al que compra un auto más barato, menos, considerando que los permisos de circulación están en correlato con el valor de los automóviles. Indicó que lo más apropiado sería que dicho subsidio fuera por monto fijo, de acuerdo a tramos establecidos en tablas confeccionadas por el Ministerio de Transportes, en base a la efectividad híbrida de los vehículos con relación a los niveles de contaminación que generan.

Enseguida, el Presidente de **la Comisión** dio la palabra al **Presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, señor Álvaro Mendoza**, quien de inmediato puso de manifiesto el hecho de estar representando a parte importante de las marcas automotrices presentes en Chile, como partes interesadas en la tramitación de la presente iniciativa de ley.

Acerca de la reducción al impuesto a las gasolinas, celebró el hecho de tratarse de una rebaja de impuestos, aunque sea de manera transitoria. A continuación, recordó que en el año 1998 se promulgó la ley N° 19.589, por cuyo intermedio se subió el impuesto que afectaba a las bencinas automotrices de 4,4 UTM/m³ a 6 UTM/m³, con el objetivo final de compensar la menor recaudación tributaria producto de una rebaja en el arancel aduanero. Tal modificación respondió a la convicción del Ejecutivo de que el impuesto a las gasolinas era altamente progresivo, en contraposición a lo estimado respecto del diesel, que no fue modificado.

En esta ocasión, planteó, el Ejecutivo nuevamente plantea un trato diferenciado entre la gasolina y el diesel, al proponer la reducción de un impuesto que beneficia a la bencina, y con ello a los sectores de mayores ingresos, mientras que no lo hace respecto del diesel, que es el

combustible utilizado preferentemente por los sectores productivos y en especial por las PYMEs. En este sentido, bajo el concepto de equidad resulta válido plantear la reducción de otros impuestos que tengan carácter de regresivos, como el impuesto al diesel o el impuesto al valor agregado, por ejemplo, o por último una rebaja combinada de todos estos tributos.

Agregó que no se entiende, tampoco, que se tienda a equiparar cargas tributarias con tasas diferenciadas cuando ya hay bases imponibles diferenciadas que el mismo Estado estimó pertinentes en su momento, respecto de las que, como se ha dicho, debiera operar una rebaja proporcional de las tasas para todos los combustibles: gasolina, diesel y gas natural.

Expresó, en otro sentido, que el objetivo de la reducción tributaria de contribuir a la reducción de la inflación no superaría el -0,2%, como máximo. Ello, debido a la ponderación que tienen las bencinas sin plomo en el IPC, que llega al 2,2%. En consecuencia, cualquier reducción porcentual del precio del combustible impacta en el índice tan sólo en un 2,2%. Situación distinta, explicó, se presentaría en el caso de la reducción en el precio del petróleo diesel, que tiene efectos o impactos productivos hacia atrás y hacia delante, tanto en precio como en dinamismo productivo, en un rango más generalizado en todas las cadenas productivas (transporte de carga de materias primas y productos finales, transporte público de pasajeros, etc.). Resaltó, al efecto, que el diesel es un combustible preferentemente utilizado por vehículos comerciales y camiones para fines fundamentalmente productivos y de servicios, de alto rendimiento (ahorro de combustible) y, en consecuencia, mayoritariamente requeridos por PYMEs.

Al pronunciarse sobre el estímulo para el uso de vehículos híbridos, sostuvo que siendo una medida pro medioambiente, juega en su contra el hecho de que discrimina en favor de una tecnología determinada que, si bien es cierto comienza a dar resultados en algunos mercados mundiales, se circunscribe sólo a algunos fabricantes. Se dejan de lado, de esta manera, otras tecnologías que no caben dentro de la definición de “híbridas”, y que son también altamente eficientes en materia de contaminación (motores diesel a alta presión con filtro de partículas, vehículos eléctricos, por ejemplo), pero que quedarían excluidas del beneficio. En tal sentido, observó que debieran ser fomentadas todas las tecnologías limpias que logren los parámetros objetivos de emisión, y no sólo algunas tecnologías específicas, respetando de paso el principio de neutralidad tecnológica que Chile se ha impuesto a sí mismo como nación.

Destacó, acto seguido, que en el marco de la baja, aunque indiscutiblemente creciente, tasa de motorización que tiene Chile en comparación con otros países del mundo (6,9 personas por vehículo), ANAC ha trabajado permanentemente en la línea de preservar el medio ambiente, dirección en la que debieran atacarse problemas relevantes como la circulación

de vehículos sin convertidores catalíticos, sobre todo en la Región Metropolitana. Un vehículo sin convertidor catalítico, detalló, puede contaminar más de 40 veces que uno con convertidor. Es así que mientras un vehículo del año 2007 tiene un factor de emisión de NOX de 1,0, en un vehículo del año 1987 el factor es de 48,4, sólo por citar un parámetro.

Finalizó su exposición haciendo hincapié en los riesgos de que, a través de un sumario estudio del proyecto de ley, se legisle obviando realidades y parámetros como los aludidos a lo largo de su exposición.

El **Honorable Senador señor Gazmuri** juzgó atendible el que, para el estímulo del cuidado del medioambiente, se establezcan estándares objetivos de emisión, cumplidos los cuales se otorgue un tratamiento beneficioso a quien, cualquiera sea la tecnología, los logre, en vez de establecer por ley un solo tipo de tecnología, la híbrida, que pueda ser objeto de dicho trato más ventajoso.

Consignó, por otra parte, que lo que ANAC propugna, al sugerir que la rebaja impositiva alcance al diesel tal como a las bencinas, es la mantención de la brecha que hoy existe entre estos combustibles, cuestión que fue refrendada por los representantes de la Asociación.

El **Honorable Senador señor Novoa** coincidió con la inconveniencia de sostener el presente debate en medio de la urgencia por legislar que se ha presentado, atendida la complejidad de los diversos temas incluidos.

Consultó, además, si el término “híbrido” es o no genérico, es decir, si incluye a cualquier tecnología que use combustibles derivados del petróleo más otro tipo de energía.

El **Presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile** respondió que el término citado alude a aquellos vehículos que utilizan dos motorizaciones: eléctrica y con combustión interna (a gasolina), que operan sucesiva o simultáneamente. En consecuencia, no puede entenderse por tecnología híbrida la de un motor que tiene una celda de almacenamiento de hidrógeno, por ejemplo, la que, de aprobarse el proyecto en los términos propuestos por el Ejecutivo, no obtendría el tratamiento que de forma expresa se consagra para los vehículos híbridos.

A continuación, **la Comisión** se abocó a conocer las opiniones relativas a la focalización del beneficio tributario del IVA en la construcción.

El ex Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, señor Fernando Echeverría, señaló que del estudio efectuado por su institución, fue posible detectar una serie de aspectos perfectibles de la iniciativa, que hacen indispensable un análisis más profundo. Entre ellos, especificó, el que el Ministerio de Hacienda haya considerado, para determinar el beneficio tributario, que el valor del terreno asciende al 40% del valor de la vivienda, cuestión que tal vez pueda darse en las comunas más pudientes, pero no en la generalidad de los casos.

Añadió que el alza de impuestos afectaría a cerca de un millón de familias del país, que forman parte no sólo del quinto quintil más rico de la población, sino también del cuarto. Ejemplificó que para viviendas de 1.500 UF se afectaría a familias cuyo ingreso total asciende a \$ 800.000.-, es decir, que claramente no podrían situarse dentro de las clases más acomodadas.

El Gerente de Estudios de la Cámara Chilena de la Construcción, señor Javier Hurtado, aludió a lo sostenido por el Ministerio de Hacienda, en orden a que estableciendo un tope de UF 150 a la franquicia del IVA para viviendas de un precio menor que UF 4.000, y eliminándola completamente para viviendas de un precio mayor que UF 4.000, se logra el efecto de focalizar el beneficio, con lo que se corrige el hecho de que el 70% del beneficio sería recibido por el quinto quintil (20% más rico de la población).

Se preguntó, enseguida, sobre la efectividad de esta última aseveración, la que a su juicio queda desmentida si se analizan los siguientes cuadros:





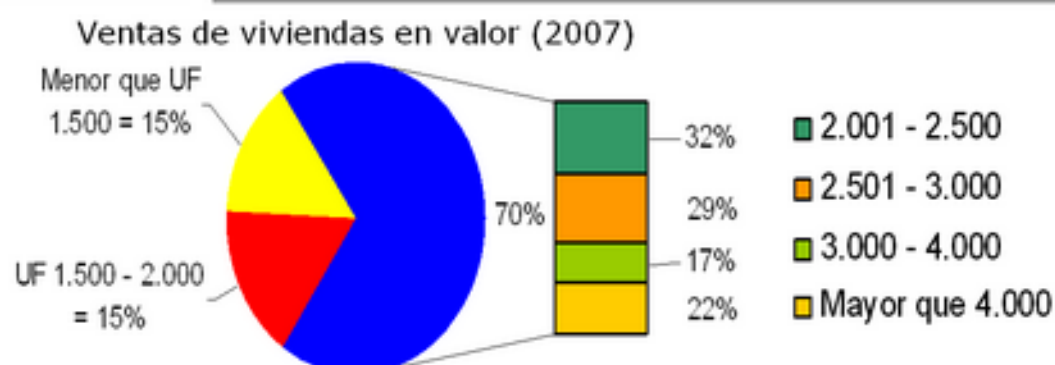
¿Qué esconde el quintil 5?

DESCOMPOSICIÓN DEL QUINTIL 5			
	Ingreso Familiar Mínimo	Ingreso Jefe de Hogar Mínimo	N° de Hogares
1	858.000	523.000	194.965
2	1.043.000	643.000	195.532
3	1.348.000	860.000	201.970
4	2.045.000	1.382.000	191.421
Total			783.888

Fuente: CASEN 2006.



El 70% del beneficio lo reciben viviendas de un precio entre UF 1.500 y UF 3.000.



Fuente: Cámara Chilena de la Construcción.





Así, hogares que adquieren viviendas incluso desde UF 1.800 también pertenecen al quintil 5. Comienza en un ingreso familiar de \$858.500 o ingreso del jefe de hogar de \$523.000.

Precio (UF)	Dividendo (\$)	Ingreso Familiar (\$)	Ingreso del Jefe del Hogar (\$)	Decil	Número de Hogares	% del Total de Hogares	Quintil
1.000	119.000	476.000	267.000	6	1.573.000	36%	3
1.513	180.000	720.000	420.000	8	1.015.000	23%	4
1.700	202.000	808.000	491.000	8	863.000	20%	4
1.815	215.000	860.000	523.000	9	784.000	18%	5
2.000	237.000	948.000	575.000	9	705.000	16%	5
3.000	356.000	1.424.000	861.000	10	393.000	9%	5

Fuente: CASEN 2006 y Banco Santander, simulación deuda hipotecaria con 20% de pia, a 30 años, a tasas de interés competitivas vigentes.

↔ / ≡ ➡

De esta manera, indicó, teniendo presente que el quinto quintil esconde gran cantidad de viviendas desde 1.800 UF, un análisis más profundo revela que, de aplicarse un tope de 150 UF al beneficio, se ven afectadas viviendas de un precio aún menor.

Expuso, al efecto, simulaciones de créditos efectuadas para la compra de casas y departamentos:



Simulación efecto crédito fiscal en casas

Precio (UF)	Costo		Crédito Fiscal Actual		Crédito Fiscal Propuesto		Diferencia Crédito Fiscal	
	Construcción 65% (UF)	IVA (UF)	Valor (UF)	% del Precio	Valor (UF)	% del Precio	Valor (UF)	% del Precio
1.000	650	124	80	8,0%	80	8,0%	0	0,0%
1.860	1.209	230	149	8,0%	149	8,0%	0	0,0%
1.900	1.235	235	153	8,0%	150	7,9%	3	0,1%
3.000	1.950	371	241	8,0%	150	5,0%	91	3,0%
4.500	2.925	556	361	8,0%	0	0,0%	361	8,0%

Fuente: Cámara Chilena de la Construcción.

↔ / ≡ ➡



Simulación efecto crédito fiscal en departamentos

Precio (UF)	Costo Construcción 80% (UF)	IVA (UF)	Crédito Fiscal Actual		Crédito Fiscal Propuesto		Diferencia Crédito Fiscal	
			Valor (UF)	% del Precio	Valor (UF)	% del Precio	Valor (UF)	% del Precio
1.000	800	152	99	9,9%	99	9,9%	0	0,0%
1.513	1.210	230	149	9,9%	149	9,9%	0	0,0%
2.000	1.600	304	198	9,9%	150	7,5%	48	2,4%
3.000	2.400	456	296	9,9%	150	5,0%	146	4,9%
4.500	3.600	684	445	9,9%	0	0,0%	445	9,9%

Fuente: Cámara Chilena de la Construcción.

↔ / ≡ ➡

De esta manera, el efecto del tope de 150 UF sobre los hogares sería el siguiente:



Impacto del tope de UF 150 en los hogares

Precio (UF)	Dividendo (\$)	Ingreso Familiar (\$)	Ingreso del Jefe del Hogar (\$)	Decil	Número de Hogares	% del Total de Hogares	Quintil
1.000	119.000	476.000	267.000	6	1.673.000	39%	3
1.513	180.000	720.000	400.000	8	1.065.000	29%	4
1.700	202.000	808.000	481.000	8	863.000	20%	4
1.815	215.000	860.000	503.000	9	784.000	19%	5
2.000	237.000	948.000	575.000	9	705.000	16%	5
3.000	356.000	1.424.000	861.000	10	383.000	9%	5

Fuente: CASEN 2006 y Banco Santander, simulación deuda hipotecaria con 20% de pie, a 20 años, a tasas de interés competitivas vigentes.

↔ / ≡ ➡

Así, el tope de 150 UF equivale a mantener el beneficio para viviendas de un valor menor que 1.860 UF en el caso de las casas, y de 1.513 UF en el caso de los departamentos. Debe, para estos efectos, tenerse presente que se construyen y venden más departamentos que casas, en donde la participación del terreno en el precio final es más baja.

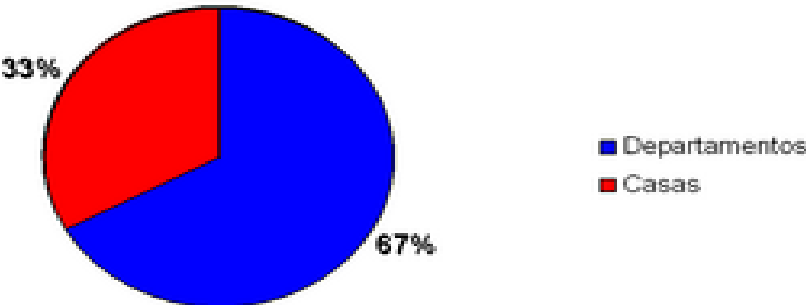
Asimismo, se construyen y venden más departamentos y casas pequeñas, en donde la participación del terreno es también baja.

De lo que se sigue que



Dado que el 67% de las ventas de viviendas fueron departamentos, la medida afectaría niveles de ingreso familiares cercanos a \$720.000 e ingreso del jefe de hogar de \$420.00.

Distribución de las ventas de viviendas en 2007



Fuente: Cámara Chilena de la Construcción.

🔍 / 📄 🔄



Las viviendas de un precio mayor que UF 1.500 alcanzan una participación en las ventas en unidades de 67%.

Participación en las ventas (unidades) por tramo de precio

Participación en las ventas año 2007	
Departamentos	
Menor que UF 1.500	33,5%
UF 1.500 - UF 2.000	20,9%
UF 2.000 - UF 4.000	36,8%
Mayor que UF 4.000	8,8%
Casas	
Menor que UF 1.500	32,7%
UF 1.500 - UF 2.000	22,9%
UF 2.000 - UF 4.000	33,7%
Mayor que UF 4.000	10,7%
Viviendas	
Menor que UF 1.500	33,2%
UF 1.500 - UF 2.000	21,5%
UF 2.000 - UF 4.000	35,8%
Mayor que UF 4.000	9,5%

Fuente: Cámara Chilena de la Construcción.

Considerando lo expuesto, prosiguió:

- Se puede estimar que un costo de construcción real es cercano al 80% del precio final de la vivienda.

- La medida afectaría viviendas de un precio desde 1.513 UF, lo que equivale a un ingreso familiar de \$720.000 e ingreso del jefe de hogar de \$420.000 (cuarto quintil).

En consecuencia, se afectaría a alrededor de un millón de familias (23% de los hogares o 26% de los chilenos).

Refirió, a continuación, una serie de consideraciones legales al texto del proyecto, a saber:

- Se afectan los programas del Gobierno de rehabilitación patrimonial y movilidad habitacional (ampliación y reparación de viviendas que no sean “sociales”, pues parte de estas viviendas beneficiadas tendrían que pagar el 100% del IVA).

- El articulado adolece de vacíos legales e imprecisiones que generarán efectos indeseados para el SII y contribuyentes (ausencia de tratamiento para estacionamientos y bodegas, artículo 21, inciso quinto del DL N° 910, de 1975).

- Los remanentes de crédito devengados antes del 1 de julio deben ser imputables al igual que ahora, y aplicarse la franquicia al inventario de viviendas que se venda en el tiempo (nuevo inciso octavo del artículo 19 del DL 825).

- La redacción de vigencia gradual debe ser mejorada mediante un nuevo artículo transitorio, para lo que hizo entrega de la siguiente propuesta de redacción:

“Artículo Transitorio.- Se podrá seguir accediendo a la franquicia tributaria que establece el artículo 21 del DL N° 910 del año 1975, sin ninguna de las restricciones que establece la presente ley, en los siguientes casos:

- a) Respecto de los contratos generales de construcción por suma alzada, que se encuentren gravados con el impuesto al valor agregado y cuyo devengamiento, se efectúe antes del 1 de julio del año 2009.

- b) En el caso de celebrarse contratos generales de construcción por suma alzada de bienes corporales inmuebles destinadas a la habitación, con anterioridad al 1 de julio de 2009, que hayan obtenido su

permiso de edificación, antes de esa fecha e iniciado las obras antes del 31 de diciembre del mismo año, independientemente de la oportunidad en que se devengue el impuesto al valor agregado asociado a los mismos.

c) Respecto de las compraventas de bienes corporales inmuebles destinadas a la habitación, que se encuentren gravados con el impuesto al valor agregado, siempre y cuando dichos bienes cuenten con recepción municipal de fecha anterior al 1 de julio de 2009.”.

En definitiva, señaló, se trata de una medida que perjudicará a la clase media de nuestro país, toda vez que, dadas las condiciones de competencia vigentes en el mercado inmobiliario, los precios de las viviendas aumentarán para los valores superiores al límite impuesto. Ello implicará que muchos hogares que hoy pueden acceder a financiamiento no tendrán un ingreso suficiente para un crédito hipotecario, cuestión que repercutirá en cerca de cuatro millones de personas (la mitad de ellas mayores de 18 años). Como consecuencia, los consumidores tenderán a comprar viviendas de un precio menor y de menor calidad, cuyo aumento en la demanda provocará un aumento en el precio de éstas y, correlativamente debido a la sustitución, en el precio de las viviendas usadas y los arriendos.

Al cabo, el riesgo de contracción de la demanda inmobiliaria, la inversión y el empleo sectorial podrían tener un efecto multiplicador en el resto de la economía.

Finalmente, a modo de propuesta, planteó la separación del proyecto de ley de la parte relativa al IVA de la construcción, sin que se detenga lo relativo a las otras medidas, todas muy beneficiosas. Asimismo, instó a un mayor análisis del beneficio de focalización previsto, reconociendo que la adquisición de una vivienda es inversión y no consumo (se trata, indicó, de la inversión más importante en la vida de la gran mayoría de los chilenos) y manteniendo el beneficio para los consumidores, otorgándoles un subsidio directo sin intermediación de las empresas constructoras o inmobiliarias.

El ex Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, señor José Ignacio Silva, hizo ver la, a su juicio, premura utilizada en la tramitación del presente proyecto, que impide un profundo análisis y la posibilidad de aportar ideas que contribuyan a mejorarlo.

Asimismo, expresó que la norma propuesta en el penúltimo inciso del número 5 del artículo 5º (que obliga a las empresas constructoras a descontar, hasta el 30 de junio de 2009, del monto de sus pagos provisionales mensuales (PPM) el 0,65 del débito del IVA de la venta de bienes corporales inmuebles para habitación y en los contratos generales de construcción que no sean por administración), se traducirá en una profunda iliquidez para las empresas, porque significa que si una empresa no tiene PPM

suficientes para compensar el crédito a que tiene derecho, lo va a perder, generando en consecuencia una menor ganancia.

Indicó, por otra parte, que lo correcto sería que la adquisición de una vivienda fuera considerada una inversión y no un mero consumo, de manera que no se cobre al adquirente el IVA anticipado por un consumo futuro. Para ello, expresó, lo que debe ocurrir es que el descuento sea radicado directamente en los consumidores, en los adquirentes, y no en los constructores, como ocurre actualmente.

El **asesor tributario de la Cámara Chilena de la Construcción, señor Cristián Blanche**, manifestó la inconveniencia de introducir el período gradual de entrada en vigencia de la iniciativa, para no afectar los proyectos inmobiliarios en curso ni los que se gesten en un plazo de dieciocho meses, en el articulado permanente y no en el transitorio, por las confusiones a que pudiera mover.

Expuso, además, que el proyecto no se hace cargo del stock de viviendas actual, pues a partir del 1 de julio de 2009, aquellas que no hayan sido vendidas o prometidas vender se van a encarecer automáticamente, lo que constituye un cambio de las reglas del juego para las empresas constructoras.

En último término, **la Comisión** escuchó al **Presidente de la Fundación Defendamos la Ciudad, señor Patricio Herman**, quien sostuvo que, más allá de lo valorable que resulta el proyecto en los términos que ha sido planteado, a lo que se debe avanzar es a la focalización del subsidio del IVA no a la oferta (las constructoras) sino a la demanda (los compradores), pero por una sola vez, y sólo a quienes efectivamente vivan en su casa, no a los de amplias capacidades económicas.

- - -

En la sesión posterior, el **Ministro de Hacienda** profundizó algunas materias previamente expuestas y precisó algunos de las inquietudes hechas valer ante esta Comisión.

En primer lugar, reiteró que la propuesta del Ejecutivo contempla que para la compra de viviendas de hasta 2 mil UF, persiste el beneficio hoy existente; entre 2 mil y 4 mil UF va decreciendo; y de 4 mil UF hacia arriba desaparece.

Para el cálculo del beneficio, se debe asignar un valor al terreno y un valor a la propiedad (el inmueble que se va a construir), los que se obtienen de datos provenientes de dos fuentes, a la sazón coincidentes: el avalúo fiscal del Servicio de Impuestos Internos para el terreno y para la

construcción (en promedio 65% y 35%, respectivamente), y antecedentes proporcionados por un estudio publicado por la propia Cámara Chilena de la Construcción hace un par de años, que señala que:

Focalización de franquicia IVA a la construcción: Argumentos OChC

- En *Fundamenta 23: El IVA a la Vivienda* (2005) se proporciona la tabla siguiente, en que se estima el aumento de costo de una vivienda sin franquicia, según la diversa incidencia del terreno y de la construcción.
- Para viviendas que se encarecerían en torno a 8%, el aporte del terreno es entre 35% y 30%.

Tabla 2

Sobre costo estimado según participación en la inversión

% de la inversión realizada por cada parte:

Constructora	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
Inmobiliaria	50	45	40	35	30	25	20	15	10	5	0
Sobrecosto	5.98	6.55	7.13	7.69	8.26	8.82	9.38	9.94	10.49	11.04	11.58

Fuente: Elaboración propia.

- Así, el valor del terreno según los cálculos de la propia Cámara es en promedio un tercio del valor de las viviendas, y no el 20% utilizado para intentar conseguir la fijación de un tope más elevado.

Ministerio de Hacienda

Este estudio no se condice, entonces, con lo expresado por la propia Cámara ante esta Comisión, en orden a que los porcentajes antedichos serían de 80% y 20%, respectivamente.

En segundo lugar, expuso sobre la asignación social que ha tenido la franquicia en la construcción, que permite conocer quiénes han accedido a ella durante su vigencia. Para ello, dio cuenta de los dos siguientes cuadros:

Focalización de franquicia IVA a la construcción: Gasto tributario

- Esta franquicia ha generado un gasto fiscal cercano a los US\$ 6.000 millones entre 1990 y 2008.
- Más de 70% de este gasto ha sido destinado al 20% de mayores ingresos del país.

Gasto en franquicia de IVA a la construcción

Año	US\$ millones	Año	US\$ millones
1990	120	2000	215
1991	150	2001	218
1992	200	2002	245
1993	262	2003	299
1994	273	2004	349
1995	295	2005	423
1996	320	2006	502
1997	337	2007(p)	558
1998	339	2008(p)	612
1999	258		

Fuente: Dipres, Estadística de Finanzas Públicas (en dólares de enero de 2008).

Ministerio de Hacienda

Focalización de franquicia IVA a la construcción: **Gasto tributario**

- Gasto fiscal esperado para la franquicia en 2008 es **US\$ 612** millones, de los cuales **US\$ 430** millones irían al 20% de hogares de mayores ingresos.

Quintil de ingreso	I (menores ingresos)	II	III	IV	V (mayores ingresos)
Gasto tributario 1990-2008 (en millones de US\$)	165	366	452	788	4.175
Porcentaje recibido por quintil	2,8%	6,2%	7,6%	13,2%	70,2%

Focalización por quintil en base a estudio Cipres-SII (2006)

- Desde 1990, el quintil más acomodado ha recibido **US\$ 4.175** millones de subsidio.
- El 60% de menores ingresos ha recibido menos de **US\$ 1.000** millones.
- El quintil más pobre ha recibido solamente **US\$ 165** millones.

Ministerio de Hacienda

Señaló, a continuación, que es muy difícil argumentar que una familia que accede a la compra de una vivienda de 4 mil UF o más es de clase media, pues un banco, para otorgarle el crédito requerido, le va a exigir una remuneración de \$ 1.850.000.-, lo que objetivamente la sitúa en el quinto quintil más rico de la población.

Por su parte, a quien compra una vivienda de entre 2 mil y 4 mil UF se le mantiene de forma parcial el beneficio, entre 99% y 50% del beneficio actual.

Finalmente, puso de manifiesto que bajo las 2 mil UF se encuentran las viviendas del 85% de los chilenos.

Focalización de franquicia IVA a la construcción: Clase media

- El **85%** de los hogares recibe ingresos que le permiten adquirir viviendas de hasta **2.000 UF**. Para ellos, la reforma no produce efecto alguno.
- Quienes están en el 15% de mayores ingresos, pero que no alcanzan a estar en el 5% más rico, mantienen entre 99% y 50 del beneficio.

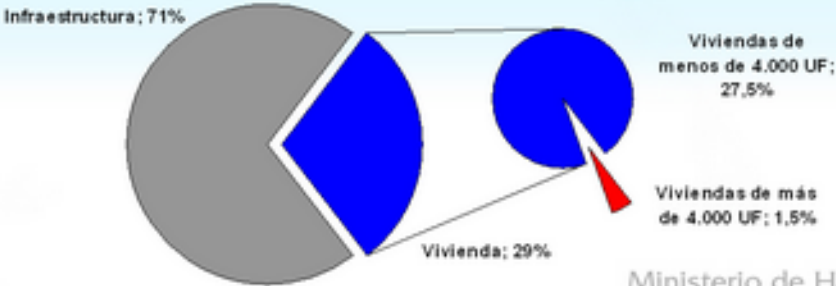
Valor de vivienda en UF	Renta mensual líquida requerida banco de la plaza	Ranking de ingreso del hogar según CASEN 2006
1.300	614.000	72%
1.500	708.000	77%
1.600	756.000	79%
2.000	945.000	85%
2.500	1.150.000	89%
3.000	1.380.000	92%
3.500	1.607.000	94%
4.000	1.850.000	95%

Datos de requerimientos de renta mensual líquida para crédito hipotecario con 20% de pie y 20 años de plazo, a marzo de 2008 en banco de la plaza.

Ministerio de Hacienda

Focalización de franquicia IVA a la construcción: Industria

- Sobre 4.000 UF se construye menos del **5%** del total anual de nuevas viviendas, con lo que la focalización afecta sólo marginalmente a una de las ramas de la construcción.
- El sector vivienda corresponde a aproximadamente 30% del sector construcción. Esto, en conjunto con las estimaciones de la Cámara, determina que la focalización solamente es apreciable en un **0,1%** de dicho sector.



Ministerio de Hacienda

El **Honorable Senador señor Novoa** manifestó que los tramos y topes propuestos por el Ejecutivo son absolutamente contrarios a la movilidad social, toda vez que, por ejemplo, si una persona ha adquirido un departamento de un valor de mil UF y luego de algunos años de sacrificio logra reunir dinero para adquirir uno de mejor calidad, pero de mayor precio, optando por cambiarse a otro barrio o comuna, la señal que se le está dando es que sus aspiraciones y emprendimientos, en lugar de serles reconocidos, van a ser objeto de un tratamiento tributario más riguroso. Cosa distinta, puntualizó, ocurre cuando se habla de un bien raíz cuyo costo es superior a las 4 mil UF, pues si bien no corresponde al de un millonario, no puede en ningún caso ser categorizado como una vivienda económica.

Reprochó, por otra parte, la forma de legislar planteada en el proyecto, por cuanto mientras su artículo 1º establece una duración de veinticuatro meses para la rebaja al impuesto a las gasolineras, a contar de la entrada en vigencia de la modificación prevista en su artículo 5º al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975 (que autoriza el descuento del IVA por parte de las constructoras), este artículo 5º supedita su entrada en vigencia a la fecha de publicación de la ley. Con esto, lo que se quiere decir, en realidad, es que la fecha de entrada en vigencia es la fecha de publicación de la ley, lo que implica que el Congreso, y específicamente en esta ocasión el Senado, debe forzosamente pronunciarse sobre el paquete completo que el Ejecutivo le presenta.

Finalmente, expresó que sostener que de no aprobarse la propuesta de focalización del IVA en la construcción el proyecto resultará desfinanciado, no se condice con la realidad, por cuanto esta iniciativa no implica gastos, sino que se refiere a impuestos, los que, de acuerdo con la Constitución Política de la República, es posible rebajar.

El **Honorable Senador señor Gazmuri** hizo hincapié en que, a su juicio, las diferencias entre el quinto quintil más rico y el resto de la población son brutales. Al respecto, lo que cabe es preguntarse si dicho quintil requiere, además de todos los otros beneficios con que cuenta (acceso a mejor educación, mejores oportunidades laborales, capital cultural, etc.), de un subsidio indirecto para la adquisición de la vivienda.

Se preguntó, asimismo, si el beneficio que reciben las empresas constructoras es o no efectivamente traspasado a los compradores finales. Abogó, en este sentido, por una pronta discusión que tenga por objeto radicar el beneficio directamente en la demanda.

El **Honorable Senador señor García** expresó no comprender por qué la vigencia de todas las medidas del proyecto de ley se supeditan a la entrada en vigor de la focalización del beneficio del IVA en la construcción, en circunstancias que, de acuerdo al informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, sólo la compensación del impuesto de

timbres y estampillas para PYMEs es la que genera el efecto fiscal neutro con la mayor recaudación que por vía del IVA en la construcción se va a verificar.

Estimó, por otra parte, que el tope de 2 mil UF para la exención del pago de IVA en la construcción constituye un verdadero ataque a la clase media emergente, que debe día a día lidiar con una serie de gastos (educación escolar y universitaria, salud, etc.) que hacen necesarios el subsidio que para la adquisición de su vivienda el Estado le pueda brindar. Quitárselo podría significar, al cabo, un castigo indirecto a muchas de las virtudes de superación y sacrificio que distinguen a las familias chilenas.

El Honorable Senador señor Vásquez manifestó ser partidario de la revisión de la franquicia que se otorga a la construcción, en consideración a ciertos contrasentidos que se dan, como el que mientras a una vivienda de altísimo costo se le permite descontar el 65% del 19% del valor de construcción que debe pagar por concepto de IVA, a los Programas de Patrimonio de Familia, en que el Fisco aporta 50 UF y el interesado 13 UF, se le aplica el IVA completo, porque no se trata de construcción, sino sólo de ampliación y mejoramiento. Se generan, de esta forma, distorsiones que es preciso corregir.

Señaló, en segundo lugar, que el beneficio tributario va enlazado con otro, permanente, establecido en el DFL N° 2, consistente en que las viviendas a él acogidas no pagan impuesto a la renta. Tales incentivos se justificaban en épocas en que el país necesitaba impulsar la construcción y masificación de la vivienda propia para las clases medias y populares.

Sostuvo, enseguida, que el incentivo para la adquisición de viviendas debiera ser entregado directamente a las personas naturales, reflejándose en la factura final del adquirente. Así se aminoran los riesgos de que algunas empresas se aprovechen tanto del crédito del IVA como de la exención del DFL N° 2.

El Honorable Senador señor Letelier expresó que no admite justificación alguna el que la cantidad de recursos públicos comprometidos en el crédito que hoy se entrega a la construcción, sean superiores a los contemplados por los programas habitacionales del Ministerio de Vivienda. Por lo mismo, resulta incomprensible que algunos sectores propugnen la mantención de un subsidio para las empresas constructoras.

Hizo ver, asimismo, sus dudas de que una persona que gana \$ 1 millón requiera de ayuda especial del Estado para comprar una casa, atendidos los niveles de distribución de ingresos existentes en nuestro país. Otra cosa es que, si efectivamente no se quiere perjudicar a la clase media, se haga la discusión tributaria en su mérito, analizando todo el contexto y legislando en consecuencia.

Pronunciándose sobre las otras medidas reactivadoras propuestas en la iniciativa legal, indicó no comprender por qué no se plantean soluciones para quienes invirtieron en un combustible más limpio como el gas natural (pagando, además, un impuesto de engorroso cálculo), y sí se estimula el uso de vehículos híbridos, considerando además las actuales condiciones de exclusividad en su importación y las interpretaciones a que ello pudiera dar lugar.

El **Honorable Senador señor Sabag** lamentó la discusión, en un solo paquete, de temas tan diversos como los incluidos en el proyecto de ley, sobre todo por la profundidad requerida por algunos, como la focalización del beneficio del IVA en la construcción.

La **Honorable Senadora señora Matthei** valoró el consenso respecto de que el subsidio para la compra de la vivienda debe radicarse directamente en el adquirente, y no en la empresa que construye.

Señaló, por otra parte, que debiera estudiarse más profundamente a qué nos estamos refiriendo al hablar de la clase media, cuáles son sus remuneraciones, sus gastos promedios, sus parámetros objetivos, etc., de modo de conocer realmente quiénes son los beneficiados y potenciales perjudicados con las medidas que se pretenden implementar. Por lo mismo, cuestionó la premura con que se ha verificado el debate legislativo para analizar todas las medidas incluidas en el presente proyecto.

El **Honorable Senador señor Frei** observó la inconveniencia de tratar materias tan diversas en una misma iniciativa legal, en circunstancias que ha quedado demostrado que, fundamentalmente en la relativa a la focalización del IVA en la construcción, se precisan discusiones, estudios y debates más a fondo, que permitan arribar a cifras consensuadas.

El **Ministro de Hacienda** comprometió, en primer lugar, la absoluta disposición del Ejecutivo para recoger y debatir los distintos planteamientos realizados en el seno de la Comisión, así como el permanente estudio de varios de los aspectos analizados, como el subsidio a la demanda en materia del IVA en la construcción.

Reiteró, por otra parte, el reconocimiento del Ejecutivo de lo anómala que resulta la actual coyuntura de los usuarios de gas natural, y de la necesidad que existe de abordarla.

Respecto de los vehículos híbridos, sostuvo que recurrir a ellos constituye sólo un primer paso hacia las mejoras tecnológicas que inciden sobre las calidades ambientales y de congestión, considerando que se encuentra inmediatamente disponible y que lo que se espera es, precisamente, que estimulando su uso sean más las empresas que los

importen y más los conductores que puedan acceder a ellos, a precios cada vez más accesibles, como acontece ya en muchos países, incluso vecinos.

En cuanto a la focalización del IVA, puntualizó que la redacción y el espíritu del proyecto de ley apuntan a que todos los montos establecidos lo han sido en función del valor total de la vivienda, esto es, el precio del terreno en que se erige más el de la construcción.

El Director del Servicio de Impuestos Internos, señor Ricardo Escobar, explicó, ante una consulta del Honorable Senador señor Vásquez, que la redacción del numeral 1) del artículo 5º del proyecto consta de dos partes: la primera, relativa al tope de 4 mil UF para los contratos de venta de bienes corporales inmuebles para habitación; y la segunda, respecto de los contratos generales de construcción, que con la expresión “de dichos inmuebles” se están refiriendo también a los inmuebles para habitación, a los que se aplicará el mismo tope de 4 mil UF. Para mayor entendimiento, prosiguió, debe atenderse a lo dispuesto en los otros incisos que se agregan respecto de los contratos de construcción, en el numeral 5) del precitado artículo. El primer inciso nuevo, en particular, prescribe que el precio de las 4 mil UF debe identificarse en cada contrato, para lo que se establecen las reglas de determinación del mismo, entre ellas, la adición de los bienes comunes del inmueble en cuestión (terrenos, pasillos, etc.). Lo que se pretende, al cabo, es que efectivamente se incluyan en la determinación del precio de la vivienda todos los valores de terreno y construcción, como condición necesaria para la entrega del beneficio.

Por otro lado, en cuanto a la vigencia del crédito que se otorga a las empresas constructoras hasta el 30 de junio de 2009 (inciso cuarto, numeral 5), artículo 5º), para deducir del monto de sus PPM de la ley sobre impuesto a la renta el 0,65 del débito del IVA que deban determinar en la venta de bienes corporales inmuebles para habitación por ellas construidas, y en los contratos generales de construcción que no sean por administración de dichos inmuebles, señaló que el espíritu de la norma es mantener en los mismos términos en que hoy se encuentra la posibilidad de, en caso de quedar un remanente en la imputación de los PPM, imputarlos a cualquier otro impuesto de retención o recargo que deba pagarse en la misma fecha o en los meses venideros. Remarcó que esta facultad se encuentra consagrada en el inciso primero del artículo 21 del Decreto Ley Nº 910, de 1975, y no es objeto de modificación por parte del proyecto de ley en análisis. A mayor abundamiento, y para que no queden dudas en la materia, consignó que el Servicio de Impuestos Internos así lo ratificará en las instrucciones que deba impartir al respecto.

Hizo referencia, asimismo, a la venta de terrenos urbanizados, que por el presente proyecto, al igual que los contratos de construcción para urbanización, dejan de ser objeto de subsidio.

Finalmente, aludió a la consideración que debe hacerse de las bodegas y estacionamientos, que forman parte del concepto de habitación (artículo 21, inciso tercero del DL N° 910, de 1975) y quedan, por tanto, incluidos dentro del beneficio del IVA a la construcción.

El **Director de Presupuestos** explicó que el informe financiero del proyecto es preciso cuando señala, de modo expreso, que el efecto fiscal de las medidas permanentes (compensación de timbres y estampillas para PYMEs y focalización del IVA en la construcción) es neutro. Ciertamente, en el caso de las medidas transitorias su financiamiento va a incidir en una menor recaudación fiscal.

Puntualizó, además, que el citado informe no es inconsistente con la redacción de la iniciativa, que al referirse a los plazos de vigencia establece los vínculos entre las distintas medidas, pero sin modificar en nada los alcances financieros en el presupuesto nacional.

Solicitó dejar constancia, por otro lado, de que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 65, inciso 4º, de la Constitución Política de la República, la facultad de imponer, suprimir, reducir o condonar tributos de cualquier clase o naturaleza es facultad exclusiva del Presidente de la República.

El **Honorable Senador señor García** solicitó al señor Presidente de la Comisión una interpretación respecto de los informes financieros de los proyectos de ley, pues, señaló, entiende son absolutamente vinculantes. Fundó tal solicitud en su apreciación de que el informe financiero en análisis no se condice con el texto del proyecto, reiterando que no se entiende, y resulta incoherente, que si no va a operar compensación de la rebaja del impuesto específico a las gasolinas automotrices, ni del incentivo para la adquisición de vehículos híbridos, se condicionen sus respectivas puestas en marcha a la vigencia del nuevo tratamiento tributario al IVA en la construcción.

El **Director de Presupuestos** insistió en que el informe financiero refleja cabalmente el contenido del proyecto de ley, subrayando la importancia de la última frase, respecto de la neutralidad en la responsabilidad fiscal. Lo cual, recalcó, es independiente de las vigencias de las respectivas medidas.

El **Ministro de Hacienda** explicó que una cosa es el impacto en arcas fiscales que el proyecto irrogue, recogido por el informe financiero, y otra el impacto macroeconómico neto que importe en la demanda agregada, en el ingreso disponible de las personas, etc., que en este caso han hecho aconsejable presentarlo y diseñarlo para que se discuta como un todo.

Respecto de la oportunidad de su formulación, hizo notar que el beneficio del IVA en la construcción ha sido latamente abordado en distintas instancias, como la Cámara de Diputados o la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, por lo que no se trata de un tema que el Ejecutivo haya decidido proponer de manera precipitada.

Finalmente, puso de manifiesto que en la iniciativa presentada al Parlamento han estado presentes, desde luego, la responsabilidad fiscal (que es la que ha permitido tener indicadores tales que posibilitan, hoy, a la clase media chilena ser la única de América Latina capaz de endeudarse para comprar una vivienda a tasas de interés razonables) y el objetivo de reimpulsar la economía, a través de una combinación de factores y medidas que incrementarán el ingreso disponible de las personas.

La **Honorable Senadora señora Matthei** consignó, de modo expreso, que no es el interés de la oposición defender los privilegios de quienes tienen acceso a la adquisición de viviendas de alto costo, sino que resguardar las posibilidades de aquellos que conforman lo que se denomina clase media, sin perjuicio de, como se ha sostenido, la discusión que deba darse en torno a la precisión y los alcances del concepto.

- - -

En votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorable Senadora señora Matthei y Honorables Senadores señores Escalona, García, Gazmuri y Sabag.

- - -

En votación el articulado del proyecto:

- Los artículos 1º, 2º, 3º, 4º y transitorio fueron aprobados por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorable Senadora señora Matthei y Honorables Senadores señores Escalona, García, Gazmuri y Sabag.

- El artículo 5º fue rechazado por tres votos en contra y dos a favor. Votaron en contra la Honorable Senadora señora Matthei y los Honorables Senadores señores García y Sabag, y a favor los Honorables Senadores señores Escalona y Gazmuri.

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 3 de marzo de 2008, señala, de modo textual, lo siguiente:

“El presente proyecto de ley considera un conjunto de medidas tributarias orientadas a potenciar las oportunidades de crecimiento de la economía chilena, en un marco de responsabilidad fiscal. Parte de estas medidas son de tipo transitorio, mientras que otras son de tipo permanente, como se detalla a continuación.

Dentro de las medidas transitorias, se considera la reducción del impuesto específico a las gasolinas automotrices, actualmente fijado en 6 UTM por m³. Así, por un período de veinticuatro meses, este impuesto bajará a 4,5 UTM por m³, en tanto los precios del petróleo se mantengan en niveles tan elevados como los actuales, considerándose, de forma complementaria, mecanismos de ajuste del impuesto en caso que los precios del petróleo retornen a sus promedios históricos. El costo fiscal máximo de esta medida, por su período total de vigencia, alcanza a cerca de \$ 350 mil millones.

Una segunda medida transitoria consiste en la implementación de un incentivo tributario para la adquisición de automóviles con tecnología híbrida, que funcionan con motores que combinan electricidad y combustible y que, dado su alto rendimiento y bajas emisiones, son los menos contaminantes del mercado. Así, se bonificará a los propietarios de vehículos híbridos hasta cierto valor, inscritos en el Registro de Autos Motorizados entre el 1 de marzo de 2008 y el 31 de marzo de 2010 y cuyos modelos hayan sido homologados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Se estima que el costo fiscal de esta medida puede ascender hasta \$ 1 mil millones anuales.

La tercera medida transitoria consiste en adelantar, para 2008, la entrada en vigencia de la reducción general de la tasa de impuesto de timbres y estampillas a un 1,2%, lo que estaba previsto para enero de 2009. El costo fiscal de este adelanto es de aproximadamente \$35 mil millones, dado por una menor recaudación tributaria en 2008.

Por su parte, dentro de las medidas permanentes se contempla la compensación del impuesto de timbres y estampillas que efectúan las micro, pequeñas y medianas empresas. Esta compensación, que

permitirá reducir significativamente el costo de las operaciones de financiamiento para este sector, se efectuará por la vía de permitir que el impuesto de timbres y estampillas pagado por estas empresas sea descontado de sus pagos tributarios por impuesto al valor agregado. El costo fiscal anual de esta modificación es cercano a los \$95 mil millones, dados por una menor recaudación tributaria.

La segunda medida permanente es la focalización del actual crédito especial para la construcción de viviendas, de manera que los beneficiarios del mismo sean preferentemente las personas de ingresos bajos y medios, a diferencia de lo que ocurre en la actualidad. La focalización de esta franquicia permitirá aumentar la recaudación tributaria en alrededor de \$95 mil millones anuales. De esta manera, el efecto fiscal conjunto de ambas medidas permanentes es neutro.”.

En consecuencia, las normas de la iniciativa legal en informe no producirán desequilibrios macroeconómicos ni incidirán negativamente en la economía del país.

MODIFICACIONES

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, con la siguiente enmienda:

Artículo 5º

Lo ha rechazado. **(Mayoría de votos 3x2).**

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación, en general y en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, del siguiente proyecto de ley:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1°.- Establécese que, por un plazo de veinticuatro meses a contar de la entrada en vigencia de la modificación prevista en el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, el Impuesto a la Gasolinas Automotrices, establecido en el artículo 6° de la ley N° 18.502, se aplicará con un componente fijo de 6 (seis) UTM/m³ (unidades tributarias mensuales por metro cúbico) y un componente variable, que se restará del componente fijo, determinado de la siguiente forma:

(i) El componente será de 1,5 (una coma cinco) UTM/m³ cuando el valor de cotización en los mercados internacionales del petróleo West Texas Intermediate, en adelante WTI, haya superado, en promedio durante los doce meses anteriores, los 75 (setenta y cinco) dólares de los Estados Unidos de América por barril.

(ii) El componente variable será de 1 (una) UTM/m³ cuando el valor de cotización en los mercados internacionales del petróleo WTI haya superado, en promedio, durante los doce meses anteriores, los 70 (setenta) dólares de los Estados Unidos de América por barril y no haya superado los 75 (setenta y cinco) de dichos dólares en igual período.

(iii) El componente variable será de 0,5 (cero coma cinco) UTM/m³ cuando el valor de cotización en los mercados internacionales del petróleo WTI haya superado, en promedio, durante los doce meses anteriores, los 65 (sesenta y cinco) dólares de los Estados Unidos de América por barril y no haya superado los 70 (setenta) de dichos dólares en igual período.

(iv) El componente variable será de 0 (cero) UTM/m³ cuando el valor de cotización en los mercados internacionales del petróleo WTI no haya superado, en promedio, durante los doce meses anteriores, los 65 (sesenta y cinco) dólares de los Estados Unidos de América por barril.

El valor de cotización del petróleo WTI será el que informe la Comisión Nacional de Energía de acuerdo al promedio de los precios de cierre de cotización de dicho combustible en los mercados internacionales. Para estos efectos los doce meses serán los anteriores a la fijación a que se refiere el inciso siguiente.

El cálculo de la tasa del impuesto se efectuará mensualmente por el Ministerio de Hacienda, con consulta a la Comisión Nacional de Energía. Cada vez que de dicho cálculo se determine que corresponda modificar el componente variable del impuesto, mediante decreto del Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente

de la República”, se fijará la tasa de impuesto resultante, la que regirá para la determinación del impuesto a las gasolinas automotrices a partir del primer día del mes siguiente al de su publicación. Para estos efectos se utilizará el valor respectivo del dólar observado.

Con todo, a contar de la entrada en vigencia de la modificación prevista en el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, y por los siguientes seis meses, se aplicará el impuesto con un componente variable de 1,5 UTM/m3 en reemplazo de lo que pudiese corresponder por aplicación de los numerales anteriores.

Artículo 2°.- Derógase, a contar de la entrada en vigencia de la modificación prevista en el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, el artículo transitorio de la ley N° 20.130.

Artículo 3°.- A contar del día 1 del mes siguiente a la entrada en vigencia de la modificación prevista en el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado establecido en el Título II del decreto ley N° 825, de 1974, que declaren dicho impuesto por medios electrónicos o en la forma no electrónica que determine el Servicio de Impuestos Internos mediante resolución y que paguen o soporten el Impuesto de Timbres y Estampillas, podrán agregarlo al crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado en la forma y bajo las condiciones que se establecen en este artículo. Los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado que declaren ese impuesto por los medios que autorice el Servicio de Impuestos Internos mediante dicha resolución, podrán efectuar la agregación al crédito fiscal a contar del primer día del mes siguiente a la fecha de dicha resolución, la cual deberá dictarse dentro del plazo de ocho meses a contar de la entrada en vigencia de esta ley. Estos contribuyentes, cumpliendo las demás condiciones establecidas en este artículo, en la primera declaración de Impuesto al Valor Agregado en que hagan uso del beneficio, de acuerdo a este mecanismo, podrán agregar como crédito el Impuesto de Timbres y Estampillas pagado o soportado desde el primer día del mes siguiente a la entrada en vigencia de la modificación introducida por el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, y el último día del mes por el que efectúe la declaración de Impuesto al Valor Agregado respectiva.

Los contribuyentes con derecho al crédito referido serán aquéllos cuyos ingresos anualizados por ventas y servicios del giro, de los tres años calendarios anteriores a aquel período tributario en que corresponda agregar el crédito por Impuesto de Timbres y Estampillas, no hayan superado el equivalente a sesenta mil unidades tributarias mensuales en cualquiera de los respectivos años señalados.

En el caso de fracciones de años calendarios, el límite de ventas se reducirá a la cifra que resulte de multiplicar cinco mil

unidades tributarias mensuales por el número de meses activos de cada período, considerándose la fracción de mes como mes completo.

En cada mes podrá agregarse al crédito fiscal del Impuesto al Valor Agregado una cantidad igual a la suma del Impuesto de Timbres y Estampillas establecido en el número 3 del artículo 1°, en los artículos 2°, 2° bis y 3° del decreto ley N° 3.475, de 1980, devengado por las operaciones de ese mismo mes, sin derecho de recuperarlo de terceros, y que estén relacionadas con el giro del contribuyente.

El monto acumulado anual de Impuesto de Timbres y Estampillas que podrá incrementar el crédito fiscal del contribuyente por cada año calendario, no podrá exceder del monto menor entre: a) 1,2% (uno coma dos por ciento) de los ingresos por ventas y servicios del año calendario anterior, y b) el equivalente a treinta y cinco unidades tributarias mensuales.

Con todo, si el volumen de ingresos por ventas y servicios del giro del contribuyente del año anterior, determina un límite de impuesto acreditable inferior a tres unidades tributarias mensuales, el contribuyente anualmente podrá acreditar el Impuesto de Timbres y Estampillas hasta el equivalente a tres unidades tributarias mensuales.

Asimismo, en el caso de contribuyentes que no registren ventas en el año calendario anterior por ser el año en curso el de inicio de sus actividades, el impuesto acreditable no podrá exceder de quince unidades tributarias mensuales.

Si durante el año en que se ha agregado el crédito establecido en este artículo los ingresos anuales por ventas y servicios del contribuyente superan las sesenta mil unidades tributarias mensuales, el monto acumulado de crédito del año deberá ser reintegrado en el mes siguiente a aquel en que se supere dicho límite, aumentando el débito fiscal del contribuyente en el mismo monto reajustado en la forma que dispone el artículo 27 del decreto ley N° 825, de 1974.

Para los efectos de este artículo, los ingresos por ventas y servicios se considerarán por sus valores netos del Impuesto al Valor Agregado. Asimismo, las cantidades expresadas en unidades tributarias mensuales se calcularán de acuerdo al valor de dicha unidad para el último día hábil del período correspondiente.

El contribuyente deberá acreditar el pago o retención del Impuesto de Timbres y Estampillas, cuando lo requiera el Servicio de Impuestos Internos, con la correspondiente declaración, o con constancia de haberse efectuado el pago, en el caso de ser de su responsabilidad el entero del impuesto o certificado de pago por Internet, o bien con un certificado emitido por medios electrónicos, o en la forma que determine este Servicio, por

el contribuyente que le hubiere recargado el impuesto. Dicho certificado deberá emitirse a solicitud del contribuyente, en la forma, plazo y términos que establecerá dicho Servicio.

El contribuyente que recarga el impuesto que emita el certificado deberá informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma, periodicidad, condiciones y plazos que éste determine.

La mora en la emisión o la emisión incompleta de los certificados a que se refiere el inciso décimo de este artículo o la emisión incompleta o extemporánea del informe a que se refiere el inciso undécimo se sancionará con multa de una unidad tributaria mensual a una unidad tributaria anual, por cada incumplimiento, la que será aplicada por el Servicio de Impuestos Internos de conformidad al procedimiento establecido en el N°1 del artículo 165 del Código Tributario.

El monto del Impuesto de Timbres y Estampillas utilizado como crédito fiscal, de conformidad a lo señalado en este artículo, no podrá deducirse como gasto para los efectos de la determinación de los impuestos establecidos en la Ley de la Renta. Con todo, esta cantidad no se afectará con el impuesto contenido en el artículo 21 de dicha ley.

Artículo 4°.- Establécese, a contar de la entrada en vigencia de la modificación prevista en el artículo 5° de esta ley al artículo 21 del decreto ley N° 910, de 1975, una bonificación anual de cargo fiscal equivalente al 100% del valor del impuesto anual por permiso de circulación, a que se refiere el Título IV del decreto de ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales, a los propietarios de vehículos híbridos a que se refiere el número 1 de este artículo, que se encuentren inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados a partir del 1 de marzo del 2008 y hasta el 31 de marzo del 2010, y que cumplan con los requisitos y condiciones que a continuación se indican.

1. Se entenderá por vehículo híbrido aquel capaz de desplazarse utilizando como fuente de energía tanto un motor de combustión interna como un sistema de almacenamiento de energía eléctrica producida por el propio vehículo. Estos vehículos deberán haber sido homologados como híbridos de acuerdo al proceso de homologación contenido en el decreto N° 54, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, encontrarse afectos al impuesto anual por permiso de circulación referido en el inciso anterior e inscritos en el registro a que hace mención el N° 3 de este artículo.

2. La bonificación se concederá durante el número de años que corresponda, según el valor de venta del vehículo en conformidad a la escala establecida en este número, y regirá a contar de la inscripción del vehículo en el Registro de Vehículos Motorizados. En el caso de automóviles híbridos cuyo valor total en su primera venta sea inferior al equivalente en pesos de 730 (setecientas treinta) unidades de fomento, de acuerdo al valor de

dicha unidad a la fecha de venta, la bonificación se entregará por cuatro años. En el caso de automóviles híbridos cuyo valor total al momento de su primera venta sea igual o superior al equivalente en pesos de 730 (setecientas treinta) unidades de fomento, de acuerdo al valor de dicha unidad a la fecha de venta, la bonificación se entregará por dos años. No podrán acceder a esta bonificación los vehículos cuyo valor total, al momento de su primera venta sea superior al equivalente en pesos de 1.220 (mil doscientas veinte) unidades de fomento, de acuerdo al valor de dicha unidad a la fecha de venta.

3. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mantendrá y publicará, en forma regular, un registro de autos híbridos susceptibles de acogerse a esta bonificación, en adelante el Registro, que contendrá el listado de los modelos de vehículos que cumplen con los requisitos de homologación. A dicho registro se incorporarán los vehículos a contar de la emisión del respectivo certificado de homologación. El Registro deberá ser publicado en el plazo de treinta días contado desde la publicación de esta ley y deberá contener el listado de los modelos que a dicha fecha cumplen con los requisitos y condiciones que establece este artículo.

4. Dentro de los noventa días siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Hacienda establecerá, mediante decreto supremo, un reglamento para la aplicación de este beneficio, en el que establecerá el procedimiento de acuerdo al cual se otorgará la bonificación, por parte del Servicio de Tesorería, quien podrá pagarla mediante cheque nominativo o depósito en la cuenta corriente, de ahorro a plazo o a la vista que posea el beneficiario. Dicho reglamento establecerá, también, las condiciones y los requisitos que deberán acreditar los beneficiarios para solicitar el pago respectivo, los que podrán incluir la exhibición del comprobante de pago del permiso de circulación del año respectivo, la factura de compra del vehículo, el certificado de inscripción y anotaciones vigentes y el certificado de revisión técnica y de emisión de gases vigente.

Artículo Transitorio.- El mayor gasto fiscal que pudiere irrogar la aplicación del artículo 4° de la presente ley durante el año 2008, se financiará mediante reasignaciones presupuestarias del programa Subsidios de la Partida Presupuestaria Tesoro Público.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 11, 17 y 18 de marzo de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina (Presidente), José García Ruminot, Jaime Gazmuri Mujica (Carlos Ominami Pascual, Presidente Accidental), Evelyn Matthei Fornet (Jovino Novoa Vásquez), y Hosaín Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 25 de marzo de 2008.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modifica otros cuerpos legales.
BOLETÍN N° 5.752-05**

- I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** establecer una rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modificar otros cuerpos legales, introduciendo mejoras en los regímenes tributarios del país, para fomentar el crecimiento y el desarrollo de la economía.
- II. ACUERDOS:**
 - aprobado en general por unanimidad (5X0).
 - en particular, artículos 1° al 4°, y artículo transitorio, aprobados por unanimidad (5x0).
 - en particular, artículo 5° rechazado (3x2).
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** cuatro artículos permanentes y uno transitorio.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** suma.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 5 de marzo de 2008.
- IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general y en particular, a la vez.
- X. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** 83 votos a favor y 12 abstenciones.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - 1) Decreto ley N° 910, de 1975, que modifica los decretos leyes 619, 824, 825, 826, 827 y 830; otras disposiciones de orden tributario.

2) Ley N° 20.130, que introduce modificaciones en el Decreto Ley N° 3.475, de 1980, que contiene la ley sobre impuesto de timbres y estampillas.

3) Decreto Ley N° 825, de 1974, que establece la ley sobre impuesto a las ventas y servicios.

4) Decreto Ley N° 824, de 1974, que fija el texto de la ley sobre impuesto a la renta.

5) Decreto Ley N° 3.063, de 1979, que fija el texto de la ley de rentas municipales.

6) Decreto N° 54, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que dispone normas sobre homologación de vehículos.

7) Decreto Ley N° 2.552, de 1979, que deroga el Decreto Ley N° 1.088, de 1975, y transfiere al Ministerio de la Vivienda y Urbanismo los programas de “viviendas sociales”; modifica el Decreto Ley N° 1.519, de 1976; define las “viviendas de emergencia” y señala competencia de la Oficina Nacional de Emergencia del Ministerio del Interior.

Valparaíso, a 25 de marzo de 2008.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión