

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

BOLETÍN N° 2.701-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de presentaros su informe sobre el proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de “simple”.

A las sesiones en que se trató el proyecto asistieron, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Jaime Orpis; el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; el Coordinador de Políticas Económicas del Ministerio de Hacienda, señor Marcelo Tockman, y los asesores de dicha Cartera de Estado, señora Tamara Agnic y Rodrigo Morales.

En lo relativo a las normas de quórum especial, la Comisión de Hacienda se remite a lo consignado en el informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

- - -

El proyecto de ley en estudio fue analizado previamente por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Cabe hacer presente que en sesión de fecha 17 de mayo del año 2005 la Sala del Senado abrió un nuevo plazo para formular indicaciones a la iniciativa, período dentro del cual se presentaron tres, de S.E. el Presidente de la República.

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, cabe dejar constancia de lo siguiente:

I.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: número 1 a) e indicación nueva del Ejecutivo.

II.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: números 7 a) y 8 a).

III.- Indicaciones rechazadas: números 1, 3, 5 y 8.

Cabe hacer presente que esta constancia es complementaria del cuadro reglamentario contenido en el segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

- - -

De conformidad con su competencia, vuestra Comisión de Hacienda se pronunció respecto de los artículos 1º, N°s 1, 3, 5, 6 y 7, y 2º, permanentes, y acerca de los artículos 1º, 2º y 3º, transitorios, del proyecto, en los términos en que fueron aprobados por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, como reglamentariamente corresponde.

DISCUSIÓN

El Honorable Senador señor Orpis explicó que el año 2001, al iniciar su tramitación legislativa este proyecto, concurrieron a la región que él representa diversas autoridades que incentivaron a los gremios a cambiar los autos de gasolina a gas, asegurándoles que el proyecto estaría listo en seis meses. La tramitación del proyecto demoró más de lo previsto y, por último, el Ejecutivo presentó una indicación para tratar de sincerar los precios de los combustibles y ordenarlos, pero ello significaba, en la práctica, un aumento al diesel. Por ello, dijo y con gran esfuerzo, los gremios llegaron a un acuerdo con el Ejecutivo para, por una parte rebajar el impuesto, de modo que de las 18 UTM 4 son fijas y 14 variables, y se llegó también a un acuerdo respecto de rendimiento y recorridos de los vehículos.

Enfatizó que en este momento existe un problema grave para personas modestas que hicieron fe en las promesas de la autoridad, que incurrieron en costos muy elevados y que hoy día se ven expuestas a perder sus fuentes de trabajo. Expuso que los taxistas tienen serios problemas con los permisos de circulación, que son muy caros, que deben pagarse en el mes de mayo y que para obtenerlos deben tener pagado el impuesto. Puntualizó que, además, cuando por dos años consecutivos no pagan el permiso de circulación, les revocan la licencia de taxi.

Los representantes del Ejecutivo señalaron que el proyecto, que lleva varios años en tramitación, ha experimentado distintas modificaciones. Se inició con la intención de terminar con la falta de incentivo al uso del gas y gasolina y de solucionar la diferencia en el tratamiento tributario que reciben los taxis que circulan con gas natural comprimido (GNC) y con gas licuado (GLP). El taxi que anda con GLP paga una patente al año equivalente a 45 UTM, mientras que uno que anda con GNC paga una patente equivalente a 19,26 UTM. Hay patentes para vehículos comerciales y para vehículos particulares que son de 8,58 UTM.

El proyecto intenta terminar con la discriminación que existe entre GLP y GNC y resolver el problema que se ha detectado respecto de los vehículos a gasolina que se pueden convertir, a través de un kit, para utilizar alguno de los dos tipos de gas, lo que ha generado un incentivo para hacer conversiones irregulares y riesgosas, para pagar la patente normal y no la más cara, que permite circular con gas. Para evitar este incentivo negativo y para que tenga un tratamiento más parecido al de los otros tipos de combustible que se utilizan en los vehículos livianos, se propuso cambiar el cobro de la patente por un impuesto al uso, esto es, que se pague por la cantidad de consumo del combustible.

Observaron que un taxi que utiliza gasolina pagaría tres veces más que un vehículo a gas, con los precios actuales. Mencionaron que la adquisición del kit para la conversión, que tiene un costo aproximado de US\$ 1.500 es subsidiada en parte por las grandes empresas distribuidoras de gas.

Continuaron informando que en la Comisión de Transportes se solucionó el problema que provoca el hecho de que al pasarse a un impuesto de tipo variable, con distintos tipos de vehículos, que tienen recorridos y rendimientos diferentes, los que andan menos pagarán menos y los que andan más probablemente pagarán más. Para poder mantener el compromiso al que se había llegado acerca de la carga tributaria que debía soportar un vehículo a gas, se combinaron los mecanismos y, además del impuesto variable, existe una patente.

El Honorable Senador señor Ominami consultó si el proyecto constituirá un incentivo para la conversión a gas de los vehículos. En respuesta a su inquietud se señaló que la carga tributaria respecto de los vehículos comerciales y particulares se mantiene en términos muy parecidos a los actuales, y que en el caso de los taxis con GNC no se espera un cambio muy significativo porque sólo se está reduciendo un mínimo, por lo que la decisión no la determinará el impuesto, sino el distinto rendimiento y seguridad, además del hecho de poder desplazarse por todo el país y cargar gasolina a tener que andar con balones o conectarse a una red de distribución de gas, que no existen en todo Chile.

Afirmaron que los incentivos en la materia dependen de los impuestos de los sustitutos, y al respecto destacaron que el diesel es un combustible que está en una situación particularmente beneficiosa y que, cumpliendo con las normas actualmente vigentes, contamina más que las dos alternativas de gasolina y gas, por lo que allí se ha detectado un problema. Precisaron que el criterio que trató de usar el Ejecutivo era el de que lo referente a la contaminación se regularía mediante normas y estándares técnicos, pero que en definitiva ello se postergó para otra discusión.

Manifestaron que se intentó utilizar la iniciativa en informe para abordar integralmente la tributación de los distintos tipos de combustible, pero que ello no admitido en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Sobre el particular manifestaron que aspiraban a que el impuesto no generase distorsiones en la decisión del tipo de combustible que se utiliza. La contaminación se abordaría a través de las normas técnicas pertinentes y no se usarían los impuestos para incentivar el uso preferente de uno u otro tipo de combustible.

La Honorable Senadora señora Matthei llamó la atención hacia el extremo desorden de la legislación relativa a los impuestos a los distintos tipos de combustible, y opinó que con la iniciativa se ahonda en esa línea caótica de legislar en la materia. Recordó que al aprobarse el proyecto de ley que estableció un impuesto para el gas había protestado porque el impuesto fuera fijo, ocasión en que se había sostenido por el Ejecutivo que era la única forma de recaudar el impuesto. Preguntó por la fórmula que permitiría en esta oportunidad controlar la recaudación ahora, si se había asegurado años atrás que no era posible.

Sostuvo que un impuesto fijo carece de sentido económico, porque el impuesto debe decir relación con el uso. Subrayó que el Ejecutivo considera que ahora sí es posible controlar la recaudación, entonces debiera eliminarse el impuesto fijo.

Consultó cuál es el objetivo del impuesto, porque sólo la claridad acerca del objetivo de un impuesto permite diseñarlo en forma correcta, y puso de relieve que en el proyecto en informe hay multiplicidad de objetivos que se superponen, lo que produce un tremendo caos y conlleva un elevado costo social.

Reiteró su ánimo de evitar legislar en forma desordenada y con soluciones de parche a situaciones particulares, que generan luego un alto costo social.

Los representantes del Ejecutivo señalaron que están conscientes del tratamiento tributario desordenado que reciben los combustibles e hicieron notar que se había efectuado un intento para abordar la matriz tributaria en esta oportunidad, pero que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones había considerado que el objetivo del proyecto estaba acotado al gas.

El Honorable Senador señor Ominami manifestó también su disconformidad con la legislación en materia de tributación sobre combustibles, en que existe un gran desorden.

Consideró necesario analizar con detenimiento un proyecto complejo y que hace referencia a un sistema que debe, a su juicio, ser objeto de una discusión profunda.

Consultó a los personeros del Ejecutivo la factibilidad del envío de un proyecto que se tramitara con discusión inmediata, para prorrogar por 90 días la vigencia de las autorizaciones amenazadas de caducidad, lo que permitiría a la Comisión de Hacienda realizar una revisión más exhaustiva de la iniciativa.

El Honorable Senador señor Flores hizo notar que los actuales términos de la iniciativa en informe han permitido que los actores lleguen a un punto de equilibrio y acuerdo. Opinó que no es el momento más adecuado para analizar la racionalidad de los impuestos, y que esa materia debía resolverse más adelante en una iniciativa distinta.

La Honorable Senadora señora Matthei expresó que habría insatisfacción con el proyecto por parte de los propietarios de vehículos pesados.

Los personeros del Ejecutivo sostuvieron que respecto de los buses se podría legislar en un proyecto diferente, dentro de un plazo de 90 días.

En una sesión celebrada con posterioridad los representantes del Ejecutivo manifestaron su disposición a no insistir en la aprobación del artículo 3º transitorio, que se refiere a los buses, y abordar el tema con mayor profundidad en otro proyecto. Precisaron que con ello esos vehículos quedan fuera de la iniciativa en informe en lo relativo a la patente, perno no en lo que dice relación con el impuesto variable, del cual no era posible excluirlos.

La Honorable Senadora señora Matthei se mostró disconforme con esta solución, por cuanto sostuvo que es precisamente el impuesto variable lo que ocasiona el problema de que los buses que utilizan gas acaben pagando mucho más que los que usan diesel. Afirmó que el impuesto tiene un carácter expropiatorio que ha impulsado al Ejecutivo a devolverlo a los primeros 300 buses licitados en la implementación de los planes y programas de transporte aprobados por la Subsecretaría de Transportes.

El Honorable Senador señor Orpis también planteó la conveniencia de diferir el tratamiento global de los vehículos pesados para otra oportunidad, y limitar este proyecto a los taxis, colectivos, vehículos particulares y de transporte escolar, casos en que la solución a que se ha arribado es, a su juicio, satisfactoria.

El Subsecretario de Transportes hizo presente que a solicitud de la Comisión de Transportes se desarrolló una manera de hacer la distinción respecto de quien cargaba gas y por ello se creó la solución mixta, para discriminar entre buses, taxis o particulares. Informó que el parque actual de buses que utilizan gas en Chile no supera las 10 unidades y aseguró que el proyecto en nada afecta al plan Transantiago, porque lo que se planteaba al establecer una cantidad máxima de buses era poder contar con un mecanismo de fiscalización más eficiente.

Los representantes del Ejecutivo aseguraron que el impuesto no tiene un carácter expropiatorio, porque el nivel, si bien superior al que se cobra a vehículos que utilizan diesel, es inferior al que se cobra a un vehículo a gasolina.

Señalaron que efectivamente uno de los problemas que existía en la materia era que los buses terminarían pagando un impuesto mayor que el del diesel y la idea era incentivar la utilización de gas en vehículos pesados, porque contamina menos. Como en la actualidad casi no se utiliza el gas en vehículos pesados, se acordó incorporarlo, dentro de planes regulados. Expresaron que el riesgo que se corre es que, en la medida en que se traspasa a un impuesto variable, y debe establecerse un mecanismo para devolverlo, se acabe devolviendo más de lo que efectivamente se pagó. Por ello se quiso asociar la devolución a planes regulados de transporte colectivo, que permitirían fiscalizar cuánto se pagó de impuesto.

Explicaron que se había solicitado inicialmente pasar a un sistema de impuesto variable y que había una limitante técnica para eso, por lo que se desarrolló por el Ministerio de Transportes ciertos

resguardos para poder hacer la conversión de patentes a impuesto variable. Después se solicitó que el monto de patente final que tuvieran que pagar los taxis no fuera muy alto, lo que se tradujo en una combinación de patente e impuesto variable en que el impuesto variable equivalente es más alto que el actual en diesel. Para lograr que el gas sea una alternativa para los buses, el proyecto establece que el impuesto se devuelve.

Los personeros del Ejecutivo aseveraron que la solución permanente debiera consistir en una devolución equivalente al mayor impuesto que pagarían respecto del diesel.

El Honorable Senador señor Foxley reflexionó sobre la conveniencia de eliminar por completo de la iniciativa la regulación referente a vehículos pesados, en atención a que el universo de buses al que se aplicaría la norma es muy reducido.

Los representantes del Ejecutivo explicaron que no lo consideran apropiado porque hay también problemas de fiscalización. En una misma bomba de servicio sería el bombero quien tendría que determinar a quien se le aplica el impuesto y a quien no.

Destacaron que se había intentado plantear, en la Comisión de Transportes, una solución consistente en un impuesto variable equivalente al impuesto variable del diesel. El bus sólo pagaría un impuesto variable igual al que paga un vehículo a diesel y no pagaría patente. Los taxis pagarían impuesto variable, igual que un vehículo a diesel, y una patente de 11 UTM. En este punto de la discusión se produjo una negociación producto de la cual se estimó elevado este último monto de patente, lo que llevó a subir el impuesto variable por encima del equivalente al diesel y ello generó el problema de que los 10 buses que existen actualmente, que contaminan menos que los vehículos que utilizan diesel, pagarían un impuesto mayor, por lo que se estableció la bonificación del artículo 3º transitorio, para esos y para otros buses que se interesaran en participar en cualquier proyecto regulado por la Subsecretaría de Transportes.

El Honorable Senador señor Boeninger insistió en la posibilidad de excluir los vehículos pesados del proyecto en informe, e hizo notar que el problema que afecta a los 10 buses se puede enfrentar ahora con medidas administrativas, postergando para un futuro cercano la tarea de legislar integralmente sobre los vehículos pesados.

Los representantes del Ejecutivo se mostraron dispuestos a eliminar de la iniciativa el tratamiento de los vehículos pesados, aunque enfatizaron la necesidad de legislar en la materia próximamente.

Por último, y para permitir el despacho del proyecto, anunciaron el envío de una indicación que limita la bonificación que se establece en el artículo 3º transitorio sólo al mayor impuesto que se pagaría respecto de un vehículo a diesel, y sin acotar a 300 vehículos la antedicha bonificación.

Expresaron que en la referida indicación también se propondrá cambiar, en el artículo 2º transitorio, el guarismo “2003” por “2002”, atendido el hecho de que los Honorables Senadores Flores y Orpí han hecho presente que hay casos que corresponden al año 2002 que habría que favorecer también con la norma de ese precepto transitorio.

Posteriormente, se revisaron los artículos de la iniciativa que son de competencia de la Comisión de Hacienda.

Artículo 1º

El artículo 1º modifica, en 7 numerales, la ley N° 18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles.

Número 1

El numeral 1 sustituye el artículo 1º por otro, que aplica un impuesto al consumo vehicular de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado a petróleo, los que se devengan al momento de la venta que efectúa el distribuidor al vendedor. Su declaración y pago son de cargo del distribuidor, quien deberá enterarlos en arcas fiscales dentro de los primeros 10 días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias.

Si el distribuidor, productor o importador vende directamente estos combustibles para el consumo vehicular o con el objetivo de abastecer para el consumo vehicular a vehículos que sean explotados por él retire estos combustibles, se devengarán los impuestos establecidos en esta ley, al momento de la carga de dichos combustibles de los estanques o contenedores de que deberá disponer exclusivamente para tal efecto, y que deberán ser autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles de conformidad con el artículo 2º de esta ley. Dichos estanques deberán contar con un mecanismo que registre la cantidad de combustible que se les haya cargado y que se haya expendido desde los mismos. El distribuidor, productor o importador deberá declarar dicha carga y pagar el

impuesto correspondiente en los mismos términos que señala el inciso precedente.

Serán considerados como distribuidores los vendedores de estos combustibles, para el consumo vehicular, que total o parcialmente realicen la carga de éstos en sus estanques o contenedores autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, de conformidad con el artículo 2° de esta ley.

Los impuestos específicos al gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, se expresarán en unidades tributarias mensuales, según su valor vigente al momento de la determinación del impuesto por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, en el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en adelante UTM/M³, en el caso del gas licuado de petróleo y, desde la entrada en vigencia de la presente ley hasta el 31 de diciembre del 2008, se calcularán de la siguiente forma:

a. Para el gas natural comprimido, será igual a 4,8 UTM/KM³.

b. Para el gas licuado de petróleo, será igual a 3,3 UTM/M³.

Para el período que corresponde a los años 2009 a 2010, el monto de los impuestos será de 5,5 UTM/KM³ y 3,8 UTM/M³ respectivamente. Para el año 2011 el monto de los impuestos será de 6,2 UTM/KM³ y 4,3 UTM/M³, respectivamente. A partir del año 2012, el monto de los impuestos será de 6,9 UTM/KM³ y 4,9 UTM/M³, respectivamente.

Los impuestos específicos que se establecen en el presente artículo no serán base imponible del Impuesto a las Ventas y Servicios establecido en el D.L. N° 825.

Al artículo 1° contenido en el N° 1 se presentaron las indicaciones N°s 1 a), 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Indicación N° 1a)

La indicación N° 1 a), de S.E. el Presidente de la República, sustituye el artículo 1°, por el siguiente:

“Artículo 1°.- Establécese, a beneficio fiscal, el impuesto específico, que más adelante se indica, al consumo vehicular y a la utilización de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. El impuesto específico establecido tendrá el carácter de mixto, esto

es considera un componente variable aplicable al consumo vehicular y un componente fijo por la utilización o empleo del respectivo combustible.

El componente variable del impuesto específico se devengará al tiempo de la venta, en territorio nacional, que efectúe el distribuidor de estos combustibles al vendedor de combustibles gas natural comprimido, gas licuado de petróleo o de ambos, para su consumo vehicular, que cuente con la autorización señalada en el inciso cuarto del artículo 2° de la presente ley. Su declaración y pago son de cargo del distribuidor, quien deberá enterarlos en arcas fiscales dentro de los primeros 10 días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias.

Adicionalmente, para el caso que el distribuidor, productor o importador de los citados combustibles venda directamente estos combustibles para el consumo vehicular; o que con el objeto de abastecer para el consumo vehicular a vehículos que sean explotados por él retire estos combustibles, se devengará el componente variable del impuesto específico establecido en este artículo, al momento de la carga de dichos combustibles de los estanques o contenedores de que deberá disponer exclusivamente para tal efecto, y que deberán ser autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles de conformidad con el artículo 2° de esta ley. Dichos estanques deberán contar con un mecanismo que registre la cantidad de combustible que se les haya cargado y que se haya expendido desde los mismos. El distribuidor, productor o importador deberá declarar dicha carga y pagar el componente variable del impuesto específico establecido en este artículo, en los mismos términos que señala el inciso precedente.

Para los efectos del inciso precedente, serán considerados como distribuidor los vendedores de estos combustibles, para el consumo vehicular, que total o parcialmente realicen la carga de estos en sus estanques o contenedores autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, de conformidad con el artículo 2° de esta ley.

El componente fijo del impuesto específico será de declaración anual y a beneficio fiscal, debiéndose declarar y pagar en el mes de enero de cada año. El componente fijo del impuesto específico se aplicará a los propietarios de los vehículos que utilicen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible.

El pago del componente fijo del impuesto, podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, la primera, dentro del mes de enero de cada año, y cada una de las restantes, dentro de los once meses siguientes.

Los propietarios de los vehículos que deban declarar y pagar por primera vez el componente fijo del impuesto, lo harán

proporcionalmente por cada uno de los meses que falten para el siguiente mes de enero, pudiéndose efectuar su pago en un número de cuotas igual a la cantidad de meses.

La obligación de pagar el componente fijo del impuesto establecido en este artículo, recaerá sobre los propietarios de los respectivos vehículos. Sólo podrán eximirse del pago del componente fijo del impuesto específico aquellos propietarios que acrediten, en forma fehaciente, que su vehículo ha sido retirado de circulación en forma permanente, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

No podrá otorgarse el permiso de circulación a los vehículos señalados en este artículo mientras no se acredite el pago total del componente fijo del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento.

Las respectivas municipalidades deberán exigir que se acredite el pago del componente fijo del impuesto o de las cuotas que correspondan, mediante certificación del Servicio de Tesorerías, antes de otorgar o renovar el permiso de circulación y deberán dejar constancia del pago, consignándolo en dicho documento.

Con todo, los vehículos motorizados que utilizan gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, que sean detectados circulando por calles, caminos o vías públicas, por Carabineros, el Servicio de Impuestos Internos, inspectores fiscales, municipales, y que no cumplan con lo dispuesto en los incisos anteriores, serán retirados de circulación, puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda, y depositados en los lugares habilitados para tales efectos por las respectivas municipalidades.

Su propietario será citado al tribunal a más tardar dentro de los cinco días siguientes a la fecha del retiro y será condenado al pago de una multa de entre 5 UTM hasta 50 UTM dependiendo de las circunstancias bajo las que se cometió la infracción y el tipo y destino del vehículo detectado en la comisión de la misma.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado del mencionado recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa y del componente fijo del impuesto específico.

Las Municipalidades deberán prestar la colaboración que se les requiera para la aplicación y fiscalización del componente fijo del impuesto específico.

Ningún ministro de fe podrá autorizar los instrumentos que sirvan de título a la transferencia de vehículos motorizados

afectos al impuesto establecido en este artículo, mientras no se acredite que se encuentra al día el pago del componente fijo del impuesto específico. La contravención de esta prohibición constituirá una infracción tributaria que será sancionada de conformidad con lo previsto en el inciso primero del artículo 109° del Código Tributario.

El Servicio de Registro Civil e Identificación incorporará el tipo de combustible así como el peso bruto vehicular a los requisitos de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Asimismo informará periódicamente al Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y al Servicio de Impuestos Internos de todos aquellos vehículos que hayan sido inscritos y que utilicen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible. Los propietarios de dichos vehículos deberán actualizar sus inscripciones, incorporando la información requerida en este inciso.

El componente variable del impuesto específico se establecerá por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, en el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en adelante UTM/M³, en el caso del gas licuado de petróleo.

El componente fijo del impuesto específico será expresado en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago.

El impuesto específico que se establece desde la entrada en vigencia de la presente ley, se calculará de la siguiente forma:

a) Automóviles de servicio de alquiler destinado al uso público e inscritos en el Registro Nacional de Servicio de Pasajeros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 4,0 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 4,0 UTM.

b) Vehículos de transporte escolar independiente de su peso, que realicen su revisión técnica como tales:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 1,5 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,5 UTM.

c) Vehículos con peso bruto vehicular inferior a 3.860 kilogramos, salvo los que se indican en la letra siguiente:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 1,5 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,5 UTM.

d) Automóviles, station wagon y vehículos similares con peso bruto vehicular inferior a 2.700 kilogramos, salvo los vehículos de transporte escolar que realicen su revisión técnica como tales:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 5,1 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 5,1 UTM.

El impuesto específico que se establece en el presente artículo no será base imponible del Impuesto a las Ventas y Servicios establecido en el D.L. N° 825.

Facúltase al Tesorero General de la República para dictar las instrucciones que sean necesarias para la correcta aplicación de las obligaciones que le impone este artículo.”.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Indicación N° 1

La indicación N° 1, de S.E. el Presidente de la República, sustituye los incisos cuarto y quinto del artículo 1º, por los siguientes:

“Los impuestos específicos al gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, se expresarán en unidades tributarias mensuales, según su valor vigente al momento de la determinación del impuesto por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, en el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en adelante UTM/M³, en el caso del gas licuado de petróleo y, desde la entrada en vigencia de la presente ley hasta el 31 de diciembre del 2008, se calcularán de la siguiente forma:

a) Para el gas natural comprimido, será igual a 4,8 UTM/KM³.

b) Para el gas licuado de petróleo, será igual a 3,5 UTM/M³.

Para el período que corresponde a los años 2009 a 2010, el monto de los impuestos será de 5,4 UTM/KM³ y 4,0 UTM/M³ respectivamente. Para el año 2011 el monto de los impuestos será de 6,0 UTM/KM³ y 4,4 UTM/M³, respectivamente. A partir del año 2012, el monto de los impuestos será de 6,6 UTM/KM³ y 4,9 UTM/M³, respectivamente.”.

- Sometida a votación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Indicación N° 2

La indicación N° 2, del Honorable Senador señor Orpis, reemplaza el inciso cuarto del artículo 1º, por el siguiente:

“Los impuestos específicos al gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, se expresarán en unidades tributarias mensuales, según su valor vigente al momento que se devengue el impuesto por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, para el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en adelante UTM/M³, para el caso del gas licuado de petróleo, y desde la entrada en vigencia de la presente ley se calcularán de la siguiente forma:

a) Para el gas natural comprimido, será igual a 3,21 UTM/KM³.

b) Para el gas licuado de petróleo, será igual a 2,17 UTM/M³.”.

- La Comisión no se pronunció sobre esta indicación, que fue declarada inadmisibles por el Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Indicación N° 3

La indicación N° 3, del Honorable Senador señor Novoa, suprime, en el inciso cuarto del artículo 1º, la frase “hasta el 31 de diciembre de 2008”.

- Sometida a votación esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Indicación N° 4

La indicación N° 4, del Honorable Senador señor Fernández, reemplaza, en la letra a. del inciso cuarto del artículo propuesto, la expresión “4,8 UTM/KM³” por “1,78 UTM/KM³”.

- La Comisión no se pronunció acerca de esta indicación, que fue declarada inadmisibile por el Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Indicaciones N°s 5 y 6

Las indicaciones N°s 5, del Honorable Senador señor Novoa, **y 6**, del Honorable Senador señor Orpis, suprimen el inciso quinto del artículo propuesto.

- Sometidas a votación estas indicaciones, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Número 3

Sustituye el artículo 3° de la ley 18.502, por el siguiente:

“Artículo 3°.- Los vehículos que sean detectados por Carabineros, el Servicio de Impuestos Internos o por inspectores fiscales utilizando los combustibles gas natural comprimido o gas licuado de petróleo y que no cumplan con las condiciones técnicas o con las condiciones de rotulación establecidas de acuerdo al artículo precedente, serán retirados de circulación por personal de Carabineros, puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda, y serán depositados en los lugares habilitados para tales efectos por las respectivas municipalidades.

Su propietario será citado al tribunal a más tardar dentro de los cinco días siguientes a la fecha del retiro y será condenado al

pago de una multa a beneficio fiscal de entre 5 UTM hasta 50 UTM, dependiendo de las circunstancias bajo las que se cometió la infracción y el tipo y destino del vehículo detectado en la comisión de la misma.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado del mencionado recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa establecida en el inciso anterior y sólo podrá volver a circulación una vez que cumpla con las condiciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el uso del combustible para el cual se encuentra autorizado.

El tribunal podrá eximir del pago de la multa al propietario cuyo vehículo cuente con la rotulación establecida en el inciso segundo del artículo precedente, pero que carezca de las condiciones técnicas establecidas en su inciso primero, por razones ajenas a dicho propietario.

Los distribuidores o vendedores de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo para el consumo vehicular, que vendan estos combustibles para su consumo en cualquier vehículo que no cuente con el medio de rotulación que al efecto establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecido en el inciso segundo del artículo 2° de esta ley, serán sancionados con una multa, a beneficio fiscal, de entre 20 UTM hasta 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.

A los distribuidores o vendedores de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo que vendan estos combustibles para el consumo vehicular sin la autorización establecida en el inciso cuarto del artículo 2° de esta ley, serán sancionados con una multa, a beneficio fiscal, de entre 20 UTM hasta 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.”.

Número 5

Agrega, a continuación del artículo 4° de la ley N° 18.502, el siguiente artículo 4° bis:

“Artículo 4° bis.- La adaptación clandestina de vehículos motorizados al uso de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, entendiendo por tales aquellas realizadas por personas o en establecimientos o talleres, que no cuenten con las autorizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, será penado con una multa no inferior a 50 unidades tributarias mensuales ni superior a 70, y el comiso de los bienes empleados.

En igual pena incurrirán aquellos que, aún contando con estas autorizaciones, instalen dichos dispositivos en vehículos cuyos modelos no hayan sido autorizados por la entidad responsable para la utilización de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, quienes serán sancionados, además, con la revocación de la referida autorización.

Lo dispuesto en los incisos precedentes es, sin perjuicio a las sanciones administrativas que pudieren imponerse a los autores de dichos delitos en la preparación o ejecución de los mismos.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Carabineros de Chile y los inspectores fiscales deberán denunciar cualquier acto que haga sospechar se estén ejecutando o preparando la ejecución de los actos señalados en los incisos primero y segundo de este artículo.”.

Número 6

Deroga el artículo 5º de la ley Nº 18.502.

El referido artículo 5º establece que no podrá renovarse el permiso de circulación de los vehículos señalados en el artículo 1º mientras no se acredite el pago total del impuesto correspondiente al año anterior, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a la norma del inciso segundo del artículo 3º, esto es, haber sido retirados de circulación o haberse cambiado a otro tipo de combustible dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

Número 7

Agrega, en el inciso final del artículo 6º, -que establece los impuestos específicos a las gasolinas automotrices y el ,petróleo diesel- a continuación del punto aparte (.), que se transforma en punto seguido (.), lo siguiente: “En el caso de las ventas de los combustibles, gas natural comprimido o gas licuado a petróleo, señaladas en esta ley, realizadas dentro de las Zonas Francas a consumidores que no sean usuarios de éstas, el impuesto deberá ser retenido por el vendedor de dichos combustibles y enterado en arcas fiscales, dentro de los diez días hábiles siguientes a la semana en que se efectúen las transferencias.”.

- Los números 3, 5, 6 y 7 fueron aprobados por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Artículo 2º

Agrega un número 26 en el artículo 97 del Código Tributario.

El artículo 97 del Código Tributario se refiere a las infracciones a las disposiciones tributarias y sus respectivas sanciones.

El numeral 26 que se propone agregar a esta norma es del siguiente tenor:

“26.- La venta o abastecimiento clandestinos de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo para consumo vehicular, entendiéndose por tal aquellas realizadas por personas que no cuenten con las autorizaciones establecidas en el inciso cuarto del artículo 2º de la ley N° 18.502, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.”.

- El artículo 2º fue aprobado unánimemente, con los votos de los Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Disposiciones Transitorias

Artículo 1º

Es del tenor siguiente:

“Artículo 1º transitorio.- Lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1º de esta ley entrará en vigencia el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de la misma.

Lo dispuesto en el número 26 del artículo 97 del Código Tributario, que se modifica mediante el artículo 2º de la presente ley entrará en vigencia el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de la misma.

Los propietarios de vehículos motorizados que utilizan gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063 de 1979 y en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979, sólo deberán cancelar las cuotas del impuesto establecido en la ley N° 18.502, devengadas y vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en la presente ley.

Aquellos propietarios que hayan pagado en una cuota anual el impuesto a que se refiere el inciso precedente, podrán recuperar el monto equivalente a las cuotas mensuales no vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en la presente ley, en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.”

- La Comisión lo aprobó por unanimidad, con los votos de los Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Artículo 2º

El artículo 2º transitorio, aprobado en general, señala que el impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general que establece el artículo 1º de la ley Nº 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1º de esta ley, será equivalente al impuesto establecido en dicho artículo para los vehículos motorizados que utilicen gas natural comprimido como combustible.

Agrega que los propietarios de los vehículos que utilicen gas licuado de petróleo como combustible que durante el período a que se refiere el inciso precedente, hayan pagado el impuesto establecido en el artículo 1º de la ley Nº 18.502 de conformidad a la tasa aplicable con anterioridad a dicho período, podrán recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

A este artículo se plantearon las indicaciones N^{os} 7 y 7 a).

Indicación Nº 7

La indicación Nº 7, del Honorable Senador señor Orpis, lo reemplaza por el siguiente:

“Artículo 2º transitorio.- El impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo o gas natural como combustible en las calles y vías públicas en general que establece el artículo 1º de la ley Nº 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1º de esta ley, se condonarán las cuotas con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y de la letra b) del artículo 12 del decreto ley Nº 3.063, de 1979, que se devenguen desde la

entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo en particular le corresponda solicitar el permiso de circulación a que se refiere el decreto ley N° 3.063, de 1979.”.

- La Comisión no se pronunció acerca de esta indicación, que fue declarada inadmisibile por el Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Indicación N° 7 a)

La indicación N° 7 a), de S.E. el Presidente de la República, sustituye el artículo 2° transitorio, por el siguiente:

“Artículo 2° transitorio.- El impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general que establece el artículo 1° de la ley N° 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley, baja desde 45,0 UTM al año hasta 19,26 UTM al año.

Los propietarios de los vehículos que utilicen gas licuado de petróleo como combustible que durante el período a que se refiere el inciso precedente, hayan pagado el impuesto establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.502 de conformidad a la tasa aplicable con anterioridad a dicho período, podrán recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.”.

Posteriormente, en el plazo especial abierto al efecto, S.E. el Presidente de la República planteó indicación para sustituir, en el inciso primero, el guarismo “2003” por “2002”.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

- A continuación se tuvo por aprobada, con enmiendas, por la misma votación, la indicación número 7 a).

Artículo 3º

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones incorporó un artículo 3º transitorio, nuevo, en virtud de la aprobación de la indicación N° 8 a).

En el segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones se hace presente que S.E. el Presidente de la República formuló dos indicaciones -8 y 8 a)- que incorporan a la iniciativa un artículo transitorio, nuevo, las que difieren entre sí sólo en aspectos formales, y que con posterioridad se señaló que la indicación N° 8 había sido sustituida por la indicación N° 8 a).

Indicación N° 8

Como ya se señaló, incorpora un artículo transitorio, nuevo, al proyecto, y sus diferencias con la indicación N° 8 a) consisten en contemplar un inciso como tercero, en la 8 y, el mismo texto, como inciso penúltimo en la indicación 8 a). Además, en la indicación N° 8 se señala que la bonificación se pagará a los vehículos, en cambio, la indicación N° 8 a), establece que se pagará a los propietarios de los vehículos. Finalmente, la indicación 8 utiliza el término “miles de metros cúbicos” y la indicación 8 a), utiliza el término “millares de metros cúbicos”.

- Sometida a votación esta indicación, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Indicación N° 8 a)

La indicación N° 8 a), de S.E. el Presidente de la República, tiene por objetivo incorporar el siguiente artículo 3º transitorio, nuevo:

“Artículo 3º transitorio.- Establécese una bonificación equivalente al monto del impuesto a que se refiere el artículo 1º de la ley N° 18.502 soportado anualmente por los propietarios y/o arrendatarios de los primeros 300 buses licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados por la Subsecretaría de Transporte, y que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Ser vehículos con motores diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible;

b) Contar con la autorización para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, otorgada conforme a la normativa vigente, y

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

La bonificación se pagará únicamente a los propietarios de los vehículos que al momento del pago cumplan con las condiciones anteriormente descritas. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones certificará la concurrencia de dichas condiciones a solicitud de los interesados.

La bonificación establecida en este artículo se pagará anualmente, durante todo el periodo que dure la concesión, reajustada en la forma que determine el reglamento.

La bonificación será equivalente al monto del impuesto efectivamente soportado anualmente por los propietarios y/o arrendatarios de cada bus que utilice gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible.

El impuesto soportado por los propietarios y/o arrendatarios de los buses a que se refiere el inciso primero de este artículo para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, no podrá superar al monto del impuesto que le hubiere correspondido pagar a cada bus de acuerdo al tipo de combustible utilizado, la extensión de su recorrido, el número de recorridos diarios de cada vehículo, el modelo de los buses y su rendimiento expresado en kilómetros por metro cúbico ó millar de metros cúbicos, según corresponda, lo que establecerá anualmente la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana o la entidad en que delegue esta atribución. Para los efectos de estimar el rendimiento de cada combustible, dicha entidad deberá oír la opinión experta de al menos dos empresas o profesionales de reconocido prestigio en el área de la ingeniería de transporte.

La bonificación se pagará a través del Servicio de Tesorerías a los propietarios y/o arrendatarios de los buses a que se refiere el inciso primero de este artículo, los cuales deberán acreditar fehacientemente el pago del impuesto por el cual se solicita dicha bonificación.

La forma y condiciones de pago de la bonificación serán determinadas por reglamento, mediante decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que deberá ser suscrito también por el Ministro de Hacienda.

Facúltase al Tesorero General de la República para dictar las instrucciones que sean necesarias para la correcta aplicación del beneficio que establece la presente ley.”.

Con posterioridad, y en el plazo especial abierto al efecto, S.E. el Presidente de la República formuló indicaciones para efectuar las siguientes enmiendas en el artículo 3º transitorio:

- Sustituir su inciso primero por el siguiente:

“Establécese una bonificación equivalente a una proporción del impuesto a que se refiere el artículo 1º de la Ley 18.502 soportado anualmente por los propietarios y/o arrendatarios de buses licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados por la Subsecretaría de Transporte, y que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Ser vehículos con motores diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, y

b) Contar con la autorización para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, otorgada conforme a la normativa vigente.”.

- Reemplazar su inciso cuarto por el siguiente:

“La bonificación será equivalente a la diferencia entre impuesto efectivamente soportado anualmente por los propietarios y/o arrendatarios de cada bus que utilice gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible y el impuesto que le hubiere correspondido pagar a dicho vehículo si utilizara petróleo diesel como combustible.”.

- Sometida a votación estas indicaciones, que recogen el acuerdo al que se llegó en la Comisión, según se explicó en su oportunidad, fueron aprobadas en los mismos términos en que venían formuladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley y Flores.

Como consecuencia de esta votación se tuvo también por aprobada, con modificaciones, con idéntica unanimidad, la indicación número 8 a).

La Honorable Senadora señora Matthei dejó constancia de que el pago de la bonificación establecida en el artículo 3° transitorio no debe ser efectuado en forma anual, pues ello sería gravoso para los contribuyentes.

Los representantes del Ejecutivo señalaron que se estudia que el pago de la bonificación se realice en forma bimensual o trimestral.

- - -

FINANCIAMIENTO

El Informe Financiero Sustitutivo elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, del 3 de mayo de 2005, señala que “En lo relativo a la exención, se ha estimado que, el impacto fiscal, en términos de menor recaudación de impuesto específico al diesel por los 300 primeros buses que se conviertan a la utilización de gas, asciende a MM\$ 679, en pesos de abril 2005”.

El aludido documento agrega a continuación que “En cuanto al establecimiento de impuestos y patente anual sobre los vehículos que utilizan gas como combustible, se ha estimado que el impacto sobre los ingresos fiscales asciende, en régimen, a MM\$ -4.883, en pesos de abril 2005”.

Finalmente, el informe financiero expresa que “En cuanto a la homologación de los impuestos que gravan a los vehículos que utilizan gas licuado con los que utilizan gas natural, desde el 1° de enero de 2003 y hasta la fecha en que entre en vigor la nueva estructura de tasas y patentes, se produce un mayor costo fiscal estimado en: MM\$ 2.795 en moneda de abril 2005.”.

El informe financiero complementario, de fecha 16 de mayo de 2005, señala que “en lo relativo a la bonificación, que reemplaza lo señalado en el I.F. N° 26, se estima que esta medida no presenta impacto fiscal, por lo que el costo de MM\$ 679, en pesos de abril de 2005, presentado en dicho informe como efecto de la aplicación de la exención, se anula.”.

A continuación agrega que “En cuanto a la ampliación hasta el 1° de enero de 2002, del plazo para acceder a la

homologación de los impuestos que gravan a los vehículos que utilizan gas licuado con los que utilizan gas natural, y hasta la fecha en que entre en vigor la nueva estructura de tasas, se ha estimado que se produce un mayor costo fiscal, en relación con lo señalado en el I.F. N° 26, estimado en: MM\$ 975 en moneda de abril de 2005.”.

En consecuencia, las normas del proyecto no producirán desequilibrios presupuestarios ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, con las siguientes modificaciones:

Artículo 2º transitorio

Sustituir, en el inciso primero, el guarismo “2003” por “2002”.

(Indicación nueva del Ejecutivo, unanimidad 4x0).

Artículo 3º transitorio

- Sustituir su inciso primero por el siguiente:

“Establécese una bonificación equivalente a una proporción del impuesto a que se refiere el artículo 1º de la Ley 18.502 soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de buses licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados por la Subsecretaría de Transporte, y que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Ser vehículos con motores diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, y

b) Contar con la autorización para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, otorgada conforme a la normativa vigente.”.

- Reemplazar su inciso cuarto por el siguiente:

“La bonificación será equivalente a la diferencia entre el impuesto efectivamente soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de cada bus que utilice gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible y el impuesto que le hubiere correspondido pagar a dicho vehículo si utilizara petróleo diesel como combustible.”.

(Indicaciones nuevas del Ejecutivo, unanimidad 4x0).

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

En virtud de las modificaciones que se han señalado, el proyecto de ley quedaría como sigue:

PROYECTO DE LEY

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

1.- Sustitúyese el artículo 1º, por el siguiente:

“Artículo 1º.- Establécese, a beneficio fiscal, el impuesto específico, que más adelante se indica, al consumo vehicular y a la utilización de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. El impuesto específico establecido tendrá el carácter de mixto, esto es considera un componente variable aplicable al consumo vehicular y un componente fijo por la utilización o empleo del respectivo combustible.

El componente variable del impuesto específico se devengará al tiempo de la venta, en territorio nacional, que efectúe el distribuidor de estos combustibles al vendedor de combustibles gas natural comprimido, gas licuado de petróleo o de ambos, para su consumo vehicular, que cuente con la autorización señalada en el inciso cuarto del artículo 2º de la presente ley. Su declaración y pago son de cargo del distribuidor, quien deberá enterarlos en arcas fiscales dentro de los primeros 10 días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias.

Adicionalmente, para el caso que el distribuidor, productor o importador de los citados combustibles venda directamente estos combustibles para el consumo vehicular; o que con el objeto de abastecer para el consumo vehicular a vehículos que sean explotados por él retire estos combustibles, se devengará el componente variable del impuesto específico establecido en este

artículo, al momento de la carga de dichos combustibles de los estanques o contenedores de que deberá disponer exclusivamente para tal efecto, y que deberán ser autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles de conformidad con el artículo 2° de esta ley. Dichos estanques deberán contar con un mecanismo que registre la cantidad de combustible que se les haya cargado y que se haya expendido desde los mismos. El distribuidor, productor o importador deberá declarar dicha carga y pagar el componente variable del impuesto específico establecido en este artículo, en los mismos términos que señala el inciso precedente.

Para los efectos del inciso precedente, serán considerados como distribuidor los vendedores de estos combustibles, para el consumo vehicular, que total o parcialmente realicen la carga de estos en sus estanques o contenedores autorizados por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, de conformidad con el artículo 2° de esta ley.

El componente fijo del impuesto específico será de declaración anual y a beneficio fiscal, debiéndose declarar y pagar en el mes de enero de cada año. El componente fijo del impuesto específico se aplicará a los propietarios de los vehículos que utilicen gas natural comprimido o gas licuado petróleo como combustible.

El pago del componente fijo del impuesto, podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, la primera, dentro del mes de enero de cada año, y cada una de las restantes, dentro de los once meses siguientes.

Los propietarios de los vehículos que deban declarar y pagar por primera vez el componente fijo del impuesto, lo harán proporcionalmente por cada uno de los meses que falten para el siguiente mes de enero, pudiéndose efectuar su pago en un número de cuotas igual a la cantidad de meses.

La obligación de pagar el componente fijo del impuesto establecido en este artículo, recaerá sobre los propietarios de los respectivos vehículos. Sólo podrán eximirse del pago del componente fijo del impuesto específico aquellos propietarios que acrediten, en forma fehaciente, que su vehículo ha sido retirado de circulación en forma permanente, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

No podrá otorgarse el permiso de circulación a los vehículos señalados en este artículo mientras no se acredite el pago

total del componente fijo del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento.

Las respectivas municipalidades deberán exigir que se acredite el pago del componente fijo del impuesto o de las cuotas que correspondan, mediante certificación del Servicio de Tesorerías, antes de otorgar o renovar el permiso de circulación y deberán dejar constancia del pago, consignándolo en dicho documento.

Con todo, los vehículos motorizados que utilizan gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, que sean detectados circulando por calles, caminos o vías públicas, por Carabineros, el Servicio de Impuestos Internos, inspectores fiscales, municipales, y que no cumplan con lo dispuesto en los incisos anteriores, serán retirados de circulación, puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda, y depositados en los lugares habilitados para tales efectos por las respectivas municipalidades.

Su propietario será citado al tribunal a más tardar dentro de los cinco días siguientes a la fecha del retiro y será condenado al pago de una multa de entre 5 UTM hasta 50 UTM dependiendo de las circunstancias bajo las que se cometió la infracción y el tipo y destino del vehículo detectado en la comisión de la misma.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado del mencionado recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa y del componente fijo del impuesto específico.

Las Municipalidades deberán prestar la colaboración que se les requiera para la aplicación y fiscalización del componente fijo del impuesto específico.

Ningún ministro de fe podrá autorizar los instrumentos que sirvan de título a la transferencia de vehículos motorizados afectos al impuesto establecido en este artículo, mientras no se acredite que se encuentra al día el pago del componente fijo del impuesto específico. La contravención de esta prohibición constituirá una infracción tributaria que será sancionada de conformidad con lo previsto en el inciso primero del artículo 109° del Código Tributario.

El Servicio de Registro Civil e Identificación incorporará el tipo de combustible así como el peso bruto vehicular a los requisitos de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados. Asimismo informará periódicamente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y al Servicio de Impuestos Internos

de todos aquellos vehículos que hayan sido inscritos y que utilicen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible. Los propietarios de dichos vehículos deberán actualizar sus inscripciones, incorporando la información requerida en este inciso.

El componente variable del impuesto específico se establecerá por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, en el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en adelante UTM/M³, en el caso del gas licuado de petróleo.

El componente fijo del impuesto específico será expresado en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago.

El impuesto específico que se establece desde la entrada en vigencia de la presente ley, se calculará de la siguiente forma:

a) Automóviles de servicio de alquiler destinado al uso público e inscritos en el Registro Nacional de Servicio de Pasajeros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 4,0 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 4,0 UTM.

b) Vehículos de transporte escolar independiente de su peso, que realicen su revisión técnica como tales:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 1,5 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,5 UTM.

c) Vehículos con peso bruto vehicular inferior a 3.860 kilogramos, salvo los que se indican en la letra siguiente:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 1,5 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,5 UTM.

d) Automóviles, station wagon y vehículos similares con peso bruto vehicular inferior a 2.700 kilogramos, salvo los

vehículos de transporte escolar que realicen su revisión técnica como tales:

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual a 1,40 UTM/M³. Para el gas natural comprimido, el componente fijo será de 5,1 UTM y para el gas licuado de petróleo, será igual a 5,1 UTM.

El impuesto específico que se establece en el presente artículo no será base imponible del Impuesto a las Ventas y Servicios establecido en el D.L. N° 825.

Facúltase al Tesorero General de la República para dictar las instrucciones que sean necesarias para la correcta aplicación de las obligaciones que le impone este artículo.”.

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

“Artículo 2°.- Sólo podrán utilizar los combustibles gas natural comprimido o gas licuado de petróleo los vehículos que cumplan con las condiciones técnicas que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que deberán cautelar la inviolabilidad o imposibilidad de manipulación del sistema de almacenamiento del combustible en el vehículo, el cual, en el caso del gas licuado de petróleo, deberá contener una válvula o mecanismo que impida el trasvasije de combustible desde depósitos no autorizados hacia éste.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá las condiciones de rotulación que permitan una adecuada fiscalización de los vehículos autorizados para utilizar gas natural comprimido ó gas licuado de petróleo.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá revisar las condiciones técnicas señaladas en el inciso primero de este artículo, cuando los organismos fiscalizadores informen que el diseño vigente no garantiza la inviolabilidad de los sistemas.

Ninguna instalación de combustibles podrá surtir gas natural comprimido o gas licuado de petróleo a vehículos motorizados si no se encuentra debidamente registrada por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, organismo que informará al Servicio de Impuestos Internos los registros realizados.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley N° 18.410, orgánica de dicho servicio, fiscalizará el cumplimiento de las

disposiciones del inciso precedente y deberá informar al Servicio de Impuestos Internos de los resultados de estos procedimientos cuando se detecten infracciones a esta ley.

El Servicio de Impuestos Internos podrá solicitar a la Superintendencia de Electricidad y Combustibles practicar o participar en procesos de fiscalización del cumplimiento de las disposiciones de este artículo.”.

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

“Artículo 3°.- Los vehículos que sean detectados por Carabineros, el Servicio de Impuestos Internos o por inspectores fiscales utilizando los combustibles gas natural comprimido o gas licuado de petróleo y que no cumplan con las condiciones técnicas o con las condiciones de rotulación establecidas de acuerdo al artículo precedente, serán retirados de circulación por personal de Carabineros, puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda, y serán depositados en los lugares habilitados para tales efectos por las respectivas municipalidades.

Su propietario será citado al tribunal a más tardar dentro de los cinco días siguientes a la fecha del retiro y será condenado al pago de una multa a beneficio fiscal de entre 5 UTM hasta 50 UTM, dependiendo de las circunstancias bajo las que se cometió la infracción y el tipo y destino del vehículo detectado en la comisión de la misma.

El vehículo afectado sólo podrá ser retirado del mencionado recinto previa autorización del tribunal, una vez que se acredite el pago total de la multa establecida en el inciso anterior y sólo podrá volver a circulación una vez que cumpla con las condiciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el uso del combustible para el cual se encuentra autorizado.

El tribunal podrá eximir del pago de la multa al propietario cuyo vehículo cuente con la rotulación establecida en el inciso segundo del artículo precedente, pero que carezca de las condiciones técnicas establecidas en su inciso primero, por razones ajenas a dicho propietario.

Los distribuidores o vendedores de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo para el consumo vehicular, que vendan estos combustibles para su consumo en cualquier vehículo que no cuente con el medio de rotulación que al efecto establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecido en el inciso segundo del artículo 2° de esta ley, serán sancionados con una multa, a beneficio fiscal,

de entre 20 UTM hasta 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.

A los distribuidores o vendedores de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo que vendan estos combustibles para el consumo vehicular sin la autorización establecida en el inciso cuarto del artículo 2° de esta ley, serán sancionados con una multa, a beneficio fiscal, de entre 20 UTM hasta 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.”.

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

“Artículo 4°.- Los organismos fiscalizadores, deberán informar periódicamente al Servicio de Impuestos Internos los casos en que se detecten infracciones a los dos artículos precedentes, según el plazo y forma que éste determine.

Las empresas vendedoras de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo sólo podrán vender dicho combustible a aquellos vehículos que cuenten con el medio de rotulación que al efecto establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, debiendo informar a este ministerio, en la forma y plazo que éste determine, de aquellos vehículos que no cumplan con dicho requisito y soliciten la venta.”.

5.- Agregar, a continuación del artículo 4°, el siguiente artículo 4° bis:

“Artículo 4° bis.- La adaptación clandestina de vehículos motorizados al uso de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, entendiendo por tales aquellas realizadas por personas o en establecimientos o talleres, que no cuenten con las autorizaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, será penado con una multa no inferior a 50 unidades tributarias mensuales ni superior a 70, y el comiso de los bienes empleados.

En igual pena incurrirán aquellos que, aún contando con estas autorizaciones, instalen dichos dispositivos en vehículos cuyos modelos no hayan sido autorizados por la entidad responsable para la utilización de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, quienes serán sancionados, además, con la revocación de la referida autorización.

Lo dispuesto en los incisos precedentes es, sin perjuicio a las sanciones administrativas que pudieren imponerse a los autores de dichos delitos en la preparación o ejecución de los mismos.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Carabineros de Chile y los inspectores fiscales deberán denunciar cualquier acto que haga sospechar se estén ejecutando o preparando la ejecución de los actos señalados en los incisos primero y segundo de este artículo.”.

6.- Derógase el artículo 5°.

7.- Agrégase, en el inciso final del artículo 6°, a continuación del punto aparte (.), que se transforma en punto seguido (.), lo siguiente: “En el caso de las ventas de los combustibles, gas natural comprimido o gas licuado a petróleo, señaladas en esta ley, realizadas dentro de las Zonas Francas a consumidores que no sean usuarios de éstas, el impuesto deberá ser retenido por el vendedor de dichos combustibles y enterado en arcas fiscales, dentro de los diez días hábiles siguientes a la semana en que se efectúen las transferencias.”.

Artículo 2°.- Agrégase en el artículo 97, del Código Tributario, el siguiente número 26:

“26.- La venta o abastecimiento clandestinos de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo para consumo vehicular, entendiéndose por tal aquellas realizadas por personas que no cuenten con las autorizaciones establecidas en el inciso cuarto del artículo 2° de la ley N° 18.502, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1° transitorio.- Lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley entrará en vigencia el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de la misma.

Lo dispuesto en el número 26 del artículo 97 del Código Tributario, que se modifica mediante el artículo 2° de la presente ley entrará en vigencia el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de la misma.

Los propietarios de vehículos motorizados que utilizan gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063 de 1979 y en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979, sólo deberán cancelar las cuotas del impuesto establecido

en la ley N° 18.502, devengadas y vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en la presente ley.

Aquellos propietarios que hayan pagado en una cuota anual el impuesto a que se refiere el inciso precedente, podrán recuperar el monto equivalente a las cuotas mensuales no vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en la presente ley, en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

Artículo 2° transitorio.- El impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general que establece el artículo 1° de la ley N° 18.502, desde el 1 de enero de 2002 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley, baja desde 45,0 UTM al año hasta 19,26 UTM al año.

Los propietarios de los vehículos que utilicen gas licuado de petróleo como combustible que durante el período a que se refiere el inciso precedente, hayan pagado el impuesto establecido en el artículo 1° de la ley N° 18.502 de conformidad a la tasa aplicable con anterioridad a dicho período, podrán recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

Artículo 3° transitorio.- *Establécese una bonificación equivalente a una proporción del impuesto a que se refiere el artículo 1° de la Ley 18.502 soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de buses licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados por la Subsecretaría de Transporte, y que cumplan con los siguientes requisitos:*

a) Ser vehículos con motores diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, y

b) Contar con la autorización para utilizar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, otorgada conforme a la normativa vigente.

La bonificación se pagará únicamente a los propietarios de los vehículos que al momento del pago cumplan con las condiciones anteriormente descritas. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones certificará la concurrencia de dichas condiciones a solicitud de los interesados.

La bonificación establecida en este artículo se pagará anualmente, durante todo el periodo que dure la concesión, reajustada en la forma que determine el reglamento.

La bonificación será equivalente a la diferencia entre el impuesto efectivamente soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de cada bus que utilice gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible y el impuesto que le hubiere correspondido pagar a dicho vehículo si utilizara petróleo diesel como combustible.

El impuesto soportado por los propietarios y/o arrendatarios de los buses a que se refiere el inciso primero de este artículo, para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, no podrá superar al monto del impuesto que le hubiere correspondido pagar a cada bus de acuerdo al tipo de combustible utilizado, la extensión de su recorrido, el número de recorridos diarios de cada vehículo, el modelo de los buses y su rendimiento expresado en kilómetros por metro cúbico ó millar de metros cúbicos, según corresponda, lo que establecerá anualmente la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana o la entidad en que delegue esta atribución. Para los efectos de estimar el rendimiento de cada combustible, dicha entidad deberá oír la opinión experta de al menos dos empresas o profesionales de reconocido prestigio en el área de la ingeniería de transporte.

La bonificación se pagará a través del Servicio de Tesorerías a los propietarios y/o arrendatarios de los buses a que se refiere el inciso primero de este artículo, los cuales deberán acreditar fehacientemente el pago del impuesto por el cual se solicita dicha bonificación.

La forma y condiciones de pago de la bonificación serán determinadas por reglamento, mediante decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que deberá ser suscrito también por el Ministro de Hacienda.

Facúltase al Tesorero General de la República para dictar las instrucciones que sean necesarias para la correcta aplicación del beneficio que establece la presente ley.”.

- - -

Acordado en sesiones de fecha 11, 16 y 17 de mayo de 2005, con asistencia de los Honorables Senadores señor Carlos

Ominami Pascual (Presidente) (Fernando Flores Labra, Presidente accidental), señora Evelyn Matthei Fornet y señores Edgardo Boeninger Kausel, Alejandro Foxley Rioseco (Presidente accidental) y José García Ruminot.

Sala de la Comisión, a 17 de mayo de 2005.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley que modifica la ley N° 18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

BOLETÍN N°: 2.701-15

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

- 1.- Incentivar el uso de los combustibles gaseosos.
- 2.- Igual tratamiento tributario para gas licuado a petróleo y el gas natural comprimido.
- 3.- Establecer un impuesto específico mixto, esto es, considera un componente variable aplicable al consumo vehicular y un componente fijo por la utilización o empleo del respectivo combustible.
- 4.- Derogar el artículo 5°.
- 5.- Adoptar los controles y fiscalización de los impuestos a las nuevas fórmulas de determinación de los mismos.
- 6.- Sancionar la venta o abastecimiento clandestino de GNC o GLP a personas no autorizadas.
- 7.- Cancelar, a la fecha de entrada en vigencia de las enmiendas a esta ley, las cuotas del impuesto devengadas y vencidas.
- 8.- Recuperar el monto equivalente a las cuotas mensuales no vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en esta ley, en el plazo y la forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos, para aquellos propietarios que hayan pagado en una cuota anual el impuesto.
- 9.- Bajar de 45 UTM al año hasta 19,26 UTM al año el impuesto a los vehículos motorizados que establece el artículo 1° de la ley N° 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley, pudiendo recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

- 10.- Establecer una bonificación equivalente al monto del impuesto fijo a que se refiere el artículo 1º, soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de los primeros 300 buses a GNC o GLC licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados por la Subsecretaría de Transportes, y que cumplan con los requisitos que se indican.

II. ACUERDOS:

ARTÍCULO 1º

Nº 1

Artículo 1º

- Indicación Nº 1, (Rechazada 4x0)
- Indicación Nº 1 a), (Aprobada 4x0)
- Indicación Nº 3, (Rechazada 4x0)
- Indicaciones Nºs 5 y 6 (Rechazada 4x0)

ARTÍCULO 2º TRANSITORIO

- Indicación Nº 7 a), (Aprobada con enmiendas, 4x0)
- Indicación nueva del Ejecutivo, (Aprobada 4x0)

ARTÍCULO 3º TRANSITORIO, NUEVO

- Indicación Nº 8, (Rechazada 5x0)
- Indicación Nº 8 a), (Aprobada con enmiendas, 5x0)
- Indicación nueva del Ejecutivo, (Aprobada 4x0)

- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** la iniciativa legal en informe consta de 2 artículos permanentes y 3 artículos transitorios.

- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones señala que tienen quórum de ley orgánica constitucional los incisos once, doce y trece del artículo 1º, contenido en el Nº 1, y el artículo 3º, contenido en el Nº 3, ambos del artículo 1º del proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política. Asimismo, la referida Comisión señala que los incisos diez y catorce del artículo 1º contenido en el Nº 1 son de quórum orgánico constitucional, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 107 de la Carta Fundamental.

- V. URGENCIA:** "simple".

- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: aprobado con 65 votos a favor y una abstención.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 18 de diciembre de 2001.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: informe de la Comisión de Hacienda.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- a) Ley Nº 18.502, que establece impuestos a los combustibles;
- b) Ley Nº 18.290, Ley de Tránsito;
- c) Decreto ley Nº 3.063, de 1979, Ley de Rentas Municipales;
- d) Decreto Nº 131, de 25 de julio de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- e) Decreto Nº 52, de 14 de abril de 1987, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- f) Decreto Nº 55, de 23 de abril de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- g) Decreto Nº 227, de 16 de enero de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- h) Resolución Nº 65, de 28 de octubre de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- i) Resolución exenta Nº 2116, de fecha 16 de enero de 2001, del mismo Ministerio, y
- j) Código Tributario, artículo 97.

Valparaíso, 17 de mayo de 2005.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario