

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

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 Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República.

Hacemos presente que en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 17 y 21 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, del inciso cuarto y sexto del artículo 27 e inciso cuarto del artículo 36 del Reglamento, este proyecto de ley deberá ser conocido por la Comisión de Hacienda, en el segundo informe, por contener normas que son propias de su competencia.

Asimismo, hacemos presente que en la sesión 7ª ordinaria, en miércoles 23 de junio de 2004, se recabó la autorización de la Sala para que esta Comisión pudiera estudiar este proyecto de ley en general y en particular.

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

Para los efectos constitucionales y reglamentarios pertinentes al quórum, dejamos constancia de que el artículo 3º, contenido en el N° 3, del artículo 1º del proyecto de ley en estudio, debe ser votado con quórum de ley orgánica constitucional, por recaer sobre materias que se relacionan con la organización y atribuciones de los Tribunales de Justicia, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política, en relación con el artículo 63, inciso segundo, de ese Texto Fundamental.

OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA

Hacemos presente que vuestra Comisión, dirigió oficio N° 34/TT/2004, de 17 de noviembre del año 2004, a la Excma. Corte Suprema, con la finalidad de consultar su opinión acerca del artículo 3º, contenido en el N° 3, del artículo 1º del proyecto de ley en estudio, que requiere autorización del juez, para retirar los vehículos puestos a disposición de tribunal, por infracción a las normas técnicas de conversión establecidas en esta ley, en virtud de lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política, por incidir en la organización y atribuciones de los Tribunales de Justicia.

- - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del ex y actual Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini y señor Guillermo Díaz, respectivamente; de la Subsecretaria de Hacienda, señora María Eugenia Wagner; del Jefe de Gabinete del Subsecretario de Transportes, señor Pablo Rodríguez; del ex Jefe del Departamento Jurídico y actual Asesor Legislativo de dicha Subsecretaría, señor Lautaro Pérez; del ex Asesor Legislativo de la Subsecretaría de Transportes, señor Patricio Bell; del ex Jefe de División de Normas y Control, señor Silvio Albarrán; del Jefe de la Unidad del Centro de Control y Certificación Vehicular, señor Alfonso Cádiz; del ex Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señor Antonio Dourthé; del ex Abogado de dicha Comisión, señor Hernán Moya; del Asesor de la Subsecretaria de Hacienda, señor José Pablo Gómez; de la Asesora del Ministro de Hacienda, señora Claudia Martínez; del Asesor del Ministerio de Hacienda, señor Rodrigo Morales; del Asesor del Ministerio de Hacienda, señor Manuel Brito; del Abogado del Ministerio de Hacienda, señor Juan Francisco Galli; del Jefe de Fiscalización Interna del Servicio de Impuestos Internos, señor Jorge Trujillo; de la Jefa del Sector Primario del Servicio de Impuestos Internos, señora Margarita Valenzuela; del Abogado del Servicio de Impuestos Internos, señor Miguel Rencoret; del ex Director de la Comisión Nacional del Medio Ambiente - CONAMA, señor Gianni López y del ex Director Regional de CONAMA Región Metropolitana, señor Guillermo Díaz.

Asimismo, durante el estudio de este proyecto de ley, la Comisión acordó invitar a aquellas entidades que solicitaron audiencia, a una de sus sesiones.

De los invitados, concurrieron a dar su opinión, acompañando algunos de ellos sus observaciones por escrito, las siguientes personas:

1.- El Presidente de la Asociación Chilena del Gas Natural Comprimido, señor Bernardo Bollmann y su Director de dicha Asociación, señor Alejandro Saez.

2.- El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile, FENATACH, señor René Gutiérrez; su Vicepresidente, señor Luis Reyes, su Secretario General, señor Héctor Reveco y su Director, señor Alonso Puebla.

3.- El Presidente de la Agrupación de Taxis a Gas Comprimido de Santiago, señor Hernán Sepúlveda, su Tesorero, señor César Lagos, su Asesor, señor Pablo Reyes y su Director, señor Héctor Carrasco.

4.- El Presidente de la Federación de Taxis Colectivos, FETRACO y Dirigente Nacional de CONATACoch de Coquimbo, señor Pedro Astudillo.

5.- El Presidente del Consejo Regional de Taxis Colectivos de Coquimbo, señor José Reyes, su Secretario, señor Eduardo Ocaño y su Relacionador Público, señor Ricardo Pérez.

6.- El Dirigente Nacional de la Confederación Nacional de Trabajadores de Taxis Colectivos de Chile, CONATACoch de Ovalle, señor Juan Callejas.

7.- El Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., ABASTIBLE, señor Eduardo Vio.

8.- El Presidente Nacional de la Confederación Nacional Unitaria de Trabajadores del Transporte y Afines de Chile, CONUTT, señor Ricardo Maldonado, sus Directores, señora Mónica Cofré, y señores Oscar Montenegro, Alejandro Machuca y Ricardo Contreras; el Presidente de la Federación de Taxis Colectivos Costa, FETA COSTA, señor Ramiro Avilés y su Director de dicha Federación, señor Guillermo Navarro.

9.- El Gerente de Planificación y Desarrollo Corporativo de Gasco y de su filial de Metrogas, señor Erik Saphores, el Subgerente de Negocios, señor Gerardo Muñoz y el Asesor de Gerencia de GASCO, señor Sergio García.

10.- El Presidente de la Federación de Sindicatos de Choferes de Dueños de Taxis Básicos de Chile, FETICH, señor Francisco Navea, su Vicepresidente, señor Mario Hidalgo, su Director, señor Alberto

Pavez y el Vicepresidente del Sindicato de Socios la Unión, SITALUN, señor José Martínez.

11.- El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, CONATACoch, señor Héctor Sandoval, su Vicepresidente, señor José Becerra, su Secretario General, señor Eduardo Castillo, su Secretario de Finanzas, señor Ernesto Morales y su Secretario de Comunicaciones, señor Mauricio Mora.

12.- El Subgerente de Desarrollo de la Empresa Abastecedora de Combustibles S.A., ABASTIBLE, señor Patricio Alvarado.

13.- El Gerente General de la Empresa Lipigas S.A. (Agrogas S.A., Codigas S.A.C.e.l. y Enagas S.A.), señor Juan Manuel Santa Cruz y su Gerente de Automoción, señor Patricio Strube.

14.- El Presidente de la Asociación Gremial de Taxis Colectivos de Punta Arenas TACOPA, señor José Veloso, su Director, señor Marcelino Aguayo.

15.- El Coordinador General de la Alianza Interregional de Taxistas de Chile Norte Sur - Austral ARETACH, señor Hugo Hernández, y

16.- El Presidente del Consejo de Taxis Colectivos y Otros de Magallanes, señor Juan Carlos Sepúlveda.

Las opiniones emitidas por las personas señaladas anteriormente, que fueron acompañadas por escrito, se encuentran en la Secretaría de la Comisión, a disposición de los señores Senadores.

- - - - -

ANTECEDENTES

Durante la discusión de esta iniciativa legal los usuarios vehiculares de gas natural comprimido y de gas licuado a petróleo hicieron presente a la Comisión sus inquietudes respecto de la aplicación de esta patente anual, a beneficio fiscal, de su forma de cálculo y la forma de potenciar su uso, las que fueron acogidas por la Comisión.

En efecto, señalaron que no se incentivaba la conversión vehicular por cuanto el pago de una patente anual, en el caso de los taxistas, los perjudicaba ya que muchas veces ya sea por enfermedad,

por desperfectos mecánicos del vehículo, o por una colisión o accidente, entre otros, se veían impedidos de trabajar debiendo, igualmente, pagar la cuota mensual de la patente anual. Por lo tanto, solicitaron se cambiara este impuesto fijo por uno variable, al consumo, similar al aplicado a la bencina.

En atención a lo anterior, la Comisión solicitó al Ejecutivo enviara una indicación sustitutiva de esta iniciativa legal, que recogiera los planteamientos anteriores.

A su vez, el Ejecutivo manifestó, entre algunos de los inconvenientes que implicaba este cambio, cómo se podría controlar y fiscalizar el uso de estos combustibles y el pago del impuesto, ya que el abastecimiento podría hacerse con combustibles domiciliarios, los que tienen un valor de compra y venta menor, por tener un impuesto menor y, por lo tanto, tienen un precio inferior. Independientemente de las razones de seguridad que ello significa.

Adicionalmente y desde el punto de vista fiscal, el Ejecutivo hizo presente el desequilibrio tributario y la creciente pérdida en recaudación producida por la distorsión tributaria existente entre la gasolina y el diesel.

Por la razón anterior, la Comisión suspendió la tramitación de esta iniciativa legal, desde el mes de mayo del año 2002, a la espera de que el gobierno presentara una indicación que permitiera estructurar el impuesto al gas en forma distinta a la planteada en esta iniciativa legal, con otro sistema de fiscalización, sustituyendo el impuesto fijo que se paga por el uso del vehículo convertido a gas por un impuesto al consumo, el que se incorpora al precio de venta del combustible.

Luego, el Ejecutivo envió la indicación sustitutiva, la que fue discutida por la Comisión, declarándose inadmisibles todas aquellas materias que decían relación con el impuesto al diesel.

Hacemos presente que durante la discusión en general se analizó el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, aprobándose la idea de legislar basados en los objetivos y estructura del proyecto original. Posteriormente, durante la discusión en particular, se procedió a estudiar la indicación del Ejecutivo, dándosele una nueva estructura al proyecto, sin que ello afectara sus ideas matrices.

El proyecto aprobado por la Comisión, quedó estructurado sobre la base de dos artículos permanentes y dos artículos transitorios.

El artículo 1º, a través de 7 numerales, modifica los artículos 1º, 2º, 3º, 4º y 6º de la ley 18.502. Por otra parte, agrega un artículo 4º bis y deroga el artículo 5º de dicha ley.

Vuestra Comisión, teniendo como base la indicación del Ejecutivo, mantuvo las ideas matrices del proyecto en cuanto a incentivar el uso de los combustibles gaseosos. También, mantuvo la igualdad en el tratamiento tributario del gas licuado a petróleo y del gas natural comprimido, sin embargo, modifica la estructura del impuesto, ya que establece un cobro variable. El cambio genera una mayor comodidad para el contribuyente al no someterse a un pago mensual o anual fijo sino a uno acorde a su consumo de combustible.

Los impuestos específicos a GNC y GLP se expresan en UTM, según su valor vigente al momento de la determinación del impuesto por cada mil metros cúbicos del producto, en el caso del GNC y por cada metro cúbico del producto, en el caso del GLP. Para el GNC, será igual a 4,8 UTM/KM3 y para el GLP, será igual a 3,3 UTM/M3. Este impuesto rige por igual en todo el país, excepto las exenciones establecidas por la Ley de Zona Franca, pero únicamente para los usuarios de dichas zonas.

El impuesto bajaría de 45 UTM anuales a 19,26 UTM anuales para los usuarios de GLP, en el caso de los taxis que recorran aproximadamente 70.000 kilómetros en el año. En consecuencia, los usuarios de GLP van a pagar una suma más o menos equivalente a lo que hoy día paga el GNC. Antes pagaban el doble. Los GNC pagarán lo mismo que ahora.

Para determinar la tasa de impuesto por cada mil metros cúbicos o por cada metro cúbico, en su caso, se utilizó como referencia de cálculo de los impuestos, el que actualmente se aplica al GNC, que alcanza a 19,26 UTM.

Se ha tomado un recorrido promedio para los vehículos. En el caso de los taxis se consideran 70.000 kilómetros anuales, estimándose un consumo de combustible estándar para un motor eficiente, que es distinto en el caso de gas licuado a petróleo y del gas natural comprimido, utilizando como recaudación esperada 19,26 UTM anuales, que es la carga actual. Luego se deducen matemáticamente los valores llegando a establecer un impuesto de: 4,8 UTM por mil metros cúbicos, para el gas natural comprimido y 3,3 UTM por metro cúbico, para el gas licuado a petróleo.

En el caso de los vehículos particulares se ha estimado una utilización de 20.000 kilómetros anuales y para los vehículos comerciales se han considerado 35.000 kilómetros anuales. De esta forma se preserva la diferencia de carga tributaria entre los vehículos particulares, taxis y otros vehículos comerciales. Esta distinción se realizó sólo para convertir un impuesto fijo como la patente en uno variable, dado que para ello debe tomarse en cuenta la utilización y el rendimiento promedio de los vehículos. Como los vehículos comerciales y particulares y los taxis tienen una utilización diferente, se hizo tal distinción para que esta conversión fuera lo más cercana a la realidad. Esta distinción no significa un cambio en la clasificación legal de los vehículos.

Sin embargo, a partir del año 2009 a 2010, el monto de los impuestos para el GNC y GLP, 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 y, a partir del año 2012, el monto de los impuestos será de 6,9 UTM/KM3 y 4,9 UTM/M3, respectivamente.

El número 2, del artículo 1º, sustituye los mecanismo de regulación y control.

El número 3, del artículo 1º, faculta a Carabineros para retirar de circulación los vehículos que utilicen GNC o GLP que no cumplan con las condiciones técnicas o de rotulación y establece el procedimiento judicial a seguir y una multa para el propietario de 5 UTM a 50 UTM. El vehículo sólo se puede retirar previo pago de la multa y autorización del Tribunal y del cumplimiento de las condiciones técnicas. Para el distribuidor o vendedor que vendan a cualquier vehículo no rotulado, la multa es entre 20 y 50 UTM por cada vehículo y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.

El número 4, del artículo 1º, establece medidas de control tanto para el SII como para el Ministerio de Transportes.

El número 5, del artículo 1º, a través de su artículo 4º bis sanciona la adaptación clandestina realizada por personal o talleres que no cuenten con autorización, con una multa no inferior a 50 UTM ni superior a 70 y el comiso. También si el vehículo no corresponda al modelo autorizado, se sanciona con la revocación de la autorización, todo ello, sin perjuicio de las sanciones administrativas.

El número 6, del artículo 1º, deroga el artículo 5º de la ley vigente que impedía renovar 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. Esta derogación es sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones tributarias.

El número 7, del artículo 1º, modifica el artículo 6º de la ley N° 18.502, indicando que las ventas de GNC o GLP realizadas dentro de la Zona Franca a consumidores que no sean usuarios de éstas, el impuesto deberá ser retenido por el vendedor de dichos combustibles y enterado en arcas fiscales, en el plazo que señala.

El artículo 2º, agrega un número 26, nuevo, al Código Tributario, que sanciona con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta 40 UTM anuales, la venta clandestina de GNC o GLP, hecha por personas que no cuenten con la autorización correspondiente.

El artículo 1º transitorio, señala que los propietarios de los vehículos motorizados que utilizan GNC o GLP, sólo deberán cancelar las cuotas del impuesto establecido en la ley N° 18.502, devengados y vencidos a la fecha de entrada en vigencia de esta ley y se establece, además, para aquellos propietarios que hayan pagado en una sola cuota anual este impuesto, la recuperación del monto equivalente a las cuotas mensuales no vencidas a la fecha de entrada en vigencia de esta ley.

El artículo 2º transitorio, establece que el impuesto a los vehículos que utilicen GLP como combustible, desde el 1º de enero de 2003 hasta el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de esta ley, será equivalente al impuesto establecido para los vehículos que utilicen GNC, en esta ley, o sea, 4,8UTM/KM3 y para los que usen GLP, que durante el período señalado, desde el 1º de enero de 2003 hasta el primer día hábil del mes siguiente a la fecha de publicación de esta ley, hayan pagado el impuesto, 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.

- - - - -

ANTECEDENTES LEGALES

1.- Ley N° 18.502, publicada en el Diario Oficial de 3 de Abril de 1986.

Esta ley establece, a beneficio fiscal, un impuesto específico a las gasolinas automotrices y al petróleo diesel (independientemente del impuesto al valor agregado de la venta), y un

impuesto anual a los vehículos motorizados que se encuentran autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible dentro del territorio nacional.

Ahora bien, de acuerdo con dicha ley, los impuestos específicos a las gasolinas automotrices y al petróleo diesel se devengan y pagan en la primera venta o importación y, posteriormente, se traspasan al consumidor final. Estos impuestos se expresan en unidades tributarias mensuales (UTM), según el valor vigente al momento de la determinación del impuesto, para cada metro cúbico del producto.

Para las gasolinas, este impuesto es de 6 UTM/m³ y para el petróleo diesel, es de 1,5 UTM/m³. De acuerdo con el valor de la UTM a enero de 2001, dichos valores equivalen a 166,1 pesos/litro para las gasolinas y a 41,5 pesos/litro para el petróleo diesel.

En cambio, el impuesto a los vehículos motorizados autorizados a usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, se paga anualmente por el propietario del vehículo.

El pago de este impuesto se puede efectuar en doce cuotas iguales, expresados en UTM, durante el año respectivo.

El proyecto de ley establecía una tasa de nueve UTM anuales (9 UTM/año) para los automóviles particulares, furgones y camionetas; y de dieciocho UTM anuales (18 UTM/año) para vehículos de alquiler, de turismo, movilización colectiva de pasajeros, camiones y tractores. Las tasas mencionadas serían aplicables a todos los vehículos autorizados a utilizar combustibles gaseosos, sea gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, y serían pagaderas en doce cuotas mensuales.

En síntesis, este cuerpo legal establece dos tipos de impuestos: uno, a los combustibles líquidos usados en vehículos motorizados y, otro, a los vehículos motorizados que emplean gas como combustible.

En cuanto al impuesto a los combustibles líquidos, el artículo 6º de esta ley, fijó 6 utm/m³ por litro a la gasolina automotriz y 1,5 utm/m³ al petróleo diesel. Este último se aplica sólo al petróleo diesel empleado en vehículos motorizados que transiten por calles, caminos y vías públicas. Las empresas afectas al pago del impuesto al valor agregado y empresas constructoras, entre otras, obtienen su devolución cuando se acredita su uso en otros fines.

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

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

Esta iniciativa legal no afecta a estos impuestos, los que se mantienen vigentes.

Ahora bien, el impuesto a los vehículos motorizados que emplean gas como combustible fue fijado por esta misma ley, distinguiendo entre:

a) los automóviles particulares, de alquiler de lujo, de turismo o de servicios especiales "station wagons", furgones, ambulancias, carrozas fúnebres, automóviles, camionetas y motocicletas, sea que sus motores utilicen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo: 1,43 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto.

b) los taxis básicos o colectivos, microbuses o taxibuses de locomoción colectiva de pasajeros, camiones de más de 1.750 kilos y tractocamiones de más de 1.750 kilos, que utilicen gas natural comprimido: 3,21 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto.

c) los mismos vehículos indicados en la letra anterior, cuyos motores funcionen con gas licuado: 7,50 UTM por el valor del impuesto específico por metro cúbico que rija para la gasolina automotriz, vigente a la fecha en que corresponda pagar el impuesto. (\$1.265,8 por litro, agosto 2001).

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

La razón para establecer un régimen tributario distinto entre los combustibles líquidos y los gaseosos derivó del hecho de que estos últimos no sólo son empleados en el transporte, sino también tienen un uso doméstico, el cual no era posible gravar con impuesto. Ahora bien, particularmente en el caso del gas licuado, cualquier persona que dispone de él para su uso doméstico podría, sin mayores inconvenientes

técnicos, aunque sí con serios riesgos de accidente, transvasarlo desde los cilindros al estanque del vehículo, evadiendo fácilmente el impuesto al gas. Para evitar esa evasión y por una simple razón de control, en el caso del gas se optó por gravar al vehículo que lo usa y no al combustible en función del consumo.

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

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

2.- Decreto ley N° 3.063, de 1979, que establece normas sobre rentas municipales.

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

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

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

5.- Resoluciones N° 65 y 2.116, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre adaptación de motores de vehículos para el uso de gas natural comprimido y de gas licuado de petróleo, respectivamente.

6.- Código Tributario, artículo 97.

ANTECEDENTES DE HECHO

Señala el Mensaje de S.E. el Presidente de la República que el presente proyecto de ley tiene por objetivo modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos. La enmienda propuesta obedece a que el país enfrenta un nuevo escenario de matriz energética, originado, entre otras cosas, en el Acuerdo de Complementación Económica con la República Argentina, que se ha traducido en múltiples gasoductos de interconexión a lo largo del país, lo que permitiría contar con una amplia red de distribución, si fuere necesario.

Añade el Mensaje que los criterios que orientan el presente proyecto de ley son coherentes con la política económica, energética y ambiental vigente en el país y persiguen fomentar la competencia de los combustibles gaseosos en el mercado, dar señales claras a los consumidores e inversionistas para sus decisiones, y proteger el medio ambiente.

Este proyecto, señala el Mensaje, se inserta dentro de un conjunto de medidas que el Gobierno está impulsando y que dicen relación con el transporte, los combustibles y el medio ambiente.

Reitera el Mensaje que, la llegada del gas natural a distintas regiones del país permite diversificar la matriz energética nacional, mejorar las condiciones económicas del abastecimiento energético y reducir los contaminantes emitidos a la atmósfera, lo cual es particularmente importante en la Región Metropolitana. Para profundizar estos beneficios, agrega el Ejecutivo, el Gobierno ha establecido una normativa para que el desarrollo de la utilización de los combustibles gaseosos por vehículos motorizados se realice de manera adecuada, segura y permitiendo alcanzar los beneficios ambientales asociados.

Agrega el Mensaje que, actualmente, el país se encuentra en condiciones de introducir estos combustibles en el transporte caminero. Para ello, es necesario el perfeccionamiento del actual sistema impositivo, señal considerada como necesaria por los agentes privados para el desarrollo de la utilización del gas por vehículos motorizados.

Este proyecto de ley, manifiesta el Mensaje, promoverá el empleo del gas natural o del gas licuado de petróleo en una fracción de los vehículos livianos de alto recorrido anual, y puede permitir que parte del parque de buses urbanos se conviertan a combustibles gaseosos. Además, el proyecto de ley busca garantizar que la utilización del gas natural y del gas licuado de petróleo en vehículos cumpla con las condiciones de seguridad necesarias.

En tal sentido, el proyecto de ley establece una exención del impuesto a los combustibles gaseosos para buses licitados en

la Región Metropolitana. Ello promoverá el uso del gas donde es ambientalmente más beneficioso, generándose una clara señal de la voluntad del Ejecutivo para que la alternativa de combustibles gaseosos se introduzca en la matriz energética del transporte en todos los segmentos.

Luego el Mensaje se refiere al sistema impositivo vigente y al régimen propuesto por este proyecto de ley que establece una tasa de nueve UTM anuales (9 UTM/año) para los automóviles particulares, furgones y camionetas; y de dieciocho UTM anuales (18 UTM/año) para vehículos de alquiler, de turismo, movilización colectiva de pasajeros, camiones y tractores. Las tasas mencionadas serán aplicables a todos los vehículos autorizados a utilizar combustibles gaseosos, sea gas natural comprimido o gas licuado de petróleo, y serán pagaderas en doce cuotas mensuales.

El proyecto de ley propone modificar el régimen impositivo de los combustibles gaseosos utilizados en el transporte caminero, de manera de establecer un impuesto anual aplicable tanto al gas natural como al gas licuado de petróleo, en lugar del régimen vigente, que establece distintos montos de impuestos anuales según el tipo de combustible gaseoso que se utilice.

En la actualidad la tasa para el gas licuado, en el caso de vehículos no particulares, es más de dos veces superior a la que grava el uso del gas natural.

De este modo, la medida propuesta no sólo establecerá igualdad en el tratamiento tributario de estos dos combustibles, sino también igualdad para acceder a la utilización de alguno de estos combustibles gaseosos en todo el territorio nacional, considerando que dichos energéticos tienen distinta presencia en el país.

El proyecto de ley que se propone mantiene el tratamiento diferenciado según los distintos tipos de vehículos que utilicen combustibles gaseosos, agrupados conforme a lo establecido en el artículo 12 del decreto ley 3.063, de 1979, es decir, distinguiendo entre vehículos particulares y comerciales y vehículos de transporte público.

Complementando la nueva tasa, el artículo 4º del proyecto establece, respecto de los automóviles particulares, furgones y camionetas, que a partir de la vigencia de la ley sólo se podrá otorgar autorización para utilizar combustibles gaseosos a vehículos nuevos. Ello, en consideración a los efectos ambientales y fiscales que el nuevo régimen tendrá en este segmento de vehículos.

Al tratarse de un impuesto fijo, y dado el mayor recorrido de los vehículos de locomoción colectiva, la diferencia de tasa contemplada en el proyecto igualmente incentiva el uso de gas por parte de estos vehículos.

La sustitución de gasolina o diesel por gas natural o gas licuado de petróleo en el parque automotor implicará una disminución en la recaudación fiscal, en el caso de los vehículos de alto recorrido anual. Ello, a consecuencia de la menor tasa impositiva equivalente en pesos de impuesto por kilómetro recorrido para el gas natural y gas licuado, respecto de la correspondiente a la gasolina o diesel.

La menor recaudación fiscal que provocará el incremento de la utilización de combustibles gaseosos, en detrimento de la gasolina y el diesel, tiene una doble contrapartida. Por una parte, los comprobados beneficios socioambientales que genera el empleo de vehículos pesados a gas y, por la otra, el avance en el compromiso del Ejecutivo para ampliar la matriz energética del sector del transporte.

El proyecto también establece diversos mecanismos para asegurar una adecuada aplicación, fiscalización y giro del impuesto a los vehículos que utilicen combustibles gaseosos.

En primer término, se establece la facultad del Servicio de Impuestos Internos para solicitar información a las plantas de revisión técnica sobre los vehículos convertidos a gas, así como la obligación para éstas de proporcionar dicha información en la forma que dicho organismo determine.

En segundo lugar, se establece que los ministros de fe que autoricen transferencias de vehículos motorizados a gas, previamente, deberán exigir que se acredite el pago del impuesto.

Por último, se condiciona el otorgamiento del permiso de circulación a estos vehículos por parte de las municipalidades a la acreditación del pago del impuesto respectivo.

Explica el Mensaje que la aparición de un parque automotor a gas conlleva la necesidad de velar por la seguridad de los usuarios, perfeccionando los mecanismos existentes para ello.

Existen actualmente diversas normas reglamentarias y técnicas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que regulan las condiciones bajo las cuales se autoriza a los vehículos para utilizar gas natural o gas licuado como combustible.

Dicha normativa también contempla mecanismos de control para fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de seguridad de tales vehículos.

Sin perjuicio de los perfeccionamientos que deban incorporarse a las referidas disposiciones reglamentarias y técnicas, señala el Ejecutivo, se ha estimado conveniente establecer ciertos resguardos adicionales para evitar que los combustibles gaseosos sean utilizados en vehículos que no cumplan las pertinentes condiciones técnicas y de seguridad.

En tal sentido, este proyecto de ley señala el Mensaje, establece la prohibición, para todo tipo de instalaciones de combustibles, de expender combustibles gaseosos a vehículos que no cuenten con autorización para utilizarlos, otorgada conforme a la reglamentación vigente.

En segundo término, se impone a las instalaciones de combustibles que expendan combustibles gaseosos a vehículos la obligación de registrarse previamente ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

El cumplimiento de ambas disposiciones será fiscalizado por la Superintendencia mencionada, en cumplimiento de las funciones que le encomienda su ley orgánica.

Adicionalmente, se faculta a Carabineros e Inspectores Municipales y Fiscales para retirar de circulación los vehículos que circulen a gas sin contar con autorización y se establece que dichos vehículos serán sancionados con una multa aplicada por los juzgados de policía local competentes.

Por último, la iniciativa legal contempla la obligación de informar, por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al Servicio de Registro Civil e Identificación, los vehículos que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en el mes precedente, con el objeto de que esta última repartición incorpore esta característica en la inscripción que mantiene de dichos móviles.

Asimismo y con idéntica finalidad, uno de los artículos transitorios impone similar obligación al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para que, dentro de un plazo determinado, informe al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos autorizados para utilizar dichos combustibles con anterioridad a la vigencia de la ley.

Por otra parte, el proyecto de ley propone la exención del impuesto para trescientos buses cuyos motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como único combustible, sean licitados en la Región Metropolitana y cumplan con las normas de emisión establecidas por la autoridad competente. La duración de dicha exención será de un máximo de diez años por bus.

El objetivo de esta exención es conferir un impulso inicial a la utilización de combustibles gaseosos en la locomoción colectiva en la región donde, actualmente, los beneficios ambientales de tal medida son más notorios, dados los altos índices de contaminación.

Agrega el Mensaje que, la Región Metropolitana ha sido declarada zona saturada por cuatro contaminantes (ozono, material particulado respirable, partículas en suspensión y monóxido de carbono). Parte importante de las fuentes emisoras de contaminantes atmosféricos en esta región corresponde a los buses de la locomoción colectiva urbana y transporte pesado de carga.

En efecto, según el inventario de emisiones de 1997, estos vehículos en su conjunto, son responsables del 78% del total de emisiones de material particulado, 46% de los óxidos de nitrógeno y 75% de los dióxidos de azufre proveniente de fuentes móviles.

Así, en consideración al nivel agregado de contaminación, el Plan de Prevención y Descontaminación Atmosférica de la Región Metropolitana establece que el transporte público de Santiago debe reducir las emisiones de sus principales contaminantes entre el 25 y el 50% en el 2011, con respecto a la situación en 1997.

Los trescientos buses a los cuales se restringe este beneficio corresponden a una flota razonable, considerando las existentes en otras partes del mundo. Al mismo tiempo, dicha limitación acota el gasto fiscal y funciona como un estímulo para incentivar la pronta compra de estos vehículos.

Por último, el plazo de diez años establecido para la exención se fundamenta en la vida útil normal de buses que prestan servicios licitados.

Finalmente, señala el Mensaje que, el proyecto regula un período de transición para la aplicación del nuevo régimen tributario y exigencias técnicas a los vehículos que, a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, se encuentren autorizados a utilizar combustibles gaseosos.

Al efecto, se establece una condonación de las cuotas devengadas de la tasa impositiva anterior, a fin de que la nueva tasa comience a regir cuatro meses después de la entrada en vigencia de la presente ley.

Adicionalmente, se establece una norma cuyo objetivo es respetar la autorización para uso de gas como combustible, otorgada con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, a los vehículos señalados en la letra A) del artículo 1° de la ley N° 18.502. Tal disposición obedece a que el proyecto de ley, en sus disposiciones permanentes, establece que, a partir de su vigencia, sólo podrá otorgarse autorización para uso de combustibles gaseosos a vehículos nuevos.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO ORIGINAL

El proyecto de ley en informe está estructurado sobre la base de 5 artículos permanentes y 4 artículos transitorios, a saber:

El **artículo 1°**, a través de 5 numerales, introduce modificaciones a la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles.

Su **número 1)** sustituye el artículo 1° de esta ley, modificando el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, estableciendo un impuesto anual de 9 UTM, a los vehículos comprendidos en la letra a) del artículo 12 del D.L. N° 3.063, de 1979, Ley de Rentas Municipales, (automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o servicios especiales, station wagons, furgones, ambulancias, carrozas fúnebres, automóviles, camionetas y motocicletas) y de 18 UTM, a los vehículos señalados en la letra b) de ese precepto (taxis individuales y colectivos, con o sin taxímetro, vehículos locomoción colectiva pasajeros, camiones y tractocamiones). El impuesto se aplica a contar del mes en que se autorice el uso del gas.

El **numeral 2)** del artículo 1°, permite efectuar el pago del impuesto en cuotas y responsabiliza al propietario del vehículo de su pago. Para la fiscalización de este impuesto se faculta al Servicio de Impuestos Internos para solicitar información a las plantas de revisión técnica sobre los vehículos convertidos a gas.

El **numeral 3)** dispone que los actuales propietarios del vehículo estarán obligados a pagar el impuesto mientras no cuenten con un certificado otorgado por el Ministerio de Transportes que acredite que el vehículo ha sido retirado de circulación o han dejado de estar

autorizados para circular con gas, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

El **numeral 4)** regula la forma de efectuar, declarar y pagar este impuesto.

El **numeral 5)** condiciona el otorgamiento del permiso de circulación a la acreditación del pago del impuesto respectivo y establece que los ministros de fe que autoricen transferencias de vehículos motorizados a gas deberán exigir, previamente, que se justifique el pago del impuesto, bajo sanción de multa de 1 a 18 utm.

El **artículo 2º** establece la prohibición, para todo tipo de instalaciones de combustibles, de expender combustibles gaseosos a vehículos que no cuenten con autorización para utilizarlos y la obligación de registrarse previamente ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, quien fiscalizará el cumplimiento de esta norma y aplicará las sanciones correspondientes e informará al Ministerio.

El **Artículo 3º** faculta a Carabineros de Chile e inspectores fiscales y municipales para retirar de circulación los vehículos que transiten a gas sin contar con la autorización para ello, el que sólo podrá ser retirado por su actual propietario previa autorización judicial, previo pago de una multa de entre 18 y 36 UTM, a beneficio fiscal.

El **artículo 4º** dispone que la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo se concederá para todo tipo de vehículos, distinguiendo entre:

- los vehículos a que se refiere la letra a) del artículo 1º de la ley N° 18.502, estos son, automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o servicios especiales, station wagons, furgones, ambulancias, carrozas fúnebres, automóviles, camionetas y motocicletas, sólo a vehículos nuevos.

- los vehículos a que se refiere la letra b) de dicho precepto, vale decir, taxis individuales y colectivos, con o sin taxímetro, vehículos locomoción colectiva pasajeros, camiones y tractocamiones, de hasta siete años de antigüedad.

El **artículo 5º** señala que el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar en la inscripción de los vehículos autorizados para utilizar gas como combustible la indicación del tipo de combustible que corresponda, información que será proporcionada por el Ministerio de Transportes.

Disposiciones transitorias

El **artículo 1º transitorio** señala la vigencia de esta ley que será a contar del día 1 del cuarto mes siguiente al de su publicación.

El **artículo 2º transitorio** exime del pago de este impuesto por diez años a los 300 primeros buses que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, hasta el 31 de diciembre de 2003, cuyos motores hayan sido diseñados y contruidos de fábrica para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como único combustible, siempre que cuenten con autorización para usar dichos energéticos y que cumplan con las normas de emisión, exención que se mantendrá mientras cumplan con las condiciones antes señaladas.

El **artículo 3º transitorio** regula, en dos incisos, un período de transición para la aplicación del nuevo régimen tributario.

El inciso primero regula la situación de los vehículos señalados en la letra a) del artículo 12 del D.L. Nº 3.063, de 1979, autorizados a usar gas con anterioridad a la publicación de esta ley a los que se les aplicará el monto del impuesto vigente a esa fecha, en tanto mantengan dicha condición, información que será proporcionada por el Ministerio al Servicio de Impuestos Internos, dentro del plazo de dos meses desde la fecha de publicación de esta ley.

El inciso segundo de esta norma condona las cuotas devengadas de la tasa impositiva anterior, a los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del D.L. Nº 3.063, desde la entrada en vigencia de esta ley y hasta la fecha en que a cada vehículo le corresponda solicitar el permiso de circulación.

Finalmente, el **artículo 4º transitorio** establece que dentro del plazo de un mes contado desde la entrada en vigencia de esta ley el Ministerio de Transportes informará al Servicio de Registro Civil de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas como combustible con anterioridad a la vigencia de la misma, en la forma que indica.

OBJETIVOS DEL PROYECTO ORIGINAL

Diversificar la matriz energética del país, fomentando el uso y la competencia de los combustibles gaseosos en el sector transporte con la finalidad de proteger el medio ambiente al disminuir la contaminación existente, en la medida que se sustituya el consumo de diesel por gas.

Para lograr este objetivo el proyecto de ley modifica el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, adaptando el régimen tributario vigente de los combustibles a la nueva realidad tecnológica. En consecuencia, se elimina la diferencia tributaria que hoy día existe entre el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo, que en este momento es diferente, igualándolos tributariamente, pero manteniendo un tratamiento diferenciado según los distintos tipos de vehículos que utilicen combustibles gaseosos.

Se propone promover el empleo del gas natural o del gas licuado de petróleo en una fracción de los vehículos livianos de alto recorrido anual, permitiendo que parte del parque de buses urbanos se conviertan a combustibles gaseosos y garantizando la utilización del gas natural y del gas licuado de petróleo en vehículos que cumplan con las condiciones de seguridad necesarias.

Las modificaciones se concretan en las siguientes propuestas:

a) Igual tratamiento tributario para el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo;

b) Tratamiento tributario diferenciado por tipo de vehículos que utilicen combustibles gaseosos;

c) Establecimiento de medidas para fiscalizar el pago del impuesto, y para controlar y velar por la seguridad de los usuarios, y

d) Exención temporal del impuesto para trescientos buses.

DISCUSION EN GENERAL

Durante la discusión en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión escuchó al ex Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombollini, quien reiteró las ideas e información contenida en el Mensaje, señalando que este proyecto de ley tiene por objetivo incentivar la diversificación de la matriz energética con la finalidad de permitir el uso de

otros combustibles en los vehículos en general y disminuir la contaminación ambiental, en la medida que se sustituya el consumo de diesel. Además, agregó, en aquellas ciudades donde la posibilidad de que llegue el gas natural es difícil, tendrán también una alternativa de combustible de características más o menos similares, desde el punto de vista económico.

En lo sustantivo este proyecto, que tiene más bien un carácter tributario, pretende igualar la tasa de impuesto del gas licuado de petróleo con el del gas natural dejando ambos tipos de combustibles en una tasa fija de 18 utm. Actualmente el impuesto al gas licuado de petróleo es de 45 utm anuales y el del gas natural comprimido es de 18 utm.

Indicó que el sustituir la bencina por uno de estos otros combustibles tiene un costo fiscal, ya que el Fisco recibirá menos ingresos.

Además, el proyecto pretende resolver una distorsión que se produce en el mercado de este tipo de combustible en donde, por otra parte, existe una propuesta de modificación a cómo se determina el impuesto a todos los combustibles. En tanto la actual ley establece una tasa sujeta a una variación que se pondera con un factor determinado que depende del precio de la gasolina.

Este proyecto establece una tasa fija para todos los combustibles. Primero, se baja el impuesto al gas licuado a petróleo igualándolo con el del gas natural y, en segundo lugar, se elimina este factor que modifica el monto final que se paga por impuesto a estos combustibles estableciendo una cantidad fija en unidades tributarias.

Finalmente señaló el señor ex Subsecretario que la idea del Ejecutivo es, básicamente, incentivar el uso de gas licuado o gas natural comprimido en vehículos de transporte público de pasajeros que son los que usan petróleo diesel y que generan efectos negativos desde la perspectiva medioambiental. Por ello se establece una exención de impuesto por un plazo determinado para los 300 primeros buses a nivel nacional que se incorporen al uso de esta tecnología. Eso es en lo sustantivo el proyecto.

En seguida vuestra Comisión escuchó los planteamientos de los representantes de los gremios y empresas que solicitaron audiencia, quienes expusieron sus puntos de vista respecto de este proyecto de ley, los que pueden resumirse así:

- Señalaron la conveniencia de establecer un impuesto al gas para que sea pagado cuando se consume no obstante que la evasión del impuesto pudiera ser grande, con el objetivo de mejorar el medio ambiente.

- Se reiteró el establecer un impuesto al uso o consumo al gas igual para los automóviles particulares, furgones, camionetas y vehículos de alquiler, taxis de turismo, movilización colectiva de pasajeros, camiones y tractocamiones de un valor máximo de 9 utm anuales o inferior al diesel, de manera que sea atractiva la conversión de los vehículos a gas.

- Establecer que el pago del impuesto a este combustible se debe realizar al momento de compra del combustible gaseoso. Ello porque muchas veces los vehículos se encuentran paralizados por largos períodos debido a fallas técnicas, colisiones y suspensiones de licencias de conducir.

- Respecto del tema de la fiscalización del pago del impuesto se indicó que el gas natural, que es más difícil de manipular, podría ser más fácil de controlar desde la perspectiva tributaria porque se conocen los distribuidores y dónde se encuentran los expendedores del combustible, siendo también los sistemas de carga de este combustible más complejos. Sin embargo el consumo del gas licuado a petróleo se torna imposible de controlar.

- Se acotó que es interesante tener presente que la bencina y el gas son iguales en cuanto a menos contaminantes que el petróleo diesel.

- Se manifestó que, basándose en el marco regulatorio fijado por el Decreto Supremo N° 131, de 2000, muchas empresas desarrollaron sus labores, enmarcadas en el cumplimiento de la política del gobierno de introducir esta alternativa energética en reemplazo de los combustibles tradicionales para una masa de vehículos y para un desarrollo industrial. Este Decreto al autorizar la reconversión de los vehículos hasta con una antigüedad de 5 años, tanto para taxis como vehículos comerciales, permitió el desarrollo de una incipiente industria en el país en lo que son las extensiones de redes, desarrollo de estaciones de servicio, inversiones del orden de los 7 millones de dólares, generándose alrededor de 300 puestos de trabajo directos.

- Se solicitó autorizar la conversión a gas de todos los vehículos usados comprendidos en las letras a) y b) del artículo 12 del Decreto Ley N° 3.063, de 1979, con implementos catalíticos, sin límite de años de antigüedad, toda vez que el nivel de la tecnología actual permite

lograr una significativa reducción de la emisión, en especial en los motores diesel.

Ahora bien, uno de los problemas que presenta esta iniciativa legal es que a través de sus normas permite la reconversión de los taxis hasta 7 años de antigüedad y se elimina la posibilidad de la reconversión de los vehículos comerciales, restringiéndose el uso de estos combustibles alternativos a vehículos nuevos cero kilómetros. A un mercado pequeño, desde el punto de vista de la aplicación de este combustible se le quitan los vehículos comerciales. Les preocupa esto porque lograr una masa crítica de reconversión de vehículos tiene que apuntar a todos los segmentos de la economía, no sólo favorecer a una parte parcial que es el segmento de los taxis sino que también a todo aquél otro empresario que mueve la industria o la economía a través de pequeñas, medianas o grandes industrias en todo lo que son vehículos de transporte, o sea vehículos de tipo comerciales, furgones, furgones escolares, vehículos de carga, la minería, etc.

- En cuanto a la aplicación del impuesto al consumo en vez de ser al uso del vehículo se señaló que el problema de fondo radica en que cada vez que se carga combustible en una estación de servicio, tendrían que tener impuestos diferenciados para los buses y para los otros vehículos.

- El uso del gas licuado como combustible automotor, representa una aplicación cuyos beneficios ambientales son mundialmente reconocidos, medidos y valorizados. Los países más desarrollados del mundo destinan importantes recursos fiscales a su incentivo.

- Consagrar la conversión dual que permita en forma opcional el uso de combustibles gaseosos o de los otros.

- Crear las condiciones más apropiadas y de incentivos a los trabajadores independientes de taxis básicos, taxis colectivos y transporte escolar para que accedan a los cambios tecnológicos. Para lo anterior se propone que el Estado subsidie a este sector mediante la exención del pago del impuesto de internación y del impuesto al valor agregado, para la adquisición de vehículos nuevos o usados con tecnología moderna y para la importación del kit de conversión dual.

Finalmente se reitero que el proyecto deroga el Decreto N° 131, del año 2000, que permitió convertir a gas los vehículos motorizados livianos hasta con cinco años de antigüedad, con lo cual muchos agentes del mercado han invertido bajo esta condición y no sería justo para ellos un cambio en las reglas del juego. Asimismo se reiteró que

las flotas comerciales que en Santiago son del orden de los 150 mil vehículos van a seguir propendiendo hacia lo que es la introducción y masificación del petróleo diesel, produciéndose una pérdida de recaudación de impuestos.

En seguida, vuestra Comisión escuchó el planteamiento del señor Director Regional de la Comisión Nacional de Medio Ambiente (CONAMA), señor Gianni López quien manifestó que desde el punto de vista ambiental este proyecto de ley representa un avance, sin embargo, desde la perspectiva tributaria el tema es complicado. El bajo impuesto del diesel- que es un combustible más sucio que los demás- produce distorsiones en el uso de los combustibles en el transporte, lo que es necesario corregir. Esta situación en parte ha provocado el retraso en el uso del gas como combustible en el sector de transporte en relación al sector industrial, que ha entregado grandes beneficios en regiones, como también en la Región Metropolitana en que se ha reducido en un 66% la contaminación aportada por la industria.

La introducción del gas como combustible dentro del sector transporte registra un atraso de 4 años y desde el punto de vista ambiental el uso del gas natural y del gas licuado representan grandes beneficios, principalmente cuando se reemplaza al diesel. Indicó que en un bus que opere en Santiago durante todo un año usando diesel representa un costo en salud de \$6.500.000 y el mismo bus operando con gas natural el costo se reduce a \$ 1.500.000. En el caso de reemplazo de la gasolina por el gas natural o gas licuado, el beneficio se produce en la reducción de algunos parámetros, pero no son tan notables como en el caso de la reducción del diesel.

Respecto del gas licuado señaló que al regularse su calidad, ya que éste tiene muchas composiciones; produce beneficios ambientales al reemplazar el consumo de diesel. Añadió que este proyecto de ley pretende solucionar a la brevedad problemas ambientales y al igualar los impuestos permite que las regiones en las cuales no existe gas natural el gas licuado de petróleo pueda ser una alternativa como combustible limpio contra el diesel. Indicó que sólo tres regiones del país cuentan con conexiones de gas natural y no existen argumentaciones ambientales y de seguridad que impidan que el resto de las regiones puedan acceder a un combustible gaseoso.

Manifestó que este proyecto de ley genera la posibilidad de renovación de las flotas hacia tecnologías más limpias, para las ciudades que tienen problemas de contaminación y que, además, se

encuentran en proceso de renovación de las regulaciones del transporte público, como en el caso de las regiones V, VIII y Metropolitana, en las cuales se encuentra planificada la licitación de los recorridos para los próximos años y la exención de impuestos para los 300 primeros buses que usen gas natural,

A continuación, el señor Director de CONAMA, se refirió al hecho de que este proyecto de ley es pionero en lo que se refiere a la rebaja de un impuesto por razones ambientales. Además, destacó el ahorro en dinero que significará la conversión de gasolina a gas natural o a gas licuado.

Finalizó su intervención señalando que los mayores beneficios ambientales se producen con la conversión de los vehículos porque las emisiones de los vehículos diesel tienen un grave impacto en la salud. Así, añadió, se clarifica la necesidad de corregir el impuesto al diesel.

- - - - -

A continuación, doña Claudia Martínez, en representación de la señora Subsecretaria de Hacienda, explicó que el objetivo de este proyecto de ley no es solucionar por completo los problemas del sector del transporte originados en los impuestos a los combustibles, ya que para ello se debería legislar sobre los impuestos a la gasolina, al diesel, gas natural y gas licuado, sino que sólo se modifica el impuesto a uno de estos combustibles con tres finalidades:

- Igualar la tasa que grava al gas natural con la que grava al gas licuado, ello por la existencia de una discriminación en contra del gas licuado en el segmento de los taxis y de los buses. La diferencia actual deja fuera del mercado a los vehículos a gas licuado, lo que es muy grave en las regiones porque no todas cuentan con gas natural y elimina la competencia dentro de este mercado.

- Establecer una exención para los buses, así se entrega una señal muy clara en relación a la importancia de introducir combustibles limpios en el segmento donde existen beneficios ambientales, además, es urgente por la licitación del metrobus, la licitación de recorridos de la Región Metropolitana durante el año 2003, por lo que resulta de gran importancia obtener mayores beneficios para que se introduzca el gas como combustible. Durante el próximo año se establecerá una norma que se aplicará durante el año 2003 que restringirá en forma considerable la entrada de los vehículos diesel a la Región Metropolitana, por lo que es importante que a esa fecha ya se considere la existencia de vehículos a gas, para que exista una competencia entre gasolina y gas.

- En la actualidad el impuesto es un factor por la tasa de impuesto a la gasolina, por lo tanto, todos los aumentos que tenga la tasa de impuesto a la gasolina implican aumentos en la tasa del gas, y este proyecto de ley independiza las tasas.

Las finalidades de este proyecto de ley no solucionan el tema de los impuestos, como tampoco el problema por la discriminación que genera el diesel, pero constituye un importante avance.

Un fundamento importante del proyecto de ley es la distinción entre la contaminación que generan los vehículos diesel, a gasolina y a gas; la ganancia importante en términos ambientales se observa al comparar un vehículo diesel con un vehículo a gas. No se observan las mismas ganancias ambientales comparando un vehículo a gasolina con un vehículo a gas. Lo importante es el cambio de buses diesel por buses a gas, y en ese sentido es importante considerar que este proyecto genera una pérdida fiscal importante, que no está compensada; se ha hecho un gran esfuerzo para fomentar los buses y para bajar la tasa a los taxis que se conviertan.

Este proyecto de ley no cambia las condiciones para los taxis, el impuesto en la actualidad es fijo, lo único que hace es favorecerlos porque se baja la tasa del gas licuado.

Agregó que este impuesto no puede ser al consumo porque no es posible determinar el kilometraje sobre el cual se cobraría, si se considera el kilometraje de los taxis el impuesto resulta muy alto. Para los buses, en cambio, si se considera su kilometraje la tasa queda muy baja y la pérdida fiscal es enorme y sin ningún beneficio ambiental. Sin perjuicio de lo anterior, cabe tener presente que un impuesto al consumo gravaría el consumo sin distinguir si es para uso vehicular o no, y la única forma para lograrlo es establecerlo como impuesto fijo, ello porque no hay forma de control, se estaría creando un impuesto a los consumidores de gas y creando dos mercados, uno con impuesto para el consumo vehicular y otro, sin impuesto para el consumo doméstico, lo que implica una fuente de evasión.

Finalmente, en relación a las multas contempladas para aquellos vehículos que no estén autorizados para circular con gas expresó que resulta lógico, considerando la seguridad de un mercado nuevo cuyo desarrollo se pretende, razón por la cual la mantención de las multas resulta adecuada.

- - - - -

La Comisión, una vez escuchados los planteamientos anteriormente expuestos, acordó oír a la señora Subsecretaria de Hacienda, quien reiteró la exposición efectuada por su asesora en el sentido de que no sólo no es conveniente sino que es casi imposible la fiscalización del cobro de un impuesto al consumo, lo que justificaría el establecimiento de una patente.

Agregó que la patente es el mecanismo que existe hoy día en la XII Región donde funciona un parque automotriz a gas, con pago de una patente anual, de manera que esto no es algo nuevo. Señaló que el sistema es operativo no obstante que los taxistas, que trabajan al día, a fines de mes no cuentan con los recursos para pagar esta patente.

Indicó que el objetivo del proyecto es medioambiental y que existirá una pérdida fiscal; por ello interesa que se traspasen aquellos vehículos que contaminan más y aquellos vehículos de mayor circulación, porque desde el punto de vista medioambiental ello es más rentable.

Manifestó que el impuesto fijo para un taxi o un bus, si se prorratea, es más económico que el impuesto fijo para el vehículo dividido por el uso. Agregó que si uno lo transforma en variable efectivamente sale más económico. Y si se transforma el impuesto fijo en variable este incentivo se desarma. Además, añadió, existe el problema de qué nivel de impuesto variable se utilizaría, ya que si este es de un nivel alto como para no perder ingresos fiscales, sería muy caro para los que circulan mucho.

Finalmente, manifestó que esa Subsecretaría seguirá estudiando la posibilidad de ver si se puede fiscalizar de otra manera este impuesto, para ello contarán con la colaboración de un representante del sector privado quien ofreció un estudio con otro sistema de fiscalización. Reiteró que no se oponen a estudiar esto con mayor detalle lo que les tomará dos o tres semanas.

Los miembros de la Comisión estuvieron de acuerdo en que se realice un estudio porque efectivamente esta patente existe pero la información que se tiene es que en Punta Arenas ha generado gran cantidad de problemas. Que los taxistas por razones que todo el mundo conoce no disponen de los 50 mil pesos mensuales, que es la tasa de impuesto, y se les va acumulando y cuando llega el momento de renovar la patente no tienen el dinero, haciendo trampas para transformarse a escondida. Se ha generado una situación complicada. Durante un tiempo no se cobro el impuesto que correspondía cobrándose la mitad, ahora hay deudores y acreedores. La situación no ha sido tan impecable como pudiera

pensarse. Entonces el estudiar una alternativa es conveniente porque siempre va a existir un grado de evasión en cualquier sistema. A lo mejor la fiscalización es más difícil pero se abre el abanico de que más personas puedan cambiarse.

Ahora, con relación al tema de los mayores o menores ingresos se señaló que si en definitiva el traspaso se va a ir produciendo a diesel entonces igual va a haber menor ingreso.

Se señaló que el otro antecedente que hay que tener en consideración para el efecto de establecer un impuesto al consumo, no una patente, es que existen mecanismos técnicos que permiten que los vehículos puedan funcionar indistintamente a gasolina o a gas, cambiando el switch. Ahora si hay una patente eso se hace muy difícil de controlar.

Se indicó que lo que justifica el proyecto es un enfoque medioambiental, que hay una política energética tras esto que busca diversificar el uso de combustibles y que el proyecto constituye un paso grande más allá del equilibrio del presupuesto que quiera mantener Hacienda. Se puede compatibilizar el problema si se busca una metodología más eficiente. Europa ya tiene un 30% de su parque automotriz convertido a gas por ser más eficiente y limpio. Además nos otorga una diversidad alternativa que amplifica la potencialidad de un recurso de energía que es esencial y que está a la mano. Además mejora el medio ambiente.

Finalmente, vuestra Comisión acordó suspender por dos semanas el estudio de esta iniciativa legal, a la espera de las indicaciones que podría formular el Ejecutivo replanteando el impuesto al consumo y no una patente al vehículo, de superarse el problema que existe con la fiscalización de este impuesto.

Además, solicitó a la Subsecretaria de Hacienda formulara indicación para que los taxis colectivos queden incluidos en el pago de 9 utm y no en el de 18 como está planteado en el proyecto y revisar el tema de la antigüedad de los vehículos y estudiar una solución para el problema suscitado en Punta Arenas del cobro equivocado durante varios años del monto del impuesto que se estaba cobrando a la mitad de la tasa y el SII estaría obligado a cobrarle la diferencia a los usuarios por los últimos 3 años, período no prescrito. Esto genera un problema serio.

Se señaló que el problema se produjo debido a lo compleja de la fórmula existente y este es el mérito de este proyecto que transforma una fórmula variable en una tasa fija no generando confusión. Como la fórmula de cálculo es muy compleja en algún momento no se reajusto el valor del impuesto a la gasolina y, por lo tanto, se produjo una distorsión.

Respecto al tema de la retroactividad del cobro. Creen que como autoridad no debiera hacerse porque la responsabilidad no es de los usuarios. Están tratando de que se transforme el impuesto en uno declarable. El cobro se hará hacia adelante para las nuevas patentes y no para atrás. Se compromete a buscar una fórmula ya que no es responsabilidad de las personas.

El Honorable Senador señor Lavandero expresó que el combustible que tiene mayor rendimiento es el petróleo y la diferencia con los demás combustibles está en el impuesto que se les aplica, por lo que resulta importante mantener la relación de manera que resulte atractivo que el gas natural destinado al transporte, considerando el rendimiento, tenga un menor valor.

En el caso de aumento de los impuestos debe mantenerse la relación para que resulte más atractivo el uso del gas natural. Otro elemento indispensable es que el gas natural o gas licuado tengan las facilidades para su instalación en los vehículos.

Por otra parte, la exigencia de que los vehículos que usen el gas como combustible no tengan una antigüedad que exceda de 5 años obsta a que los empresarios instalen estaciones de servicios, cuyo costo alcanza a más de \$ 20.000.000, sin tener asegurado un consumo determinado. Al mismo tiempo resulta difícil que las personas conviertan los vehículos a gas sin tener asegurado el abastecimiento del combustible. Para ello, el señor Senador propuso que el Ejecutivo autorice la instalación de estos equipos en los vehículos y ceñirse durante el primer tiempo a las normas de las plantas revisoras, puesto que ese sería el factor indicativo que en caso que señale que un vehículo está contaminando se debe suspender el servicio para el vehículo. De otro modo, no existirán interesados para convertir sus vehículos a gas, debiendo durante el primer tiempo considerarse la posibilidad de un consumo de gas y alternativo el consumo de gasolina.

Señaló, además, el señor Senador que los vehículos nuevos importados tienen una tecnología que no considera la posibilidad de usos de combustibles alternativos.

La relación de rendimiento, precio e impuestos debe otorgar al combustible que se quiere privilegiar por su baja contaminación una preferencia. Esto no ha sido posible por la oposición permanente del Ministerio de Hacienda, que desde hace 4 años a la fecha ha evaluado este tema desde la perspectiva de los ingresos.

En seguida, la Subsecretaria de Hacienda, señora María Eugenia Wagner, expresó que ante la solicitud de esta Comisión en orden a efectuar una evaluación respecto de la posibilidad de contar con un impuesto al gas de tipo variable, se puede señalar que es posible fiscalizar un impuesto variable, lo que implica un mayor costo para el Ejecutivo, sin embargo, ello sólo resulta aplicable al gas natural en que se cobraría el impuesto a la primera venta que realiza la empresa, por las condiciones técnicas que facilitan este proceso.

En el caso del gas licuado, no resulta posible aplicar un impuesto variable porque las condiciones técnicas hacen que resulte igual el abastecimiento de un vehículo a gas licuado en una estación de servicio, o en forma doméstica con un balón de gas.

A continuación, expresó que el Ejecutivo se encuentra dispuesto a estudiar a futuro nuevas fórmulas para la tributación respecto del gas licuado, sin embargo, en consideración a los antecedentes e informes de que se dispone no es posible aplicar un impuesto variable, puesto que no es posible discriminar entre el gas licuado que se adquiere para fines domésticos y el que se destina para ser usado como combustibles para vehículos.

La tasa que se ha calculado para el gas natural es de 3,86 unidades tributarias por mil metros cúbicos lo que para un taxista es equivalente al cobro de la patente fija.

Este proyecto de ley establecía la ventaja de tener patentes fijas en el hecho de que se puede diferenciar a quién se le cobra y el incentivo del proyecto hacía que dado que el kilometraje que recorren los taxis y los buses era muy rentable convertir los vehículos a gas. Sin embargo, en el caso de establecerse un impuesto variable es imposible discriminar y el incentivo para los taxis es suficiente, pero para los buses el incentivo no rige, se produce una pérdida de beneficio social por efectos medios ambientales.

Luego, el Honorable Senador señor Lavandero manifestó que el Ministerio de Hacienda debe determinar si producirá el cambio al gas, puesto que el Ministerio ha formulado desde hace 4 años las mismas objeciones, por lo que se debe establecer si existe la voluntad política para usar este nuevo combustible y descontaminar.

El hecho de que no sea posible distinguir en el gas licuado cuál será su uso, ello puede solucionarse aplicando un color distinto al gas licuado que se usa con fines domésticos, también un olor distinto, y además, se puede colocar a los vehículos una patente con un color distinto que permitirá su fiscalización.

La proposición que deberá efectuar el Ministerio de Hacienda debe ser atractiva para que las personas se vean incentivadas a cambiarse al gas natural o al gas licuado.

Por su parte, el Honorable Senador señor Novoa señaló que existen dos temas respecto de los cuales es preciso formular políticas y señales claras; si se quiere establecer una estructura tributaria y reglamentaria que apunte a privilegiar el uso de un determinado combustible, lo que debería explicitarse en forma clara y evaluarse en su costo beneficio.

Respecto del tema de la contaminación, señaló el señor Senador que también puede existir una cierta neutralidad, toda vez que el país no produce ningún tipo de combustible, por lo que resulta incierto promover el uso de uno de ellos. En el futuro, el problema del diesel puede generar una crisis porque el que se está usando no cuenta con los requerimientos técnicos de países europeos, y considerando que existe un enorme parque de vehículos diesel que no se convertirá en su totalidad al gas, puede suceder que el problema de contaminación sea mayor.

En cuanto a la recaudación del impuesto el señor Senador expresó que no sólo debe considerarse el aspecto tributario, sino que además hay aspectos técnicos y de seguridad, no es lo mismo un sistema con un kit que cumpla con los niveles técnicos a un sistema hechizo, el riesgo de accidente es mayor en este último, lo que no se evitará con un impuesto al uso, porque las revisiones técnicas las aprobarán con gasolina y luego abastecerán el vehículo en forma doméstica, por lo que sería conveniente realizar un esfuerzo para establecer un impuesto al consumo, tanto en el gas natural como en el gas licuado, se pueden solucionar dos problemas; el de tributación y el de seguridad al tener un sistema formalizado.

A continuación, el Honorable Senador señor Vega concordó con los planteamientos del Honorable Senador señor Lavandero en el sentido de que corresponde al Ejecutivo realizar un planteamiento en este tema. El gas, en cualquiera de sus formas, es un combustible más limpio y además en costo es un 40% más barato que los demás combustibles, y en el rendimiento de las máquinas y en su mantenimiento es superior en un 100%. Así, el gas es un aporte para el caso de los taxistas, lo que motivará un gran rendimiento y ahorro en los costos.

El Asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Silvio Albarrán, expresó que la Subsecretaría cuenta con un estudio sobre el análisis de la tecnología de la conversión de vehículos livianos y medianos a GNC en vehículos nuevos, y cuáles son los resultados desde el punto de vista de las emisiones, lo que demuestra que las emisiones de un

vehículo a gasolina con un vehículo a GNC o a GLP son similares, en algunos casos hay beneficios, pero son similares; El problema se presenta con un vehículo convertido, vehículo dual, cuando se le termina el gas y empieza a operar sólo con gasolina, el nivel de emisión en algunos casos es 200% mayor, por lo que los fabricantes no están de acuerdo con el tema de las conversiones, pero si lo están con los vehículos de uso exclusivo.

El Ejecutivo ha insistido que los vehículos a gas deben ser nuevos o con un determinado número de años, máximo 5 años.

Al comparar el gas con el diesel, el gas tiene un menor número de emisiones y menos contaminante, por ello se trata de incentivar que los buses nuevos sean a gas.

En relación al tema de la seguridad, el señor Albarrán informó que las conversiones que se hacen en GLP en Buenos Aires ya son menores y es por las fugas que se producen.

Finalmente, expresó que de aplicarse un impuesto variable, en lugar de un impuesto fijo, ello desmotivará la adquisición de buses a gas.

A continuación, el Honorable Senador señor Novoa expresó que el sistema propuesto por el Ejecutivo en orden a establecer un impuesto fijo, importa un subsidio para la locomoción colectiva mayor de Santiago por razones de contaminación en la Región Metropolitana, teóricamente neutro para los taxis, desincentivo para los particulares, luego, es preciso analizar si se justifica el subsidio.

Respecto de la antigüedad del parque, el señor Senador señaló que la antigüedad para la conversión es un problema transitorio, y en este sentido se pueden fijar plazos para la reconversión de vehículos usados, lo que podrá significar un costo ambiental por un determinado número de años, pero al final del plazo los vehículos serán a gas.

A juicio del señor Senador resultan preocupantes los incentivos para un determinado combustible en perjuicios de otros, y subsidios se produce una confusión aún cuando pueda ser legítimo privilegiar el uso de un combustible, lo que lleva a distorsiones.

El ex Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, informó que el proyecto original presentado por el Ejecutivo contemplaba una diferencia en los impuestos entre los que se aplicarían al transporte público y al transporte privado. El objetivo de establecer un impuesto fijo es para generar condiciones que eviten la evasión y además

permitir que el transporte público mayor y menor resulten beneficiados desde el punto de vista de los costos de operación.

Los cálculos efectuados por los propios taxistas han demostrado que el costo diario baja en 40%; para el caso de los vehículos particulares se establece una patente de 9 UTM, porque al considerar el número de kilómetros que recorren resultan prácticamente iguales.

Sobre este tema, la Subsecretaria de Hacienda, precisó que las patentes propuestas son fijas, pero diferenciadas por cada tipo de vehículo y estas demuestran que para los vehículos particulares también resulta más económico convertirse desde la gasolina al gas.

Luego, el ex Subsecretario de Transportes continuó expresando que el problema de fondo es que se está tratando de cambiar un sistema, sin embargo, los taxistas han argumentado que carecen de la posibilidad de enterar en arcas fiscales el ahorro diario que importa el gas como combustible, sino que lo gastarán.

Este proyecto tiene un impacto ambiental en las ciudades más contaminadas y también tiene una incidencia económica en los operadores del transporte, si no produce un cambio de mentalidad al interior de estos gremios, cada vez que se quiera modernizar esta actividad, el Estado no puede subsidiar siempre esta actividad.

Por último, el Honorable Senador señor Lavandero expresó que existen kits de conversión buenos que permiten convertir autos a gas. El argumento de que el auto viejo a gas puede resultar contaminante no es efectivo y ello no implica que el auto viejo a gasolina no sea más contaminante, el gas natural contamina menos que la bencina. El problema debe centrarse en las revisiones técnicas, que son muy importantes.

El impuesto fijo representa un serio inconveniente porque el impuesto está establecido sobre la base de un determinado número de kilómetros recorridos y cuando un vehículo no circula, el impuesto igual se paga en forma anticipada y además no siempre el taxista tiene el mismo recorrido y por ende las mismas ganancias. El impuesto debe ser al consumo.

Desde el punto de vista estatal, Chile importa los combustibles, por lo que no resulta indiferente para la economía del país el tipo de combustible que se importa.

Finalmente, el señor Senador reiteró que corresponde al Ministerio de Hacienda manifestar una voluntad política en orden a contar con un proyecto de ley que sea viable, para lo cual debe hacerse una relación entre los distintos combustibles y sus impuestos, estableciendo a contar de ella una ventaja para el uso del gas licuado o gas natural. Así sería necesario entregar kits de conversión y se controlarán para que masivamente se produzcan la conversión y poder generar un parque automotriz a gas que incentive el establecimiento de estaciones de servicios. El costo del gas natural y del gas licuado, con su rendimiento con relación a la gasolina y al diesel será interesante para aquellos que conviertan sus vehículos.

Se solicitó una indicación específica sobre esta materia.

En mérito a los antecedentes anteriormente expuestos vuestra Comisión procedió a votar la idea de legislar, sin perjuicio de suspender la tramitación de este proyecto hasta la llegada de las indicaciones del Ejecutivo.

Sometido a votación este proyecto de ley, se aprobó en general la idea de legislar, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa Pizarro y Vega.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Al iniciarse la discusión en particular el señor Presidente de la Comisión, en virtud de lo dispuesto en los artículos 66 y 62 de la Constitución Política de la República, 24 de la ley Nº 18.918, orgánica constitucional del Congreso Nacional y la facultad que le entrega el artículo 118 del Reglamento, declaró inadmisibile la indicación presentada por el Ejecutivo, contenida en el Mensaje Nº 50-351, de 8 de junio de 2004.

Posteriormente, en virtud de lo dispuesto en los artículos 122 y 125 del Reglamento, se reconsideró la declaración de inadmisibilidat de la indicación hecha por el señor Presidente y se reabrió el debate.

El Ejecutivo acompañó a esta Comisión una minuta que justifica la admisibilidad de su indicación, la que se encuentra en la Secretaría de la Comisión a disposición de los señores Senadores.

La indicación del Ejecutivo sustituye este proyecto de ley con el objetivo de hacer aplicable el impuesto a los combustibles tanto al gas comprimido natural como al gas licuado de petróleo, estableciéndolo bajo la modalidad de impuesto al consumo, pagándose en función de la cantidad de combustible que se usa y no a través de un pago fijo como existe actualmente.

La indicación presentada tiene el propósito de establecer la modalidad anterior y sustituir integralmente el proyecto. Además, esta indicación crea un impuesto a los vehículos motorizados que utilicen el petróleo diesel, mediante una especie de patente, la que fue declarada inadmisibles por estimarse que la creación de ese impuesto no tiene relación con la idea matriz del proyecto que se refiere, básicamente, a los impuestos que afectan a los combustibles gaseosos.

Asimismo, se señaló que al establecerse un nuevo impuesto, el proyecto de ley debería ingresar a trámite a través de la Honorable Cámara de Diputados.

Como se señaló anteriormente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, propuso reabrir el debate sobre la indicación señalada para separar las normas que se relacionan con el impuesto al gas. Sin perjuicio del estudio de esta iniciativa legal por parte de la Comisión de Hacienda del Senado que es la instancia más apropiada para discutir el tema de los impuestos.

La minuta del Ejecutivo señala que la indicación presentada tiene relación con la idea matriz por lo que es posible presentarla en el Senado ya que el proyecto apunta tanto a la fórmula de determinación del impuesto al gas natural comprimido y al gas licuado de petróleo, como a las maneras de potenciar el uso de los combustibles gaseosos frente al diesel. Además, dice relación con la política global de transporte, combustibles y medio ambiente. La modificación que se plantea busca hacer coherente el régimen tributario aplicable a los combustibles con las políticas medioambientales.

La minuta agrega, además, que desde el punto de vista fiscal, es necesario enfrentar el desequilibrio tributario y la creciente pérdida en recaudación producida por la ley 18.502 respecto de la gasolina y el diesel (combustible además más contaminante).

Añade, que la modificación de la ley 18.502 debe ser coherente con todo el régimen y no puede realizarse una reforma al impuesto a los combustibles gaseosos sin considerar los efectos que dicho cambio pueda producir en la utilización y recaudación de los demás combustibles.

La idea matriz o fundamental del proyecto de ley en cuestión va mucho más allá de una modificación tributaria cualquiera, más bien, dice relación con un cambio en el sistema de incentivos en la regulación tributaria de los combustibles en el sentido de ampliar la matriz energética del país y armonizarla con la política ambiental. Siendo éste el fundamento de la presente modificación legal, no cabe más que concluir que las modificaciones propuestas mediante la indicación perfeccionan el sistema originalmente presentado y permiten un logro más acabado de los fines declarados del proyecto.

Si el proyecto de ley que se envió al Senado tenía y tiene por objetivo, como se describe en el Mensaje, corregir ciertas diferencias establecidas en el régimen impositivo para los combustibles gaseosos que en la actualidad no se justifican, entonces es explicable que las modificaciones que se pretendían hacer, obligaron tanto a los Senadores como al Ejecutivo a hacer compatible las modificaciones con el régimen impositivo de los demás combustibles, ya que las diferencias existentes generaban distorsiones, creando incentivos artificiales para el uso de un determinado combustible.

En atención a que las ideas matrices del proyecto en trámite, de acuerdo a lo antes señalado, se veían adulteradas si sólo se modifica el régimen de los combustibles gaseosos, el Ejecutivo consideró en la indicación sustitutiva un régimen armónico de impuestos para todos los combustibles existentes en el mercado nacional. El cambio incluye un período de transición que permite la adecuada adaptación de los distintos actores al nuevo régimen.

En consecuencia, la idea matriz de esta indicación incorpora las ideas matrices de la ley que modifica, ya que sus efectos no le son indiferentes.

Finalmente, en lo que respecta a la inclusión de una nueva patente al diesel en vehículos livianos, la minuta señala que de considerarse que la indicación cumple con el requisito constitucional de relacionarse con la idea matriz del proyecto, no cabe discutir respecto de su origen, ya que el proyecto en su conjunto se inició en la Cámara de Diputados, cumpliendo con la exigencia constitucional. De otra forma, si la Comisión considera que la indicación no dice relación con las ideas matrices

del proyecto será esta la causal de inadmisibilidad de la indicación pero, nuevamente, no cabe cuestionar su admisibilidad por la Cámara de origen.

El señor Presidente de la Comisión expresó que no coincide con los planteamientos de la minuta señalada en consideración a los siguientes planteamientos:

En primer lugar, el Mensaje del Ejecutivo se refiere en forma expresa al hecho de que el presente proyecto de ley tiene por objetivo modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en los vehículos.

En segundo lugar, el Mensaje agrega que las modificaciones propuestas tienen por finalidad establecer un sistema impositivo a los combustibles gaseosos.

Además, en tercer lugar, el Mensaje señala que la menor recaudación fiscal que provocará el incremento de la utilización de combustibles gaseosos, en detrimento de la gasolina y del diesel, tiene una doble contrapartida. Por una parte, los comprobados beneficios socio ambientales que genera el empleo de vehículos pesados a gas y, por la otra, el avance en el compromiso del Ejecutivo para ampliar la matriz energética del sector transporte. Por lo tanto, el Ejecutivo tenía conocimiento de que al regular los impuestos a los combustibles gaseosos se produciría una disminución en la recaudación.

Luego, desde los inicios de este proyecto de ley, hubo claridad en el Ejecutivo en que este impuesto a los combustibles gaseosos, al establecer una baja, generaría una menor recaudación fiscal y no se pretendía compensarla con otros impuestos.

Por lo anterior, el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, declaró inadmisibles los números 5 y 8 de la indicación dejando constancia de la argumentación del Ejecutivo sobre esta materia.

Por su parte, el Honorable Senador señor Andrés Zaldívar compartió los argumentos anteriores, reiterando que esta indicación es ajena a las ideas matrices del proyecto e informó que, en su oportunidad, le solicitó al señor Ministro de Hacienda que se iniciará, a través de la Honorable Cámara de Diputados, un proyecto de ley, nuevo, para regular esta materia que es compleja.

Añadió que el sistema de pago de patente que se pretende imponer a los vehículos que utilizan petróleo diesel resulta discriminatorio puesto que se pretende aplicar para los vehículos nuevos y

no para los vehículos antiguos. Además, debe estudiarse en profundidad la nueva tecnología diesel porque en Europa la gran mayoría de los vehículos usan petróleo diesel, por mayor rendimiento y por el impacto ambiental. En Francia y en Alemania, se ha considerado que estos vehículos son menos contaminantes, desde el punto de vista de las partículas, por el hecho de tener menor consumo.

Agregó que este tema debe estudiarse a fondo, que el impacto ambiental debe analizarse detalladamente y deben darse a conocer las razones por las cuales, en una parte del mundo desarrollado, se están usando este tipo de combustibles, y porqué en Chile se quiere establecer una norma contraria. Este tema debe analizarse dentro de una perspectiva de largo plazo.

Acotó que los vehículos a petróleo diesel se usan mucho en los sectores rurales, por personas de ingresos menores o medianos, por lo que establecer para los vehículos diesel un tipo de patente, adicional, que se pagaría anualmente, es instaurar un sistema que se está corrigiendo, para los combustibles gaseosos.

Indicó que no es posible establecer una discriminación que implique que algunos vehículos a diesel no paguen una patente y otros, más modernos, que puede que cuenten con mejor tecnología y que contaminen en menor cantidad, paguen más impuestos. Si el impuesto al petróleo debe aumentarse se debe analizar, pero no es posible establecer una diferencia entre quienes compraron antes un vehículo diesel, con aquellos que los adquieran posteriormente. Esta situación se prestará para evasiones, arbitrariedades e imposibilidad de fiscalización.

Si efectivamente existe la tendencia a cambiar de bencina a diesel los vehículos y ello se traducirá en que, a largo plazo, implicará un menor ingreso fiscal, por impuesto a los combustibles, será necesario reestructurar el sistema de estos impuestos, para que se produzca una situación compensada, por el cambio del uso de combustibles y distribuir la tasa tributaria, para estos efectos.

Este año no se producirá una menor recaudación por impuesto a los combustibles, porque ha existido un alza de precios y una base mayor de aplicación del impuesto, con lo cual no se producirá un efecto negativo, desde el punto de vista tributario, por el contrario, se producirá una plena compensación.

Finalmente expresó que, por las razones anteriores, la indicación del Ejecutivo es inadmisibles en cuanto a las ideas matrices del proyecto y que, por tratarse del establecimiento de un impuesto, debe ingresar a través de la Honorable Cámara de Diputados. Para regular

adecuadamente esta materia debe presentarse un nuevo proyecto que norme de manera íntegra el sistema de tributación del impuesto a los combustibles.

El Honorable Senador Prokuriça señaló que este tema es muy sensible porque Chile detenta el impuesto a los combustibles más alto de América y uno de los más altos del mundo, con excepción de algunos países de Europa. Estima que el sistema impositivo está descompensado, algunos combustibles se gravan con impuestos mayores y otros con impuestos menores, por lo que esta materia debe analizarse en su totalidad y a largo plazo. El proyecto de ley en estudio sólo aborda una parte de este problema.

Opina que la indicación presentada por el Ejecutivo es inadmisibles, sin embargo, anunció su voto a favor porque es la única forma de solucionar el problema que afecta a muchas personas que adquirieron vehículos a gas, entusiasmadas por las políticas gubernamentales y que ahora son deudores fiscales. Cree que el sistema impositivo de los combustibles debe abordarse no sólo desde la perspectiva de la recaudación porque una política energética tiene varias aristas.

Luego, informó que el Instituto Libertad le ha entregado un estudio en el cual consta que el Fisco recaudará más de US\$ 60.000.000, extras, por el mayor valor del precio internacional de los combustibles. El precio del petróleo no bajará, seguirá subiendo dentro de los próximos años, para lo cual se requiere enfrentar este tema de manera globalizada y establecer un impuesto móvil para que, a mayor precio internacional, el Fisco mantenga su recaudación.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión, se abocó a estudiar en particular esta iniciativa legal.

El proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados se encuentra estructurado sobre la base de 5 artículos permanentes y 4 artículos transitorios.

La discusión en particular, por las razones señaladas anteriormente, recayó en la indicación presentada por el Ejecutivo la que sustituyó el proyecto original y está estructurada sobre la base de dos artículos permanentes y dos artículos transitorios.

A continuación, se pasan a analizar las disposiciones del proyecto original, aprobado por la Honorable Cámara de

Diputados, como asimismo la indicación del Ejecutivo que las sustituye, señalando las principales diferencias entre unas y otras, siguiendo el mismo orden en que aparecen en el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, efectuando para ello una breve descripción del contenido de cada una de ellas, de las principales observaciones formuladas por los miembros de la Comisión sobre el particular, y de los acuerdos adoptados a su respecto.

ARTÍCULO 1º

Nº 1
Artículo 1º

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

El monto del impuesto será el siguiente:

	Combustible utilizado Gas natural o gas licuado de petróleo
A) Los vehículos comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley Nº 3.063, de 1979	9 UTM
B) Los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley Nº 3.063, de 1979	18 UTM

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

S.E. el Presidente de la República, a petición de la Comisión, formuló una indicación que aplica el 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 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 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.”.

En discusión esta disposición se señaló que la indicación del Ejecutivo tiene por finalidad sustituir el artículo 1° de la ley 18.502, que establece el impuesto a los combustibles gaseosos por otro que establece el impuesto en función del consumo y señala que la declaración y pago del impuesto será de cargo del distribuidor.

Se consultó, si la indicación sustitutiva que se propone va a significar un mayor o menor recargo para el contribuyente. Tema importante respecto del cálculo y las estimaciones que se han hecho desde el punto de vista de las personas que usan estos combustibles que en su gran mayoría son microempresarios, en el entendido de que lo que se grava es el consumo.

La situación actual de los usuarios de gas licuado de petróleo, mayoritariamente instalados en la I Región del país, tienen una tributación que, de acuerdo a la ley N° 18.502, alcanza a 45 UTM anuales, expresadas en la forma de una patente. En el caso del gas natural comprimido, el valor de la patente alcanza a 19,26 UTM anuales, también expresado en la forma de una patente de pago anual.

La situación de la recaudación no es fácil de explicar. Para calcular el impacto financiero, basados en una recaudación potencial más que efectiva, la situación de pago es diversa en la I y la XII Regiones. En esta última hay una situación de pago mayor. En conversaciones con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y con usuarios de estos combustibles, se ha llegado a la conclusión de que es mejor establecer un impuesto al uso, que es variable y cumplir con el compromiso de igualar la carga final entre el GLP y GNC, para vehículos que se utilizan de la misma manera. Se ha utilizado como referencia de cálculo de los impuestos, el impuesto que actualmente se aplica al gas natural comprimido, que alcanza a 19,26 UTM.

Se ha tomado un recorrido promedio para los vehículos. En el caso de los taxis se consideran 70.000 kilómetros anuales, estimándose un consumo de combustible estándar para un motor eficiente, que es distinto en el caso de gas licuado a petróleo y del gas natural comprimido, utilizando como recaudación esperada 19,26 UTM anuales, que es la carga actual. Luego se deducen matemáticamente los valores llegando a establecer un impuesto de 4,8 UTM por mil metros cúbicos, para el gas

natural comprimido y 3,3 UTM por metro cúbico, para el gas licuado a petróleo.

Con esta fórmula los usuarios de estos combustibles obtendrían una rebaja, de la carga impositiva, bastante sustantiva; bajarían, por aplicación de esta ley, de 45 UTM anuales a 19,26 UTM anuales, si el consumo estuviera asociado a 70.000 kilómetros anuales.

En el caso de los vehículos particulares se ha estimado una utilización de 20.000 kilómetros anuales y para otros vehículos comerciales se han considerado 35.000 kilómetros anuales. De esta forma se preserva la diferencia de carga entre los vehículos particulares, taxis y otros vehículos comerciales.

La diferencia que se establece en la indicación entre el GNC y GLP es porque el rendimiento es mucho mayor en el GNC que en el GLP, de acuerdo a los cálculos estimados por el Ministerio de Hacienda. En efecto, el GLP rinde entre un 70% y un 75% del rendimiento del GNC.

Si la idea es igualar el impuesto está claro que hay un impuesto que se aplica por mayor volumen que otro y eso está en función del poder calórico del rendimiento.

De manera que lo que se está aprobando es que el impuesto se aplique al consumo efectivo, que sobre las bases señaladas se va a pagar una suma más o menos equivalente a lo que hoy día paga el GNC, por lo tanto, respecto de esos usuarios, no se afecta la situación y los usuarios del gas licuado de petróleo que tienen un impuesto de más del doble hoy día, en relación con el gas natural comprimido, pagarían menos por efecto de la igualación de impuesto.

Se reiteró que la base de cálculo considera que los taxis tienen un recorrido promedio de 70 mil kilómetros al año, los vehículos comerciales livianos, 35 mil kilómetros al año y los vehículos particulares 20 mil kilómetros al año y que la eficiencia del gas natural comprimido es mayor a la del gas licuado a petróleo.

El Honorable Senador señor Prokuriça consultó si el Ejecutivo ha considerado alguna solución para resolver la situación de los

taxistas que, incentivados por el uso del gas, importaron vehículos a gas, los han usado durante mucho tiempo y actualmente tienen deudas fiscales.

Al respecto la Subsecretaria de Hacienda respondió que el artículo 2º transitorio contiene una rebaja tributaria que se aplicará a contar del 1 de enero de 2003, en atención a la larga tramitación de esta iniciativa legal.

Finalmente, vuestra Comisión acordó, recogiendo las observaciones señaladas durante la discusión general, reemplazar el artículo propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, en este numeral, por la indicación N° 1, del Ejecutivo.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

- En votación este numeral, que fue sustituido por la indicación, fue aprobado con la misma votación anterior.

N° 2 Artículo 2º

El artículo 2º aprobado por la Honorable Cámara de Diputados señalaba que el pago del impuesto anual, a beneficio fiscal, a los vehículos motorizados que se encuentren autorizados para transitar utilizando gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general, podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, la primera, dentro del mes de enero de cada año, y cada una de las restantes, dentro de los once meses siguientes.

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

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

El Ejecutivo formuló indicación para sustituir este artículo por otro que dispone que 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 trasvase 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 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.

En discusión estas disposiciones se explicó que mediante esta indicación se sustituyen los mecanismos de regulación y control, tanto por razones de seguridad como tributarias, de acuerdo al nuevo sistema propuesto.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros

presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

- En votación este numeral, que fue sustituido por la indicación, fue aprobado con la misma votación anterior.

Nº 3 Artículo 3º

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

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

El Ejecutivo formuló indicación para reemplazarlo por otro que señala que 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.

En discusión esta indicación el Honorable Senador señor Prokuriça propuso modificar la redacción del inciso primero de este número toda vez que se repite la expresión “que no cumplan” en dos oportunidades.

Por su parte, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, manifestó sus dudas respecto de la capacidad técnica de los inspectores municipales para calificar el cumplimiento de las condiciones técnicas de los vehículos para utilizar los combustibles de gas natural comprimido o gas licuado a petróleo. Los inspectores fiscales pertenecen, normalmente al Ministerio de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, y son personas capacitadas para desempeñar estas funciones. Por lo que propuso eliminar de esta función a los inspectores municipales que estarán habilitados para cursar infracciones sin que enfrenten al infractor, con lo cual se podría producir una situación similar a la de la operación de los fotorradars y de los partes empadronados por vehículos mal estacionados.

El Asesor de la Subsecretaria de Hacienda, señor José Pablo Gómez, explicó que se incluyó dentro de esta norma a los inspectores municipales porque se consideró que podrían apoyar a Carabineros en este control sin realizar un mayor análisis de las situaciones

que pueden implicar una contravención a las normas que regulan el uso del gas. Además, las fiscalizaciones que se realizan en los lugares de venta del gas son limitadas porque se hacen en días y horarios hábiles y a través de estos inspectores se podrían efectuar mayores controles.

El Honorable Senador señor Prokuriça se mostró contrario a extender las atribuciones de los inspectores municipales que no cuentan con los conocimientos necesarios.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, con enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

- En votación este numeral, que fue sustituido por la indicación, fue aprobado con la misma votación anterior, con enmiendas.

Nº 4 Artículo 4º

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

El Ejecutivo formuló indicación para reemplazar esta norma por otra que indica que 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.”.

En discusión esta indicación se señaló que se trata de una medida de control, en mérito de lo cual todos los miembros presentes de la Comisión estuvieron de acuerdo.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

- En votación este numeral, que fue sustituido por la indicación, fue aprobado con la misma votación anterior.

Enseguida vuestra Comisión sometió a discusión una indicación del Ejecutivo para consultar, a continuación del N° 4, como número 5, el siguiente, nuevo:

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

“Artículo 4° bis.- El que, sin la autorización correspondiente, instale en cualquier clase de vehículos motorizados cualquier tipo de dispositivo que permita la conversión de éstos al uso de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.

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.

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.”.

En discusión esta indicación se explicó que el problema se presenta cuando las instalaciones en los vehículos no se hacen en la forma adecuada existiendo un riesgo para el entorno, circulación, prestación del servicio o estacionamiento, lo que puede significar la muerte de personas. La idea de establecer una sanción severa es para desincentivar la instalación de estos dispositivos para convertir vehículos a gas, sin contar con la autorización necesaria para ello.

La peligrosidad de estas instalaciones se produce en talleres ilegales que hacen conversión de vehículos para lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha establecido una antigüedad máxima que está relacionada con la fatiga material de los vehículos. En algunos casos, las conversiones se realizan en vehículos más antiguos que los permitidos.

La Subsecretaria de Hacienda, señora María Eugenia Wagner, explicó que esta es una norma preventiva y preocupa al Ejecutivo el riesgo que implica para la sociedad el hecho de que circulen vehículos que no cuentan con una instalación que se realice en la forma adecuada. Sin una sanción fuerte se producirán mayores situaciones de peligro.

El Honorable Senador señor Zaldívar (don Andrés) expresó que los argumentos en que se basan las sanciones para estos actos ilegales que ponen en riesgo la vida de terceros tienen bastante peso, sin embargo, debe sancionarse con una pena mayor para que se reiteradamente cometan estos actos. Sin embargo, no resulta conveniente sancionar todas las acciones con penas de reclusión, porque las cárceles están completas, por lo que solicitó que el Ejecutivo estudie la posibilidad de castigar estas conductas ilegales con otro tipo de sanciones.

Respecto del caso que contempla el inciso segundo de esta norma y que se refiere a los que cuentan con la autorización para efectuar las instalaciones y lo hicieron en vehículos no autorizados, el señor Senador propuso agregar que, en esos casos, se cancelará la autorización en forma indefinida.

El Honorable Senador señor Prokuriça manifestó que las personas que realizan estas instalaciones ilegales pueden provocar grandes problemas de seguridad, tanto para ellos como para terceros, principalmente cuando lo hacen con gas natural comprimido. No obstante, la imposición de una penal tan alta no resulta convincente porque en el caso de atentar contra la vida de terceros esas acciones se sancionan a través de la figura penal de cuasidelito de homicidio.

Agregó el señor Senador que también se debe considerar la situación que se producirá con aquellos que realicen instalaciones ilegales y que aun cuando no se produzca ninguna situación que afecte a terceros se debe sancionar por el peligro implícito que conlleva esta acción. Esta norma puede motivar intentos de corrupción en su fiscalización o jueces que no la aplicarán, por lo que propuso analizar la posibilidad de sancionar esta conducta de otra forma, debiendo establecerse además, si se sancionará al que realice la instalación en forma clandestina o al propietario del taller mecánico.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, expresó que configurar un tipo penal es un asunto delicado porque se trata de la realización de una actividad en que no aparece ningún elemento que permita señalar que se está configurando un delito de peligro. Podría suceder que una persona no cuente con la autorización correspondiente y sin embargo, realice una instalación perfecta y en forma segura.

El Jefe de la Unidad de Centro de Control de Certificación de Control de Vehículos del Ministerio de Transportes, señor Alfonso Cádiz, explicó que una situación son las instalaciones que efectúan establecimientos que cuenta con las autorizaciones correspondientes y otra, son los talleres clandestinos que utilizan mecanismos sin contar con ningún tipo de seguridad, por lo que estas situaciones deben sancionarse de forma drástica.

En mérito a lo anteriormente expuesto, se sustituyó la redacción anterior del artículo 4º bis, reemplazando sus dos primeros incisos, en los cuales se descarta el presidio, se acoge lo sugerido por los señores Senadores en cuanto cancelar autorizaciones y finalmente se ajustan las multas pecuniarias, quedando sustituido por el siguiente:

“Artículo 4º 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.”.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, con enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

Nº 5º Artículo 5º

El artículo 5º aprobado por la Honorable Cámara de Diputados establecía que no podrá otorgarse el permiso de circulación a los vehículos señalados en el artículo 1º mientras no se acredite el pago total del impuesto o de las correspondientes cuotas a la fecha de otorgamiento, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a lo dispuesto en el artículo 3º.

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

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

El Ejecutivo formuló indicación para reemplazarlo por otro que establece un impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando petróleo diesel como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general. Dicho impuesto, de declaración

anual y a beneficio fiscal, será expresado en unidades tributarias mensuales, según el valor vigente al mes de su pago, debiéndose declarar y pagar por primera vez en el mes en que se inscriba el respectivo vehículo en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados que mantiene el Servicio de Registro Civil e Identificación y en los períodos siguientes, en el mes de enero de cada año.

Este impuesto se aplicará a los vehículos que utilicen petróleo diesel como combustible y cuya primera inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados se solicite a partir del 01 de junio de 2004, de acuerdo a las siguientes normas:

1) El monto del impuesto, para los primeros tres años a partir del 1° de Enero de 2005, será el siguiente:

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: 5,0 U.T.M.;

b) Vehículos de transporte escolar independiente de su peso, que realicen su revisión técnica como tales: 2,5 U.T.M.;

c) Vehículos con peso bruto vehicular inferior a 3.860 kilogramos, salvo los que se indican en la letra siguiente: 2,5 U.T.M.;

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: 1,5 U.T.M.

Para el periodo que corresponde a los años 2008 a 2009, el monto de los impuestos será: de 10,0 UTM para los vehículos de la letra a); de 5,0 UTM para los vehículos de las letras b) y c); y de 3,0 UTM para los vehículos de la letra d).

Para el año 2010 el monto de los impuestos será: de 15,0 UTM para los vehículos de la letra a); de 7,5 UTM para los vehículos de las letras b) y c); y de 4,5 UTM para los vehículos de la letra d).

Para el año 2011, el monto de los impuestos será: de 20,0 UTM para los vehículos de la letra a); de 10,0 UTM para los vehículos de las letras b) y c); y de 6,0 UTM para los vehículos de la letra d).

A partir del año 2012, el monto de los impuestos será: de 25,3 UTM para los vehículos de la letra a); de 12,7 UTM para los vehículos de las letras b) y c); y de 7,2 UTM para los vehículos de la letra d).

Para el año 2005, se exime del pago del impuesto establecido en este artículo a los propietarios de los vehículos comprendidos en las letras a), b), c) y d).

2) El pago del impuesto que se establece en este artículo, 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.

3) La obligación de pagar el impuesto establecido en este artículo, recaerá sobre los propietarios de los respectivos vehículos. Sólo podrán eximirse del pago del impuesto 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.

4) Los propietarios de los vehículos que deban declarar y pagar por primera vez el impuesto establecido en este artículo, 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, incluido el mes de inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que resten para el mes de enero del próximo año.

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

Las respectivas municipalidades deberán exigir que se acredite el pago de este impuesto o de las cuotas que correspondan, 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 petróleo diesel 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 impuesto respectivo.

Las Municipalidades deberán prestar la colaboración que se les requiera para la aplicación y fiscalización de este impuesto.

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 impuesto. 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.

6) 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 petróleo diesel como combustible.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establecerá un mecanismo o distintivo que permita identificar a los vehículos motorizados que utilizan petróleo diesel como combustible.

Esta indicación fue declarada inadmisibile por el señor Presidente de la Comisión en virtud de la facultad que le otorga el artículo 118 del Reglamento, por las razones que se dieron anteriormente, en este informe.

Sometido a votación el numeral aprobado por la Honorable Cámara de Diputados que reemplaza este artículo, fue sustituido por el siguiente:

“5.- Derógase el artículo 5°.”.

La norma propuesta por la Honorable Cámara de Diputados, en atención a las modificaciones aprobadas, fue necesario sustituirla por la derogación al artículo 5° de la ley N° 18.502, para hacerla concordante con lo ya aprobado.

El artículo 5° que se deroga señala que no podrá renovarse el permiso de circulación de los vehículos señalados en el artículo 1°

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.

En votación este reemplazo, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar, don Andrés.

- - - - -

A continuación, se sometió a la consideración de vuestra Comisión una indicación del Ejecutivo para agregar, a continuación del Nº 5, el siguiente número , nuevo:

“6.- Agrégase, en el inciso final del artículo 6º, 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, 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.”.

En discusión esta indicación se explicó que se produce una especie de contrabando de combustibles en vehículos que salen de la Zona Franca. La ley de Zona Franca establece que sus usuarios están exentos del pago de los impuestos específicos a las gasolinas y al petróleo diesel, sin embargo, sucede que muchos transportistas que no son usuarios de la Zona Franca cargan combustibles y viajan al resto del país haciendo uso de este subsidio.

La norma que se propone es una medida de control que tiene por objetivo circunscribir el uso del beneficio de Zona Franca a los usuarios de Zona Franca.

El Honorable Senador señor Zaldívar, don Andrés, expresó su conformidad con el objetivo de la norma que pretende evitar la evasión de impuestos y la comisión de actos ilícitos, sin embargo, destacó que la aplicación de esta norma será difícil de controlar.

Se precisó que este control se realiza por el uso de las facturas y resulta muy fácil establecer una vinculación entre las compras de combustibles realizadas en la Zona Franca y fuera de ella.

A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, manifestó que esta norma es ajena a las ideas matrices del proyecto, se trata de un caso muy específico de impuesto a los combustibles líquidos que se expenden en la Zona Franca.

Al respecto, se acotó que el Ejecutivo está realizando un cambio en la forma de cobrar el impuesto al gas y ese cambio produce una complicación adicional en la fiscalización del impuesto al gas.

El Honorable Senador señor Zaldívar, don Andrés, señaló que todas las formas de evasión deben evitarse y este nuevo inciso se provoca para evitar la evasión en la venta de gas, por lo que propuso modificar la redacción de la norma para que se refiera explícitamente al gas. Además, debe tenerse presente que por el gran número de vehículos que existen en Iquique esta evasión puede ser complicada.

El Honorable Senador señor Prokuriça señaló que esta norma se refiere al combustible que lleva el estanque del vehículo con lo cual se provocará una gran complejidad en su aplicación.

Finalmente, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, propuso precisar que esta norma se aplica a los combustibles señalados en esta ley, es decir al GNC y al GLP.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, con enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se abocó al análisis de una indicación del Ejecutivo que propone agregar, a continuación del artículo 8°, los siguientes artículos nuevos:

“Artículo 8 bis.- Los productores, importadores, transportistas y/o distribuidores de petróleo diesel deberán asegurarse que se encuentre incorporado al petróleo diesel para uso industrial que provean o enajenen, el marcador distintivo establecido para este tipo de petróleo diesel por la autoridad, de acuerdo con los artículos 4° y 5° de la ley 19.764.

Artículo 8 ter.- Sólo podrán registrarse ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, de acuerdo al Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 1978, del Ministerio de Minería, y al Decreto Supremo

90, del Ministerio de Economía, y posteriormente operar las instalaciones de almacenamiento de petróleo diesel de uso industrial y/o vehicular, las industrias que contengan estos combustibles en compartimientos independientes y que cumplan con las condiciones técnicas establecidas por la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, organismo que informará al Servicio de Impuestos Internos de los registros realizados.

La Superintendencia de Electricidad y Combustibles, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley 18.410, orgánica de dicho servicio, fiscalizará el cumplimiento de las disposiciones del inciso precedente, debiendo informar al Servicio de Impuestos Internos de los resultados de estos procedimientos cuando se detecten infracciones a esta ley.

Artículo 8 quater.- Los vehículos que sean detectados por Carabineros, el Servicio de Impuestos Internos, inspectores fiscales, municipales utilizando petróleo diesel de uso industrial, serán retirados de circulación, puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda, depositándolo en los lugares habilitados para tales efectos por las respectivas municipalidades, y su propietario deberá cancelar una multa de entre 5 UTM hasta 50 UTM. 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.

El Juzgado deberá informar al Servicio de Impuestos Internos periódicamente los casos en que se detecten infracciones al presente artículo.”.

En discusión esta indicación el señor Presidente en virtud de las atribuciones que le otorga el artículo 118 del Reglamento, la declaró inadmisibles, por las razones que se han señalado anteriormente en este informe.

ARTÍCULO 2º

El artículo 2º de la Honorable Cámara de Diputados establece que ninguna instalación de combustibles podrá surtir de gas natural o gas licuado de petróleo a vehículos que no se encuentren autorizados para utilizar dichos combustibles. La autorización se acreditará con el sello o distintivo oficial que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

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

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

El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazarlo por otro que agrega en el artículo 97, del Código Tributario, los siguientes números 26 y 27:

“26.- La comercialización o la utilización de petróleo diesel industrial adulterado cometida con conocimiento de su adulteración; o el abastecimiento de petróleo diesel industrial o adulterado a automóviles o vehículos motorizados destinados al transporte de carga o pasajeros por vías, calles o caminos públicos, será sancionado con una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales y la clausura hasta por 20 días del establecimiento si correspondiere.

27.- 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 18.502, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.

En discusión esta indicación el señor Presidente en virtud de las atribuciones que le otorga el artículo 118 del Reglamento, declaró inadmisibile la proposición contenida en el número 26, por las razones que se han señalado anteriormente en este informe.

En discusión la proposición consignada con el número 27, que pasa a ser número 26, se señaló que esta sanción es coherente y aplicable si junto a las obligaciones de contribuyentes y usuarios se establecen los controles y sanciones en caso de incumplimiento de dichas obligaciones. La definición de la infracción es parte consustancial a este control, así como también lo es la definición de la sanción.

Al respecto se consideró útil mostrar la concordancia de las sanciones dispuestas en el nuevo número 26 del artículo 97 del Código Tributario, con algunas de las vigentes en dicho artículo:

i) Respecto del presidio, este se contempla –por ejemplo- en el número 4º (declaraciones maliciosamente falsas, con presidio menor en grados medio a máximo y hasta presidio mayor en grado mínimo en los casos en que se realicen maniobras para aumentar el verdadero valor de los créditos), número 5º (omisión maliciosa de declaraciones, presidio menor en grados medio a máximo), números 8º y 9º (comercio que no cumple las normativas tributarias o comercio ilegal, con presidio menor en grado máximo o relegación), número 13 (destrucción o alteración de sellos y cerraduras de SII, con presidio menor en grado medio), número 18 (venta de fajas de control de impuestos o entradas ilícitas a espectáculos públicos, presidio menor en grado medio), y número 25 (el que opere como usuario de la zona franca sin tener la habilitación correspondiente, presidio menor en sus grados medio a máximo), entre otros.

ii) Respecto de las multas en dinero, éstas se encuentran contempladas en todos los numerales del artículo 97 del Código Tributario (incluidos los ya enunciados), ya sea en base a un porcentaje de lo defraudado, en unidades tributarias mensuales o en unidades tributarias anuales, con excepción del número 24 que sólo contempla distintas penas de presidio.

Sometido a votación este número 26 fue aprobado con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

En consecuencia, se sustituye el artículo 2º, por el siguiente:

“Artículo 2º.- 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 2º de la ley 18.502, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.”.

Sometido a votación este artículo, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar, don Andrés.

ARTÍCULOS 3º, 4º Y 5º

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

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

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

El artículo 4º de la Honorable Cámara de Diputados dispone que la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles se concederá para todo tipo de vehículos. Tratándose de los vehículos a que se refiere la letra A) del artículo 1º de la ley N° 18.502, la autorización se aplicará sólo a vehículos nuevos. En el caso de los vehículos a que se refiere la letra B) de dicho precepto, se aplicará a vehículos de hasta siete años de antigüedad.

El artículo 5º de la Honorable Cámara de Diputados señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará mensualmente al Servicio de Registro Civil e Identificación de los vehículos motorizados que hayan sido autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles en el mes precedente, individualizándolos por su placa patente única. Igual información deberá proporcionar a dicho servicio respecto de los vehículos que dejaren de estar autorizados para utilizar estos tipos de combustibles.

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

Por decreto supremo expedido a través del Ministerio de Justicia, se podrán hacer extensivas las obligaciones que

impone este artículo respecto del uso de otros combustibles por parte de los vehículos motorizados, previo informe del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Ejecutivo formuló una indicación al artículo 4º para reemplazar en el párrafo final la frase “se aplicará a vehículos de hasta siete años de antigüedad”, por la expresión “la antigüedad de los vehículos será la que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante decreto supremo.

En discusión esta indicación se señaló que fue presentada el 8 de enero de 2002 quedando discordante con lo ya aprobado.

Sometida a votación esta indicación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

Luego, vuestra Comisión sometió a discusión otra **indicación del Ejecutivo que tiene por finalidad suprimir estos artículos.**

Se explicó que se reemplazó todo el sistema de control, incluso la exigencia de 7 años de antigüedad porque todo quedará regulado por la reglamentación que dictará el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Honorable Senador señor Prokuriça señaló que al limitar estas conversiones por los años de antigüedad, el uso del gas como combustible no será atractivo, se debe tender a que los combustibles se masifiquen. Las limitaciones tienen que fundamentarse sólo en la contaminación y en la seguridad.

Se explicó que la indicación del Ejecutivo de 8 de enero de 2002 proponía reemplazar la antigüedad de los vehículos de hasta 7 años, por la que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Al aprobarse la indicación que propone suprimir el artículo 4º, la indicación de fecha 8 de enero de 2002, queda sin efecto.

El Honorable Senador señor Prokuriça reiteró que el único límite que debe existir para la conversión de los vehículos es la seguridad y el impacto ambiental. Si un vehículo aprueba la revisión técnica en materia de emisión de gases debe autorizarse el uso del gas, de otro modo, el uso del gas no será atractivo.

La antigüedad de los vehículos debe considerarse para la seguridad del transporte público y deben fijarse las normas para ello,

sin embargo, en el caso del transporte privado deberían regir las normas generales, si el vehículo aprueba la revisión técnica puede circular y convertirse a gas, no debe importar su antigüedad.

La Comisión acordó dejar constancia que el criterio general es que los vehículos 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 de gas licuado de petróleo deberá contener una válvula o mecanismos que impidan el trasvasije. Asimismo, se deja constancia que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al establecer, mediante decreto supremo las condiciones técnicas para permitir la conversión de los vehículos, la antigüedad no será un elemento determinante, sino que uno de los que se considerará, entre otros.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, propuso consignar normas generales en la ley, sin perjuicio de que podría suceder de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte regulaciones arbitrarias, en cuyo caso se interpondrán los recursos pertinentes.

El Asesor del Ministerio de Transportes, señor Alfonso Cádiz, expresó que este es un tema muy importante porque actualmente la normativa vigente, decreto supremo 212, y las bases de licitación que se han establecido para el transporte público han determinado los años de antigüedad para vigilar la emisión y la seguridad de los vehículos. Desde el punto de vista técnico se han establecido años de antigüedad para la conversión de vehículos a gas, precisamente para resguardar las normas de emisión y la seguridad de los vehículos, además, estas normas se relacionan con la eficacia en el funcionamiento de las plantas de revisión técnicas y de otras instancias.

Algunos estudios indican que la dualidad de motores en vehículos a gas y a gasolina, en muchos casos, producen mayor contaminación. Las normas de antigüedad que considera el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tienen asociados aspectos tecnológicos, los estándares de emisión requeridos guardan relación con la tecnología de los motores. Los motores antiguos de 20 a 30 años no son eficientes al instalarles un equipo de conversión, están diseñados para trabajar con combustibles líquidos, técnicamente los vehículos más antiguos no pueden tener niveles de emisión aceptables por su estructura de diseño

Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes

de la Comisión Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 1º

El artículo 1º aprobado por la Honorable Cámara de Diputados señala que esta ley entrará en vigencia a contar del día 1 del cuarto mes siguiente al de su publicación.

El Ejecutivo formuló indicación para sustituirlo por otro que establece que 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 numeral 5 del artículo 1º de esta ley entrará en vigencia el 1º de enero del 2005.

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 12º del decreto ley N° 3.063 de 1979 y en los número 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.

En discusión esta indicación, vuestra Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés), acordó suprimir el inciso segundo de este artículo transitorio, por ser incompatible con lo ya aprobado.

Sometida a votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

ARTÍCULO 2º

El artículo 2º de la Honorable Cámara de Diputados señala que estarán exentos del pago del impuesto establecido en el artículo 1º los trescientos primeros buses que se inscriban en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros, hasta el 31 de diciembre de 2003, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

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

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

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

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

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

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

El Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar este artículo por otro que establece 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 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.

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 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.

En discusión esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

ARTÍCULOS 3° Y 4°

El artículo 3° de la Honorable Cámara de Diputados señala que a los vehículos comprendidos en la letra a) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979, autorizados a utilizar gas natural o gas licuado de petróleo con anterioridad a la fecha de publicación de esta ley, se les aplicará el monto del impuesto vigente a esa fecha, en tanto mantengan dicha condición. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones informará al Servicio de Impuestos Internos, dentro del plazo de dos meses contado desde la fecha de publicación de esta ley, los vehículos que se encuentren en la situación descrita, con identificación de sus propietarios, y otorgará a estos últimos el certificado que dé cuenta de dicha circunstancia.

Condónanse las cuotas del impuesto establecido en la ley N° 18.502 con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y 4 de la letra b) del artículo 12 del decreto ley N° 3.063, de 1979, 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.

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

El Ejecutivo formuló indicación para suprimir estos artículos.

Se explicó que el artículo 3º transitorio dice relación con los montos de las patentes que se establecían inicialmente en este proyecto de ley.

La norma contenida en el artículo 4º transitorio era para la identificación de los vehículos motorizados autorizados para usar gas natural o gas licuado de petróleo, con anterioridad a la vigencias de esta ley.

El Honorable Senador señor Zaldívar solicitó dejar constancia de la importancia que el Servicio de Registro Civil e identificación cuente con un registro de los vehículos motorizados que se hayan convertido para usar gas natural comprimido o gas licuado a petróleo, para conocimiento de los terceros y resguardar los intereses de quienes celebren transacciones en relación a estos vehículos.

En relación a esta materia, el Asesor de la Subsecretaria de Hacienda, señor José Pablo Gómez, informó que las autoridades del Servicio de Registro Civil e Identificación manifestaron que este servicio, de acuerdo a sus atribuciones, puede establecer ciertas marcas en la inscripción del vehículo que permitan identificar que funcionan a gas.

Sometida a votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

MODIFICACIONES

En mérito a las consideraciones anteriores vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, con las siguientes modificaciones:

ARTÍCULO 1º

Nº 1
Artículo 1º

--- Reemplazarlo por el siguiente:

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

“Artículo 1°.- Establécense, a beneficio fiscal, los impuestos específicos que más adelante se indican, al consumo vehicular de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. Estos impuestos se devengarán 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 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 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 impuesto correspondiente 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 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.”.

(Aprobado, 3x0)

N° 2 Artículo 2°

Reemplazarlo por el siguiente:

“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 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.”.

(Aprobado, 3x0)

Nº 3 **Artículo 3º**

Reemplazarlo por el siguiente:

“3.- Sustitúyese el artículo 3º, por el siguiente:

“Artículo 3º.- 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.”.

(Aprobado con modificaciones, 3x0)

N° 4 **Artículo 4°**

Reemplazarlo por el siguiente:

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.”.

(Aprobado, 3x0)

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 4, como número 5, el siguiente, nuevo:

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

“Artículo 4º bis: La adaptación clandestina de vehículos motorizados al uso de gas natural comprimido o gas licuado de petróleo como combustible, entendiéndose 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.”.

(Aprobado con modificaciones, 3x0)

- - - - -

N° 5º
Artículo 5º

Reemplazarlo por el siguiente:

“6.- Derógase el artículo 5º.”.

Consultar, a continuación del N° 6, el siguiente número 7, nuevo:

“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 de 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.”.

(Aprobado con modificaciones, 3x0)

ARTÍCULO 2°

Reemplazarlo por el siguiente:

“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 18.502, será penado con presidio menor en su grado mínimo a medio y una multa de hasta cuarenta unidades tributarias anuales.”.

(Aprobado, 3x0)

ARTÍCULOS 3°, 4° Y 5°

Suprimirlos.

(Aprobado, 3x0)

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 1º

Reemplazarlo por el 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 12º 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.”.

(Aprobado con modificaciones, 3x0)

ARTÍCULO 2º

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 2º 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 1º de la ley 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.

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 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.”.

(Aprobado, 3x0)

ARTÍCULOS 3º Y 4º

Suprimirlos.

(Aprobado, 3x0)

- - - - -

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el texto del proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones queda como sigue:

“PROYECTO DE LEY:

Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles:

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

“Artículo 1º.- Establécense, a beneficio fiscal, los impuestos específicos que más adelante se indican, al consumo vehicular de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo. Estos impuestos se devengarán 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 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 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 impuesto correspondiente 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 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.”.

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 trasvase 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 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 4º, el siguiente artículo 4º bis:

“Artículo 4º 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 5º.

7.- Agrégase, en el inciso final del artículo 6º, 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 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 número 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 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, será equivalente al impuesto establecido en dicho artículo para los vehículos motorizados que utilicen gas natural comprimido como combustible.

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 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.”.

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 8, 15 y 22 de enero de 2002, con asistencia del ex Senador señor Lagos (Presidente) y de los Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Páez (Pizarro) y Zurita; 3 y 10 de abril y 15 de mayo de 2002, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Lavandero (Presidente), Cantero, Muñoz Barra, Novoa y Vega; 14 de julio de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Orpis (Presidente), Pizarro, Prokurica y Sabag y 12 de noviembre de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Novoa (Presidente), Prokurica y Zaldívar, don Andrés (Pizarro).

Sala de la Comisión, a 19 de noviembre de 2004.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, 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.- Modificar la estructura del impuesto, ya que se establece un cobro variable. El cambio genera una mayor comodidad para el contribuyente al no someterse a un pago mensual o anual fijo sino a uno acorde a su consumo de 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.- Igualar el impuesto que pagan los usuarios de gas licuado a petróleo al que pagaban los usuarios de gas natural comprimido, a contar del 1° de

enero de 2003, pudiendo recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

II. ACUERDOS: Aprobado en general (5 x 0)
Aprobado en particular (3 x 0)

ARTÍCULO 1º

- Nº 1, artículo 1º (aprobado, 3x0)
- Nº 2, artículo 2º (aprobado, 3x0)
- Nº 3, artículo 3º (aprobado, 3x0)
- Nº 4, artículo 4º (aprobado, 3x0)
- Nº 5, artículo 4º bis (aprobado, 3x0)
- Nº 6, artículo 5º (aprobado, 3x0)
- Nº 7, artículo 7º (aprobado, 3x0)

ARTÍCULO 2º (aprobado, 3x0)

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- Artículo 1º (aprobado, 3x0)
- Artículo 2º (aprobado, 3x0)

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

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: artículo 3º, contenido en el Nº 3, del artículo 1º.

V. URGENCIA: no tiene.

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: primer informe.

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

- a) Ley Nº 18.502, que establece impuestos a 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, a 19 de noviembre de 2004.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretaria de la Comisión