

INFORME DE LA COMISIÓN DE MINERÍA Y ENERGÍA SOBRE 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° 2701-15-A.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Minería y Energía pasa a informaros sobre el proyecto de ley singularizado en el epígrafe, originado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en primer trámite constitucional y con urgencia calificada de “suma”.

Cabe hacer presente que esta iniciativa fue conocida e informada previamente por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, cuyo pronunciamiento se encuentra en el boletín N° 2701-15, texto que se recomienda tener a la vista, toda vez que, para evitar repeticiones inútiles, desde luego se dan por reproducidos en los mismos términos en este informe sus capítulos denominados “Antecedentes generales”, “Fundamentos del proyecto” y “Minuta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto”.

El proyecto tiene por objeto modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, con el fin de adaptar el régimen tributario vigente de los combustibles a la nueva realidad tecnológica, en forma coherente con los objetivos medioambientales y con mayor competencia en el suministro de combustibles. Esta modificación implica igualar el tratamiento tributario para el gas natural comprimido y el gas licuado de petróleo, que hasta ahora es dispar.

Durante el estudio de la iniciativa, vuestra Comisión contó con la asistencia y colaboración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Carlos Cruz; del Subsecretario subrogante de Transportes, señor Lautaro Pérez; del asesor legislativo de dicho Ministerio, señor Patricio Bell; del jefe de la División de Normas de esa Secretaría de Estado, señor Silvio Albarrán; del secretario técnico de la Subsecretaría de Transportes, señor Alfonso Cádiz; de la asesora del Ministerio de Hacienda, señorita Claudia Martínez; del abogado del Servicio de Impuestos Internos, señor Miguel Rencoret; del gerente general de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., señor Eduardo Vio; del subgerente del área GNC y Climatización de Metrogás, señor Gerardo Muñoz; del gerente de Mercado Industrial, señor Ian Nelson; del Ingeniero de Proyectos Especiales, señor Claudio Córdova, ambos de dicha empresa; del gerente de Planificación y Desarrollo Corporativo de Gasco S.A., señor Eric Saphores; del Presidente y Secretario de Comunicaciones de la Confederación de Sindicatos de Taxis Colectivos de Chile, señores Héctor Sandoval y Mauricio Mora, respectivamente; del Director del Programa Legislativo del Instituto de Libertad y Desarrollo, señor Pablo Kangiser; de la directora del Programa del Medio Ambiente de dicho Instituto, señora Ana Luisa Covarrubias, y del socio de la estación de gas natural Novagas, señor Hardy Knittel.

El proyecto consta de 5 artículos permanentes, el primero de los cuales propone sustituir los artículos 1° al 5° de la ley N° 18.502, de 3 de abril de 1986¹, y de 4 artículos transitorios.

I. Discusión en general y en particular.

Sintetizando el propósito que se persigue en el proyecto y reiterando lo señalado, en su oportunidad, ante la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, el Ministro del ramo, señor **Carlos Cruz**, expresó que con esta iniciativa se propone generar condiciones para la incorporación del gas natural comprimido y del gas licuado de petróleo como combustibles limpios para el transporte colectivo mayor. Los incentivos que existen en la actualidad son relativamente bajos, atendidas las modificaciones tecnológicas que implica el reacondicionamiento del parque de buses y la escasez de servicios que permitan dotar a la ciudad de Santiago particularmente, y a las demás ciudades, de los abastecimientos necesarios para llevar adelante este propósito.

Para ello se crea un mecanismo de incentivos tributarios, a través de una reducción y de una homogeneización de los impuestos que se cobran por estos combustibles, de modo de hacerlos atractivos económicamente, para introducirlos en los taxis, para efectos de crear una masa crítica de vehículos, con objeto de contar con un servicio de transporte de pasajeros que pueda usar el gas como combustible².

Junto con lo anterior, se propone un incentivo directo al transporte público de pasajeros, cual es la exención tributaria a los primeros 300 buses que se incorporen al sistema, de manera tal que, a través de este mecanismo, se permita la transformación de los mismos o la adquisición de buses nuevos que utilicen esa característica, para así contribuir a disminuir significativamente los niveles de contaminación en la Región Metropolitana.

El Diputado señor **Prokurica** opinó que, si la orientación de este proyecto es promover la incorporación de tecnología menos contaminante, los incentivos deben establecerse en orden a procurar que se cambien los vehículos que utilizan diesel a gas, y no los que usan bencina a gas, puesto que aquéllos son los que más contaminan.

En relación con este tópico, el Ministro del ramo aclaró que la alternativa no es el petróleo, sino la gasolina y que, en este caso, existen beneficios para quienes opten por utilizar los combustibles gaseosos. No resulta económicamente atractivo cambiarse del petróleo diesel al gas natural o licuado, puesto que aquél sigue siendo el más barato. No obstante, debiera ser cada vez menos utilizado en los vehículos livianos, debido a su efecto contaminante.

¹ La ley N° 18.502, en sus artículos 1° al 5°, establece un impuesto anual a los vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general y que se encuentren autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible, independientemente del hecho de que éstos sean utilizados o no. El monto de este impuesto, expresado en unidades tributarias mensuales, es diferente, según se trate de vehículos dedicados al transporte privado o al transporte público y según se utilicen combustibles líquidos o gaseosos.

² Se propuso originalmente la transformación de 5.000 taxis en Santiago, con objeto de generar las condiciones para que existiera el soporte necesario que permitiera al transporte colectivo mayor convertirse a gas licuado o natural.

Aclaró que, desde el punto de vista ambiental, no representa ninguna ventaja cambiar vehículos livianos de gasolina a gas, salvo la posibilidad de crear una masa crítica que permita generar un contexto que posibilite la transformación de los vehículos de transporte público que usan petróleo diesel a gas.

Respecto de los incentivos que se disponen para la Región Metropolitana, el Diputado señor **Prokurica** estuvo de acuerdo con la condición de que, en la misma proporción, sean establecidos para el resto de las regiones, pues sus habitantes no tienen la culpa del problema de la contaminación que afecta a Santiago.

Trajo a colación la discusión que se suscitó con motivo del anterior proyecto³, oportunidad en la cual se señaló que para que hubiese una cantidad suficiente de expendedores era necesario crear una masa crítica de consumidores.

El Diputado señor **Mulet**, por su parte, destacó que existe una disposición que sólo autoriza a los automóviles particulares nuevos el uso del combustible gaseoso, la que no le parece apropiada por cuanto, de aprobarse, permitirá que las personas que dispongan de recursos puedan optar al uso del gas y beneficiarse de esa tecnología, en desmedro de la gente que no dispone de ellos.

En cuanto al acuerdo que existiría entre el Gobierno y los dirigentes de los taxistas, consistente en extender la exención tributaria a una cierta cantidad de taxis colectivos o básicos, sugirió que se amplíe a los taxis de todas las regiones y no sólo de la Región Metropolitana, en una proporción de 6.000 y 3.000 taxis colectivos, respectivamente.

El Diputado señor **Vilches** hizo presente, igualmente, que la aplicación del beneficio debería extenderse a todos los vehículos, en razón de que si existe una escasa demanda por combustibles gaseosos se desalentarán las inversiones para la distribución del producto.

El representante de Metrogás, señor **Gerardo Muñoz**, advirtió la inconveniencia de que este proyecto prohíba, nuevamente, la conversión de los vehículos comerciales, admitiéndola sólo en el caso de los taxis, por cuanto, de aprobarse, tendría consecuencias muy graves para el desarrollo de la industria, afectaría la credibilidad de los actores que están involucrados en el mercado y no lograría conseguir la masa crítica para hacer rentable el negocio. Hizo presente que la dictación del decreto N° 131, de 2000, 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 juego⁴.

³ El 16 de diciembre de 1997 se presentó a tramitación un proyecto de ley que tenía por objeto establecer cierta equivalencia entre el impuesto a la gasolina y al petróleo diesel, por una parte, y el impuesto al gas, por otra. El número 1 de su artículo 1° proponía reemplazar el artículo 1° de la ley N°18.502, con objeto de cambiar el sistema de aplicación del impuesto a los vehículos que emplean gas por un impuesto que grava el gas en cuanto sirva de combustible para esos vehículos. Fue archivado por la Cámara de Diputados, a petición del Presidente de la República, con fecha 8 de julio de 1999.

⁴ Se trata del decreto supremo N° 131, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, publicado el 25 de julio de 2000, que incorpora el artículo 1° bis en el decreto supremo N° 55, del mismo Ministerio, de 1998, que establece requisitos para el empleo de gas natural comprimido como combustible en vehículos livianos y medianos.

Por otra parte, se continúa privilegiando al petróleo diesel, produciéndose el fenómeno de la “dieselización” en todo el país. Según las estadísticas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en los últimos diez años ha aumentado en el 327 por ciento la flota de vehículos diesel. Existe una mala asignación de los recursos fiscales, toda vez que muchos vehículos particulares utilizan ese combustible pagando un impuesto distorsionado -42 pesos por litro-, a diferencia del caso de la gasolina, en que es de 168 pesos por litro. En el mensaje no se corrige esta situación y, pese a las buenas intenciones en orden a obtener una coherencia entre la política energética y la ambiental, se continúa incentivando el uso de los vehículos diesel, que son altamente contaminantes.

El gerente general de la Asociación Chilena de Gas Licuado, señor **Eduardo Vio**, manifestó que se inicia un proceso positivo, toda vez que el gas licuado tiene un tratamiento discriminatorio en relación con los demás combustibles, desde el punto de vista tributario, no obstante ser reconocido como un producto amigable con el medio ambiente. Fue partidario de que los vehículos comerciales⁵ sean incluidos en la exención tributaria aplicándoseles un impuesto bajo, y precisó que, si ello no se materializa en esta iniciativa, podría abordarse este aspecto mediante una ley especial.

El asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor **Silvio Albarrán**, explicó que el mencionado decreto N°131⁶ permite la conversión de los vehículos comerciales, bajo parámetros y reglas claras, y que las conversiones deben practicarse y verificarse en plantas de revisión técnica, de tipo automatizado, que existen exclusivamente en las regiones I y IV y en la Región Metropolitana, aun cuando se espera aumentar su número hacia fines de 2002.

En relación con esta materia, el Diputado señor **Tuma** manifestó su preocupación por quienes han efectuado inversiones al amparo de dicha normativa, convirtiendo los vehículos comerciales al gas, ya que, de aprobarse la iniciativa, no podrán incorporarse a los beneficios del proyecto.

El señor **Gerardo Muñoz** informó que la mayor dificultad para masificar el uso del gas y fomentar la conversión de los vehículos está representada por la infraestructura existente para la distribución.

En cuanto al Plan de Descontaminación, actualmente en consulta pública, el señor **Silvio Albarrán** anunció la aplicación de una norma técnica de emisión para impedir el ingreso de vehículos a petróleo diesel, en los segmentos livianos y medianos, en los cuales se produce, mayoritariamente, la conversión.

En relación con los vehículos bencineros usados, el Diputado señor **Prokurica** acotó que la tendencia actual es que estos últimos se conviertan al petróleo diesel. Los efectos que genera esta situación son nefastos, toda vez que se mantiene el parque automotor conformado por los vehículos pesados- los más contaminantes- y sólo se convierten los taxis que usan petróleo diesel al gas.

⁵ Se refiere a los vehículos comerciales livianos, definidos en el decreto supremo N° 211, del mismo Ministerio, publicado el 11 de diciembre de 1991.

⁶ Ver cita N° 4.

El representante de Gasco, señor **Erik Saphores**, destacó el hecho de que los combustibles alternativos presenten ventajas respecto de los tradicionales, particularmente en relación con los componentes de contaminación no regulados, que tienen efectos indirectos en el largo plazo⁷.

Por su parte, el Diputado señor **Vilches** manifestó tener dudas acerca de la constitucionalidad del beneficio consistente en limitar la exención tributaria, de que trata el artículo 2° transitorio, solamente a la Región Metropolitana.

El Diputado señor **Tuma** reconoció que esta iniciativa tiene deficiencias y se sumó a la idea de que la exención tributaria beneficie a todas las regiones del país. Sin embargo, aseguró que este proyecto contempla incentivos, por cuanto existen 60.000 taxis dispuestos a incorporarse al uso de combustibles gaseosos, los cuales pueden promover la instalación de plantas.

Respecto de la igualación del tratamiento tributario para el gas natural y el gas licuado, la señorita Martínez, doña Claudia, asesora del Ministerio de Hacienda, comentó que la tasa de este último aplicable a los taxis asciende a \$1.270.000, mientras que la del gas natural es de \$542.000, lo cual demuestra la discriminación que existe en perjuicio del gas licuado, con la consecuente limitación de la expansión del negocio, pese a que este combustible, a diferencia del gas natural, está presente en todas las regiones del país.

A propósito de la conversión de los vehículos comerciales, recordó que el proyecto anterior tampoco la contemplaba y recalcó que en esta iniciativa se permite la conversión de los taxis al gas licuado. El Gobierno no estuvo a favor de permitir dicha conversión, toda vez que no se produce un beneficio sustancial en esa transformación y la tasa impositiva de 9 unidades tributarias mensuales es muy baja, si se la compara con la que actualmente paga este tipo de vehículos por concepto de gasolina.

Sin embargo, manifestó estar dispuesto a estudiar la propuesta de ampliar la exención tributaria a otras regiones, sustituyendo la expresión “Región Metropolitana” por “zona saturada”, para mantener la idea matriz de proteger el medio ambiente y evitar la contaminación, criterio que no fue compartido por los miembros de la Comisión, por cuanto todas las comunas, aun cuando no tengan problemas de contaminación, tienen derecho a acceder a un combustible más barato.

En cuanto al porcentaje de ahorro que significaría la conversión de la bencina al gas, se aclaró que los taxis que utilizan gasolina invierten, anualmente, como gasto total -incluidos el consumo y el impuesto- \$2.100.000, mientras que, al utilizar gas natural, disminuiría a \$1.250.000 y a \$1.500.000, en el caso del gas licuado. Si se usa petróleo diesel debieran invertir \$1.200.000.

El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Taxis Colectivos de Chile, señor **Héctor Sandoval**, comentó

⁷ Cita como ejemplo el caso de un vehículo que utiliza gas licuado y que, en términos relativos, contamina la mitad que un vehículo que use gasolina y la quinta parte de uno que use petróleo diesel.

que los taxistas no podrán pagar un impuesto tan alto. Por lo tanto, si se efectúan las conversiones, en un par de años más, no podrán renovar su permiso de circulación.

Destacó que no han logrado un acuerdo con el Gobierno, en orden a eximir del impuesto a una cantidad determinada de taxis, toda vez que habrían solicitado que se beneficiaran los primeros 5.000 taxis que ingresaran al mercado, pero el Gobierno estuvo dispuesto a aceptar sólo 1.000.

En el seno de vuestra Comisión hubo consenso respecto de la inconveniencia de aprobar el proyecto sin introducirle indicaciones que lo perfeccionen con el propósito de que se cumplan los objetivos anunciados por el Ejecutivo, como, asimismo, de extender a las regiones los beneficios que se contemplan exclusivamente para la Región Metropolitana. Al mismo tiempo, se hizo presente la conveniencia de que en las futuras licitaciones se exija que todos los buses nuevos que ingresen al parque automotor usen gas y no petróleo diesel.

En efecto, se propuso:

1. Extender el beneficio consistente en la exención del pago de impuesto, por diez años, de modo que los beneficiados no sean solamente los 300 microbuses de la Región Metropolitana, sino que puedan acceder a ella, en un número mayor, los buses que se encuentren en las demás regiones. Se ha señalado que es inviable efectuar un programa de gas sólo para determinadas comunas o segmentos, toda vez que no sería rentable la instalación de las bombas y, por lo tanto, no habría interés en la conversión. Sin embargo, las demás regiones, aun cuando no están afectadas por los problemas de contaminación de Santiago, tienen la legítima aspiración de contar con un combustible más barato.

2. Autorizar el uso de combustibles gaseosos en los automóviles particulares, sean usados o nuevos, en razón de que existen estudios internacionales que concluyen que cualquier vehículo a gas es menos contaminante que los que utilizan gasolina o petróleo diesel.

3. Dar estabilidad al sistema impositivo propuesto en este proyecto durante un período de cinco o diez años, por cuanto la introducción de un combustible alternativo, más barato y menos contaminante exige una visión de largo plazo, sin afectar la recaudación fiscal.

Mediante el oficio N° 129.345, de 13 de noviembre de 2001, S.E. el Presidente de la República formuló indicaciones a esta iniciativa, las cuales recogieron la mayoría de las sugerencias precedentemente señaladas.

Después del debate habido en la Comisión, y puesto en votación en general y en particular a la vez, el proyecto **fue aprobado por unanimidad**, con las siguientes modificaciones:

Al artículo 1°, N° 1.

- Del Ejecutivo para:

a) Reemplazar, en el inciso primero del artículo 1°, que se sustituye por el número 1, la frase "El impuesto será expresado en unidades tributarias mensuales," por la siguiente: "El monto del impuesto será de dieciocho unidades tributarias mensuales," y

b) Suprimir el inciso segundo del artículo 1°, que por este número se reemplaza.

Estas indicaciones tienen por objeto establecer una tasa única, de 18 unidades tributarias mensuales, para los vehículos motorizados que se encuentran autorizados para utilizar combustibles gaseosos. De este modo, se reemplazan las tasas diferenciadas para vehículos de transporte privado y público establecidas en el texto actual.

Al artículo 4°.

- Del Ejecutivo para suprimir el artículo 4°, pasando el actual artículo 5° a ser 4°.

- De los Diputados Leal, don Antonio; Lorenzini, don Pablo; Mora, don Waldo; Prokurica, don Baldo, y Rincón, don Ricardo, para mantener dicho artículo con la siguiente redacción:

"Artículo 4°.- En el caso de los vehículos a que se refiere la letra a) del artículo 1° de la ley N° 18.502, la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles se concederá para todo tipo de vehículos, sean nuevos o usados, sin restricción de años de fabricación."

La indicación sustitutiva del Ejecutivo tiene por objeto posibilitar la incorporación a este sistema impositivo de los vehículos nuevos o usados, de acuerdo con lo solicitado por los miembros de la Comisión. Sin embargo, éstos optaron por dejar constancia en el mismo artículo del beneficio, especificando que no habrán limitaciones en relación con la antigüedad de los mismos.

Al artículo 2° transitorio.

- Del Ejecutivo para:

a) Reemplazar la letra c), por la siguiente:

"c) Estar incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

b) Suprimir, en el inciso tercero, la frase "como servicio licitado en la Región Metropolitana", entre la palabra "Pasajeros" y la coma (,).

Estas indicaciones tienen por finalidad ampliar la exención tributaria relativa a los primeros trescientos buses, que cumplan con los requisitos que la misma disposición señala, independientemente de la región en que presten servicios.

Al artículo 3° transitorio.

a) Del Ejecutivo para sustituirlo por el siguiente:

“Artículo 3º.- 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 al 30 de noviembre de 2001, 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.”

b) De los Diputados Leal, don Antonio; Lorenzini, don Pablo; Mora, don Waldo; Prokurica, don Baldo, y Rincón, don Ricardo, para reemplazar la frase “al 30 de noviembre de 2001”, por la siguiente: “a la fecha de publicación de esta ley”.

Se hace constar que el Ejecutivo formuló una indicación para reemplazar, en el artículo 4º transitorio, una referencia legal, la cual se desechó por haberse mantenido el artículo 5º.

II. Constancias:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 287 del Reglamento de la Corporación, se establecen las siguientes constancias:

a) Normas orgánicas constitucionales o de quórum calificado. No las hay.

b) Normas que deben ser conocidas por la Comisión de Hacienda. El número 1 del artículo 1º, y los artículos 2º y 3º transitorios deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda.

c) Aprobación por unanimidad. El proyecto, tanto en la discusión en general como en particular, fue aprobado por unanimidad.

d) Artículos rechazados. No los hubo.

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto y las razones que os dará a conocer el señor Diputado Informante, vuestra Comisión de Minería y Energía os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

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

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

“Artículo 1°.- Establécese un impuesto de declaración anual, a beneficio fiscal, a los vehículos motorizados que se encuentren autorizados para transitar utilizando gas natural o gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general. **El monto del impuesto será de dieciocho 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 impuesto establecido en este artículo se aplicará a contar del mes en que se autorice el uso de gas natural o de gas licuado de petróleo al respectivo vehículo. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará la forma y condiciones para otorgar dicha autorización, así como la forma y condiciones mediante las cuales los vehículos dejarán de estar autorizados para utilizar gas natural o gas licuado de petróleo.”

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

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

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

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

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

“Artículo 3°.- La obligación de pagar el impuesto establecido en el artículo 1° 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.”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 4º.- La autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustibles se concederá para todo tipo de vehículos, sean nuevos o usados, sin restricción de años de fabricación.

Artículo 5º.- 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 dejen 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.

Disposiciones transitorias.

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

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

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

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

c) Estar incorporados en el Registro Nacional de Servicios de Transporte Público de Pasajeros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y

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

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

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

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

Artículo 3°.- 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.

Artículo 4°.- 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°.

Se designó Diputado Informante al Diputado señor **RINCÓN**, don Ricardo.

Sala de la Comisión, a 13 de noviembre de 2001.

Tratado y acordado en reuniones de comité de 17 de octubre y 13 de noviembre, y en sesiones de 6 y 13 de noviembre de 2001, con la asistencia del Diputado señor Mulet, don Jaime (Presidente), de la Diputada señora González, doña Rosa, y de los Diputados señores Leal, don Antonio, Mora, don Waldo; Prokurica, don Baldo; Rincón, don Ricardo; Rocha, don Jaime, y Vilches, don Carlos.

Asimismo, asistieron, por la vía del reemplazo, la Diputada señora Ovalle, doña María Victoria, y los Diputados señores Jocelyn-Holt, don Tomas; Lorenzini, don Pablo; Tuma, don Eugenio, y Villouta, don Edmundo.

Concurrieron, además, los Diputados señores Alessandri, don Gustavo, Bertolino, don Mario, y Ortiz, don José Miguel.

Elena Meléndez Urenda
Abogado Secretaria de la Comisión.