

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°2701-15-3.

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Minería y Energía pasa a informaros sobre el proyecto de ley, de origen en un mensaje de S.E. el Presidente de la República, en tercer 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. Este trámite ha sido realizado con urgencia calificada de “suma”.

00000000

Cabe recordar que el proyecto tiene como objeto modificar el sistema impositivo aplicable al uso de combustibles gaseosos en vehículos, de modo de fomentar su utilización. Para ello, se propone promover el empleo del gas natural o del gas licuado de petróleo en una fracción de vehículos livianos de alto recorrido anual, permitir que parte del parque de buses urbanos funcionen con combustibles gaseosos y garantizar el empleo del gas natural y del gas licuado de petróleo en vehículos que cumplan con las condiciones de seguridad necesarias.

00000000

Por acuerdo de fecha 18 de mayo del año en curso, en virtud de lo señalado en el artículo 119 del Reglamento, la Sala dispuso el envío a esta Comisión del proyecto en informe, devuelto por el H. Senado en tercer trámite constitucional, a fin de que se pronunciara acerca de los alcances de las modificaciones introducidas por esa Cámara revisora, recomendando su aprobación o su rechazo.

Forma parte de este informe **el texto comparado** elaborado por la Secretaría de la Comisión, entre las normas de la ley N°18.502, las disposiciones aprobadas por la Cámara de Diputados y el texto propuesto por el Senado.

00000000

Con el objeto de colaborar con la Comisión, asistieron las siguientes personas:

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz Silva, y los asesores del Ministerio de Hacienda señora Tamara Agnic Martínez y señores Marcelo Tokman Ramos, Juan Francisco Galli y Rodrigo Morales.

00000000

Se hace constar que el H. Senado aprobó, como orgánicas constitucionales las siguientes normas:

Nº1) La que contiene el artículo 1º, incisos undécimo, duodécimo y decimotercero.

Nº3) La que contiene el artículo 3º.

Ambas disposiciones se encuentran en el artículo 1º del proyecto de ley.

-La Comisión recomendó aprobarlas de igual forma.

ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN.

A continuación, vuestra Comisión de Minería y Energía procedió a estudiar y proponer su recomendación, de aprobación o de rechazo, de las modificaciones introducidas por el H. Senado, en relación con lo siguiente:

Artículo 1º.

Mediante este artículo, se sustituyen los artículos 1º al 5º de la ley Nº18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles, en los términos que se indica:

1.) (Modificado por el H. Senado)

Este nuevo número, por el que se modifica el artículo 1º, numeral 1 del texto aprobado por la Cámara de Diputados (que modifica el artículo 1º de la ley Nº18.502), establece un impuesto específico, de carácter mixto, al consumo vehicular y a la utilización de los combustibles de gas natural comprimido y de gas licuado de petróleo. Este impuesto considera un componente variable aplicable al consumo vehicular y un componente fijo por la utilización o empleo del respectivo combustible.

El componente variable del impuesto específico se devengará al tiempo de la venta. El pago del componente fijo del impuesto podrá efectuarse en doce cuotas mensuales e iguales, expresadas en unidades tributarias mensuales, será de declaración anual y se aplicará a los propietarios de los vehículos que usen gas natural comprimido o gas licuado de petróleo.

Para determinar o definir la tasa del impuesto específico mixto propuesto, se emplearon, como referencia de cálculo, las patentes establecidas en el proyecto de ley original para los vehículos motorizados que utilicen GNC o GLP, los recorridos promedio para cada uno de los vehículos y el rendimiento de cada uno de los combustibles.

Los recorridos de los vehículos, así como los rendimientos de los combustibles, se obtuvieron del Centro de Certificación y Control Vehicular (3CV) de la Subsecretaría de Transportes.

Se utilizaron para los cálculos los siguientes tipos de vehículos, recorridos y rendimientos:

	Recorrido promedio	Rendimiento GNC km/km ³	Rendimiento GLP km/m ³
T Básico	70.000	11,0	8,0
T Colectivo	90.000	11,0	8,0
T Escolar	35.000	9,0	6,5
Comercial	35.000	9,0	6,5
Particular	20.000	10,0	7,3

Los nuevos rendimientos presentados por el Centro de Control y Certificación Vehicular de la Subsecretaría de Transportes, para GNC y GLP consideran un factor de deterioro respecto a los antiguos rendimientos, dado que éstos correspondían a los obtenidos en prototipos de certificación, o sea, a vehículos nuevos o seminuevos. Los antiguos rendimientos no tenían asociados el deterioro que sí experimentan los vehículos que se convierten, considerando recorridos promedio y que pueden ser transformados con antigüedad de hasta cinco años. Por lo tanto, el rendimiento del prototipo se ajustó entre el 10 y el 15%.

Metodología del cálculo

A petición de la Comisión, los representantes del Ministerio de Hacienda, para efectuar los cálculos, dividieron las patentes establecidas en el proyecto de ley original (18 UTM para taxis y 9 UTM para vehículos comerciales y particulares), en un componente variable y otro fijo. Los supuestos fueron los siguientes:

	Rendimiento GNC km/m ³	Rendimiento GLP km/lt	Recorrido km/año	Proy. ley Original UTM	Proy. ley Original en \$
Taxis Básicos y Colectivos	11,00	8,00	80.000	18,0	542.808
Comerciales y T. Escolar	9,00	6,50	35.000	9,0	271.404
Vehículos Particulares	10,00	7,25	20.000	9,0	271.404

El mantenimiento de un componente fijo (tipo patente) se justifica por razones de control, fiscalización y seguridad.

	Impto GNC utm/ km ³	Var utm/ m ³	Impto GLP utm/ m ³	Var utm/ m ³	Patente GNC UTM	Patente GLP UTM	Carga Total GNC-GLP en \$
Taxis Básicos y Colectivos	1,93		1,40		4,00	4,00	542.808
Comerciales y T. Escolar	1,93		1,40		1,50	1,50	271.404
Vehículos Particulares	1,93		1,40		5,10	5,10	271.404

Lo anterior se resume en lo siguiente:

a) Los taxis y los taxis colectivos, pagarán un monto total de impuestos al año, ya sea que utilicen gas licuado o gas natural comprimido, de aproximadamente 18 UTM en forma total. El cálculo está hecho de tal forma, que esta cifra se descompone en dos tipos de impuestos: un impuesto variable y una patente o cargo fijo. La parte fija es de 4 UTM, que equivale a 10 mil pesos mensuales y a \$120 mil anuales, de pago fijo. El impuesto variable se calcula sobre un recorrido de 80.000 kilómetros al año, con un rendimiento razonable -GNC 11,00 km/m3 y GLP 8,00 km/lt-, lo que significa que pagarían 14 UTM más durante el año, con lo cual llegarían a 18 UTM. El total de impuestos al año es de \$542.808, a diferencia de un taxi que circula a gasolina, que paga \$ 1.454.000, con los mismos parámetros de recorrido.

Esto implica, para los de GLP, una caída desde 45 UTM a 18 UTM y, para el caso de los GNC, una caída de 19,26 a 18 UTM.

b) Los vehículos de transporte escolar pagarán un impuesto fijo que será de 1,5 UTM anuales, equivalentes a \$45.000 anuales, o sea, a alrededor de \$4.000 mensuales. El impuesto variable será, para GNC, de 1,93 UTM/km3 y, para GLP, sería igual a 1,40 UTM/m3, con un recorrido de 35.000 km/año. El cargo total anual para GNC y GLP es de \$271.404, contra \$780.000 que pagarían con gasolina.

c) Los vehículos comerciales pagarán un monto total de impuestos al año, ya sea que utilicen gas licuado o gas natural comprimido, de \$271.404, contra \$780.000 que pagarían si usaran bencina. Pagan un impuesto variable igual al de los taxis y a los vehículos de transporte escolar y un impuesto fijo igual al del transporte escolar. O sea, pagan un impuesto fijo de 1,5 UTM anuales, equivalentes a \$45.000 anuales, es decir, a alrededor de \$4.000 mensuales. Se les calcula un recorrido de 35.000 km/año y un rendimiento de 10,00 Km/m3 para el GNC y de 7,25 Km/lt para el GLP.

d) Los vehículos particulares pagarán \$271.404 con un recorrido de 20.000 km/año, y 5,1 UTM de patente fija, igual que el transporte escolar. Todos pagan, en total, 9 UTM.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de esta modificación.

2.) (Sin modificaciones).

Mediante este número, se sustituye el artículo 2º de la ley N°18.502.

En este artículo, se permite el pago del impuesto anual en doce cuotas mensuales e iguales y se señala como sujeto del impuesto al actual propietario del vehículo.

En su inciso tercero, se establecen medidas para la correcta aplicación, fiscalización y giro del impuesto. Así, se faculta al Servicio de Impuestos Internos para solicitar información a las plantas de revisión técnica, relativa a los vehículos a los que hayan otorgado el certificado de revisión técnica y que estén autorizados para usar gas natural o gas licuado de petróleo y a sus propietarios. Para reforzar esa facultad, se impone a las plantas de revisión técnica la obligación de proporcionar dicha información.

- Este número 2) no fue objeto de modificaciones, por el H. Senado.

3.) (Sin modificaciones).

Por medio de este número se reemplaza el artículo 3º de la ley N°18.502.

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

- Este número 3) no fue objeto de modificaciones, por el H. Senado.

4.) (Sin modificaciones)

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

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

- Este número 4) no fue objeto de modificaciones, por el H. Senado.

5.) (Sin modificaciones)

Por este número se reemplaza el artículo 5º de la ley N°18.502.

Este artículo prohíbe otorgar permiso de circulación a los vehículos autorizados a usar GLP o GNC mientras no se acredite el pago total del impuesto o de las cuotas correspondientes a la fecha de vencimiento, salvo que el interesado demuestre que en un determinado período estuvo acogido a lo dispuesto en el artículo 3º.

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

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

- Este número 5) no fue objeto de modificaciones, por el H. Senado.

Artículo 2º. (Sin modificaciones).

Por medio de este artículo, se establecen algunas regulaciones para las estaciones surtidoras de combustibles que distribuyan gas natural o gas licuado de petróleo:

-se les prohíbe surtir de gas a vehículos que no se encuentren autorizados para utilizar ese combustible, y

-deben estar debidamente registradas ante la Superintendencia de Electricidad y Combustibles.

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

- Este artículo 2º no fue objeto de modificaciones por el H. Senado.

Artículo 3º. (Sin modificaciones).

Este artículo establece el retiro de circulación de los vehículos que sean sorprendidos con los componentes que les permitan circular con gas natural o gas licuado de petróleo sin contar con la correspondiente autorización para hacerlo, los que deberán ser puestos a disposición del juzgado de policía local que corresponda y depositados en los recintos llamados "corrales municipales". Se faculta a los carabineros y a los inspectores municipales y fiscales para fiscalizar esa circunstancia en la vía pública o en lugares de acceso público.

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

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

- Este artículo 3º no fue objeto de modificaciones por el H. Senado.

Artículo 4º. (Sin modificaciones).

En el inciso primero de este artículo, se aclara que, cuando se hace referencia a los vehículos que se señalan en la letra A) del artículo 1º de la ley N°18.502 (*automóviles particulares, automóviles de alquiler de lujo, automóviles de turismo o de servicios especiales, "station wagons", furgones, ambulancias, carrozas fúnebres-automóviles, camionetas y motocicletas*), la autorización para usar gas natural o gas licuado de petróleo como combustible sólo se concederá a vehículos nuevos. El inciso segundo señala lo que se entiende por vehículos nuevos.

A contrario sensu, debe entenderse que, en el caso de los demás vehículos –los de la letra B) del artículo 1º de la ley N°18.502-, especialmente tratándose de vehículos motorizados livianos que presten servicio de taxi y de vehículos comerciales livianos y medianos, seguirá aplicándose el artículo 1º bis del decreto supremo N°55, de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que permite adaptarlos para usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo hasta con dos años de antigüedad e, incluso, con más de dos y hasta con cinco años de antigüedad, siempre que cumplan con requisitos adicionales que esa norma prescribe.

- Este Artículo 4º no fue objeto de modificaciones por el H. Senado.

Artículo 5º. (Sin modificaciones).

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

Cuando se trate de vehículos autorizados para utilizar gas como combustible, el Servicio de Registro Civil e Identificación deberá incorporar, en su inscripción, la indicación del tipo de combustible que corresponda o, en su caso, reemplazarla. Además anotará las otras menciones propias del Registro de Vehículos

Motorizados (características esenciales del vehículo, individualización del propietario, número de la placa-patente que se le otorgue, etcétera).

Mediante el inciso tercero, se preceptúa que, por decreto del Ministerio de Justicia, se harán 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.

- Este artículo 5° no fue objeto de modificaciones por el H. Senado.

Disposiciones transitorias.

Artículo 1°. (Sin modificaciones).

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

- Este artículo 1° transitorio no fue objeto de modificaciones por el H. Senado.

Artículo 2°. (Modificado por el H. Senado)

Este artículo fue modificado por el Senado a efectos de bajar de 45 utm a 19,26 utm, a contar del 1 de enero de 2003 y hasta que entre en vigencia esta ley, el impuesto actual del GLP, que es muy alto.

Respecto del número de vehículos que estarían en esta situación, informa el Ejecutivo que son 7 automóviles del año 2001 y 99 del año 2002. Esto implica una deuda de alrededor de 30 millones de pesos. En consecuencia, se planteó la factibilidad de que, en vez de que esta rebaja del impuesto rija desde el 1 de enero de 2003, quede establecida desde el 1 de enero del año 2001, porque, de lo contrario, se crearía una situación conflictiva para los usuarios de la I Región, ya que tendrían que pagar las 45 UTM.

Por otra parte, el proceso de cambio de vehículos en la Primera Región comenzó a producirse el año 2001. Con la nueva redacción de esta norma el pago del nuevo impuesto regirá a partir del año 2003, por lo que existiría un conjunto de taxis y de colectivos que pagarían durante dos años 45 UTM, casi 1 millón 350 mil pesos. Muchos no han podido pagar esta cantidad, por lo tanto, la nueva redacción del artículo 2° transitorio habría de operar a contar del 1 de enero de 2001 y no del 1 de enero del 2003.

Este artículo 2° transitorio es genérico. Es decir, se aplica en todo el país, inclusive en Punta Arenas, ciudad para la cual se ha dictado una ley especial, que establece una tasa menor, que irá creciendo progresivamente hasta la publicación de esta ley. Una vez que se despache este proyecto de ley, se integrará al régimen nacional. De incorporarse al régimen común, los interesados empezarían a pagar el doble.

La ley que se aprobó para Punta Arenas establece que pagarían el 43% del monto para el período comprendido entre el 1 de mayo de 2002 hasta el 31 de diciembre de 2005. Está acotado en la

misma ley el período de aplicación. Al no decirse nada en este proyecto de ley, pasarían al régimen nacional, es decir, de 9 a 18 UTM.

Además, se hizo presente que más de 2 años de no renovación del permiso de circulación es motivo de cancelación de la inscripción del vehículo en el Registro de Taxis.

Por otra parte, se advirtió que los que pagaron este impuesto tendrían derecho a devolución. De lo contrario, se estaría castigando a quienes cumplieron.

Los asesores del Ministerio de Hacienda plantearon que se tomó en consideración la preocupación manifestada por los Senadores en cuanto a que los vehículos con problemas eran los de los últimos dos años. La idea era darles una solución, y eso fue lo que se evaluó. Para extender este beneficio, no sólo es necesario considerar cuántos son los que no han pagado, sino también cuántos son los que ya han pagado. Para esto, se necesitan mayores antecedentes.

oooooooooooo

Respecto de este artículo, los Diputados de la XIIª Región señores Rodrigo Álvarez y Pedro Muñoz expusieron que esta norma desfavorece a los propietarios de vehículos de gas de esa Región, por lo que la Comisión acordó invitar al Subsecretario de Transportes y a los asesores del Ministerio de Hacienda para analizar este tema.

El Diputado señor Álvarez, don Rodrigo, señaló que éste es un muy buen proyecto y que la Cámara de Diputados lo debería aprobar. Sin embargo, como Diputado de la XIIª Región, adujo que es preciso llamar la atención sobre la situación que, en la práctica, afectará al sector de taxis y colectivos de la Región, que es el principal parque automotor del país que usa gas como combustible. Agregó que, de aprobarse esta norma tal como viene del Senado, se duplicará el impuesto que deberán pagar los usuarios de la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena. Esta situación provocará un serio problema, que tendrá una fuerte repercusión social, por cuanto se trata de un parque automotor de más de tres mil vehículos, al cual se le duplicará el impuesto a partir del 1 de enero de 2006.

Por lo tanto, expresó que es menester lograr una solución para evitar este gran incremento del impuesto o, en su defecto, aumentarlo en forma progresiva.

El Diputado señor Muñoz, don Pedro, indicó que, durante la tramitación de este proyecto de ley se le han presentado al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, diversas fórmulas para destrabar lo aprobado por el Senado. Añadió que el Ejecutivo acogió una de las alternativas propuestas, consistente en establecer un impuesto mixto. La XIIª Región estaba exceptuada de pagar dicho impuesto. En ella, los usuarios del gas como combustible sólo pagan un impuesto al consumo de 9 UTM, mientras que en el resto de las regiones se pagaría, junto con este impuesto al consumo, una *sobretasa* calculada sobre una determinada fórmula.

Sin embargo, se optó por no eximir a la XIIª Región de esta situación, por cuanto se pretende aplicar una fórmula mixta y única en todo el país, tanto para GLP (gas licuado de petróleo) como para GNC (gas natural comprimido). La XIIª Región merece un *premio* o una *bonificación*, por ser la Región pionera en el uso del GNC como combustible para vehículos, pues desde hace ya veinticinco años que se viene aplicando en el transporte público menor.

Expresó, finalmente, que la XIIª Región debería tener una norma de excepción, que la diferenciara del resto del país. Por el contrario, mediante esta norma, se les aplicará un castigo a los transportistas de la Región, debido al incremento del impuesto que deberán pagar. Se requiere una norma excepcional, similar a aquella que se aplica hasta el día de hoy, en que se pagan 8,68 UTM.

El **Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz**, explicó que en esta regulación se optó por la fórmula del impuesto *mixto* el que fue solicitado por los propios gremios. Inicialmente, se había establecido una estructura tributaria *variable*, en que sólo se pagaba el impuesto cuando se *cargaba* el combustible. Sin embargo, tal fórmula presenta el problema de que, cuando se elaboran indicadores de productividad o de rendimiento, éstos demuestran que el impuesto va en perjuicio de quien más usa el combustible, en este caso los taxis básicos y colectivos. Señaló que, a solicitud de la Comisión de Transportes del Senado, motivado, justamente, por requerimiento de los operadores del transporte menor, el Ejecutivo desarrolló una solución *mixta*, que comprende una estructura tributaria con un *impuesto variable*, que es único para todos, y un *impuesto fijo*, en que se hace la distinción entre quién carga, sea éste taxista, sea de flete o comercial, o incluso particular.

Por otra parte, los usuarios que puedan figurar como deudores actualmente se verán favorecidos por lo establecido en este artículo 2º transitorio propuesto, en que se establece la reducción del impuesto desde 45,0 UTM a 19,26 UTM al año, cubriendo retroactivamente hasta el 1 de enero del año 2002, de forma que incluso quienes hayan pagado el tributo en su momento tendrán derecho a que se les reembolse la diferencia pagada.

La urgencia que requiere la tramitación de este proyecto de ley se explica en razón de que existe una gran cantidad de operadores de transporte público que se encuentran en la espera de su aprobación para regularizar su situación, ya que hoy están expuestos a la cancelación de su calidad de prestadores de servicio de transporte, pues el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se verá obligado a adoptar sanciones administrativas respecto de quienes no han pagado su permiso de circulación, quienes quedarán expuestos a perder su fuente de empleo, con un directo impacto social.

Por último, refiriéndose a la situación de la XIIª Región, aclaró que actualmente se encuentra vigente un régimen de trato preferente, contenido en la denominada *Ley Austral*, cuyos efectos se extienden hasta el 31 de diciembre del año en curso. Sin perjuicio de ello, declaró su disposición a conocer, detallar y profundizar, en las próximas semanas, el impacto que puede producir la aprobación de este proyecto de

ley en esa Región a partir del año 2006. En tal contexto, señaló estar dispuesto a encontrar soluciones para la Región. Sin embargo, insistió en que ello no tiene relación con el actual proyecto, cuya tramitación no puede ser demorada por más tiempo.

El **asesor del Ministerio de Hacienda señor Marcelo Tokman** aseguró que a los que usan gas en vehículos en la XII^a Región, el proyecto les otorga un beneficio. Explicó que, a partir del año 2006, el impuesto al GNC (gas natural comprimido) para taxis y colectivos, sin el proyecto en cuestión, corresponderá a 19,26 UTM (diecinueve coma veintiséis unidades tributarias mensuales), el que se verá reducido, de aprobarse el proyecto en comento, a 18 UTM (dieciocho unidades tributarias mensuales). Añadió que este efecto se produce en razón de que se introduce en la estructura del impuesto un componente variable junto a uno fijo, lo cual favorece a la XII^a Región en 1,26 UTM. Ahora bien, actualmente, y por lo que resta del año 2005, esos usuarios pagan menos impuesto que en el resto del país, e incluso menos que lo que pagarán a partir del año 2006; pero ello corresponde a una situación de excepción que se les reconoce por otra ley, esto es, la ley N° 19.952, que les permite pagar sólo el 43% de lo que se paga en el resto del país, beneficio que se extingue el año 2005.

El **Presidente de la Comisión, Diputado señor Leay**, para cerrar el tema en discusión, le consultó al Subsecretario de Transportes, si el Ejecutivo está dispuesto a estudiar de manera particular la situación de la XII^a Región.

El **Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz**, respondió afirmativamente, garantizando que compromete al Ejecutivo a evaluar y estudiar la situación planteada respecto de la XII^a Región.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de esta modificación.

Artículo 3° nuevo, (incorporado por el H. Senado).

Mediante esta nueva disposición, se corrige la situación de los vehículos particulares y de los taxis; pero los buses y los camiones quedan siempre fuera de mercado respecto del diésel. Por lo tanto, el Ejecutivo, a través de esta norma, propone mantener una exención para los primeros 300 buses licitados, con la idea de ir aumentándolos, a medida que se vayan incorporando otros al sistema.

Con el sistema de impuesto variable y fijo o patente, los que todavía siguen quedando fuera son los vehículos pesados que funcionan con gas licuado o gas natural, porque el impuesto, si bien es cierto que en algunos casos es un tercio de lo que se paga en bencina, sigue siendo más caro que el diésel.

Originalmente, el Ejecutivo planteó esta exención para 200 buses y en la Cámara de Diputados se logró extenderla. Se argumentó que esto no podía ser sólo un privilegio para Santiago, que tiene

contaminación, sino que debía extenderse también a las Regiones como un combustible alternativo.

Esta norma se aplica también en Regiones. La única limitante es que tiene que estar asociada a planes de licitación que, se puedan controlar.

Se indicó que, si no hay 300 buses con normas especiales en Chile, no se pondrá en funcionamiento el sistema. Si no los hay, no habrá nadie dispuesto a venderles combustible e instalar una estación de servicio de expendio de estos combustibles. Se informó que en este momento hay 6 buses de gas en Santiago.

Se discutió acerca de la conveniencia de establecer una norma permanente, de manera que automáticamente opere un procedimiento en el caso de que se copen los 300 buses, con el fin de no tener que discutir otro proyecto de ley en el Congreso Nacional para otros 300 buses.

Actualmente, el bus de gas contamina menos que el bus de diésel. También se puede afirmar que los vehículos antiguos de diésel contaminan más que los de gasolina y de gas, pero no se puede sostener que sucederá lo mismo con los nuevos vehículos livianos que ingresen al diésel. Entonces, darle preferencia a un bus de gas porque, en teoría, contamina menos hoy y dejar eso establecido permanentemente podría resultar un error mayor, como ha resultado la política tributaria del diésel.

Hoy en día, en la Región Metropolitana de Santiago, con una norma como la Euro 3, en términos de emisiones, se le efectúa al vehículo un tratamiento de poscombustión, los niveles de eficiencia ambiental con el diésel son exactamente iguales que los del gas natural.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de este nuevo artículo 3°.

Artículo 3°.- (Eliminado por el H. Senado).

Mediante el inciso primero de este artículo, se establecía una excepción de la norma, en virtud de la cual la autorización para usar gas natural comprimido o gas licuado de petróleo sólo se otorgaba a vehículos nuevos, pues señalaba que los vehículos autorizados, para ello antes de la entrada en vigencia de esta ley mantendrían tal autorización, en tanto cumplieran con los requisitos fijados para ello, y disponía el procedimiento para hacer efectiva esa excepción.

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

Artículo 4º.-(Eliminado por el H. Senado).

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

Leay Morán.

Se designó Diputado informante al señor **Cristián**

SALA DE LA COMISIÓN, a 8 de junio de 2005.

Tratado y acordado, conforme se consigna en el acta de fecha 8 de junio de 2005, con la asistencia de los Diputados señores Leay, don Cristián (Presidente); Encina, don Francisco; Jarpa, don Carlos Abel; Kuschel, don Carlos Ignacio; Leal, don Antonio; Mora, don Waldo; Rojas, don Manuel, y Vilches, don Carlos.

Además, asistieron y participaron los Diputados señores, Álvarez, don Rodrigo, y Muñoz, don Pedro.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA,
Secretario de la Comisión.