

INFORME DE LA COMISIÓN DE MINERÍA Y ENERGÍA SOBRE EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY Nº18.502, EN RELACIÓN CON EL IMPUESTO AL GAS, Y ESTABLECE REGULACIONES COMPLEMENTARIAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL GAS COMO COMBUSTIBLE EN VEHÍCULOS.

BOLETÍN Nº2701-15-3-1.

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 Nº18.502, en relación con el impuesto al gas y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

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 de la Cámara de Diputados 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.

Es del caso señalar, que mediante el oficio Nº25.286, de fecha 18 de mayo del año en curso, el H. Senado remitió a esta Corporación, el proyecto de ley en estudio, aprobado en segundo trámite constitucional.

Posteriormente, por el oficio Nº25.507, de fecha 29 de junio recién pasado, el H. Senado informó que en el texto que hizo llegar anteriormente, se omitieron algunas normas introducidas por esa Corporación, las que se transcriben mediante este oficio.

Por lo tanto, en este nuevo informe, que sustituye al anterior, se incluyen además las normas que no fueron consideradas en dicho informe, respecto del tercer trámite constitucional emitido por esta Comisión de Minería y Energía.

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 (GNC) y de gas licuado de petróleo (GLP). 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 (UTM), será de declaración anual y se aplicará a los propietarios de los vehículos que usen gas natural comprimido (GNC) o gas licuado de petróleo (GLP).

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 Var GNC UTM/km ³	Impto Var GLP 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 vehículos a GLP, una caída desde 45 UTM a 18 UTM y, para el caso de los a 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.) (Modificado por el H. Senado).

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

En este nuevo artículo, se dispone que sólo se podrán utilizar los combustibles gas natural comprimido o gas licuado de petróleo en los vehículos que cumplan con las condiciones técnicas que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, organismo que deberá 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.

Se plantea que 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 o gas licuado de petróleo.

Además, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones deberá revisar las condiciones técnicas, 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.

Se establece que la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley 18.410, orgánica de dicho servicio, deberá fiscalizar e 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.

Por lo tanto, mediante esta norma se establecen los mecanismos de regulación y control, tanto por razones de seguridad como tributarias, de acuerdo al nuevo sistema propuesto.

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

3.) (Modificado por el H. Senado).

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

Este nuevo artículo 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 requeridas de acuerdo a lo establecido, serán

retirados de circulación por el 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.

Además, 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.

Se establece que 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 este artículo y sólo podrá volver a circulación una vez que cumpla con las condiciones técnicas exigidas 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, pero que carezca de las condiciones técnicas, por razones ajenas a dicho propietario.

Se plantea que 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, serán sancionados con una multa, a beneficio fiscal, de 20 UTM a 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.

Por último, se dispone que 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 20 UTM a 50 UTM por cada vehículo en el que se detecte dicha infracción y la clausura del establecimiento hasta por 20 días.

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

4.) (Modificado por el H. Senado).

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

El precepto propuesto dispone 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.

Además, se establece que 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.

Por lo tanto, se trata de una medida únicamente de control.

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

5.) (nuevo).

Se incorpora este número 5, nuevo, a continuación del número 4.

Mediante este número, se dispone que 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 UTM ni superior a 70 UTM, y el comiso de los bienes empleados.

Además, se establece que 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.

Se disponen además, sanciones administrativas para los autores de los delitos señalados anteriormente, que hubieran participado en la preparación o ejecución de los mismos.

Por último, se señala que la Superintendencia de Electricidad y Combustibles, Carabineros de Chile y los inspectores fiscales deberán denunciar cualquier acto que haga sospechar se están ejecutando o se está preparando la ejecución de los actos señalados en este artículo.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de este nuevo número 5.

5.) (Pasó a ser 6).

Mediante este número 6, nuevo, se deroga el artículo 5º de la ley N°18.502.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de la derogación de este número 5.

7.) (nuevo).

Por medio de este número, se agrega en el inciso final del artículo 6º, a continuación del punto aparte, que se transforma en

punto seguido, la siguiente frase: “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.”

La norma tiene por objeto establecer una medida de control, para circunscribir el uso del beneficio de Zona Franca sólo a los usuarios de Zona Franca.

En la Zona Franca se produce una especie de contrabando de combustibles en vehículos que salen de dicha zona. 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.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la aprobación de este nuevo número 7.

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

Por medio de este artículo modificado por el H. Senado, se agrega 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.”

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

Artículos 3º, 4º y 5º. (Suprimidos por el H. Senado)

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la supresión de los artículos 3º, 4º, y 5º.

Disposiciones transitorias.

Artículo 1º. (Modificado por el H. Senado).

Este artículo modificado por el H. Senado, 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.

Además, se señala que 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.

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

Por último, se establece que los 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.

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

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.

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 XII^a 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 XII^a 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 XII^a 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 XII^a 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 aquélla 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 XIIª 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 XIIª 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 XIIª 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 XIIª Región.

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

Artículo 3º 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 doscientos (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 trescientos (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 seis (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 trescientos (300) buses, con el fin de no tener que discutir otro proyecto de ley en el Congreso Nacional para otros trescientos (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*, de forma que 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.

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

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.

-Vuestra Comisión, por la unanimidad de los Diputados presentes, acordó recomendar la eliminación de este artículo 4º.

Leay Morán.

Se designó Diputado informante al señor **Cristián**

SALA DE LA COMISIÓN, a 21 de julio de 2005.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fechas 8 de junio y 20 de julio de 2005, con la asistencia de los Diputados señores Leay, don Cristián (Presidente); Bertolino, don Mario; Encina, don Francisco; García-Huidobro, don Alejandro; González, doña Rosa; 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.