

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

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

BOLETÍN N° 2.701-15.

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de segundo informe, el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “simple”, el 5 de abril de 2005.

- - - - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

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

Asimismo, dejamos constancia que los incisos diez y catorce del artículo 1º, contenido en el N° 1 de esta iniciativa legal, deben ser votados con quórum de ley orgánica constitucional, por recaer sobre materias que se relacionan con las funciones y atribuciones de las municipalidades, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 107 de la Carta Fundamental, en relación con el artículo 63, inciso segundo, de la Constitución Política.

OPINIÓN DE LA EXCMA. CORTE SUPREMA

Hacemos presente que vuestra Comisión, dirigió oficio N° 34/TT/2004, de 17 de noviembre del año 2004, y oficio N° 30/TT/2005, de 4 de mayo del año 2005, a la Excma. Corte Suprema, con la finalidad de consultar su opinión acerca del los incisos once, doce y trece del

artículo 1º, contenido en el N° 1 y el artículo 3º, contenido en el N° 3, ambos del artículo 1º del proyecto de ley en estudio, en virtud de lo dispuesto en el artículo 74 de la Constitución Política, por incidir en la organización y atribuciones de los Tribunales de Justicia.

**INDICACIONES A ARTÍCULOS QUE DEBEN SER CONOCIDAS POR LA
COMISIÓN DE HACIENDA PORQUE INCIDEN EN MATERIA
PRESUPUESTARIA Y FINANCIERA.**

Hacemos presente que en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 17 y 21 de la Ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, de los incisos cuarto y sexto del artículo 27 e inciso cuarto del artículo 36 del Reglamento, todas las indicaciones recaídas en este proyecto de ley deberán ser conocidas por la Comisión de Hacienda, por contener normas que son propias de su competencia.

- - - - -

Asimismo, hacemos presente que a algunas de las sesiones en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Cantero, Fernández, Flores y Orpis.

- - - - -

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; del Asesor Legislativo de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez; de los Asesores del Ministerio de Hacienda, señores Rodrigo Morales y Marcelo Tokman; del Abogado del Ministerio de Hacienda, señor Juan Francisco Galli; de la Asesora de la Subsecretaría de Hacienda, señora Tamara Agnic y de la Asesora del Honorable Senador señor Novoa, señora Hedy Matthei.

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

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

1.- El Presidente de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACUCH), señor Héctor Sandoval; su Vicepresidente, señor José Becerra; su Secretario General, señor Eduardo Castillo; su Director de la Región Metropolitana, señor Carlos Donoso y el encargado del Sector de Comunicaciones, señor Mauricio Mora.

2.- El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile (FENATACH), señor René Gutiérrez; su Vicepresidente, señor Luis Reyes y sus Directores señores Nadio Gamboa y Alonso Puebla.

3.- El Presidente de las Asociaciones Gremiales, Sindicatos y Empresas de Taxis Colectivos de Magallanes XII Región, señor Marcelino Aguayo y sus Directores señores Juan Contreras y Juan Montero.

4.- El Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de Arica, señor José Muñoz y su Secretario, señor Oscar Terraza.

5.- El Presidente de la Asociación de Transportes Garoto, señor Manuel Araya.

6.- El Presidente de la Agrupación de Taxis Centro Sur y Agrupación de Taxis a Gas, señor Humberto Manzano; el Director de Coquimbo, señor Nicasio Lo-How y el Director de La Serena, señor Luis Contreras.

7.- El Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., GLPCHILE, señor Eduardo Vio Grossi; el Gerente Comercial de Gasco S.A., señor Mauricio Coll; el Gerente de Desarrollo Lipigas S.A., señor Patricio Strube y el Subgerente Autogas Abastible, señor Álvaro Jara.

8.- El Secretario Ejecutivo de la Asociación de Empresas de Distribuidoras de Gas Natural A.G., señor Carlos Cortés; el Gerente de Planificación y Desarrollo de Metro Gas, señor Gonzalo Palacios y el Subgerente de Área GNC y Climatización de Metro Gas, señor Gerardo Muñoz.

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

- - - - -

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

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: 2º y 1º transitorio.

II.- Numerales del Artículo 1º que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: 2 (artículo 2º), 3 (artículo 3º), 4 (artículo 4º), 5 (artículo 4º bis), 6 (artículo 5º) y 7 (artículo 6º).

III.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: 1 a), 7 a) y 8 a).

IV.- Indicaciones aprobadas con modificaciones: no hay.

V.- Indicaciones rechazadas: 1, 3, 5 y 8.

VI.- Indicaciones retiradas: no hay.

VII.- Indicaciones declaradas inadmisibles: 2, 4 y 7.

ANTECEDENTES

Durante la discusión en particular, la Comisión se abocó al estudio de las indicaciones presentadas en cuatro sesiones.

En su primera sesión, celebrada el 23 de marzo del año en curso, se hizo presente a los representantes del Ejecutivo, por una parte, que las indicaciones presentadas que sustituyen el actual impuesto fijo que pagan los usuarios de GLP y GNC por uno al consumo o variable, mantienen la tasa de impuesto para el GNC y se aumenta en el caso del GLP y, por otra parte, respecto de los cálculos hechos para determinar el impuesto al consumo se cuestionaron los parámetros utilizados para determinarlo. Además, las indicaciones presentadas por el Ejecutivo establecían un impuesto progresivo a estos combustibles, razón por la cual se le solicitó suprimirlo.

Asimismo la Comisión solicitó al Ejecutivo una aclaración respecto de la exención del impuesto que se aplicará a 300 buses, que sólo operarán en Santiago, con lo cual resulta difícil comprender cómo se creará una flota que después no se podrá aumentar y, como consecuencia de lo anterior, seguramente no se instalarán estaciones de servicios para atender a ese número de vehículos.

Posteriormente, vuestra Comisión celebró una segunda sesión, con fecha 6 de abril de 2005, durante la cual recibió en audiencia a distintos gremios y asociaciones gremiales empresariales, representantes de usuarios y de distribuidores de gas natural comprimido y de gas licuado, quienes hicieron llegar sus planteamientos críticos a este proyecto de ley y a las indicaciones presentadas, los cuales fueron enviados al señor Ministro de Hacienda para que tomara conocimiento de ellos.

Vuestra Comisión, luego de poner estos antecedentes en conocimiento del señor Ministro de Hacienda, celebró una tercera sesión, con fecha 13 de mayo de 2005, durante la cual se discutieron y analizaron las objeciones planteadas por las asociaciones gremiales, las cuales básicamente apuntaban a lo siguiente:

Uno, que los cálculos para determinar el impuesto al consumo son objetables ya que fueron hechos sobre la base de vehículos cero kilómetros, cuyo comportamiento y rendimiento es distinto al de los vehículos en uso y que como consecuencia de esos parámetros el impuesto al consumo termina siendo superior al impuesto fijo aprobado en la Honorable Cámara de Diputados.

Dos, que este impuesto al gas se ha establecido teniendo como parámetro el impuesto a la bencina y, en ese sentido, es prácticamente absurdo o inútil porque lo homologa al impuesto al combustible más caro y eso no va a incentivar el cambio al gas sino va a continuar el incentivo hacia el diesel. De lo anterior se derivan una serie de conclusiones, por ejemplo, este proyecto no ayuda al medio ambiente, este proyecto no cumple con las expectativas que el gobierno ofreció, etc.

Además, se planteó específicamente la situación de la I Región donde hay un parque de vehículos a gas licuado grande, lugar en que si bien es cierto el impuesto baja, en la práctica, como no están pagando el impuesto actual que es de 45 UTM, el proyecto no los mejora en nada. En todo caso, básicamente, el punto en la I Región es que por el incumplimiento en que han incurrido en el pago de este impuesto que claramente es excesivo -45 UTM- versus -18 UTM- que es el impuesto al gas natural, ellos están a punto de perder sus vehículos y no han podido obtener el permiso de circulación.

Por otra parte, se planteó la situación de los usuarios de la XII Región, que tienen un régimen especial, en virtud del cual están hoy día pagando un impuesto menor que el que establece la ley. Por lo tanto, estiman que tendrán un agravamiento o un alza de su situación tributaria. En Punta Arenas se pagan 9 UTM, en virtud de una ley especial.

La Comisión, celebró una tercera sesión con fecha 13 de abril de 2005, durante la cual analizó los planteamientos anteriores llegando a la conclusión que el cambiar el pago de una patente fija, que tiene un monto fijo, de acuerdo a los kilómetros recorridos, que permitía hacer una distinción entre los distintos tipos de vehículos, a un impuesto que es variable, genera una serie de discrepancias respecto del cálculo específico que se efectúa. Si el objetivo era discriminar positivamente hacia los taxis, el impuesto variable siempre va a ser distinto para los distintos tipos de vehículos en la medida que tienen rendimientos diferentes y circulan una cantidad de kilómetros distintos.

Por lo tanto, se propuso buscar una fórmula alternativa que requiere una mezcla de dos elementos: uno, que es fijo, por tipo de vehículo o por la utilización o empleo del respectivo combustible y, otro, algo variable, que es por kilómetro o aplicable por consumo vehicular.

Se sugirió hacer un cálculo nuevo distinguiendo numéricamente en el sentido de que parte de la patente se cancele por impuesto variable y el diferencial que, en el fondo, es la distinción de las categorías, se haga por la patente fija. Además, este mecanismo permite eximir por ley un cierto número de buses para no dejarlos en peores condiciones de competitividad que con respecto al diesel.

En síntesis, se acordó abrir un nuevo plazo para presentar indicaciones, con el objetivo de que el Ejecutivo presentara una indicación que recogiera estas ideas.

Finalmente, vuestra Comisión, en sesión celebrada el 4 de mayo de 2005, aprobó tres indicaciones de S.E. el Presidente de la República, signadas con los números 1a) , 7a) y 8a).

La indicación 1a) establece un impuesto específico de carácter mixto, al consumo vehicular y a la utilización de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo.

En forma resumida, dicha indicación establecería los siguientes impuestos:

a) Los taxis y taxis colectivos, pagarán un monto total de impuestos al año, ya sea que utilicen gas licuado o gas natural

comprimido, aproximadamente de 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 pagaría 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.

En la práctica, el impuesto mixto al gas, significará que los colectivos y taxis que se hayan reconvertido pagarán sólo un tercio de los tributos que pagarían si usaran bencina.

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, alrededor de \$4.000 mensuales. El impuesto variable será para GNC de 1,93 UTM/km³ y para el GLP, sería igual a 1,40 UTM/m³, con un recorrido de 35.000 km/año. El cargo total anual para el GNC y GLP es de \$ 271.404 contra \$780.000 que pagaría 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 usan bencina. Pagan un impuesto variable igual al de los taxis y transporte escolar y un impuesto fijo igual al del transporte escolar. O sea, un impuesto fijo de 1,5 UTM anuales equivalentes a \$45.000 anuales, es decir, alrededor de \$4.000 mensuales. Se les calculó 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.

La indicación 7a), sustituye el artículo 2º transitorio de este proyecto de ley, bajando el impuesto establecido para los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo como combustible, desde el 1º de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1º de esta ley, desde 45,0 UTM al año hasta 19,26 UTM al año.

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

Finalmente, la indicación N° 8 a), incorpora un artículo 3º transitorio, nuevo, que establece una bonificación equivalente al monto del impuesto a que se refiere el artículo 1º de la ley N° 18.502, es decir, exime a los primeros 300 buses licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte, y que cumplan con los requisitos que indica, de la patente fija.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden, y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

El proyecto aprobado en general por el Honorable Senado consta de dos artículos permanentes y dos artículos transitorios.

El artículo 1º, a través de 7 numerales modifica la ley N° 18.502, que establece un impuesto específico a los combustibles y el artículo 2º agrega un numeral al artículo 97, del Código Tributario.

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

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

pagado el impuesto, de conformidad a la tasa aplicable con anterioridad a dicho período, podrán recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.

ARTÍCULO 1º

Nº 1 Artículo 1º

El texto del artículo 1º, contenido en el Nº 1 del artículo 1º de este proyecto de ley que modifica la ley Nº 18.502, que fue aprobado por la Sala del Senado, aplica un impuesto al consumo vehicular de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado a petróleo, los que se devengan al momento de la venta que efectúa el distribuidor al vendedor. Su declaración y pago son de cargo del distribuidor, quien deberá enterarlos en arcas fiscales dentro de los primeros 10 días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias.

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

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

Los impuestos específicos al gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, se expresarán en unidades tributarias mensuales, según su valor vigente al momento de la determinación del impuesto por cada mil metros cúbicos del producto, en adelante UTM/KM³, en el caso del gas natural comprimido y por cada metro cúbico del producto, en

adelante UTM/M³, en el caso del gas licuado de petróleo y, desde la entrada en vigencia de la presente ley hasta el 31 de diciembre del 2008, se calcularán de la siguiente forma:

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

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

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

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

A este artículo 1°, contenido en el N° 1 del artículo 1°, se presentaron siete indicaciones signadas con los N°s 1 a), 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

Indicación N° 1a)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

permanente, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En discusión esta indicación se explicaron sus efectos y alcances.

Ella establece un impuesto específico de carácter mixto, al consumo vehicular y a la utilización de los combustibles gas natural comprimido y 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 utilicen gas natural comprimido o gas licuado a petróleo como combustible.

Para determinar o definir la tasa del impuesto específico mixto propuesto, se utilizó como referencia de cálculo de los impuestos, a partir de las patentes establecidas en el proyecto de ley original, para los vehículos motorizados que utilicen GNC o GLP, de los recorridos promedio para cada uno de los vehículos y del 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/km³	Rendimiento GLP km/m³
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, los que son vehículos nuevos o semi nuevos. Los antiguos rendimientos no tenían asociados el deterioro que sí tienen los vehículos que se convierten, considerando recorridos promedios y que pueden ser convertidos con antigüedad de hasta 5 años. Por lo tanto el rendimiento del prototipo se ajustó en un 10 a 15%.

Metodología del Cálculo

A petición de la Comisión de Transportes, 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 utilizados fueron los siguientes:

	Rendimient o GNC km/ m³	Rendimient o 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

También, a petición de esta Comisión, se solicitó que la división propuesta permitiera diferenciar por tipo de vehículo. La mantención de un componente fijo (tipo patente) se justifica por razones de

control, fiscalización y seguridad. Se señaló que no se establecen patentes menores ya que el cobro de ellas hace necesario establecer un sistema de control y fiscalización, cuestión que no se justifica si la carga fija del impuesto mixto es menor.

La nueva indicación no considera la subida de los impuestos a los combustibles gaseosos.

Durante la discusión de este impuesto se concordó, con la Comisión, que mientras no se aprobaran los artículos que establecían patentes a los vehículos livianos y medianos a diesel, no tiene razón la subida propuesta inicialmente para los gases.

	Impto GNC km ³	Var utm/ m ³	Impto GLP 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

En resumen:

a) Los taxis y taxis colectivos, pagarán un monto total de impuestos al año, ya sea que utilicen gas licuado o gas natural comprimido, aproximadamente de 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/lit- lo que significa que pagaría 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, alrededor de \$4.000 mensuales. El impuesto variable será para GNC de 1,93 UTM/km³ y para el GLP, sería igual a 1,40 UTM/m³, con un recorrido de 35.000 km/año. El cargo total anual para el GNC y GLP es de \$ 271.404 contra \$780.000 que pagaría 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 usan bencina. Pagan un impuesto variable igual al de los taxis y transporte escolar y un impuesto fijo igual al del transporte escolar. O sea, un impuesto fijo de 1,5 UTM anuales equivalentes a \$45.000 anuales, es decir, alrededor de \$4.000 mensuales. Se les calculó 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.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

Indicación N° 1

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

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

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

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

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

En discusión esta indicación fue rechazada por ser incompatible con lo ya aprobado.

- Sometida a votación, fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

Indicación N° 2

La indicación N° 2, del Honorable Senador señor Orpis, tiene por finalidad reemplazar el inciso cuarto del artículo 1°, contenido en el N° 1, del artículo 1°, por el siguiente:

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

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

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

En discusión esta indicación fue declarada inadmisibles por el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado.

Indicación N° 3

La indicación N° 3, del Honorable Senador señor Novoa, tiene por objetivo suprimir, en el inciso cuarto del artículo 1°m

contenido en el N° 1, del artículo 1º, la frase “hasta el 31 de diciembre de 2008”.

En discusión esta indicación fue rechazada, por ser incompatible con lo ya acordado.

- Sometida a votación esta indicación fue rechazada por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

Indicación N° 4

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

En discusión esta indicación fue declarada inadmisibles por el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado.

Indicaciones N°s 5 y 6

Las indicaciones N°s 5, del Honorable Senador señor Novoa, y 6, del Honorable Senador señor Orpis, tienen por objetivo suprimir el inciso quinto del artículo propuesto.

En discusión estas indicaciones fueron rechazadas, por ser contradictorias con lo ya aprobado.

- Sometidas a votación estas indicaciones, fueron rechazadas por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 2º TRANSITORIO

El artículo 2º transitorio, aprobado en general, indica que el impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo como combustible en las calles, caminos y vías públicas en general que establece el artículo 1º de la ley N° 18.502, desde el

1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley, será equivalente al impuesto establecido en dicho artículo para los vehículos motorizados que utilicen gas natural comprimido como combustible.

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

A este artículo se presentaron dos indicaciones signadas con los N°s 7 y 7 a).

Indicación N° 7

La indicación N° 7, del Honorable Senador señor Orpis, tiene por finalidad reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 2° transitorio.- El impuesto a los vehículos motorizados que transiten utilizando gas licuado de petróleo o gas natural como combustible en las calles y vías públicas en general que establece el artículo 1° de la ley N° 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1° de esta ley, se condonarán las cuotas con anterioridad a las modificaciones introducidas por esta ley, a los vehículos comprendidos en los números 1, 2, 3 y de la letra b) del artículo 12 del decreto ley 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.”.

En discusión esta indicación fue declarada inadmisibles por el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, en virtud de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 118 del Reglamento del Senado.

Indicación N° 7 a)

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

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

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

En discusión esta indicación se señaló que tiene por finalidad bajar de 45 utm a 19,26 utm, a contar del 1º 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, se indicó que habrían 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 1º de enero de 2003, quede establecida desde el 1º 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.

Se explicó que el proceso de cambio de vehículos en la Primera Región se comienza a producir el año 2001 y, por lo tanto, como la indicación del Ejecutivo sólo establece el pago del nuevo impuesto a partir del año 2003, por lo menos, existiría un conjunto de taxistas y de colectivos que estarían pagando durante dos años 45 UTM, casi 1 millón 350 mil pesos y muchos no lo han podido pagar, de manera que se reiteró la petición a S.E. el Presidente de la República para que envíe una indicación para que este artículo 2º transitorio rija a contar del 1º de enero de 2001 y no del 2003.

Se precisó que el artículo 2º transitorio es genérico, es decir, se aplica en todo el país, inclusive en Punta Arenas, donde se ha dictado una ley especial, que establece una tasa menor que va creciendo progresivamente hasta la publicación de esta ley. Una vez que se apruebe este proyecto de ley se integrarán al régimen nacional. De incorporarse al régimen común empezarían a pagar el doble.

La ley que se aprobó para Punta Arenas establece que pagarían un 43% del monto para el período comprendido entre el 1º de mayo de 2002 hasta el 31 de diciembre de 2005. Está acotado en la misma ley el período en el cual se le aplicaba. Al no decirse nada en este proyecto de ley pasan al régimen nacional. Se pasa de 9 a 18 UTM.

Además se hizo presente que después 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 señaló que hay que tener presente que los que pagaron este impuesto tendrían derecho a devolución, de lo contrario se estaría castigando a quienes cumplieron.

Los representantes del Ministerio de Hacienda hicieron presente que se tomó en consideración la preocupación planteada por los Senadores en términos de que los vehículos que tenían problemas eran los de los últimos dos años. La idea era darles una solución a esos 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 necesitan mayores antecedentes.

Se dejó constancia de que este artículo 2º transitorio se aprueba bajo el compromiso del Ejecutivo de estudiar la posibilidad de presentar una indicación que extienda la rebaja del impuesto a 19,26 UTM, retroactivamente, a partir del 1 de enero del año 2001 y no desde el 2003, como lo propone el proyecto, solucionando la situación que afecta a unos 100 taxis y taxis colectivos de la I Región que desde el año 2001 han debido cancelar un impuesto de 45 UTM, con la finalidad de solucionar este problema, la que sería presentada en la Comisión de Hacienda.

De no ser posible lo anterior, se solicitó al Ejecutivo estudiar la posibilidad de buscar una solución en términos de contemplar una condonación de intereses y multas, una reprogramación, o establecer una norma que faculte un convenio de pago respecto de las cuotas adeudadas con anterioridad, con la finalidad de que no pierdan la licencia, es decir, que no se elimine la inscripción del vehículo del Registro de Taxis.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

ARTÍCULO TRANSITORIO, NUEVO

S. E. el Presidente de la República, presentó dos indicaciones signadas con los N^{os} 8 y 8 a), las que difieren entre sí, sólo en aspectos formales, tales como contemplar un inciso como tercero, en la 8 y, el mismo texto, como inciso penúltimo en la indicación 8 a). También, en el inciso segundo, de la indicación N^o 8 se señala que la bonificación se pagará a los vehículos, en cambio, la indicación N^o 8 a), indica que se pagará a los propietarios de los vehículos, finalmente, el inciso cuarto de la indicación 8, utiliza el término “miles de metros cúbicos” y la indicación 8 a), utiliza el término “millares de metros cúbicos”.

Indicación N^o 8

En discusión esta indicación se señaló que había sido sustituida por la indicación N^o 8 a), con modificaciones formales.

- Sometida a votación esta indicación, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

Indicación N^o 8 a)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En discusión esta indicación se informó que este proyecto de ley corrige la situación de los vehículos particulares y de los taxis pero los buses y los camiones quedan siempre fuera de mercado respecto del diesel. Por lo tanto, el Ejecutivo, a través de esta indicación propone mantener una exención para los primeros 300 buses licitados, con la idea de ir aumentándola, a medida que se vayan incorporando buses al sistema.

Con el sistema de impuesto variable y fijo o patente, los que todavía siguen quedando fuera son los vehículos pesados que funcionan a 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 diesel.

Originalmente el Ejecutivo planteó esta exención para 200 buses y en la Cámara de Diputados se logró extenderla y se señaló que esto no podía ser sólo un privilegio para Santiago, que tiene contaminación, sino que esto se promueva también para las Regiones como un combustible alternativo.

Esta norma se aplica también en Regiones, la única limitante es que tiene que estar asociado a planes de licitación donde se pueda controlar.

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

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

Se señaló que actualmente el bus a gas contaminaría menos que el bus a diesel. También se puede afirmar lo mismo respecto de que los vehículos antiguos a diesel contaminan más que los a gasolina y a gas, pero no se puede señalar que sucederá lo mismo con los nuevos vehículos livianos que ingresen a diesel. Entonces darle una preferencia a un bus a gas porque en teoría contamina menos hoy y dejar

eso permanentemente podría resultar un error mayor, como ha resultado la política tributaria del diesel.

Hoy día, con el diesel que tiene la Región Metropolitana y una norma existente como la euro 3, en términos de emisiones y, además, si se efectúa al vehículo un tratamiento de post combustión, los niveles de eficiencia ambiental son exactamente iguales que los del gas natural.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro, Prokurica y Sabag.

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULO 1º

Nº 1

Artículo 1º

--- Reemplazarlo por el siguiente:

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

El componente variable del impuesto específico se devengará al tiempo de la venta, en territorio nacional, que efectúe el distribuidor de estos combustibles al vendedor de combustibles gas natural comprimido, gas licuado de petróleo o de ambos, para su consumo vehicular, que cuente con la autorización señalada en el inciso cuarto del artículo 2º de la presente ley. Su declaración y pago son de cargo del

distribuidor, quien deberá enterarlos en arcas fiscales dentro de los primeros 10 días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias.

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

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

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

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

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

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

impuesto específico aquellos propietarios que acrediten, en forma fehaciente, que su vehículo ha sido retirado de circulación en forma permanente, dentro del mes anterior al que corresponda pagar la respectiva cuota.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Para el gas natural comprimido, el componente variable será de 1,93 UTM/KM³ y para el gas licuado de petróleo, será igual

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

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

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

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 2º

--- Sustituirlo por el siguiente:

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

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

- - - - -

ARTÍCULO TRANSITORIO, NUEVO

--- Agregar, el siguiente artículo 3º transitorio, nuevo, a continuación del artículo 2º.

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

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

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

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

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

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

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

El impuesto soportado por los propietarios y/o arrendatarios de los buses a que se refiere el inciso primero de este artículo, para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, no podrá superar al monto del impuesto que le hubiere correspondido pagar a cada bus de acuerdo al tipo de combustible utilizado, la extensión de su recorrido, el número de recorridos diarios de cada vehículo, el modelo de los buses y su rendimiento expresado en kilómetros por metro cúbico ó millar de metros cúbicos, según corresponda, lo que establecerá anualmente la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana

o la entidad en que delegue esta atribución. Para los efectos de estimar el rendimiento de cada combustible, dicha entidad deberá oír la opinión experta de al menos dos empresas o profesionales de reconocido prestigio en el área de la ingeniería de transporte.

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

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

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

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

“PROYECTO DE LEY:

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

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

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

El componente variable del impuesto específico se devengará al tiempo de la venta, en territorio nacional, que efectúe el

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ningún ministro de fe podrá autorizar los instrumentos que sirvan de título a la transferencia de vehículos motorizados afectos al impuesto establecido en este artículo, mientras no se acredite que

se encuentra al día el pago del componente fijo del impuesto específico. La contravención de esta prohibición constituirá una infracción tributaria que será sancionada de conformidad con lo previsto en el inciso primero del artículo 109° del Código Tributario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El tribunal podrá eximir del pago de la multa al propietario cuyo vehículo cuente con la rotulación establecida en el inciso segundo del artículo precedente, pero que carezca de las condiciones

técnicas establecidas en su inciso primero, por razones ajenas a dicho propietario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6.- Derógase el artículo 5°.

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

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 23 de marzo; 6 y 13 de abril y 4 de mayo de 2005, con asistencia de los Honorables Senadores señores Novoa (Presidente), Muñoz Barra (Flores), Pizarro, Prokurica (Cantero) y Sabag.

Sala de la Comisión, a 9 de mayo de 2005.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley que modifica la ley N° 18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece

regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.

BOLETÍN Nº: 2.701-15

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:

- 1.- Incentivar el uso de los combustibles gaseosos.
- 2.- Igual tratamiento tributario para gas licuado a petróleo y el gas natural comprimido.
- 3.- Establecer un impuesto específico mixto, esto es, considera un componente variable aplicable al consumo vehicular y un componente fijo por la utilización o empleo del respectivo combustible.
- 4.- Derogar el artículo 5º.
- 5.- Adoptar los controles y fiscalización de los impuestos a las nuevas fórmulas de determinación de los mismos.
- 6.- Sancionar la venta o abastecimiento clandestino de GNC o GLP a personas no autorizadas.
- 7.- Cancelar, a la fecha de entrada en vigencia de las enmiendas a esta ley, las cuotas del impuesto devengadas y vencidas.
- 8.- Recuperar el monto equivalente a las cuotas mensuales no vencidas a la fecha de entrada en vigencia de las modificaciones establecidas en esta ley, en el plazo y la forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos, para aquellos propietarios que hayan pagado en una cuota anual el impuesto.
- 9.- Bajar de 45 UTM al año hasta 19,26 UTM al año el impuesto a los vehículos motorizados que establece el artículo 1º de la ley Nº 18.502, desde el 1 de enero de 2003 hasta la entrada en vigencia de lo dispuesto en los numerales 1 a 4 del artículo 1º de esta ley, pudiendo recuperar lo pagado en exceso en el plazo y forma que establezca el Servicio de Impuestos Internos.
- 10.- Establecer una bonificación equivalente al monto del impuesto fijo a que se refiere el artículo 1º, soportado anualmente por los propietarios o arrendatarios de los primeros 300 buses a GNC o GLC licitados en la implementación de los Planes y Programas de Transporte aprobados

por la Subsecretaría de Transportes, y que cumplan con los requisitos que se indican.

II. ACUERDOS:

ARTÍCULO 1º

Nº 1

Artículo 1º

Indicación Nº 1, (Rechazada 5x0)
 Indicación Nº 1 a), (Aprobada 5x0)
 Indicación Nº 2, (Inadmisible)
 Indicación Nº 3, (Rechazada 5x0)
 Indicación Nº 4, (Inadmisible)
 Indicaciones N^{os} 5 y 6 (Rechazada 5x0)

ARTÍCULO 2º TRANSITORIO

Indicación Nº 7, (Inadmisible)
 Indicación Nº 7 a), (Aprobada 5x0)

ARTÍCULO 3º TRANSITORIO, NUEVO

Indicación Nº 8, (Rechazada 5x0)
 Indicación Nº 8 a), (Aprobada 5x0)

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

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: incisos diez, once, doce, trece y catorce del artículo 1º, contenido en el Nº 1 y el artículo 3º, contenido en el Nº 3, ambos del artículo 1º.

V. URGENCIA: simple.

VI. ORIGEN INICIATIVA: mensaje de S.E. el Presidente de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

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

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

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: segundo informe.

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

a) Ley Nº 18.502, que establece impuestos a los combustibles;

- b) Ley N° 18.290**, Ley de Tránsito;
- c) Decreto ley N° 3.063, de 1979**, Ley de Rentas Municipales;
- d) Decreto N° 131**, de 25 de julio de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- e) Decreto N° 52**, de 14 de abril de 1987, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- f) Decreto N° 55**, de 23 de abril de 1998, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- g) Decreto N° 227**, de 16 de enero de 2001, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- h) Resolución N° 65**, de 28 de octubre de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- i) Resolución exenta N° 2116**, de fecha 16 de enero de 2001, del mismo Ministerio, y
- j) Código Tributario**, artículo 97.

Valparaíso, a 9 de mayo de 2005.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretaria de la Comisión