

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE HACIENDA
DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS

ZZ - 254
12.12.97
I.F.N° 51

INFORME FINANCIERO

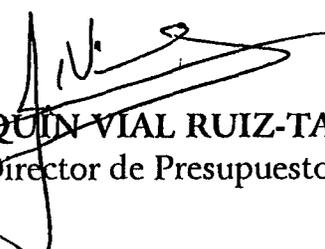
PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LEY N° 18.502, QUE ESTABLECE
IMPUESTOS A COMBUSTIBLES QUE SEÑALA
(Mensaje N° 098-336)

El objetivo principal de este proyecto de ley es establecer un sistema homogéneo de impuestos a los diferentes combustibles usados en el transporte caminero.

Para ello:

- Modifica el sistema impositivo que afecta a los vehículos motorizados que transitan por las vías públicas y que se encuentran autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible dentro del territorio nacional, que en la actualidad consiste en un monto fijo anual por un impuesto variable basado en el consumo de combustibles.
- Se determina que sólo podrá usar gas natural o gas licuado todo aquel vehículo nuevo sin uso, que no hubiere sido objeto de transferencia y que su fabricante haya acreditado el cumplimiento de las normas de emisión y homologación de vehículos establecida en la ley 19.495. Del mismo modo, podrán usar gas natural o gas licuado los vehículos que han obtenido autorización para su uso en la Región XII, en la forma y condiciones determinados con anterioridad por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Establece impuestos equivalentes entre el gas natural comprimido y el gas licuado para uso como combustibles, medido en términos de \$/Km.
- El impacto financiero para el Fisco se estima en una menor recaudación tributaria de \$5.726 millones (\$dic.96) en el período de régimen, es decir, al cumplirse aproximadamente 5 años de vigencia.




JOAQUÍN VIAL RUIZ-TAGLE
Director de Presupuestos

01.06.98
ZZ - 178

MINUTA

MATERIA: PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES.

1. El proyecto de ley en cuestión tiene por objeto introducir modificaciones al sistema impositivo actual que rige para los combustibles. Su finalidad es fomentar la competencia en el mercado de los combustibles, entregar señales claras a los consumidores e inversionistas para su toma de decisiones y proteger el medio ambiente mediante el fomento del uso del gas natural y gas licuado como combustible.
2. La situación actual de la ley establece un impuesto específico a las gasolinas automotrices y al petróleo diesel (independiente al IVA de la venta misma) y un impuesto anual a los vehículos motorizados que se encuentren autorizados para usar gas licuado o gas natural comprimido como combustible dentro del territorio nacional. De acuerdo con esto, los impuestos específicos a las gasolinas y al petróleo diesel corresponden a 4,4084 UTM/Mm³ y 1,5 UTM/m³ respectivamente. Por otro lado el impuesto a los vehículos autorizados a utilizar gas natural o gas licuado es pagado anualmente por el propietario del vehículo, lo que según UTM de diciembre de 1997 asciende a:

	<u>GNC</u>	<u>GLP</u>
Autos Particulares, Furgones, Camionetas, Utilitarios:	\$155.759	\$155.759
Vehículos de Alquiler, Turismo, Mov. Colectiva, Camiones y Tractores:	\$349.642	\$816.920

Nota: Ver supuestos en anexo adjunto.

De acuerdo a esto, la actual estructura impositiva presenta los siguientes problemas:

- Diferencia en el tratamiento de los distintos combustibles. Por una parte, el

monto del impuesto al consumo de gasolina y de petróleo diesel es proporcional al uso del vehículo, en cambio el cobro del impuesto a vehículos que utilizan gas natural o gas licuado es fijo y anual, sin importar la intensidad de uso que tenga el vehículo.

- El sistema actual presenta además una fuerte discriminación en contra del gas licuado, que para el caso de los vehículos de alquiler el impuesto es 2,34 veces superior al aplicado a vehículos similares a gas natural.

3. El objetivo del presente proyecto de ley es establecer un sistema homogéneo de impuestos a los diferentes combustibles usados en el transporte caminero.

Para ello:

- Modifica el sistema impositivo que afecta a los vehículos motorizados que transitan por las vías públicas y que se encuentran autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible dentro del territorio nacional, por un impuesto variable basado en el consumo de combustibles.
- Se determina que sólo podrá usar gas natural o gas licuado todo aquel vehículo nuevo sin uso, que no hubiere sido objeto de transferencia y que su fabricante haya acreditado el cumplimiento de las normas de emisión y homologación de vehículos establecida en la ley 19.495. Del mismo modo, podrán usar gas natural o gas licuado los vehículos que han obtenido autorización para su uso en la Región XII, en la forma y condiciones determinados con anterioridad por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- Establece impuestos equivalentes entre el gas natural comprimido y el gas licuado para uso como combustibles, medido en términos de \$/Km.
- El impacto financiero para el Fisco se estima en una menor recaudación tributaria de \$6.091 millones (\$dic.97) en el período de régimen, es decir, al cumplirse aproximadamente 5 años de vigencia (Ver anexo).

4. De acuerdo a lo aparecido en la prensa el día 20 de Mayo, los diputados de la Unión Demócrata Independiente, señores Cristián Leay y Darío Molina manifestaron que el presente proyecto de ley presenta los siguientes inconvenientes:

- Imposibilidad de reconversión de automóviles usados desde el uso de gasolina al gas.
- No establece incentivo tributario al cambio de los buses desde el diesel al gas natural.

Al respecto se puede establecer lo siguiente:

- Siempre y cuando se utilice la tecnología adecuada, el gas natural y el gas licuado son ambientalmente más favorables que otros combustibles derivados del petróleo para uso vehicular. Esto referido a vehículos nuevos fabricados especialmente para funcionar a gas, pues de acuerdo a estudios encargados por la CNE, MINTRATEL y CONAMA, la conversión de vehículos catalíticos usados en vehículos a gas, no asegura un beneficio ambiental superior al que entregan los mismos automóviles funcionando con gasolina (se anexa resumen de estudio).
- Según información entregada por la CNE el dispositivo para que un vehículo usado funcione a gas natural tiene un costo aproximado de US\$3.536 (\$1.608.880) y el dispositivo para gas licuado US\$2.033 (\$925.015), lo que en la práctica hace poco probable una masiva adquisición del dispositivo (sobretudo si hablamos de vehículos usados no catalíticos).
- Con respecto a la no existencia de incentivos para el cambio de buses desde el diesel al gas natural, se puede establecer que con el proyecto de ley la situación para los buses será:

	<u>IMPUESTOS (\$/KM)</u>			
	GNC	GLP	GASOLINAS	DIESEL
BUSES	9,8	13,8	-	10,1

De lo cual se desprende que por lo menos en el caso del gas natural si existen incentivos tributarios para el cambio desde el diesel.

De todos modos, los incentivos para la conversión del transporte público no deben ser necesariamente tributarios, ya que implican un alto costo fiscal, y por lo tanto, deberían ser focalizados contra resultados, y estar insertos en la política general de transporte (que globalice a todos los modos de transporte).

ANEXO TECNICO

1. ESTIMACION DE EFECTOS EN RECAUDACION FISCAL:

Modificación de los impuestos al uso del Gas Natural Comprimido y Gas Licuado (GNC y GLP)¹.

Estimación de vehículos nuevos, correspondientes a taxis y utilitarios que sustituirán gasolina por GNC y GLP. Se supone que no habrá sustitución en vehículos nuevos referidos a particulares y buses.

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
i) SUSTITUCION EN TAXIS					
% del total de Taxis con GNC	2,7%	5,8%	8,5%	11,2%	13,5%
Nº de Taxis con GNC	1.310	2.870	4.291	5.767	7.090
Menor Impuesto MMS	660	1.445	2.161	2.904	3.570
ii) SUSTITUCION EN UTILITARIOS					
% del total de Utilitarios con GNC	0,8%	1,5%	2,3%	3,1%	3,9%
Nº Utilitarios con GNC	1.558	3.172	5.116	7.248	9.581
Menor Impuesto MMS	353	719	1.160	1.643	2.172
TOTAL (i) + ii)) MMS	1.013	2.164	3.321	4.547	5.742

Estimación de menor recaudación en vehículos que actualmente funcionan con GNC en la XII región.

	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5
iii) REGIÓN XII					
Nº de Taxis con GNC	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
Menor Impuesto MMS	349	349	349	349	349
TOTAL (i) + ii)+iii))	1.362	2.513	3.670	4.896	6.091
Menor Impuesto MMS					

¹NOTA: Los cálculos consideran valor de UTM a diciembre de 1997: \$24.708

2. TASAS DE IMPUESTOS ESPECIFICOS VIGENTES Y CON PROYECTO DE LEY²:

Tipo de Vehículo	TASAS IMPUESTOS ESPECIFICOS VIGENTES				TASAS IMPUESTOS ESPECIFICOS CON PROYECTO DE LEY			
	GNC UTM/año	GLP UTM/año	Gasolinas UTM/m3	Diesel UTM/m3	GNC UTM/Mm3	GLP UTM/m3	Gasolinas UTM/m3	Diesel UTM/m3
- Autos Particulares, Furgones, Camionetas, Utilitarios.	1,43 x I (a) (\$155.759)	1,43 x I (a) (\$155.759)	-	-	-	-	-	-
- Vehículos de Alquiler, Turismo, Mov. Colectiva, Camiones y Tractores	3,21 x I (a) (\$349.642)	7,5 x I (a) (\$816.920)	-	-	-	-	-	-
- General	-	-	4,4084	1,5	1,15	0,98	4,4084	1,5

NOTA: (a): I equivale al Impuesto Específico a las gasolinas.

3. IMPUESTOS ESPECIFICOS VIGENTES Y CON PROYECTO DE LEY, EN \$/Km²:

Tipo de Vehículo	IMPUESTOS ESPECIFICOS VIGENTES \$/Km.				IMPUESTOS ESPECIFICOS CON PROYECTO DE LEY \$/Km.			
	GNC	GLP	Gasolinas	Diesel	GNC	GLP	Gasolinas	Diesel
- Particulares	13,0	13,0	9,5	-	2,2	2,2	9,5	-
- Taxis	7,0	16,4	13,2	-	3,1	3,1	13,2	-
- Utilitarios	6,9	6,9	13,2	-	3,1	3,1	13,2	-
- Buses	3,5	8,2	-	10,1	9,8	13,8	-	10,1

g:\gasnatur\resume_4.

²NOTA: Cálculos consideran valor UTM a diciembre de 1997: \$24.708.
 GNC: Gas Natural Comprimido. GLP: Gas Licuado.

4. SUPUESTOS MÁS RELEVANTES UTILIZADOS EN EL PRESENTE INFORME³:

Tipo de Vehículo	RENDIMIENTOS				RECORRIDO
	GNC KM/MM3	GLP KM/LT	GASOLINA KM/LT	DIESEL KM/LT	KM/AÑO
- Particulares	12,67	10,80	11,50	-	12.000
- Taxis	9,08	7,75	8,25	-	50.000
- Utilitarios	9,08	7,75	8,25	-	22.500
- Buses	2,91	1,75	-	3,66	100.000

³Fuente: CNE en base a estudio encargado en diciembre de 1996 a GAMMA Ingenieros Ltda., y complementado posteriormente con otras consultoras.

PROYECTO DE LEY

<i>MODIFICACION IMPUESTOS A LOS COMBUSTIBLES</i>	<i>Año 1</i>	<i>Año 2</i>	<i>Año 3</i>	<i>Año 4</i>	<i>Año 5</i>
<i>Modificación de los impuestos al uso del Gas Natural Comprimido y Gas Licuado como combustibles.</i>					
Tasa Impuesto GNC UTM/MM3	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15
Tasa Impuesto GNC \$/M3	28.4	28.4	28.4	28.4	28.4
Tasa Impuesto GNC \$/KM	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1
Tasa Impuesto GLP UTM/M3	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98
Tasa Impuesto GLP \$/LT	24.2	24.2	24.2	24.2	24.2
Tasa Impuesto GLP \$/KM	3.1	3.1	3.1	3.1	3.1

UTM considerada Dic. de 1997: \$24.708

ANÁLISIS PÉRDIDA RECAUDACIÓN DIPRES

	<i>Año 1</i>	<i>Año 2</i>	<i>Año 3</i>	<i>Año 4</i>	<i>Año 5</i>
<i>TODOS A GNC</i>					
TAXIS TASA SUSTITUCIÓN	2.7%	5.8%	8.5%	11.2%	13.5%
Nº DE TAXIS CONVERTIDOS	1,310	2,870	4,291	5,767	7,090
PÉRDIDA EN LA RECAUDACIÓN TAXIS(MM\$)	660	1,445	2,161	2,904	3,570
UTILITARIOS TASA SUSTITUCIÓN	0.8%	1.5%	2.3%	3.1%	3.9%
Nº DE UTILITARIOS CONVERTIDOS	1,558	3,172	5,116	7,248	9,581
PÉRDIDA EN LA RECAUDACIÓN UTILITARIOS(MM\$)	353	719	1,160	1,643	2,172
PÉRDIDA EN LA RECAUDACIÓN (MM\$)	1,013	2,164	3,320	4,547	5,742

<i>VEHICULOS REGIÓN XII</i>	<i>Año 1</i>	<i>Año 2</i>	<i>Año 3</i>	<i>Año 4</i>	<i>Año 5</i>
Nº DE TAXIS	1,800	1,800	1,800	1,800	1,800
PÉRDIDA EN LA RECAUDACIÓN (MM\$)	349	349	349	349	349

<i>TOTAL PÉRDIDA RECAUDACIÓN</i>	<i>1,362</i>	<i>2,514</i>	<i>3,669</i>	<i>4,896</i>	<i>6,091</i>
----------------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------