

# REPUBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACION OFICIAL.

LEGISLATURA EXTRAORDINARIA.

Sesión 65<sup>a</sup>, en jueves 20 de enero de 1966.

Especial

(De 17.13 a 17.59)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR TOMAS REYES VICUÑA.

SECRETARIO, EL PROSECRETARIO, SEÑOR FEDERICO WALKER LETELIER.

### INDICE

*Versión taquigráfica.*

	Pág.
I. ASISTENCIA .....	3684
II. APERTURA DE LA SESION .....	3684
III. ORDEN DEL DIA:	
Proyecto sobre franquicias de internación para elementos destinados a la locomoción colectiva particular. Segundo Informe. (Queda pendiente) .....	3684

## VERSION TAQUIGRAFICA.

### I. ASISTENCIA.

Asistieron los señores:

—Aguirre D., Humberto	—González M., Exequiel
—Campusano, Julieta	—Jaramillo, Armando
—Castro, Baltazar	—Juliet, Raúl
—Contreras, Víctor	—Musalem, José
—Corbalán, Salomón	—Palma, Ignacio
—Chadwick, Tomás	—Reyes, Tomás y
—Foncea, José	—Tarud, Rafael y
—Fuentealba, Renán	—Von Mühlenbrock,
—Gómez, Jonás	Julio

Actuó de Secretario el señor Federico Walker Letelier, y de Prosecretario, el señor Luis Valencia Avaria.

### II. APERTURA DE LA SESION

—Se abrió la sesión a las 17.13, en presencia de 11 señores Senadores.

El señor REYES (Presidente).— En el nombre de Dios, se abre la sesión.

### III. ORDEN DEL DIA.

#### FRANQUICIAS DE INTERNACION PARA ELEMENTOS DESTINADOS A LA LOCOMOCION COLECTIVA PARTICULAR. SEGUNDO INFORME.

El señor REYES (Presidente).— En atención a que la urgencia del proyecto incluido en el número quinto de la tabla vence el día de mañana, reglamentariamente corresponde tratarlo en primer lugar.

El señor WALKER (Prosecretario).— Segundo informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley de la Cámara de Diputados sobre concesión de franquicias aduaneras a la internación de chasis destinados a los servicios de locomoción colectiva particular.

—El proyecto y el informe figuran en los Anexos de las sesiones 27ª y 42ª, en 3 de noviembre y 1º de diciembre de 1965, documentos 3 y 5, páginas 1302 y 2678.

—El segundo informe se inserta en los Anexos de la sesión 64ª, en 19 de enero de 1966, documento N° 1, página 3659.

El señor WALKER (Prosecretario).— Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 106 del Reglamento, la Comisión hace presente lo siguiente:

“I.—Artículos que no fueron objeto de modificaciones ni de indicaciones y que, en consecuencia, deben darse por aprobados: 3º (pasa a ser 5º transitorio) y 6º (pasa a ser 10 transitorio);

“II.—Artículos que fueron objeto de indicaciones aprobadas: 1º y 2º (pasan a ser artículos 1º y 2º transitorios, respectivamente);

“III.—Artículos de nuestro primer informe, que fueron objeto de indicaciones rechazadas: 4º y 5º (pasan a ser 9º transitorio y 11, respectivamente);

“IV.—Artículos nuevos aprobados en este trámite: 1º a 10, 12 a 21, y 3º, 4º 6º, 7º, 8º, 11 y 12 transitorios.

“V.—Indicaciones del boletín N 21.993, que fueron rechazadas: N°s. 2, 3, 5, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 27 a 35, inclusive 37 y 43”.

El señor REYES (Presidente).— De conformidad con el artículo 106 del Reglamento, quedan aprobados los artículos indicados en el grupo primero.

Aprobados.

En consecuencia, el Senado debe pronunciarse respecto del artículo 1º definitivo propuesto por la Comisión.

El señor WALKER (Prosecretario).— Este artículo dice:

“Artículo 1º—Substitúyese en los Cuadros Anexos de la Ley N° 11.704, de 18 de noviembre de 1954, sobre Rentas Municipales, el Grupo N° 1 de la Sección A del Cuadro N° 1 sobre patentes de vehículos, por el siguiente:

“Grupo N° 1

“Automóviles particulares y station wagons

“1.—Automóviles particulares y station wagons, sobre su precio de venta al público:

“Categoría	Patente
“a) Hasta tres sueldos vitales anuales . . . . .	2,25%
“b) Sobre tres sueldos vitales anuales y hasta cinco sueldos vitales anuales . . . . .	0,50%
“c) Sobre cinco sueldos vitales anuales y hasta doce sueldos vitales anuales . . . . .	1,00%
“d) Sobre doce sueldos vitales anuales y hasta veinte sueldos vitales anuales . . . . .	1,50%
“e) Sobre veinte sueldos vitales anuales . . . . .	2,00%”

El señor REYES (Presidente).— En discusión el artículo.

Ofrezco la palabra.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Sería conveniente que algún miembro de la Comisión que estudió el proyecto diera alguna explicación. ¿Esta patente se paga por una sola vez? ¿Se establece un porcentaje con relación al precio de venta?

El señor REYES (Presidente).— Las patentes se pagan anualmente.

El señor PALMA.—El inciso segundo del artículo 2º dice que “la primera patente de los automóviles particulares y station wagons estará afecta, además, a un impuesto extraordinario, a beneficio fiscal, equivalente al tributo establecido en el inciso anterior.”

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Esa disposición se refiere al inciso anterior del mismo artículo, pero yo he preguntado respecto del 1º.

El señor FONCEA.—El gravamen a la primera patente se paga sólo una vez.

El señor PALMA.— Exactamente.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— De acuerdo con la redacción del proyecto, pareciera que la primera se seguiría pagando todos los años, aunque el vehículo envejezca.

El señor FONCEA.— Respecto de las palabras del Honorable señor González Madariaga, quiero hacer una pequeña observación.

Se establece que los automóviles pagarán la patente sobre el precio de venta al público, pero habría que precisar si se trata del precio en el momento en que se adquirió el automóvil o al instante de sacar la patente, lapso durante el cual pueden haber transcurrido cinco, diez o más años. Ello tiene importancia, porque los automóviles se van desvalorizando de año en año. A mi juicio, el precio de venta al público debe considerarse con relación a la fecha en que se paga la patente.

El señor REYES (Presidente).— En el artículo 7º figura la norma correspondiente, señor Senador.

La señora CAMPUSANO.—El Servicio de Impuestos Internos determinará el precio de venta del automóvil.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— Este artículo no dice nada. No altera en absoluto la situación.

Lamento que el Senado esté despachando los proyectos sin la asesoría de los señores Senadores que intervienen en su estudio en Comisión. Hace algún tiempo insinué que, cuando no estuviere presente algún miembro de la Comisión respectiva, actuara como relator el Secretario de ella, porque no es posible que el Senado discuta a ciegas.

De acuerdo con esta disposición, la patente del automóvil guarda relación con el precio de venta del vehículo; de modo que pueden haber transcurrido cinco o más años desde la fecha en que aquél fue adquirido, con la desvalorización consiguiente, y se continuará pagando la misma patente.

El artículo 7º dispone que “la Dirección

de Impuestos Internos determinará anualmente los precios de venta al público de los automóviles particulares y station wagons sobre los cuales se aplicarán las patentes municipales". Tengo entendido que dicha repartición no puede alterar el valor de las patentes, pues corresponde a la ley determinarlas.

Se habla de "los precios de venta al público". Entiendo que son los precios del mercado. Lo importante es fijar criterio al respecto para que la Tesorería no se vea abocada a situaciones confusas.

Por estas razones, yo no estaría en situación de votar las disposiciones en debate.

El señor REYES (Presidente).— Ruego a los Honorables Senadores que estudiaron el proyecto en Comisión, como la Honorable señora Campusano y el Honorable señor Von Mühlenbrock, que se sirvan agregar mayores antecedentes, a fin de satisfacer las preguntas del Honorable señor González Madariaga.

La señora CAMPUSANO.—En la Comisión, el señor Subsecretario de Hacienda informó que se modificaba solamente el cuadro anexo y que lo demás permanecía igual.

Una de las razones que dio el Ministro de Hacienda reside en que los excedentes que producirá este impuesto serán destinados a financiar el aumento de sueldos y salarios de la Administración Pública. También se dijo que la nueva legislación tiene por objeto suprimir algunos vicios que se habrían observado en casi todas las municipalidades del país, consistentes en que algunas de ellas cobran valores inferiores a los determinados por la ley, por las patentes de vehículos, lo que se obtiene mediante rebajas del valor establecido para éstos. Fuimos informados por el señor director general de Impuestos Internos de que hay numerosos juicios incoados contra varias municipalidades por esta violación de la ley. Sobre el mismo punto, el proyecto contiene una disposición

tendiente a liberar a los alcaldes de los municipios comprometidos en lo que podríamos llamar negación de ingresos por concepto de aplicación de menores impuestos mediante el procedimiento señalado.

El señor VON MÜHLENBROCK. — Puedo resumir el alcance de estas indicaciones diciendo que el Ejecutivo las incluyó con el objeto de financiar los gastos que exigirá el aumento de remuneraciones del sector público. Las patentes de vehículos se pagan en el primer trimestre del año, pero como el Senado ha estado sometido a intenso trabajo, es muy probable que el proyecto de reajuste sea despachado por el Congreso solamente en el mes de abril. Por eso, el Gobierno ha preferido adelantarse en el cobro de esos tributos.

Se ha calculado que el impuesto a los automóviles rendirá 16 millones de escudos de beneficio municipal y 32 millones de beneficio fiscal. Ese rendimiento global comprende la primera patente, el impuesto ordinario y el impuesto extraordinario aquí establecido. El mayor rendimiento que se obtendrá mediante la aplicación del proyecto en debate será de 9 millones de escudos para el sector municipal y de 15 millones para el fiscal.

El referido gravamen consiste, como lo anticipó la Honorable señora Campusano, en reemplazar el cuadro de valores vigente para el impuesto a los automóviles. En cuanto al impuesto extraordinario, se deja claramente establecido que se cobrará por una sola vez y beneficiará tanto al fisco como a las municipalidades.

El director de Impuestos Internos informó sobre las anomalías existentes en la cobranza de impuestos a los automóviles. Tales irregularidades llegan al extremo de que tanto el vehículo avaluado en 15 mil escudos, como uno avaluado en 60 mil, esto es, tanto una Citroneta como un Mercedes Benz, pagan un impuesto más o menos similar: alrededor de tres mil escudos. La nueva legislación dispone que ese impuesto será progresivo desde 15 mil es-

cudos. De acuerdo con la ley vigente, una Citroneta paga los siguientes gravámenes: patente municipal, E<sup>o</sup> 249,17, más 50% de recargo, esto es, E<sup>o</sup> 124,58; impuesto ordinario, E<sup>o</sup> 747,50, e impuesto extraordinario, E<sup>o</sup> 1.495. En total, paga 2.616,25 escudos.

El señor FONCEA.— ¿Pagarían esa cantidad o la están pagando?

El señor VON MÜHLENBROCK.—La están pagando.

Una Citroneta, con valor actual de E<sup>o</sup> 13.800 pagaría, de acuerdo con las nuevas disposiciones, los siguientes tributos: patente municipal, E<sup>o</sup> 69, más E<sup>o</sup> 34,50 por concepto del recargo de 50%; impuesto ordinario, E<sup>o</sup> 207, e impuesto extraordinario, E<sup>o</sup> 207. O sea, pagaría E<sup>o</sup> 517,50.

El señor AGUIRRE DOOLAN.— ¿Me permite una interrupción, Honorable colega?

¿El impuesto baja, entonces, de 2.600 escudos, a 500 y tantos escudos?

El señor VON MÜHLENBROCK. — Exactamente, señor Senador.

Se disminuye el impuesto a los automóviles de bajo costo. Por eso, una Citroneta, que pagaba E<sup>o</sup> 2.616,25, pagará solamente E<sup>o</sup> 517,50. En otras palabras, los vehículos de precio inferior a 25 mil escudos, tendrán una notable reducción de impuesto, tanto ordinario como extraordinario. En cambio, como el proyecto establece un gravamen progresivo, resultarán notoriamente más afectados los vehículos de mayor valor. Para precisar la idea, puedo manifestar que un automóvil FIAT-1.100, cuyo precio es de E<sup>o</sup> 21.400, pagará E<sup>o</sup> 1.605; un automóvil Opel, de E<sup>o</sup> 34.000, pagará E<sup>o</sup> 2.550, y un automóvil Volvo, de E<sup>o</sup> 41.000, tendrá un gravamen de E<sup>o</sup> 4.612,50, y así, sucesivamente.

La Comisión ha analizado detenidamente el cuadro y llegó a la conclusión de que es justo, favorece a los vehículos de escaso valor y corrige las injusticias y anomalías existentes, las cuales permiten que un automóvil Mercedes Benz, cuyo precio es E<sup>o</sup> 60.000, pague casi la mis-

ma patente e impuestos, ordinario y extraordinario, que una modesta Citroneta de E<sup>o</sup> 15.000.

El señor AGUIRRE DOOLAN.—¿Actualmente?

El señor VON MÜHLENBROCK. — Actualmente, señor Senador.

Repito que la nueva escala es justa y constituye una ordenación inteligente. Los tributos que se aplicarán de acuerdo con dicha escala rendirán 15 millones de escudos de impuesto a beneficio fiscal, mientras las municipalidades recibirán 9 millones. Con estos recursos se financiará el reajuste al sector público y a los empleados municipales.

El señor JARAMILLO LYON.—A mi juicio, el tributo propuesto es absolutamente injusto y arbitrario con relación a los valores asignados en la nueva escala. Una de las nuevas disposiciones se refiere al valor de venta al público de los automóviles particulares y de los "station wagons".

¿Qué se entiende por precio de venta al público? Sin duda, el valor del vehículo nuevo, como ocurre en el caso de los automóviles Volvo, modelo 1966, avaluados en 41 mil escudos, suma que coincide con el precio de venta al público. Pero respecto de los automóviles usados, la situación es distinta, pues en la compra-venta de estos últimos rigen precios convencionales que varían según el estado de conservación y mantenimiento del vehículo. Puede haber dos automóviles de la misma marca y año de fabricación, pero uno de ellos estar bien mantenido, y el otro, no estarlo. Por ejemplo, un automóvil Chevrolet del año 1950, con 60 mil kilómetros de recorrido, en poder de una señora adinerada, que lo usa solamente para ir a misa los días domingos, tiene un precio extraordinariamente alto. En cambio, otro vehículo de la misma marca y antigüedad, con 300 mil kilómetros de recorrido, en manos de un constructor, de un arquitecto o de un agricul-

tor, que lo emplean como herramienta de trabajo, para viajar constantemente, que ya no tiene espacio para una abolladura más, vale la cuarta parte del otro. Sucede, entonces, que el hombre de trabajo, que posee un automóvil para usarlo como herramienta de trabajo, paga exactamente igual que una persona que utiliza un vehículo para disfrutar. Por eso, considero que la iniciativa propuesta es injusta, discriminatoria y arbitraria.

El señor VON MÜHLENBROCK. — El impuesto extraordinario a que se refiere el proyecto se aplicará por una sola vez y regirá sólo respecto de los automóviles nuevos. En los gravámenes que pagan los demás automóviles no se producirá ninguna variación. El valor de los vehículos usados ya fue fijado por Impuestos Internos al establecerse la tabla respectiva para los efectos del impuesto a la renta presunta. Sobre este último aspecto, se propone encomendar a la Dirección de Impuestos Internos que avale los vehículos usados, de tal suerte que éstos no paguen los impuestos correspondientes a los nuevos, como es el caso de la primera patente. En general, los gravámenes que afectan a los de segunda mano no tendrán variaciones, salvo las enmiendas establecidas por el articulado, tendientes a simplificar el cuadro de valores.

El señor JARAMILLO LYON.—Pero eso no se había dicho.

El señor CONTRERAS (don Víctor). —Ojalá no suceda lo mismo que con el impuesto a las compraventas.

El señor GOMEZ.—Deseo saber en qué proporción aumentan las patentes de los vehículos y los impuestos respectivos. ¿De qué magnitud es el alza?

El señor VON MÜHLENBROCK. — La indicación del Ejecutivo reemplaza el cuadro de valores. Por ejemplo, la letra a) de la indicación preceptúa que habrá un impuesto de 0,75% para los automóviles cuyo valor no supere el equivalente

de tres sueldos vitales anuales, o sea, E<sup>o</sup> 9.400.

El señor GOMEZ.—¿Qué aumento representa sobre la patente que se paga en la actualidad?

El señor VON MÜHLENBROCK. — En la letra b) se establece un gravamen de 1,5% para los automóviles valuados en más de tres sueldos vitales y hasta cinco sueldos vitales, esto es, hasta E<sup>o</sup> 15.700. Sobre cinco sueldos vitales y hasta 12, o sea, hasta no más de E<sup>o</sup> 37.000, el impuesto será, según la letra c), de 3% sobre el valor del vehículo. La letra d) dispone que los automóviles de valor superior a 12 sueldos vitales y que no exceda de 20 sueldos vitales, vale decir, de E<sup>o</sup> 62.500, pagarán un gravamen de 4,5%, y la letra e), grava con 6% a los automóviles cuyo valor exceda 20 sueldos vitales.

De conformidad con la escala vigente, un automóvil Mercedes Benz, avaluado en E<sup>o</sup> 60.000, paga tan solo E<sup>o</sup> 3.018,75. Las deficiencias de esta escala permiten que una Citroneta pague casi lo mismo: E<sup>o</sup> 2.616,25 pero esta misma, con arreglo a la nueva escala, sólo pagará E<sup>o</sup> 517. En cambio, un automóvil que se vende en E<sup>o</sup> 60.000, se gravará en 6%, o sea, E<sup>o</sup> 3.600. En otras palabras, los vehículos de bajo valor pagarán menos que ahora, y los más caros sufrirán un aumento de sus actuales gravámenes.

El señor GOMEZ.—¿También bajarán las patentes?

El señor VON MÜHLENBROCK. — No, señor Senador. No se altera el valor de las patentes, sino que aumenta el impuesto extraordinario.

El artículo propuesto dispone:

“Artículo 2<sup>o</sup>—Los automóviles particulares y station wagons que paguen patente de acuerdo con el Grupo N<sup>o</sup> 1, Sección A, del Cuadro Anexo N<sup>o</sup> 1 de la Ley de Rentas Municipales, pagarán un impuesto a beneficio fiscal equivalente al doble de la patente municipal.

“La primera patente de los automóviles particulares y station wagons estaría afecta, además a un impuesto extraordinario, a beneficio fiscal, equivalente al tributo establecido en el inciso anterior”.

En resumen, los vehículos de mayor precio pagarán el doble.

El señor GOMEZ.—¿Cuánto paga ahora una Citroneta?

El señor VON MÜHLENBROCK. — Paga E° 2.616,25.

El señor GOMEZ.—¿Actualmente?

El señor VON MÜHLENBROCK. — Sí, señor Senador.

El señor GOMEZ.—No, Honorable colega.

El señor PALMA.—La ley en proyecto legisla sobre patentes municipales en dos sentidos: sobre la patente inicial de los vehículos y respecto de la patente anual de los mismos.

El cuadro que aparece en el artículo 1° reemplaza al de la ley N° 11.704, de 18 de noviembre de 1954, que ya quedó anticuado. En vez de una escala de numerosos valores, ahora se distribuyen los automóviles en cinco categorías. El primer tramo de la escala llega hasta tres sueldos vitales anuales, vale decir, E° 9.400, de acuerdo con el nuevo sueldo vital, que será de más o menos 261 escudos. En este tramo se propone aplicar una patente de 10%.

El señor GOMEZ.—O sea, ¿una Citroneta paga 260 mil por tres?

El señor PALMA.—Perdone, señor Senador. Estos vehículos pagarán una patente anual constituida por un impuesto municipal y otro fiscal. El impuesto municipal es de 0,25%, y el fiscal, de 0,50%. Por consiguiente, un automóvil de hasta 10 millones de pesos pagará ahora 0,75%.

El segundo tramo comprende los automóviles de tres a cinco sueldos vitales anuales, es decir, de un valor de hasta E° 15.000 en el mercado. Estos pagarán 1,50% a beneficio municipal y fiscal.

El señor GOMEZ.—¿Cuánto pagaba antes un automóvil de E° 10.000?

El señor JULIET.—Antes no pagaba.

El señor PALMA.—Pagaba, señor Senador. De acuerdo con los datos suministrados, el automóvil comprendido entre 9.001 escudos a 10.000 escudos, pagaba por patente municipal 517 escudos.

El señor GOMEZ.—Y ahora baja a 75 escudos.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—No es posible.

El señor GOMEZ.—No entiendo tal descenso.

A mi juicio, nadie aspira a pagar menos. Todos están dispuestos a aceptar un alza razonable.

El señor PALMA.—Bajarán las patentes de todos los automóviles baratos y subirán las de los caros.

El señor GOMEZ.—¿Cuánto rinde este tributo? ¿Si en Chile sólo quedan automóviles baratos! ¿Los caros son del cuerpo diplomático, funcionarios internacionales...

El señor JARAMILLO LYON.—¿Sólo falta que apliquen impuestos a los zapatos!

El señor GOMEZ.—...y altos funcionarios del régimen!

El señor PALMA.—En cuanto a la distribución de los automóviles en Chile, según los datos suministrados, ocurre lo siguiente: hay alrededor de 66 mil automóviles, de los cuales, 12 mil están en el tramo de hasta 3 sueldos vitales; 14 mil, en el tramo de 3 a 5 sueldos vitales; 44 mil automóviles nuevos, en el tramo de 5 a 12 sueldos vitales; 7 mil, en el tramo de 12 a 20 sueldos vitales; y menos de mil, en el tramo superior a 20 sueldos vitales.

Entonces, ¿qué sucede? Se rebaja la patente anual de los dos primeros tramos, vale decir, de los 12 mil de valor inferior a 3 sueldos vitales y 14.000 de menos de 5 sueldos vitales.

El señor GOMEZ.—¿En qué porcentaje se rebaja?

El señor PALMA.—En el que acabo de explicar.

El señor GOMEZ.—¿De 500 escudos, a 75?

Tendríamos que aprobar corriendo esta disposición, antes que el Ejecutivo se arrepienta.

El señor FONCEA.—En las municipalidades chicas, no hay automóviles de alto valor.

El señor GOMEZ.—Las municipalidades saldrán perdiendo al rebajarse las patentes en esta forma.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Celebro mucho haber provocado este debate.

Tengo la impresión de que esta materia no estaba estudiada en forma detenida y con el conocimiento debido de los señores Senadores.

El proyecto enmienda la ley N° 11.704, de 1954, que tengo a mano. Para empezar, no ha sido feliz la modificación, pues dice: "Automóviles particulares y station wagons. 1.—Automóviles particulares y station wagons, sobre su precio de venta al público". En cambio, la ley que se enmienda dice: "Automóviles particulares de precio de venta en casas importadoras", con lo cual se aclara en el acto el valor inicial de venta, y no el de venta al público. Si hubiera dicho "de venta en casas mayoristas", habría quedado más o menos claro.

En seguida, el cuadro que se reemplaza en forma tan sintética en las letras a), b), c), y e), consta de una gran nómina, la cual se refiere, por ejemplo, a los automóviles particulares cuya patente, de acuerdo con el valor del automóvil, en algunos casos llega a 2% y sobrepasa algo ese porcentaje. Después viene un segundo grupo, que comprende los automóviles de alquiler con taxímetro, y un tercero, correspondiente a los automóviles de alquiler de lujo sin taxímetro. Todos estos grupos se engloban ahora en uno. Veamos dicho englobamiento.

Se declara que los automóviles particulares y "station wagons", sobre su pre-

cio de venta al público —debería ser sobre su precio de venta por casas mayoristas— pagarán, en el caso de los de valor comprendido entre tres y cinco sueldos vitales anuales— presumo que es la Citroneta—, 0,50%. Ese porcentaje, aplicado a un valor de 15 millones de pesos, significará 75 mil pesos. Pero el artículo 2° dispone que estos vehículos deberán pagar un impuesto a beneficio fiscal equivalente al doble de la patente municipal. En consecuencia, deben agregarse 150 mil pesos.

Luego, el inciso segundo del mismo artículo 2° establece:

"La primera patente de los automóviles particulares y station wagons estará afecta, además a un impuesto extraordinario, a beneficio fiscal, equivalente al tributo establecido en el inciso anterior". Es decir, dobla los 150 mil pesos. En resumen, hasta aquí aparecen E° 375.

Ahora viene otra pregunta: ¿qué otros recargos —creo que hay varios— se han establecido sobre los vehículos de transporte privado o público, desde 1954? Debemos recordar que estamos haciendo esta enmienda doce años después. Por lo tanto, debemos agregar otros valores que aquí no aparecen —hablo "grosso modo", por cuanto no he estudiado en detalle el proyecto—; de manera que, a mi juicio, este impuesto puede llegar a cifras muy altas.

El señor PALMA.—Tal como sostiene Su Señoría, la lista básica aparece en la ley citada por el señor Senador. Sin embargo, ella fue objeto de dos modificaciones posteriores, según los informes correspondientes, introducidas por las leyes 14.501 y 15.575.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—¿Qué recargos nuevos se introdujeron?

El señor PALMA.— En primer lugar, mantuvieron todas las categorías relativas a los automóviles particulares y "station wagons" de precio de venta en casa importadoras.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—



¿Y por qué se modifica una ley de 1954 y no estas otras?

El señor PALMA.— A eso se hace referencia.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.— El artículo 1º dice: "Sustitúyese en los cuadros anexos de la ley Nº 11.704, de 18 de noviembre de 1954..".

Si hubo enmiendas posteriores, el proyecto debe referirse a estas últimas.

El señor PALMA.— Hubo enmiendas que alteraron los porcentajes, pero no el cuadro mismo.

¿Qué establecieron esos cuadros? Establecieron las siguientes categorías de automóviles: de Eº 2.000 a Eº 3.000; de Eº 3.000 a Eº 4.000, hasta llegar a Eº 15.000, cifra esta última que en esa época representaba el valor de los automóviles de alta categoría. Los vehículos de hasta Eº 2000, con los recargos actuales, pagaban hasta Eº 57,51, correspondientes a Eº 19,17 de patente municipal y Eº 38,34 de impuesto fiscal, o sea, dos veces la patente municipal. Por su parte el automóvil tipo Citroneta, cuyo valor es de Eº 13.000 ó Eº 14.000, paga en la actualidad Eº 747,51, compuesto de Eº 249,17 de patente municipal y Eº 498,34 de impuesto fiscal.

Esa era la patente anual de un automóvil que ya estaba en poder del propietario después de haberse pagado la primera parte, que tenía un valor completamente distinto. Esta última, según la disposición mencionada, se recarga con un impuesto extraordinario, que en el caso de la Citroneta asciende a Eº 2.616,25.

La primera patente se descompone en los siguientes rubros: patente municipal normal, Eº 249,17; recargo de 50%, Eº 124,58; impuesto ordinario fiscal, Eº 747,51, e impuesto extraordinario establecido en la ley 15.575, Eº 1.495. Todo ello da la cantidad de Eº 2.616,25.

La nueva disposición, en vez de las 12 categorías mencionadas, distribuye a los vehículos solamente en cinco, y en lugar

de referirse al precio de importadores, toma como base el precio de venta al público, porque este último es fácilmente controlable por Impuestos Internos, según propias declaraciones de este organismo.

El señor GOMEZ.—Por la DIRINCO.

El señor PALMA.—No, señor Senador: por Impuestos Internos.

Ese valor es controlable por la institución mencionada, entre otras razones, porque todos los vehículos han debido figurar en la declaración de la renta presunta, para cuya aplicación se hizo una clasificación estable.

Como es natural, la disposición legal pretende obtener mayores rentas. Para eso, hace un distingo sustancial entre los automóviles de bajo valor y los de alto valor. Respecto de los segundos, exige pagar una patente mucho mayor que la que se cancela en la actualidad, y en cuanto a los primeros, una de menor valor.

El señor JULIET.—La escala actual es proporcional al valor del vehículo.

El señor PALMA.—No, señor Senador. Anteriormente existía un valor tope, y todos los vehículos cuyo precio sobrepasaba ese límite, pagaban la misma patente.

El señor VON MÜHLENBROCK.—En virtud de esa escala de valores, una Citroneta pagaba lo mismo que un Mercedes Benz, en circunstancias de que entre ambos existe gran diferencia de precio.

El señor GONZALEZ MADARIAGA.—Parece que las normas propuestas complican las cosas.

Su Señoría me ha dicho que las categorías se reducen a cinco. Pues bien, la ley que estamos modificando hablaba de automóviles de precio de venta de 100 mil a 700 mil pesos, manera que la escala era bastante amplia con relación a la que ahora se propone.

En seguida, interesaría saber cuál es el alza que se introduce anualmente en las patentes. ¿Podría el señor Senador, que

conoce el problema, indicarme cuál es el monto del recargo?

El señor PALMA.—La escala de precios que Su Señoría acaba de leer corresponde a valores que ya no existen. La lista actual de precios...

El señor JULIET.—Existen los vehículos, pero no esos valores.

El señor PALMA.—Efectivamente, los valores no existen. Los que figuran en la actual tabla que aplican las municipalidades, en la práctica, tampoco existen, pues en ella el precio máximo de un vehículo se estima en 15 mil escudos, y sobre esa suma se aplica a todos igual impuesto.

¿Qué pretende la nueva ley? Con la nueva legislación se ha querido reactualizar la tabla de valores, de manera que el precio de las patentes guarde relación con el valor real de los automóviles, el cual será fijado por Impuestos Internos de acuerdo con el precio de venta al público.

El señor JULIET.—Ahí está claro el problema.

El señor PALMA.—Está perfectamente claro.

El señor GOMEZ.—El valor real del automóvil no es el precio de venta al público.

El señor PALMA.—Se ha tenido que

buscar alguna medida, y no es otra que la propuesta en el proyecto en debate.

El precio a que se refiere el Honorable señor Gómez es el valor a que el público compra automóviles.

El señor GOMEZ.—Ese es un precio inflado por impuestos de toda clase. No es el valor real.

El señor PALMA.—En vez de la antigua clasificación, que establecía categorías que llegaban hasta 15 mil escudos, se ha procedido a hacer una nueva distribución en cinco categorías: la primera, de E<sup>o</sup> 5.000 a E<sup>o</sup> 10.000; la segunda, de E<sup>o</sup> 10.000 a E<sup>o</sup> 15.000; la tercera, de E<sup>o</sup> 15.000 a E<sup>o</sup> 37.000; la cuarta, de E<sup>o</sup> 37.000 a E<sup>o</sup> 60.000, y la quinta, sobre E<sup>o</sup> 60.000, en cifras redondas. A cada una de ellas se aplicarán las patentes que se indican, en forma normal y anual: hasta 10 mil escudos, 0,25% a beneficio municipal y 0,50% a beneficio fiscal, lo cual da 0,75%.

El señor REYES (Presidente).—¿Me permite, señor Senador?

Ha llegado el término de la hora.

Se levanta la sesión.

—Se levantó a las 17.59.

*Dr. Raúl Valenzuela García,*  
Redacción.