

0



0 UNIVERSIDAD DE CHILE

**UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS
ESCUELA DE POSTGRADO**

**“TRIBUTACIÓN DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y LA DE SUS
PROPIETARIOS: DIFERENCIAS EN SU CAPACIDAD CONTRIBUTIVA”**

**ACTIVIDAD FORMATIVA EQUIVALENTE
PARA OPTAR AL GRADO DE MAGISTER EN TRIBUTACIÓN**

**JONATHAN VASQUEZ GODOY
PROFESOR: PABLO GUTIERREZ CUBILLOS**

Santiago, Chile

2023

A mis hijos Isidora, Amaro y Benjamin, soportes de mi vida.

Hijos amados, todo es posible con esfuerzo y dedicación,

AGRADECIMENTOS

Expresar mis agradecimientos a mi familia, hijos y todos los seres queridos que han dado un minutos de su tiempo para entregar ánimos, compañía, tiempo, dedicación y una palabra de aliento en los momentos que han sido difíciles en este periodo. A Marisa, a mi madre Juana Godoy, que forman parte de mi círculo familiar más estrecho. A Claudia Saavedra, amiga y una profesional grandiosa quien me ha aconsejado en mas de alguna ocasión.

A nivel profesional quiero agradecer al profesor Sergio Arriagada quien ha sido una compañía permanente en este proceso, por su humildad, generosidad, conocimiento y sabiduría, por todo esto gracias, maestro.

A mi jefatura señores Enrique Nilo, José Luis Nilo y Ricardo Nilo, por el tiempo, confianza y paciencia entregada que me han permitido compatibilizar mi trabajo y esta etapa de perfeccionamiento académico.

A la Universidad de Chile y sus profesores, en especial al Profesor Pablo Gutierrez Cubillos, por su tiempo y la flexibilidad para reunirnos, conversar, corregir y seguir adelante esta investigación.

Por último, a las personas que ha puesto la vida en mi camino para este proceso que ha sido difícil, pero con ellos me he sentido apoyado y acompañado en los momentos difíciles, en especial a Romina Padilla, Marina Pérez, Erika Rojas, Anthony Garcia y Eduardo Medina, con quienes formamos un grupo de trabajo solidario y responsable más allá de lo académico. A Pablo Guzman y Manuel Cabrera, quienes han estado siempre para dudas, compartir ideas y darse un minuto para ayudar. Amigos queridos, “No importa ir despacio para alcanzar las metas,

sino cuanto avanzaras para conseguir las. No importa que tan grandes y difciles sean tus sueños, sino de quienes te rodeas para poder cumplirlos.” A todos, muchas gracias.

Contenido



UNIVERSIDAD DE CHILE

	1
1. RESUMEN EJECUTIVO	5
2. ABSTRACT	6
3. INTRODUCCIÓN	7
4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	8
5. HIPOTESIS	10
6. OBJETIVO GENERAL	11
7. OBJETIVOS ESPECIFICOS	11
1. Objetivo N° 1: Diferencias IDPC.	11
2. Objetivo N° 2: Diferencias IGC.	11
3. Objetivo N° 3: Diferencias en Capacidad Contributiva.	11
8. METODOLOGIA	12
9. ESTADO DEL ARTE Y MARCO TEORICO	13
1. CONCEPTOS CLAVE	14
2. DEFINICIONES	15
3. HISTORIA DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA	18
10. MARCO NORMATIVO	21
1. RENTA PRESUNTA DEL TRANSPORTE DE CARGA	28
2. IMPUESTO ESPECIFICO A LOS COMBUSTIBLES	32
3. DETERMINACION DEL IMPUESTO ESPECIFICO	34
4. CREDITO ESPECIAL DEL IMPUESTO ESPECIFICO AL PETROLEO DIESEL	36
5. PROBLEMAS DE NUESTRA LEGISLACION RESPECTO A ESTE TRIBUTO	37
11. DESARROLLO	39

1.	PREVIO ENTRADA EN VIGOR DE LEY NUMERO 20.780	39
2.	TRIBUTACION CON LEY NUMERO 20.780 EN VIGENCIA	43
3.	TRIBUTACION CON LEY NUMERO 21.210 EN VIGENCIA	48
4.	CONSIDERACION ESPECIAL Y SUPUESTA DONDE EL REGIMEN DE RENTA PRESUNTA SERIA MAYOR AL DE REGIMEN GENERAL	53
12.	COMPARACION DE UTILIDADES, TRIBUTACION Y TOPES EN DISTINTOS REGIMENES TRIBUTARIOS	56
13.	CONCLUSION	58
14.	BIBLIOGRAFIA Y REFERENCIAS	60

1. RESUMEN EJECUTIVO

El proceso de reformas tributarias que se ha producido en nuestro país desde la transición por el periodo en que estuvo vigente el ciclo del Fondo de Utilidades Tributables (FUT)¹ hasta el comienzo de la entrada en vigor de la Ley N° 20.780², la puesta en marcha de la Ley N° 20.899³ y de la Ley N°21.210⁴, y que en conjunto han realizado cambios importantes en la estructura de nuestro sistema tributario, sumado a un proyecto de reforma tributaria⁵ presentado por el actual gobierno el que donde una de las principales características es la desintegración del sistema a lo que actualmente conocemos, desde un sistema actual integrado o semi integrado.

Lo anterior expuesto, en primera instancia, indicaría que la única certeza tributaria en la que nos encontramos desde el año 2014 a la fecha es la incertidumbre tributaria, esto debido a que cada gobierno realiza importantes cambios a partir de esa fecha a fin de poder cumplir con su agenda político social. Aun así, nos encontramos con un grupo de contribuyentes que a pesar de los cambios históricos que se han producido y debido a su actividad, no se han visto afectados por estos, produciendo cierta inequidad tributaria tanto vertical como horizontalmente generando diferencias importantes en la capacidad contributiva de estos mismos. Una de estas actividades es el *transporte de carga por carretera*.

Este trabajo busca entregar de una manera didáctica recorrer parte de la historia tributaria de nuestro país como la historia de la actividad del transporte.

¹ Registro creado de acuerdo a lo indicado en Resolución Exenta N° 2154 del SII.

² Ley N° 20.780 Publicada en el Diario Oficial con fecha 29 de septiembre de 2014.

³ Ley N° 20.899 Publicada en el Diario Oficial con fecha 8 de febrero de 2016.

⁴ Ley N°21.210 del 24 de febrero de 2020, Moderniza la Legislación Tributaria.

⁵ Proyecto de Ley “Establece reforma tributaria hacia un pacto fiscal por el desarrollo y la justicia social” enviado al congreso el 7 de julio de 2022 a través de mensaje N° 064-370.

2. ABSTRACT

The process of tax reforms that has occurred in our country since the transition for the period in which the cycle of the Taxable Profits Fund (FUT) was in force until the beginning of the entry into force of Law N° 20.780 , the implementation of Law N° 20.899 and Law N°21.210 , and that together have made important changes in the structure of our tax system, added to a tax reform project presented by the current government where one of the main characteristics is the disintegration of the system to what we currently know, from a current integrated or semi-integrated system.

The foregoing, in the first instance, would indicate that the only tax certainty in which we are from the year 2014 to the date is the tax uncertainty, this because each government makes important changes from that date to fulfill its social political agenda. Even so, we find a group of taxpayers who, despite the historical changes that have occurred and due to their activity, have not been affected by these, producing some tax inequality both vertically and horizontally generating significant differences in the ability of these same. One of these activities is *Inland Transport*.

This paper aims to provide a didactic way to travel part of the tax history of our country as the history of transport activity.

3. INTRODUCCIÓN

La necesidad de contar con nuevos recursos a raíz de un mayor gasto fiscal motivado por manifestaciones sociales que solicitan una mayor equidad en la distribución de estos recursos y sumados otros eventos, en el caso de nuestro país por desastres naturales y en esta oportunidad una pandemia, llevan a cada gobierno a buscar maneras de generar mayores fuentes de ingreso que permitan satisfacer estas necesidades, de todo orden económico. A raíz de ello es que permanentemente se ha visto como pilar básico reformar la estructura tributaria para lograr con ello el cumplimiento de estos objetivos. De igual manera desde hace muchos años nos encontramos con un grupo de contribuyentes beneficiados con una tributación especial vigente a la fecha que es la renta presunta, y en el caso particular de este trabajo, a los contribuyentes relacionados a la actividad del transporte de carga por carretera. En el presente informe se podrá observar de una manera detallada que aun cuando los cambios tributarios han sido permanentes para los contribuyentes del régimen general de tributación, para algunos estos cambios no han sido relevantes con el paso del tiempo y es casi evidente que este tratamiento diferenciado tiene un impacto negativo en la recaudación fiscal debido a que, a un mismo nivel de ingresos y por consecuencia, a un mismo nivel de capacidad contributiva hacia la recaudación fiscal estas son distantes entre sí solo por el hecho de cumplir con los requisitos de acogerse a un régimen de tributación preferencial.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Considerando las modificaciones indicadas en los cambios tributarios que han afectado a los contribuyentes clasificados o incorporados en el régimen general de tributación o en aquellos que califican en los regímenes creados para la micro, pequeña y mediana empresa, se puede observar que existe una diferencia en la tributación final que realizan sus propietarios cuando ellos no pueden optar a la opción de acogerse y mantenerse en un régimen de renta presunta por un incumplimiento en los requisitos que se exigen para esta categoría. Los requisitos exigidos para los contribuyentes de Renta Presunta son:

PRIMERO: Su organización jurídica y las características de sus propietarios. Solo pueden acogerse y mantenerse en el régimen de renta presunta los contribuyentes que:

- Sean personas naturales que actúen como Empresarios Individuales;
- Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada;
- Comunidades, Cooperativas, Sociedades de Personas y Sociedades por Acciones que en todo momento, desde su constitución y mientras estén en el régimen, sus comuneros, cooperados, socios o accionistas sean personas naturales.

SEGUNDO: Ventas o ingresos netos anuales de primera categoría no pueden exceder los siguientes límites:

ACTIVIDAD	LÍMITE DE VENTAS O INGRESOS NETOS ANUALES
Agrícola	UF 9.000
Transporte terrestre de carga ajena o de pasajeros	UF 5.000
Minería	UF 17.000

Fig. 1. Límite de Ingresos Renta Presunta. Fuente: Elaboración propia con datos de Art. 34, D.L. N° 824

Los ingresos que deben ser considerados para el computo señalado deben considerar la totalidad de sus ventas o ingresos netos anuales, sean provenientes de actividades de rentas efectivas o presuntas, exceptuando los ingresos que correspondan a enajenaciones ocasionales de bienes

muebles o inmuebles y aquellos ingresos no constitutivos de renta a los cuales se refiere el artículo 17 de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

Para la actividad del Transporte de Carga por Carretera, cuando las rentas percibidas son originadas desde la misma actividad económica, cuando se incumple uno de los requisitos indicados anteriormente, sea por cambios en la estructura jurídica de la organización, por efectos de normas de relación o porque poseen ingresos derivados desde otras actividades lo obliguen a mantenerse en un régimen general se evidencia la diferencia en la carga tributaria y por consecuencia en la capacidad contributiva de los contribuyentes acogidos a distintos regímenes de tributación.

Incluso, a Chile como país miembro de la OCDE le han precisado que es poco común entre los países miembros de la organización este tipo de régimen.⁶

⁶ <https://www.oecd.org/economy/chile-economic-snapshot/>

5. HIPOTESIS

Si lo mencionado anteriormente no es modificado en nuestra normativa legal estableceremos como hipótesis lo siguiente:

- Contribuyentes de una misma actividad económica, solo diferenciados por régimen de tributación y los contribuyentes del régimen de presunto de tributación, ¿tributan por debajo de su capacidad contributiva?

- En cuanto a la equidad tributaria, los contribuyentes acogidos a régimen general de tributación y los beneficiados con renta presunta, a mismo nivel de ingresos relativos a la misma actividad económica no poseen la misma equidad tributaria ya sea evaluada de manera vertical u horizontal.

6. OBJETIVO GENERAL

Determinar la carga tributaria para contribuyentes de impuestos finales y aquellos relacionados al régimen de renta presunta y determinar a su vez la tributación de Impuesto de Primera Categoría de ambos regímenes para la actividad de renta presunta.

7. OBJETIVOS ESPECIFICOS

1. Objetivo N° 1: Diferencias IDPC.

Establecer la diferencia de tributación entre contribuyentes de actividad de transporte a nivel de empresa en Primera categoría con régimen general de tributación y renta presunta, comparativamente además en diferentes puntos de desarrollo de reformas tributarias expuestas.

2. Objetivo N° 2: Diferencias IGC.

Cuantificar en las diferentes etapas las diferencias de la tributación de contribuyentes finales a nivel de Impuesto Global complementario, tanto en régimen de renta presunta como en régimen general de tributación.

3. Objetivo N° 3: Diferencias en Capacidad Contributiva.

Establecer la diferencia de la capacidad contributiva del contribuyente de renta presunta en comparación a su tributación real.

8. METODOLOGIA

Histórico: Esta Metodología será utilizada, para efectuar una breve reseña histórica, de cómo ha funcionado a lo largo de los años en Chile, la tributación de las empresas de transporte de carga por carretera y sus propietarios, sujetos afectos a impuestos finales.

Deductivo: Mediante las normas locales, determinar lo efectos específicos en la tributación de las empresas relacionadas al transporte de carga por carretera y de sus propietarios, tanto en el régimen general de tributación como en el régimen de renta presunta.

Inductivo: Realizando aplicaciones de métodos comparativos, a través de ejemplos prácticos y comparativos, en distintos periodos de tiempo en los cambios que se han producido por las reformas tributarias implementadas en nuestro país.

9. ESTADO DEL ARTE Y MARCO TEORICO

En esta investigación se ha logrado observar que existen estudios relacionados a la renta presunta, los cuales se enfocan en su historia y tributación de manera genérica desde su creación en el DL N° 824, y aún mas literatura relacionada a la relacionada a los distintos regímenes de tributación tanto de renta efectiva mediante contabilidad completa y de tributación simplificada, pero no enfocadas como esta investigación lo hace en el segmento de transporte de carga por carretera, los tributos que la afectan y su diferencia en carga contributiva y la importancia que tiene esta diferencia en la tributación de impuestos finales de sus propietarios. Dentro de los estudios preliminares de este tipo de régimen podemos mencionar al profesor Luis Gonzalez y su estudio del año 2015 (González Silva, L. (2015).Reforma tributaria: modificación a la tributación en el régimen de rentas presuntas. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/138056>), al profesor Alberto Cuevas (Cuevas Ozimica, A. (2014),Evolución del régimen de tributación en Chile y la Reforma de 1984. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/138177>) y del profesor Sr. Luis Ortiz (Ortiz Fuentealba, L. (2016). Régimen de rentas presuntas y su tributación año 2016. Revista De Estudios Tributario,(14),pág.11.<https://revistaestudiostributarios.uchile.cl/index.php/RET/article/view/40277>).

En estos puntos es que se ha enfocado esta investigación para relacionarla directamente a una actividad económica vigente que ha incrementado su importancia, siendo cercano al 4% del PIB en Chile. ⁷

⁷ COLEGIO DE INGENIEROS DE CHILE AG. Comisión de Transporte (2019) http://doc.ingenieros.cl/transporte_201909.pdf

1. CONCEPTOS CLAVE

Concepto clave 1: Renta Presunta

Concepto clave 2: Renta Efectiva

Concepto clave 3: Contribuyente de impuestos finales.

Concepto clave 4: Actividad de transporte de carga terrestre.

Concepto clave 5: Régimen de renta presunta.

Concepto clave 6: Régimen general de tributación.

Concepto clave 7: PYME

Concepto clave 8: Ley de Impuesto a la Renta.

Concepto clave 9: Capacidad Contributiva.

Concepto clave 10: Equidad tributaria.

Concepto clave 11: IEPD – Impuesto Específico al Petróleo Diesel.

2. DEFINICIONES

Renta Presunta: La Renta Presunta es aquella que para fines tributarios de la Ley sobre Impuesto a la Renta se presume a partir de ciertos hechos conocidos, como lo son: Avalúo fiscal de los inmuebles agrícolas y no agrícolas; Valor de tasación de los vehículos; y Valor anual de las ventas de productos mineros.

A los valores mencionados se les aplica un porcentaje previsto en la misma ley, con el fin de obtener la base sobre la cual se aplicará el Impuesto a la Renta.

Las empresas o personas que se encuentran bajo el régimen de Renta Presunta, pagan sus impuestos según lo que la ley determina para esa actividad y no de acuerdo con los resultados reales obtenidos.

Algunas actividades que podrían acogerse al sistema de Renta Presunta, cumpliendo ciertos requisitos, son: el transporte, la minería y explotación de bienes raíces agrícolas y no agrícolas.⁸

Renta Efectiva: La renta efectiva es mediante la cual se tributa en base a contabilidad completa, es decir valores reales. Por ejemplo, el valor anual de las ventas de productos mineros. A estos valores mencionados se les aplica un porcentaje contemplado en la ley, obteniéndose la base sobre la cual se aplicará el Impuesto a la Renta.

Contribuyente de impuestos finales: Aquellos contribuyentes afectos a Impuesto Global Complementario o Impuesto adicional.

Actividad de transporte de carga terrestre: Se refiere al empleo de vehículos terrestres como camiones y transportadores sobre ruedas, capaces de ir de un punto a otro de un país o de una

⁸https://www.sii.cl/preguntas_frecuentes/renta/001_002_0627.htm#:~:text=La%20Renta%20Presunta%20es%20aquella,las%20ventas%20de%20productos%20mineros.

región siempre que haya carreteras transitables. Estos camiones pueden ser unitarios, de remolque o tractocamiones.⁹

Régimen de renta presunta: Es aquel régimen establecido en el Artículo 34 de la Ley de Impuesto a la Renta, orientado a la micro y pequeña empresa de los sectores de agricultura, transporte terrestre de carga o pasajeros y provenientes de la actividad minera.

Régimen general de tributación: Régimen de tributación enfocado en las grandes empresas, determinan su renta líquida imponible según las normas generales contenidas en los artículos 29 al 33 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, estando obligados a llevar contabilidad completa.

PYME: Abreviación de “Pequeña y Mediana Empresa”, y de acuerdo a la definición proporcionada por el Ministerio de Economía son aquellas que tienen ventas anuales entre 2.400 UF y 100.000 UF al año.¹⁰

Ley de Impuesto a la Renta: Contenida en el Decreto Ley N° 824, de 1974, es el cuerpo normativo que establece los distintos impuestos sobre los ingresos o utilidades de las empresas y de las personas naturales en nuestro país.¹¹

9

<https://concepto.de/transporte-de-carga/#:~:text=Se%20refiere%20al%20empleo%20de,unitarios%2C%20de%20remolque%20o%20tractocamiones.>

¹⁰<https://www.subrei.gob.cl/ejes-de-trabajo/home-comercio-inclusivo/pymes#:~:text=PYME%20es%20una%20abreviaci%C3%B3n%20de,y%20100.000%20UF%20al%20a%C3%B1o.>

¹¹

<https://www.sii.cl/destacados/educacion/siieduca/aprende-con-nosotros/que-es-el-impuesto-a-la-renta-y-quienes-deben-declararlo.html#:~:text=La%20Ley%20sobre%20Impuesto%20a%20la%20Renta%2C%20contenida%20en%20el,personas%20naturales%20en%20nuestro%20pa%C3%ADs.>

Capacidad Contributiva: La capacidad contributiva hace referencia a la capacidad económica que tiene una persona para poder asumir la carga de un tributo o contribución.¹²

Equidad tributaria: Steinbach (2009), define la equidad como la distribución justa de los beneficios entre la población.¹³

IEPD, Impuesto Específico Petróleo Diesel: Impuesto establecido en La Ley 18.502, de 1986 que estableció un Impuesto Especifico aplicable a la importación o venta de Gasolina para uso vehicular.

¹² <https://www.gerencie.com/capacidad-contributiva.html>

¹³ CET Universidad de Chile, Profesor Jose Yañez, "Tributación: equidad y/o eficiencia", Pág. 227.
<https://revistaestudiotributarios.uchile.cl/index.php/RET/article/download/40412/41958/140253#:~:text=La%20equidad%20consiste%20en%20que,%2C%20fiscalizaci%C3%B3n%2C%20sanciones%2C%20etc.>

3. HISTORIA DE LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA

A nivel internacional podemos encontrar que los primeros camiones nacieron de una característica similar que los primeros automóviles, éstos eran impulsados a vapor, pero aún así debido que las rutas y caminos estaban preparados y construidos para caballos y carruajes, se limitaban a trayectos muy cortos por lo que hasta mediados de los 1800 y el primer remolque impulsado por un camión fue en visto el año 1881.

En 1895, el Ingeniero Alemán Karl Benz diseñó y construyó el primer camión en base a combustión interna, siendo después imitados por compañías como Peugeot y Renault, llegando a Estados Unidos cuando fue construido el primero en el año 1899 por la compañía AUTOCAR, disponible con una potencia opcional de 5 u 8 motores. Estos camiones utilizaban motores de 2 y 4 cilindros con una capacidad de carga de 1500 a 2000 kilogramos.

Una vez terminada la primera guerra mundial comenzaron cambios importantes en la industria, incorporando neumáticos de caucho, sistemas de encendido electrónico, sistema de frenado y motores de hasta 8 cilindros, cabinas cerradas y fueron dotados de iluminación eléctrica, apareciendo además los semi remolques modernos. Esto llevo a que fabricantes de automóviles, en especial Ford, se interesará en el mercado de vehículos pesados. Un dato importante es que a pesar de que los motores diésel fueron inventados en 1890 eran poco frecuentes en los camiones e incluso en Estados Unidos y Latinoamérica aun existían camiones con motores en base a gasolina en la década de 1970.

En Chile, paulatinamente desde la década de 1930 la actividad del transporte de carga por carretera comienza a ser un factor relevante dentro de la industria del transporte en detrimento del transporte vía ferrocarril el cual comienza a mermarse debido en un principio a la diferencia

en el crecimiento productivo de Chile en comparación con América Latina, el crecimiento industrial estaba de la mano con la importación de tecnología e insumos, por lo tanto continuaba existiendo una dependencia económica externa¹⁴. Se encuentran desajustes de orden económico del periodo presentando altas cifras de inflación durante el Gobierno de Carlos Ibañez del Campo¹⁵. Con esto los problemas del ferrocarril se hacen evidentes: desvalorización continua del poder adquisitivo, un aumento de costos sin alza en las tarifas de manera prolongada. Las tarifas eran determinadas por el Estado y eran subsidiadas a modo proteccionista en especial las áreas de materias primas, combustible y alimento, lo que evidenciaba costos por muy debajo de los reales. Un segundo problema fue el fin del ciclo salitrero que llevo a que las empresas explotadoras de capitales extranjeros vendan al Estado las infraestructuras, asumiendo el costo de la mantención y explotación de vías provocando perdidas de alta importancia desde 1945¹⁶. El tercer problema estuvo relacionado al mejoramiento de leyes en favor del personal, donde los ferroviarios poseían un mejor estándar de vida en relación con el resto de trabajadores¹⁷. Por último una gran problemática fue asociada a las empresas de transporte de carga por carretera, que a diferencia de la empresa ferroviaria sus tarifas no estaban reguladas, por lo que tenían libertad de elección en cuanto a la carga que transportaban, los horarios de funcionamiento y fijar libremente el flete en cada caso.

Los cambios más importantes fueron en la década del año 1950 y principios de la década del año 1960, donde la importación de camiones para la actividad del transporte ascendió desde 2.496

¹⁴ Gabriel Salazar, Historia Contemporánea de Chile tomo III. (Editorial Lom, Santiago 2010) ,39

¹⁵ Felipe Morande, "La conquista de la inflación en Chile." Departamento de Economía de la Universidad de Chile, 2004, 4.
<http://www.econ.uchile.cl/uploads/publicacion/576a3081-dab3-48b5-9cb2-6a6e2cb91d4e.pdf>

¹⁶ Empresa de Ferrocarriles del Estado, Memoria de Ferrocarriles del Estado 1945. (Imprenta de los Ferrocarriles del Estado. Santiago 1947), 1

¹⁷ Felipe Delgado Valdivia, La noción de la aristocracia obrera en la cultura ferroviaria de los trabajadores de la Maestranza Central de Ferrocarriles 1914-1942. Ponencia en Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Buenos Aires, Argentina. 2015, 12.

unidades en el año 1959 a 10.959 en el año 1961. De ahí en más el rubro de Camiones toma mayor relevancia como gremio, producto del paro de 1972, el primer paro de privados en contra del Gobierno y llevando a imponerse fuertemente sobre el ferrocarril, abriendo mercado a los camioneros.

10. MARCO NORMATIVO

Existe una serie de modificaciones desde la creación del impuesto a la renta en Chile desde su creación que han motivado las diferentes reformas que han involucrado a todos los sectores

económicos que se encuentran en nuestro territorio, para lo cual se indicarán los mas relevantes que han tenido una implicancia a nivel estructural general, el desarrollo de lo relacionado a la historia del régimen de renta presunta y se mencionará uno que tiene relevancia principalmente para la actividad de transporte de carga por carretera, como es el Impuesto Específico al Petróleo Diesel.

Reseña a la historia de tributación en Chile

En un principio, en Chile y por la estructura impositiva de la colonia la recaudación se basaba principalmente en el comercio exterior, tanto en la importación como la exportación. A partir de la independencia se fueron incorporando nuevos tributos, entre ellos el impuesto a la renta en 1923¹⁸. A partir de esta fecha el tributo fue ampliamente modificado, destacando la creación de regímenes especiales, de exención y otros beneficios tributarios.

Dentro de las principales modificaciones se pueden mencionar las siguientes y sus respectivas características:

- 1) Reforma de 1925, que introduce el Impuesto Global Complementario y el Impuesto adicional.
- 2) DL N° 755 de 1925, eliminación del impuesto cedular de los bienes raíces y la incorporación de la tercera categoría, actual N° 5 del artículo 20.
- 3) Ley N° 8.419, que mantuvo los impuestos Cedulares, Global Complementario y el Adicional.
- 4) Ley N° 15.564¹⁹, que reduce de seis a dos categorías, una aplicada a las derivadas del capital y otra a las rentas del trabajo. Creación de un impuesto a las ganancias de capital.

¹⁸ Evolución del régimen de tributación a la renta en Chile y la reforma de 1984, Alberto Cuevas Ozimica, CET.

¹⁹ Publicada en Diario Oficial con fecha 14 de febrero de 1964.

Introdujo la definición del concepto de renta y el de revalorización de capital propio.

Nivelación del impuesto de primera categoría al 20%.

- 5) DL N° 824, que incorpora el concepto de corrección monetaria. Este también amplía la cobertura a la tributación incorporando grupos exentos y afectos espaciales. Perfecciona el sistema de revalorización del capital propio. Elimina el impuesto a las ganancias de capital y fija tasas progresivas para los trabajadores.
- 6) Ley N° 18.293, que promueve el incentivo al ahorro y la inversión, radicando la tributación de los impuestos personales con rentas percibidas o retiradas.
- 7) Ley N° 18.682²⁰, que disminuye la tasa genérica el impuesto adicional de un 40% a un 35%.
- 8) Ley N° 18.755²¹, incorpora como gastos a la tributación de primera categoría los realizados por investigación y tecnología.
- 9) Ley N° 18.985²², aumenta la tasa del impuesto de 1ª categoría a un 15%, amplía los tramos de global complementario y de segunda categoría. Incorpora un crédito a los bienes físicos del activo inmovilizado. ***Incorpora el artículo 34bis que se refiere a la forma en que tributan las rentas derivadas del transporte terrestre.***
- 10) Ley N° 19.247²³, aumento del crédito del activo inmovilizado a un 4%, contemplado en el artículo 33bis. Modifica la escala del impuesto único y global complementario.
Disminuye algunas tasas del impuesto adicional.

²⁰ Publicada en Diario Oficial con fecha 31 de diciembre de 1987.

²¹ Publicada en Diario Oficial con fecha 14 de enero de 1989.

²² Publicada en Diario Oficial con fecha 28 de junio de 1990.

²³ Publicada en Diario Oficial con fecha 15 de septiembre de 1993.

- 11) Ley N° 19.388²⁴, afectó con impuesto único del artículo 21 a los préstamos de las S.A. cerradas hicieren a sus accionistas, incorpora como gasto rechazado el uso o goce de bienes de la empresa e incorpora al artículo 21 presunciones de retiro.
- 12) Ley N° 19.506²⁵, establece la forma que debe acreditarse los gastos realizados en el exterior y alteró el tratamiento tributario de los pescadores artesanales.
- 13) Ley N° 19.578²⁶, suprimió hasta el año 2002 el crédito contra el impuesto de primera categoría las contribuciones y eliminó la franquicia tributaria establecida en el artículo 57 bis.
- 14) Ley N° 19.738²⁷, suprimió a las contribuciones como crédito contra el impuesto de primera categoría y estableció que el FUT solo podía rebajar la depreciación normal y no la acelerada.
- 15) Ley N° 19.753²⁸, cambio de tasa de impuesto de primera categoría a un 17% a contar del año tributario 2005, tributario 2003 la tasa de un 16% y el año tributario 2004 un 16,5%. Cambio de tramos afectos de los impuestos únicos de segunda categoría y de global complementario.
- 16) Ley N° 19.768²⁹, estableció un descuento de la base imponible de segunda categoría y terminal de global complementario por los ahorros voluntarios con tope de 500UF por año.
- 17) Ley N° 19.801³⁰, precisión al artículo 18 ter para ratificar la no afectación del mayor valor obtenido en acciones especificadas.

²⁴ Publicada en Diario Oficial con fecha 30 de mayo de 1995.

²⁵ Publicada en Diario Oficial con fecha 30 de julio de 1997.

²⁶ Publicada en Diario Oficial con fecha 29 de julio de 1998.

²⁷ Publicada en Diario Oficial con fecha 19 de junio de 2001.

²⁸ Publicada en Diario Oficial con fecha 28 de septiembre de 2001.

²⁹ Publicada en Diario Oficial con fecha 7 de noviembre de 2001.

³⁰ Publicada en Diario Oficial con fecha 25 de abril de 2002.

- 18) Ley N° 19.879³¹, modificaciones al artículo 59 de la LIR sobre exceso de endeudamiento.
- 19) Ley N° 20.026³², introduce el título IV Bis, para regulación de actividad minera.
- 20) Ley N° 20.170³³, modificaciones del artículo 14 ter.
- 21) Ley N° 20.171³⁴, incrementó el crédito por impuestos pagados en el exterior y aumentó el crédito tributario de los activos fijos a un 6% de manera transitoria, con tope de 650 UTM.
- 22) Ley N° 20.190³⁵, fomento a las industrias de capital de riesgo y modernización de los procesos del mercado de capitales.
- 23) Ley N° 20.239³⁶, se libera de impuesto a la renta la compensación originada por el término de un matrimonio.
- 24) Ley N° 20.263³⁷, amplias facultades del director del SII para liberar de contabilidad a contribuyentes no domiciliados ni residentes en el país.
- 25) Ley N° 20.291³⁸, amplia cobertura al 14 bis, de diferimiento tributario a ingresos de 1.000 UTM a 5.000 UTM.
- 26) Ley N° 20.289³⁹, aumento de beneficio de crédito por activo inmovilizado del artículo 33bis a un 8% por bienes adquiridos nuevos, construidos o recibidos en arriendo con opción de compra entre el día 01 de enero de 2008 al 31 de diciembre de 2011, con límite anual de 650 unidades tributarias mensuales.

³¹ Publicada en Diario Oficial con fecha 24 de junio de 2003.

³² Publicada en Diario Oficial con fecha 24 de junio de 2003.

³³ Publicada en Diario Oficial con fecha 16 de febrero de 2007.

³⁴ Publicada en Diario Oficial con fecha 21 de febrero de 2007

³⁵ Publicada en Diario Oficial con fecha 5 de junio de 2007.

³⁶ Publicada en Diario Oficial con fecha 8 de febrero de 2008.

³⁷ Publicada en Diario Oficial con fecha 2 de mayo de 2008.

³⁸ Publicada en Diario Oficial con fecha 15 de septiembre de 2008.

³⁹ Publicada en Diario Oficial con fecha 27 de septiembre de 2008.

- 27) Ley N° 20.343⁴⁰, establece que no constituirá renta el mayor valor obtenido en la enajenación de instrumentos de oferta pública que cumplan con los requisitos establecidos en la propia ley.
- 28) Ley N° 20.455⁴¹, establece un alza del impuesto de primera categoría, para llegar a un 20% de manera gradual para entre los años 2011 y 2012, retornado al 17% en el periodo calendario 2013.
- 29) Ley N° 20.630⁴², amplía cobertura del artículo 20 de la LIR, eliminó el diferimiento al suprimir el artículo 15 e incorpora una regulación al badwill y al goodwill. modifica además normas que regulan la renta presunta y aumenta la tasa de impuesto de primera categoría a un 20%.
- 30) Ley N° 20.780⁴³, incorpora el concepto de renta atribuida, establece un nuevo artículo 14 que establece un sistema de renta atribuida con derecho al 100% del crédito (14 A) y un régimen semi integrado de tributación en base a retiros, con un crédito con derecho a imputación de 65% (14 B). Deroga el artículo 14Bis y sustituye el artículo 14 ter por otro que establece un régimen especial para la micro, pequeña y mediana empresa con una tasa del 25% por renta atribuida por lo tanto un crédito del 100%, pero estableciendo una base de ingresos percibidos y gastos pagados. Aumento de tasa de un 20 a un 27% para el régimen general y un 25% para las PYMES. Introdujo depreciación acelerada cumpliendo con ciertos requisitos. Reemplaza la deducción del goodwill por una norma nueva que lo permite reconocer como activo intangible. Modificaciones e indicaciones al crédito por activo fijo aumentándolo a un 6% para contribuyentes con ventas menores a 25.000 UF y un crédito menos para las empresas que no superan los ingresos de

⁴⁰ Publicada en Diario Oficial con fecha 28 de abril de 2009.

⁴¹ Publicada en Diario Oficial con fecha 31 de julio de 2010.

⁴² Publicada en Diario Oficial con fecha 27 de septiembre de 2012.

⁴³ Publicada en Diario Oficial con fecha 29 de septiembre de 2014.

100.000 UF, cuyo tope menor es el 4%. Modificó reglas de rentas presuntas limitando el beneficio a ciertos contribuyentes. Redujo la tasa máxima de global complementario a un 35%, aunque por aplicación del sistema parcialmente integrado esta última tasa llegó a un 44,5%. Derogó el artículo 57Bis.

- 31) Ley N° 20.899⁴⁴, se dicta para simplificación del sistema tributario para aportar principalmente a las normas de transición desde el sistema FUT a los nuevos sistemas de tributación y regular también los retiros en exceso.
- 32) Ley N° 21.210⁴⁵, entre otras establece un sistema general de tributación semi integrado, con tasa de impuesto de primera categoría de un 27%, establece un régimen PYME general con tasa del 25%⁴⁶ que tributa en base a retiros efectivos con 100% de derecho a crédito y un régimen transparente que no tributará con impuesto de primera categoría pero que será asignado a los socios directamente en su global complementario. Se agregan conceptos de Establecimiento permanente (definición expresa), de capital propio tributario estableciendo el conjunto de derechos y obligaciones a valores tributarios que posee una empresa y define el concepto de gastos necesarios incorporando aquellos que tengan aptitud de generar renta en el mismo o futuros ejercicios y que se encuentren asociados al interés, desarrollo o mantención del giro del negocio. Elimina gradualmente la devolución de PPUA. Establece un impuesto sustitutivo al FUT con una tasa del 30%. Se crea la defensoría del contribuyente.
- 33) Ley N° 21.420⁴⁷, elimina exenciones tributarias gravando con un 10% el mayor valor obtenido en la enajenación de instrumentos con presencia bursátil. Se grava con IVA la prestación de servicios con excepción de los que la ley expresamente considera exentos.

⁴⁴ Publicada en Diario Oficial con fecha 8 de febrero de 2016.

⁴⁵ Publicada en Diario Oficial con fecha 24 de febrero de 2020.

⁴⁶ Por norma transitoria este impuesto es del 10%.

⁴⁷ Publicada en Diario Oficial con fecha 4 de febrero de 2022.

1. RENTA PRESUNTA DEL TRANSPORTE DE CARGA

El DL 824 publicado en el diario oficial del 31 de diciembre del año 1974 en su artículo 34 indica lo siguiente:

Artículo 34.o- La renta líquida imponible de los siguientes contribuyentes será determinada de acuerdo con las normas que se indican:

1.- Respecto de los contribuyentes regidos por la ley No 10.270 y sus modificaciones, que empleen maquinarias y equipos propios o ajenos cuyo valor en conjunto no exceda de 100 unidades tributarias anuales y que sus ventas de minerales en cada año calendario no exceda de 400 unidades tributarias anuales calculadas éstas a su valor promedio en el año o ejercicio respectivo, se presume que la renta líquida imponible de la actividad de la minería es

equivalente al 10% de las ventas anuales de minerales. Para estos efectos, las ventas mensuales deberán reajustarse

de acuerdo con la variación experimentada por el índice de precios al consumidor en el período comprendido entre el segundo mes anterior al de las ventas y el segundo mes anterior al del cierre del ejercicio respectivo. No obstante, estos contribuyentes podrán declarar la renta efectiva demostrada mediante contabilidad fidedigna.

2.- Se presume de derecho que la renta líquida imponible de los empresarios personas naturales y sociedades de personas que exploten vehículos destinados al transporte de pasajeros o carga que sean microbuses, taxis, taxibuses, automóviles, station-wagons, furgones o camionetas, es equivalente al 10% del valor corriente en plaza de cada vehículo determinado por la Dirección Nacional, al 1.º de Enero del año en que debe declararse el impuesto.

3.- Se presume de derecho que la renta líquida imponible de los empresarios personas naturales y sociedades de personas que exploten camiones destinados al transporte de carga ajena, es equivalente al 10% del valor corriente en plaza de cada camión, determinado por el Director Nacional, a su juicio exclusivo, al 1.º de Enero del año en que deba declararse el impuesto.

En los casos en que la explotación de los vehículos referidos en los números 2 y 3 de este artículo haya debido suspenderse por un mes o más en forma ininterrumpida en el año respectivo, por razones de fuerza mayor que deberá justificar fehacientemente el contribuyente, la renta presunta se disminuirá en la proporción correspondiente al número de meses no trabajados. Al efecto, se considerará como mes el período de 30 días corridos, computándose como mes completo las fracciones superiores a 15 días. Los contribuyentes indicados en los números 2.º y 3.º de este artículo pagarán como impuesto mínimo de primera categoría una cantidad equivalente a dos unidades tributarias mensuales vigentes en el mes en que deba

presentarse la respectiva declaración anual, por un vehículo, y a una unidad tributaria mensual por cada uno de los vehículos siguientes.

La ley N° 19.985 de 1990 introduce modificaciones al artículo 34 agregando un nuevo artículo 34 bis a la Ley sobre Impuesto a la Renta, en la cual se contiene la tributación que afecta respecto de este tributo a la actividad del transporte desarrollado en vehículos de carga motorizados, determinando la forma en la cual estos contribuyentes deben declarar y determinar su impuesto a la renta así como también cuando pueden acogerse al régimen de renta presunta o determinarlo en base al régimen general de tributación y por lo tanto obligados a llevar contabilidad completa.

Desde ahí en adelante las principales modificaciones a este artículo son:

- Ley N° 19.738 de 2001, para efectos de considerar los ingresos para no superar el tope de 3.000 UTM y mantenerse acogido a este régimen deben considerar los ingresos de sociedades anónimas abiertas.
- Ley N° 20.630 de 2012, que modifica las normas de relación, tanto horizontal como vertical, para poder establecer los topes para mantener la tributación en base al régimen de renta presunta para las actividades de transporte.

La norma vigente para rentas presuntas desde el año 2016 establece que para el transporte de carga:

“1. Normas generales.

Los contribuyentes cuya actividad sea la explotación de bienes raíces agrícolas, la minería o el transporte de carga o pasajero, atendidas las condiciones en que desarrollan su actividad, podrán optar por pagar el impuesto de primera categoría sobre la base de renta presunta,

determinada de la forma que para cada caso dispone este artículo, y siempre que cumplan con los requisitos que a continuación se establecen.

Solo podrán acogerse al régimen de presunción de renta contemplado en este artículo los contribuyentes cuyas ventas o ingresos netos anuales de la primera categoría, no excedan de 9.000 unidades de fomento, tratándose de la actividad agrícola; 5.000 unidades de fomento en la actividad del transporte, o no excedan de 17.000 unidades de fomento, en el caso de la minería. Para la determinación de las ventas o ingresos se computarán la totalidad de ingresos obtenidos por los contribuyentes, sea que provengan de actividades sujetas al régimen de renta efectiva o presunta, según corresponda, y no se considerarán las enajenaciones ocasionales de bienes muebles o inmuebles que formen parte del activo inmovilizado del contribuyente. Para este efecto, las ventas o ingresos de cada mes deberán expresarse en unidades de fomento de acuerdo con el valor de ésta el último día del mes respectivo.”

La determinación de la renta presunta en la actividad del transporte de carga debe determinarse en base a una renta líquida imponible equivalente al 10% del valor corriente en plaza del vehículo motorizado, incluido el remolque, acoplado o carro similar que se utilice para el desarrollo de la actividad. Se entiende como valor corriente en plaza el determinado por el Director del Servicio de Impuestos Internos, quien lo debe publicar en el Diario Oficial o en cualquier otro Diario de circulación nacional al primero de enero del año en que deba declararse y pagarse el impuesto.

2. IMPUESTO ESPECIFICO A LOS COMBUSTIBLES

Los impuestos son aportes en dinero que realizan los ciudadanos obligados por ley, a fin de que el estado pueda utilizar estos recursos para financiar las necesidades de carácter público y las cuales no pueden ser resueltas de forma individual por parte de los ciudadanos, como por ejemplo, alumbrado publico, resguardo del orden y seguridad, obras viales, salud, educación, (SII, 2014, pág. 5).

El estado a través del gobierno tiene una gran cantidad de funciones: asignación de recursos, distribución de bienestar económico y estabilización macroeconómica del país. Para cumplir a cabalidad con estas funciones el estado necesita recurso, y los impuestos son un medio

importante para la recolección de estos recursos, Por tanto, si los ciudadanos no pagaran sus impuestos el gobierno no podría cumplir con las funciones antes mencionadas, es por ello que el bienestar económico sería inferior al que se tiene hoy en día. (HENRIQUEZ, 2016)

Centrándonos en el Impuesto Específico a los Combustibles, después de la crisis derivada tanto del estallido social como de la pandemia, lo que llevo a un decrecimiento económico severo, una de las alternativas planteadas es la eliminación de este tributo y del mecanismo estabilizador de precios que deriva del mismo (MEPCO, Ley 20.765 de 2014), con el objetivo de contener las fluctuaciones de sus precios en el mercado interno y así lograr un efecto estabilizador sobre este mercado y la economía en general.

Para efectos de historia se menciona que este tributo nace con el propósito de reparación y reconstrucción de lo destruido por el terremoto de 1985; Se afirmaba que era para financiar asignaciones mensuales y rentas del personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social, del Personal de la Universidad de Chile (también su personal docente, técnico y auxiliar), y de los funcionarios pertenecientes al Escalafón Judicial de los Tribunales del Trabajo. Pero la ley 18.502 publicada en 1986 no da cuenta de aquello). Pero hay antecedentes de que la ley 8.918 de 1947 ya establecía un tributo de carácter interno para los combustibles fuera de los impuestos aduaneros, por tanto, había una intención por parte del legislador para gravar con impuestos los hidrocarburos. (Herrera, 2019).

La ley 18.502 de 1986 estableció un impuesto específico a los combustibles aplicable a la importación o venta de gasolina para uso vehicular (Gasolinas, Petróleo, Diesel gas licuado de petróleo y gas natural comprimido), el cual estaba destinado a financiar un mayor gasto público. Dicha ley y sus actualizaciones han determinado un componente base y otro variable, en donde este último está contenido en la ley 20493 la cual incrementa o rebaja el impuesto específico a

los combustibles para así incidir en el precio de los combustibles los cuales se ven afectados por el valor del petróleo y el tipo de cambio. A continuación, se detalla el componente base:

- Gasolina Automotriz 6 UTM por m³
- Petróleo Diesel 1,5 UTM por m³
- Gas natural comprimido 1,93 UTM por 1000m³
- Gas licuado del petróleo 1,4 por m³

De acuerdo con lo indicado previamente, y con la tabla expuesta previamente queda en evidencia que la carga impositiva de los precios de los combustibles es elevada, para efectos de consumidores finales, quienes además no cuentan con beneficios de recuperación como otros actores de la industria, como en el caso de minería que pueden recuperar hasta un 100% del IEPD y en el caso del Transporte de Carga por Carretera hasta un 80%, de acuerdo a su nivel de ingreso.

3. DETERMINACION DEL IMPUESTO ESPECIFICO

Componente Base: La ley 18502 y sus actualizaciones han establecido que el componente base para la gasolina automotriz y el petróleo Diesel de 6 UTM por m³ y 1,5 UTM por m³ respectivamente.

Componente Variable: A través del Mecanismo de estabilización del precio de los combustibles desde ahora en adelante MEPCO (ley 20493 y 20765), y sumando o restando un componente variable al componente base del Impuesto específico a los combustibles, se logra la atenuación de las variaciones bruscas (volatilidad) de los precios de los combustibles. Esto tiene como objetivo mejorar la capacidad de adaptación de los agentes económicos ante los cambios de

precios. Esto opera por medio de incrementos y rebajas a los impuestos específicos a los combustibles.

La ley 20.765 establece el mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles, el cual determina un componente variable, para reducir el impacto sobre las variaciones de precio que experimentan los combustibles semana a semana. Para esto se determinará un “precio base”, el cual corresponderá a la mejor proyección que pueda realizar el ministerio de hacienda respecto del precio que informara próximamente la empresa nacional del petróleo, asumiendo que el componente base es igual a cero. El precio base debe incluir el Impuesto al Valor Agregado en adelante IVA y el componente base del impuesto específico se determinará acorde a lo que diga el reglamento.

El precio base nombrado anteriormente deberá compararse con el precio informado por la empresa nacional del petróleo en su informe semanal de precios, la semana anterior.

Si la diferencia entre el precio base y el precio informado a semana anterior es positiva y mayor a 0,12 UTM por metro cubico, el componente variable del impuesto específico de los combustibles será de 0,12 UTM por metro cubico, menos la diferencia entre el precio base y el precio informado por ENAP la semana anterior.

Si la diferencia entre el precio base y el precio informado la semana anterior es negativa y supera el valor absoluto 0,12 UTM por metro cubico, el componente variable del impuesto específico será la diferencia entre el precio informado por ENAP la semana anterior y el precio base, menos 0,12 UTM por metro cubico.

Podrá ser un monto distinto, con el fin de garantizar que el precio de paridad más el componente variable del impuesto específico no supere el precio de referencia superior y no sea menor que el precio de referencia inferior, ambos definidos en el artículo 2º de la ley 20.765

“A través de un impuesto variable el Fisco hace que las fluctuaciones no sean superiores a \$5,8 por litro por semana. El mecanismo actúa cuando los principales parámetros que inciden en el precio de los combustibles en Chile (valor del petróleo y tipo de cambio) se mueven al alza, el Fisco, a través del impuesto variable, entrega un subsidio disminuyendo dicho impuesto para amortiguar el incremento de los precios, dejando de recaudar. En una situación inversa, cuando existe un descenso en los precios (más allá de los \$5,8 por litro), el Fisco sube el impuesto para estabilizarlos, recaudando recursos”. (Bernal, 2021)

Esto último ha sido nuevamente modificado en LEY 21.537 a fin de evitar las fluctuaciones semanales y además ampliando la brecha que no permitía que la variación fuera más allá de \$ 5,8.- por litro de combustible, beneficiando en el inicio de esta ley a consumidores finales que han visto disminuciones importantes en los precios de las últimas semanas.

4. CREDITO ESPECIAL DEL IMPUESTO ESPECIFICO AL PETROLEO DIESEL

Por otra parte, como le indicado previamente, tenemos dos mecanismos existentes para solicitar una devolución por concepto derivado de este impuesto:

Decreto con fuerza de ley 311: Establece que los contribuyentes del Impuesto al valor agregado y exportadores tendrán derecho a deducir del débito fiscal una suma equivalente al impuesto que

afecte las adquisiciones de petróleo Diesel que efectúen en el mismo periodo tributario. Además, en su artículo 3 menciona que el impuesto al petróleo Diesel recargado en las compras tendrá el carácter de crédito fiscal respecto del impuesto al valor agregado por ende se tratará de acuerdo con el crédito fiscal del DL 825 y reglamento.

Ley 19.764: Podrán recuperar parte del impuesto específico al petróleo Diesel a empresas de transporte de cargas propietarias o arrendatarias con opción de compra cuyos camiones deben tener un peso bruto vehicular igual o superior a 3860 kilos donde se establecían los porcentajes de recuperación. La ley 21.139 publicada el 02 de febrero de 2019 confirma los porcentajes y escala de ingresos indicados en la ley 20.658 del 31 de enero de 2013, los cuales son los siguientes:

80% para contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2400 y no excedan las 6.000 unidades de fomento.

52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan las 20.000 unidades de fomento.

31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

5. PROBLEMAS DE NUESTRA LEGISLACION RESPECTO A ESTE TRIBUTO

Es acá donde nos encontramos con una diferencia en nuestra legislación para este tributo.

Es evidente que desde el punto de vista internacional y en especial por países miembros de la OCDE se les recomienda subir el tributo a los combustibles que no sean amigables con el medio ambiente y de esta forma desincentivar su uso, argumentando además la generación de recursos para que estos puedan de alguna manera contrarrestar los daños producidos en el medio ambiente, abriendo a su vez oportunidades hacia otras fuentes de energía que sean menos contaminantes y puedan generar un concepto de sustentabilidad ambiental.

Por otro lado, el Impuesto Específico a los combustibles es un ingreso relevante para el país y como es de conocimiento previo, los impuestos son los que facilitan el cumplimiento de las funciones del estado para el bienestar económico de la población por lo que su eliminación no es posible. Siguiendo la idea del párrafo anterior, los impuestos a los combustibles son eficaces para la reducción de las emisiones contaminantes. Pero si este es el objetivo del impuesto, este objetivo esta alineado si por otra parte a las grandes industrias que utilizan principalmente Diesel para sus operaciones, como son la minería y el transporte de carga por carretera, le son otorgados créditos especiales para no aumentar el precio de costo de los combustibles.

Y con esto ultimo nos encontramos con una diferencia adicional que para efectos de tributación durante el año anterior afectó a quienes recuperaban este impuesto y que incluso derivo en un proyecto de ley que se encuentra en tramite a fin de aliviar a estos operadores y que se debe a que el alto precio y la forma por la cual el MEPCO operaba, llevaba a que el valor del Impuesto Específico del Petróleo Diesel diera como resultado un valor negativo, de ahí se producía que a un importante grupo de contribuyentes (con ventas mayores a UTM 15.000) que tenían una generación de crédito por IEPD, se les generara un débito fiscal equivalente al mismo porcentaje con que ellos recuperaban el crédito, y por tanto se genere un mayor pago de impuestos mensuales debido a, tal y como lo explica el mismo proyecto de ley, “Considerando que por

meses consecutivos la operación del componente base y variable regulado en el MEPCO da un monto negativo, el impacto financiero que ha debido soportar este sector económico es importante y se produce debido a una situación más bien anómala, cuyos efectos no fueron anticipados al momento de la creación de este mecanismo.” (MENSAJE N° 117-370, CAMARA DE DIPUTADOS)

Un último punto importante, si hoy fuera eliminado el Impuesto Específico a los Combustibles y por consecuencia su derivado MEPCO, veríamos incrementado en precio de los combustibles debido al precio internacional.

Ante todo lo anterior expuesto nos hemos encontrado con leyes que no son armónicas entre ellas, unas buscan desincentivar mediante el uso de un impuesto el uso de combustibles, pero la creación de este impuesto en su origen era para efectos recaudatorios y no regulatorios, por otra parte los usuarios no quieren pagar este tributo que para ellos es excesivo y solo busca aumentar el precio y por último, tenemos leyes que favorecen el precio de quienes son consumidores industriales de este tipo de producto; es por lo tanto difícil encontrar cual sería la política tributaria correcta que permita satisfacer a todos los involucrados de manera directa o indirecta en este tributo.

11. DESARROLLO

1. PREVIO ENTRADA EN VIGOR DE LEY NUMERO 20.780

En primer lugar, se realizará una comparación previa a la entrada en vigor de la Ley 20.780, de un contribuyente poseedor de una flota de equipos dedicada al transporte de carga con una renta líquida imponible de \$ 415.877.448.-. A su vez, el propietario de esta sociedad ha realizado retiros que alcanzan los \$ 94.692.000 con un incremento de créditos de \$ 23.673.000

CONTRIBUYENTE DEL REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION

RENTA LIQUIDA IMPONIBLE

Factor Act.		Renta Líquida Imponible		
	Resultado según balance			382.423.168
	Se agrega			369.374.474
	CM INVERSION EN EERR		31.848	
	CM RETIROS		1.092.000	
	CM FINANCIERA		45.090.708	
	DEPRECIACION FINANCIERA		138.767.967	
	INTERESES PAGADOS LEASING		32.607.020	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM		10.419.123	
1,018	IMPUESTO RENTA	138.866.216	141.365.808	
	Se deduce			
0,029	CM CPT	1.005.129.232	29.148.748 -	335.920.194
	CM ACTIVOS LEASING		18.683.551	
	DEPRECIACION TRIBUTARIA		45.340.410	
	CUOTAS LEASING PAGADAS		232.328.362	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM		10.419.123	
	Renta Líquida Imponible			415.877.448
	IMPUESTO DETERMINADO		24%	99.810.588
	33 Bis			23.091.500
	PPM			108.163.002
	A PAGO (DEVOLUCION SI ES NEGATIVO)		-	31.443.914

RETIROS

Mes	Monto	Factor	Retiro Corregido	CM	Credito
enero	7.800.000	1,029	8.026.200	226.200	2.006.550
febrero	7.800.000	1,024	7.987.200	187.200	1.996.800
marzo	7.800.000	1,022	7.971.600	171.600	1.992.900
abril	7.800.000	1,018	7.940.400	140.400	1.985.100
mayo	7.800.000	1,014	7.909.200	109.200	1.977.300
junio	7.800.000	1,012	7.893.600	93.600	1.973.400
julio	7.800.000	1,008	7.862.400	62.400	1.965.600
agosto	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
septiembre	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
octubre	7.800.000	1,002	7.815.600	15.600	1.953.900
noviembre	7.800.000	1,001	7.807.800	7.800	1.951.950
diciembre	7.800.000	1	7.800.000	-	1.950.000
		TOTAL	94.692.000	1.092.000	23.673.000

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO, DE ACUERDO REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION.

IDPC EMPRESA: 99.810.588.-

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 118.365.000 (Retiro + Incremento IDPC).-

Impuesto Global Complementario: \$ 30.348.809.-

Crédito por IDPC: - \$ 23.673.000.-

Impuesto a Pago: \$ 6.675.809.-

Porcentaje de Impuesto pagado a nivel personal con relación a ingresos: 5,64%

CONTRIBUYENTE ACOGIDO A REGIMEN DE RENTA PRESUNTA

Para el siguiente ejemplo y para efectos comparativos de han tomado como base el mismo nivel de ingreso del contribuyente del régimen general, igualando los ingresos del contribuyente con aquellos activos relacionados al servicio de la actividad del transporte de carga a efectos de una comparación equilibrada, pero considerando el valor corriente en plaza de los activos (tasación fiscal) de los activos relacionados al transporte de carga por carretera.

RETIROS PRESUNTOS POR INGRESOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE: \$ 118.365.000.- (Equivalente al contribuyente del régimen general de tributación)

VALOR CORRIENTE EN PLAZA VEHICULOS AL 01.01.2017 : \$ 1.036.680.000.-

DETALLE DE VEHICULOS Y SU TASACION

PATENTE	TIPO	MARCA	AÑO	COLOR	TASACION
FFVR-74	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FFVR-75	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHDL-58	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHXZ-87	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-70	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-71	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
GCVG74	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GCVG75	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GKPK61	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GRDJ78	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRDJ79	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRGX64	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GTWS65	TRACTOCAMION	MAN	2014	VERDE	50.690.000
GYPC80	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
GYPC81	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
HGYK28	TRACTOCAMION	RENAULT	2015	BLANCO	62.850.000
HHRH15	TRACTOCAMION	INTERNATIONAL	2015	BLANCO	59.340.000
HVZT52	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
HVZT53	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
JC-8328	BOTELLERO	MACHILE	2003	AZUL	2.000.000
JF-3349	BATEA	BOLOGNESI-GOREN	2013	AZUL	7.500.000
JH-6624-9	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6740-7	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6741-5	BOTELLERO	MUSSRE	2007	AZUL	2.000.000
JK-4962	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-4963	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-8002	PLANO	RANDON	2011	NEGRO	4.750.000
JK-8121	PLANO	RANDON	2010	NEGRO	4.750.000
JK-8926	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JK-8927	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JN-2122	BATEA	TREMAC	2013	AZUL	4.750.000
JN-2161	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2162	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2163	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2164	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2165	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2166	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JP4908	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4909	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4910	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
TOTAL ACTIVO FIJO					883.650.000

Fig. 2. Detalle de Activos y su tasación. Fuente: Elaboración propia con datos de Tasación Vehículos pendedos SII 2017

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO REGIMEN RENTA PRESUNTA

BASE IDPC: 88.650.000 (10% Valor corriente en plaza)

IDPC EMPRESA: 21.276.000 (24% DE BASE)

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 88.650.000 (Renta presunta atribuida).-

Impuesto Global Complementario: \$ 18.462.808

Crédito por IDPC: - \$ 21.022.884.-

Devolución solicitada: \$ 2.560.076.-

Porcentaje de Impuesto pagado a nivel personal con relación a ingresos: 0%

CONTRIBUYENTE	IDPC	PAGO EFECTIVO DE SOCIO*	INGRESOS (RETIROS)
REGIMEN GENERAL	99.810.588	6.675.809	118.365.000
REGIMEN PRESUNTO	21.276.000	0	118.365.000

Fig. 3, Resumen comparativo de regimen, Fuente: Elaboracion propia con datos de ejercicios desarrollados de ejemplo.

* Imputación previa de Créditos otorgados por impuestos pagados por sociedad en Primera Categoría.

En este ejercicio se observa una diferencia importante, donde el contribuyente acogido a régimen general paga 4,7 veces el equivalente al contribuyente de renta presunta; a su vez el propietario del régimen de renta presunta una vez aplicados los créditos provenientes de la sociedad, no tiene pago final en su declaración de renta e incluso puede solicitar una devolución de impuesto.

2. TRIBUTACION CON LEY NUMERO 20.780 EN VIGENCIA

A continuación, y con la Ley 20.780 vigente se realizará el ejercicio para contribuyentes de los regímenes vigentes a esa fecha acogidas al 14 Letra A y 14 Letra B de la Ley de impuesto a la renta. Serán utilizados, para efectos metodológicos los mismos antecedentes del primer ejercicio desarrollado, es decir un contribuyente poseedor de una flota de equipos dedicada al transporte de carga con una renta líquida imponible de \$ 415.877.448.-. A su vez, el propietario de esta sociedad ha realizado retiros que alcanzan los \$ 94.692.000 con un incremento de créditos de \$ 23.673.000

CONTRIBUYENTE DEL REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION

RENDA LIQUIDA IMPONIBLE

Factor Act.	Renta Líquida Imponible		
	Resultado según balance		382.423.168
	<u>Se agrega</u>		<u>369.374.474</u>
	CM INVERSION EN EERR	31.848	
	CM RETIROS	1.092.000	
	CM FINANCIERA	45.090.708	
	DEPRECIACION FINANCIERA	138.767.967	
	INTERESES PAGADOS LEASING	32.607.020	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM	10.419.123	
1,018	IMPUESTO RENTA	138.866.216	141.365.808
	<u>Se deduce</u>		
0,029	CM CPT	1.005.129.232	29.148.748 - 335.920.194
	CM ACTIVOS LEASING	18.683.551	
	DEPRECIACION TRIBUTARIA	45.340.410	
	CUOTAS LEASING PAGADAS	232.328.362	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM	10.419.123	
	Renta Líquida Imponible		415.877.448

RETIROS

Mes	Monto	Factor	Retiro Corregido	CM	Credito
enero	7.800.000	1,029	8.026.200	226.200	2.006.550
febrero	7.800.000	1,024	7.987.200	187.200	1.996.800
marzo	7.800.000	1,022	7.971.600	171.600	1.992.900
abril	7.800.000	1,018	7.940.400	140.400	1.985.100
mayo	7.800.000	1,014	7.909.200	109.200	1.977.300
junio	7.800.000	1,012	7.893.600	93.600	1.973.400
julio	7.800.000	1,008	7.862.400	62.400	1.965.600
agosto	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
septiembre	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
octubre	7.800.000	1,002	7.815.600	15.600	1.953.900
noviembre	7.800.000	1,001	7.807.800	7.800	1.951.950
diciembre	7.800.000	1	7.800.000	-	1.950.000
		TOTAL	94.692.000	1.092.000	23.673.000

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO, DE ACUERDO REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION DE ACUERDO CON EL ARTICULO 14 LETRA A DE LA LEY DE IMPUESTO A LA RENTA.

IDPC EMPRESA: \$ 103.969.362.-

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 415.877.448 (Renta atribuida).-

Impuesto Global Complementario: \$ 132.412.363.-

Crédito por IDPC: - \$ 103.969.362.-

Impuesto a Pago: \$ 28.443.001.-

Porcentaje de Impuesto pagado (descontado IDPC) a nivel personal en relación con ingresos atribuidos: 6,84%

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO, DE ACUERDO REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION DE ACUERDO CON EL ARTICULO 14 LETRA B DE LA LEY DE IMPUESTO A LA RENTA.

IDPC EMPRESA: \$ 106.048.749.-

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 118.365.000 (Retiros + Incremento por crédito IDPC).-

Impuesto Global Complementario: \$ 28.283.106.-

Crédito por IDPC: - \$ 23.673.000.-

Restitución Crédito IDPC: \$ 8.285.550.-

Impuesto a Pago: \$ 12.895.656.-

Porcentaje de Impuesto pagado (descontado IDPC) a nivel personal con relación a ingresos por retiros: 10,89%

CONTRIBUYENTE ACOGIDO A REGIMEN DE RENTA PRESUNTA

Para efectos comparativos de han tomado como base el mismo nivel de ingreso del contribuyente del régimen general, igualando los ingresos del contribuyente con aquellos activos relacionados al servicio de la actividad del transporte de carga a efectos de una comparación equilibrada, pero considerando el valor corriente en plaza de los activos (tasación fiscal) de los activos relacionados al transporte de carga por carretera.

RETIROS PRESUNTOS POR INGRESOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE: \$ 118.365.000.- (Equivalente al contribuyente del régimen general de tributación)

VALOR CORRIENTE EN PLAZA VEHICULOS: \$ 1.036.680.000.-

DETALLE DE VEHICULOS Y SU TASACION

PATENTE	TIPO	MARCA	AÑO	COLOR	TASACION
FFVR-74	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FFVR-75	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
BHDL-58	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHXZ-87	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-70	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-71	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
GCWG74	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GCWG75	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GKPK61	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GRDJ78	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRDJ79	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRGX64	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GTWS65	TRACTOCAMION	MAN	2014	VERDE	50.690.000
GYPC80	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
GYPC81	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
HGYK28	TRACTOCAMION	RENAULT	2015	BLANCO	62.850.000
HHRH15	TRACTOCAMION	INTERNATIONAL	2015	BLANCO	59.340.000
HVZT52	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
HVZT53	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
JC-8328	BOTELLERO	MACHILE	2003	AZUL	2.000.000
JF-3349	BATEA	BOLOGNESI-GOREN	2013	AZUL	7.500.000
JH-6624-9	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6740-7	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6741-5	BOTELLERO	MUSSRE	2007	AZUL	2.000.000
JK-4962	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-4963	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-8002	PLANO	RANDON	2011	NEGRO	4.750.000
JK-8121	PLANO	RANDON	2010	NEGRO	4.750.000
JK-8926	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JK-8927	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JN-2122	BATEA	TREMAC	2013	AZUL	4.750.000
JN-2161	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2162	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2163	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2164	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2165	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2166	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JP4908	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4909	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4910	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
TOTAL ACTIVO FIJO					883.650.000

Fig. 2. Detalle de Activos y su tasación. Fuente: Elaboración propia con datos de Tasación Vehículos pesados SII 2017

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO REGIMEN RENTA PRESUNTA

BASE IDPC: 88.650.000 (10% Valor corriente en plaza)

IDPC EMPRESA: 22.162.500 (25% DE BASE)

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 88.650.000 (Renta presunta atribuida).-

Impuesto Global Complementario: \$ 31.027.500

Crédito por IDPC: - \$ 22.162.500.-

Devolución solicitada: \$ 8.865.000.-

Porcentaje de Impuesto pagado a nivel personal con relación a ingresos: 0%

CONTRIBUYENTE	IDPC	PAGO EFECTIVO DE SOCIO*	INGRESOS
REGIMEN Gral. 14A	103.969.362	28.443.001	415.877.448
REGIMEN Gral. 14B	106.048.749	12.895.656	118.365.000
REGIMEN PRESUNTO	22.162.500	0	118.365.000

Fig. 4. Resumen comparativo de regimen, Fuente: Elaboracion propia con datos de ejercicios desarrollados de ejemplo.

* Imputación previa de Créditos otorgados por impuestos pagados por sociedad en Primera Categoría.

En este ejercicio se observa una diferencia importante, donde los contribuyentes acogidos a régimen general 14A o 14B son variadas por la atribución y el retiro el último solo está en un proceso de postergación de tributación, aun así se distancia a la tributación de periodos anteriores de los contribuyentes de renta presunta; a su vez el propietario del régimen de renta presunta una vez aplicados los créditos provenientes de la sociedad, no tiene pago final en su declaración de renta e incluso puede solicitar una devolución de impuesto que incrementada al del periodo anterior.

3. TRIBUTACION CON LEY NUMERO 21.210 EN VIGENCIA

A continuación, y con la Ley 21.210 vigente se realizará el ejercicio para contribuyentes de los regímenes vigentes a esa fecha acogidas al 14 Letra A y 14 D de la Ley de impuesto a la renta. Serán utilizados, para efectos metodológicos los mismos antecedentes del primer ejercicio desarrollado, es decir un contribuyente poseedor de una flota de equipos dedicada al transporte de carga con una renta líquida imponible de \$ 415.877.448.-. A su vez, el propietario de esta sociedad ha realizado retiros que alcanzan los \$ 94.692.000 con un incremento de créditos de \$ 23.673.000

CONTRIBUYENTE DEL REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION

RENTA LIQUIDA IMPONIBLE

		Renta Líquida Imponible		
Factor Act.				
	Resultado según balance			382.423.168
	Se agrega			369.374.474
	CM INVERSION EN EERR		31.848	
	CM RETIROS		1.092.000	
	CM FINANCIERA		45.090.708	
	DEPRECIACION FINANCIERA		138.767.967	
	INTERESES PAGADOS LEASING		32.607.020	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM		10.419.123	
1,018	IMPUESTO RENTA	138.866.216	141.365.808	
	Se deduce			
0,029	CM CPT	1.005.129.232	29.148.748 -	335.920.194
	CM ACTIVOS LEASING		18.683.551	
	DEPRECIACION TRIBUTARIA		45.340.410	
	CUOTAS LEASING PAGADAS		232.328.362	
	CM ACTIVOS FIJOS Y PPM		10.419.123	
	Renta Líquida Imponible			415.877.448

RETIROS

Mes	Monto	Factor	Retiro Corregido	CM	Credito
enero	7.800.000	1,029	8.026.200	226.200	2.006.550
febrero	7.800.000	1,024	7.987.200	187.200	1.996.800
marzo	7.800.000	1,022	7.971.600	171.600	1.992.900
abril	7.800.000	1,018	7.940.400	140.400	1.985.100
mayo	7.800.000	1,014	7.909.200	109.200	1.977.300
junio	7.800.000	1,012	7.893.600	93.600	1.973.400
julio	7.800.000	1,008	7.862.400	62.400	1.965.600
agosto	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
septiembre	7.800.000	1,005	7.839.000	39.000	1.959.750
octubre	7.800.000	1,002	7.815.600	15.600	1.953.900
noviembre	7.800.000	1,001	7.807.800	7.800	1.951.950
diciembre	7.800.000	1	7.800.000	-	1.950.000
TOTAL			94.692.000	1.092.000	23.673.000

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO, DE ACUERDO REGIMEN GENERAL DE TRIBUTACION DE ACUERDO CON EL ARTICULO 14 LETRA A DE LA LEY DE IMPUESTO A LA RENTA.

IDPC EMPRESA: \$ 112.286.917.-

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 118.365.000 (Retiros + Incremento).-

Impuesto Global Complementario: \$ 23.574.651.-

Crédito por IDPC: - \$ 23.673.000.-

Restitución: \$ 8.285.550.-

Impuesto a Pago: \$ 8.187.201.-

Porcentaje de Impuesto pagado (descontado IDPC) a nivel personal con relación a ingresos por retiros: 6,9%

**TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO, DE ACUERDO REGIMEN
PROPOME GENERAL DE TRIBUTACION DE ACUERDO CON EL ARTICULO 14
LETRA D N° 3 DE LA LEY DE IMPUESTO A LA RENTA.**

IDPC EMPRESA: \$ 41.587.745.-

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 105.213.333.- (Retiros + Incremento por crédito IDPC del 10%).-

Impuesto Global Complementario: \$ 18.313.894.-

Crédito por IDPC: - \$ 10.521.333.-

Restitución Crédito IDPC: \$ 0.-

Impuesto a Pago: \$ 7.792.561.-

Porcentaje de Impuesto pagado (descontado IDPC) a nivel personal con relación a ingresos por retiros: 7,4%

CONTRIBUYENTE ACOGIDO A REGIMEN DE RENTA PRESUNTA

Para efectos comparativos de han tomado como base el mismo nivel de ingreso del contribuyente del régimen general, igualando los ingresos del contribuyente con aquellos activos relacionados al servicio de la actividad del transporte de carga a efectos de una comparación equilibrada, pero considerando el valor corriente en plaza de los activos (tasación fiscal) de los activos relacionados al transporte de carga por carretera.

RETIROS PRESUNTOS POR INGRESOS DERIVADOS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE: \$ 118.365.000.- (Equivalente al contribuyente del régimen general de tributación)

VALOR CORRIENTE EN PLAZA VEHICULOS: \$ 1.036.680.000.-

DETALLE DE VEHICULOS Y SU TASACION

PATENTE	TIPO	MARCA	AÑO	COLOR	TASACION
FFVR-74	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FFVR-75	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHDL-58	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHXZ-87	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-70	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
FHYB-71	TRACTOCAMION	SCANIA	2013	VERDE	43.700.000
GCVG74	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GCVG75	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GKPK61	TRACTOCAMION	MAN	2014	BLANCO	50.690.000
GRDJ78	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRDJ79	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GRGX64	BOTELLERO	SANTANDER	2016	VERDE	2.000.000
GTWS65	TRACTOCAMION	MAN	2014	VERDE	50.690.000
GYPC80	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
GYPC81	TRACTOCAMION	MAN	2015	BLANCO	50.710.000
HGYK28	TRACTOCAMION	RENAULT	2015	BLANCO	62.850.000
HJRH15	TRACTOCAMION	INTERNATIONAL	2015	BLANCO	59.340.000
HVZT32	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
HVZT33	TRACTOCAMION	MAN	2016	VERDE	59.790.000
JC-8328	BOTELLERO	MACHILE	2003	AZUL	2.000.000
JF-3349	BATEA	BOLOGNESI-GOREN	2013	AZUL	7.500.000
JH-6624-9	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6740-7	BOTELLERO	MUSSRE	2007	BLANCO	2.000.000
JH-6741-5	BOTELLERO	MUSSRE	2007	AZUL	2.000.000
JK-4962	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-4963	BOTELLERO	SANTANDER	2010	VERDE	2.000.000
JK-8002	PLANO	RANDON	2011	NEGRO	4.750.000
JK-8121	PLANO	RANDON	2010	NEGRO	4.750.000
JK-8926	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JK-8927	PLANO	FACCHINI	2011	VERDE	4.750.000
JN-2122	BATEA	TREMAC	2013	AZUL	4.750.000
JN-2161	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2162	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2163	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2164	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2165	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JN-2166	BOTELLERO	TREMAC	2013	VERDE	2.000.000
JP4908	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4909	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
JP4910	PLANO	RODOTEC	2015	VERDE	4.750.000
TOTAL ACTIVO FLOJO					883.650.000

Fig. 2. Detalle de Activos y su tasación. Fuente: Elaboración propia con datos de Tasación Vehículos pesados SII 2017

TRIBUTACION DE EMPRESA Y PROPIETARIO REGIMEN RENTA PRESUNTA

BASE IDPC: 88.650.000 (10% Valor corriente en plaza)

IDPC EMPRESA: 22.162.500 (25% DE BASE)

IGC PROPIETARIO:

Base Imponible Impuesto Global Complementario: \$ 88.650.000 (Renta presunta atribuida).-

Impuesto Global Complementario: \$ 11.688.651

Crédito por IDPC: - \$ 22.162.500.-

Devolución solicitada: \$ 10.473.849.-

Porcentaje de Impuesto pagado a nivel personal con relación a ingresos: 0%

CONTRIBUYENTE	IDPC	PAGO EFECTIVO DE SOCIO*	INGRESOS
REGIMEN Gral. 14A	112.286.917	8.187.201	118.365.500
REGIMEN Pro PYME 14D	41.587.745	7.792.561	105.213.333
REGIMEN PRESUNTO	22.162.500	0	118.365.000

Fig. 5, Resumen comparativo de regimen, Fuente: Elaboracion propia con datos de ejercicios desarrollados de ejemplo.

* Imputación previa de Créditos otorgados por impuestos pagados por sociedad en Primera Categoría.

En este ejercicio se observa una diferencia importante, donde los contribuyentes acogidos a régimen general 14A o 14D son casi equivalentes en su tributación final puesto que el último solo puede ocupar créditos en relación a la tasa pagada por la sociedad por concepto de IDPC menor (10%), distanciándose de la tributación de periodos anteriores de los contribuyentes de renta presunta; a su vez el propietario del régimen de renta presunta una vez aplicados los créditos provenientes de la sociedad, no tiene pago final en su declaración de renta e incluso puede solicitar una devolución de impuesto mayor al del periodo anterior.

4. CONSIDERACION ESPECIAL Y SUPUESTA DONDE EL REGIMEN DE RENTA PRESUNTA SERIA MAYOR AL DE REGIMEN GENERAL

Este ejercicio presenta un ejercicio que busca con los mismos antecedentes, suponer una situación que no cumpla el criterio en la cual el contribuyente acogido a Renta Presunta tenga una tributación menor al de régimen general de tributación. Con esto contamos con los siguientes antecedentes:

a) VALOR COMERCIAL DE TRACTO CAMION: \$ 126.140.000.-



MAN TGX 28.480 BLS 6x2



Obs: Foto Referencial

Cliente :
 Rut :
 Fecha : 06/06/2022
 Ciudad : SAN ANTONIO - 5ª Región.
 Tipo de vehículo : Tracto camión
 Marca : MAN
 Modelo : TGX 28.480 BLS 6x2
 Precio : \$ 106.000.000 + IVA
 Color : DORADO
 Entrega : JUNIO-22
 Forma de pago : LEASING
 Concesionario : PORSCHE CHILE SPA
 Rut : 75.745.828-4
 Ejec. Ventas : Gerencia Flota MAN.

b) VALOR COMERCIAL DE SEMIREMOLQUE: \$ 36.057.000.-

Item	Código	Descripción	U.M.	Cant.	Precio Unit.	Valor Dcto.	Total
1	0	SEMIREMOLQUE SIDER VIN: CLSE1727212001715. MARCA: SANTANDER, MODELO: SR SD 2+1 AR, AÑO: 2022, NUEVO Y SIN USO, COLOR: AZUL. LARGO: 14,80 MTS, ANCHO: 2,80 MTS, ALTO: 4,20 MTS, TARA: 7.500 KG, CAPACIDAD DE CARGA: 30.000 KG, PBV: 45.000 KG, N° DE LLANTAS: TRECE (13), N° DE EJES: TRES (03), DISP. DE EJES: T (12), SUSPENSION: NEUMÁTICA, TIPO DE CARROCERÍA: FURGÓN.	UN	1	0	0	0

c) VALOR COMERCIAL DE EQUIPO COMPLETO (TRACTO Y SEMIREMOLQUE)

TOTAL \$ 167.197.000.-

En los ejemplos anteriores y como se puede visualizar en Figura numero 2, la cantidad de equipos utilizados (Tracto camiones) fueron 11 unidades, lo que nos lleva a indicar que el valor de la flota constituida con equipos nuevos llegaría a un valor comercial de \$ 1.784.167.000.- (\$ 167.197.000 x 11 Unidades de transporte completas.)

Con estos antecedentes podríamos concluir que la base para efectos de IDPC sería la siguiente:

- a) Valor Corriente en plaza de los vehículos dedicados al transporte de carga por carretera:
 - \$ 1.784.167.000.-
- b) Base Imponible de IDPC Renta Presunta:
 - \$ 178.416.700.-
- c) IDPC
 - \$ 44.604.175.-
- d) Impuesto Global Complementario Propietario:
 - Renta Presunta Asignada: \$ 178.416.700.-
 - Impuesto Global Complementario determinado: \$ 54.369.489.-
 - Menos IDPC pagado por la empresa - \$ 44.604.175.-
 - Impuesto Final Pagado después de imputación de Créditos \$ 9.765.314.-
 - Porcentaje de impuesto pagado en relación a ingresos asignados por renta presunta:
5,47% (después de imputación de crédito recibido por IDPC).

Si bien en este caso supuesto el régimen de renta presunta se acerca a los niveles porcentuales de los otros regímenes evaluados en el desarrollo de la investigación, siguen siendo menores;

además se debe tener en consideración que este ejemplo superaría el límite de capital efectivo que puede tener el contribuyente de la actividad de transporte para mantenerse en el régimen, el cual es de UF 10.000,00.-, equivalente a \$ 351.109.800.- según valores para el año tributario 2023.⁴⁸

⁴⁸ SII, Valores y Datos de Renta, https://www.sii.cl/valores_y_fechas/uf/uf2022.htm.

12. COMPARACION DE UTILIDADES, TRIBUTACION Y TOPES EN DISTINTOS REGIMENES TRIBUTARIOS

En este desarrollo determinando las variables de topes tanto de ingresos (UF 5.000) y de Capital (UF 10.000) que establece tanto para incorporarse como para mantenerse en el sistema de tributación de Renta Presunta nuestra legislación podemos indicar, según los siguientes parámetros lo siguiente:

Valor UF: 35.110,98.-

Tope de Ingresos: \$ 175.554.900.-

Tope de Capital: \$ 351.109.800.-

COMPARACION MARGEN ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE CON TOPE INGRESOS RENTA PRESUNTA					
MARGEN DE UTILIDAD (*)	4	5	6	7	8
UTILIDAD	7.022.196	8.777.745	10.533.294	12.288.843	14.044.392
IDPC REGIMEN GENERAL	1.895.993	2.369.991	2.843.989	3.317.988	3.791.986
IDPC PYME	702.220	877.775	1.053.329	1.228.884	1.404.439
IDPC RENTA PRESUNTA	4.388.873	4.388.873	4.388.873	4.388.873	4.388.873

* Fuente: Elaboracion propia con antecedentes LIR y Actualizacion de modelo de Transporte de Carga, Subsecretaria de Transporte

En este primer análisis se compara los topes de ingreso, dejando la variable de ingreso como equivalente al monto del valor corriente en plaza de los activos para fines de ejemplificación, mostrando que si no es superado el tope de ingresos con ese monto de capital de activos utilizados para la actividad del transporte, en un régimen general se logra mantener una menor tributación.

COMPARACION MARGEN ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE CON TOPE CAPITAL RENTA PRESUNTA					
MARGEN DE UTILIDAD (*)	4	5	6	7	8
UTILIDAD	7.022.196	8.777.745	10.533.294	12.288.843	14.044.392
IDPC REGIMEN GENERAL	1.895.993	2.369.991	2.843.989	3.317.988	3.791.986
IDPC PYME	702.220	877.775	1.053.329	1.228.884	1.404.439
IDPC RENTA PRESUNTA	8.777.745	8.777.745	8.777.745	8.777.745	8.777.745

* Fuente: Elaboracion propia con antecedentes LIR y Actualizacion de modelo de Transporte de Carga, Subsecretaria de Transporte

En este segundo análisis se compara los topes de ingreso, dejando la variable de tope de capital como equivalente al monto del valor corriente en plaza de los activos para fines de

ejemplificación, mostrando que, si no es superado el tope de ingresos con ese monto de capital de activos utilizados para la actividad del transporte, aumenta el beneficio del régimen general.

EQUILIBRIO MARGEN ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE CON TOPE CAPITAL E INGRESOS EN RENTA PRESUNTA					
MARGEN DE UTILIDAD (*)	4	5	6	7	8
UTILIDAD	7.022.196	8.777.745	10.533.294	12.288.843	14.044.392
IDPC REGIMEN GENERAL	1.895.993	2.369.991	2.843.989	3.317.988	3.791.986
IDPC PYME	702.220	877.775	1.053.329	1.228.884	1.404.439
IDPC RENTA PRESUNTA	3.317.988	3.317.988	3.317.988	3.317.988	3.317.988

* Fuente: Elaboracion propia con antecedentes LIR y Actualizacion de modelo de Transporte de Carga, Subsecretaria de Transporte

En este ultimo ejemplo, se logra determinar que si un contribuyente de renta presunta no supera el tope de ingresos y su capital es de UF 3.780,00.- (\$ 132.719.520.- al valor UF utilizado en este ejemplo) y cuando el régimen general no supera el margen de utilidad promedio del 7% sobre el mismo tope de ingreso, la tributación en ambos regímenes sería equivalente.

13. CONCLUSION

Con el desarrollo de la investigación y los ejercicios prácticos que se han desarrollado en este trabajo se logra visualizar de manera clara y precisa que los contribuyentes relacionados a la actividad del transporte de carga tienen una diferencia importante en su tributación, tanto a nivel de primera categoría como en la relacionados a los impuestos finales para efectos de sus propietarios, dejando en evidencia que su capacidad contributiva no está directamente relacionada a los ingresos que ellos perciben aun cuando ejercen la misma actividad. Esto también queda en evidencia en el caso supuesto en donde, para efectos de dinámica didáctica se intentó igualar la tributación del régimen de renta presunta con equipos nuevos que se dedicaran a prestar los servicios relacionados a la actividad del transporte de carga.

Con esto en evidencia y con lo que busca cada estado en cada reforma a la que el sistema tributario se ha visto afectado, que es una mayor recaudación fiscal y una mayor equidad en la distribución de recursos y que cada contribuyente aporte de una manera justa con el pago de sus impuestos y de acuerdo a su real capacidad contributiva, es necesario la evaluación de llevar a este grupo de contribuyentes desde este régimen que da un tratamiento preferente de tributación a uno que iguale o disminuya las brechas de tributación entre aquellos que tienen la misma actividad económica pero que por distintos motivos, ya sea de capital, ingresos o normas de relación, no pueden acogerse a esos sistemas. Como se menciona en la investigación, el estado chileno como país miembro de la OCDE debiera tender a la eliminación de estos regímenes preferentes, siendo estos llevados a una tributación en base a una contabilidad simplificada. Lo último también lo justifica la modernización de nuestro sistema tributario, debido a que con los registros de compraventa electrónicos y el control a nivel de sistemas tecnológicos han logrado llevar el nivel información a un nivel en donde se podría determinar de una manera menos compleja que en años anteriores la real base imponible para efectos de impuesto de primera

categoría y de impuesto global complementario de los contribuyentes que están acogidos al régimen de renta presunta.

Considerando lo anterior y en la parte que se menciona relacionado al impuesto específico a los combustibles, siendo mas preciso al impuesto específico del petróleo diésel, es necesario revisar la forma en que se maneja también el crédito asociado a este tributo para efectos de la actividad del transporte de carga, solo hace incrementar la diferencia en la capacidad contributiva mencionada previamente debido a la diferencia en el uso de este crédito para contribuyentes que ejercen la misma actividad económica, que como lo indicado previamente, por factores ajenos en muchos casos a la actividad como son las normas de relación, deben considerarlo de manera distinta en sus declaraciones de impuesto.

Nuestro sistema tributario debe tender a la eliminación de estas diferencias en tributación para la misma actividad, para estos efectos se hace necesario la revisión y a juicio de este trabajo de investigación, de la eliminación de manera gradual del régimen de renta presunta asociada a la actividad del transporte de carga por carretera.

14. BIBLIOGRAFIA Y REFERENCIAS

Biblioteca del congreso Nacional

https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/32229/1/BCN___Analisis_al_IEC_y_MEPCO_jun2021.pdf

Biblioteca del congreso Nacional

https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/26981/1/Imto._Especifico_Combustibles__completo__2_.pdf

Servicio de Impuestos Internos

https://www.sii.cl/sobre_el_sii/serie_de_ingresos_tributarios.html

Servicio de Impuestos Internos

https://www.sii.cl/preguntas_frecuentes/iva/001_030_1220.htm

Comisión Económica Para América Latina y el Caribe

<https://www.cepal.org/es/area-trabajo/recursos-naturales>

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos

<https://www.oecd.org/centrodemexico/medios/los-gobiernos-podrian-utilizar-mejor-los-impuestos-a-los-energeticos-para-hacer-frente-al-cambio-climatico-afirma-la-ocde.htm>

Comisión Económica Para América Latina y el Caribe

https://statistics.cepal.org/portal/cepalstat/dashboard.html?indicator_id=1352&area_id=429&language=es

Comisión Nacional de energía

<https://www.cne.cl/estadisticas/hidrocarburo/>

Biblioteca del Congreso Nacional

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=29903&idVersion=2013-0804&idParte=7183794>

Biblioteca del Congreso Nacional

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=25860>

Biblioteca del Congreso Nacional

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idLey=20493&idVersion=2011-02-14>

Biblioteca del Congreso Nacional

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?i=1064172&f=2014-07-09>

Biblioteca del Congreso Nacional

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1188163&tipoVersion=0>

Víctor Manuel León Donoso: La decadencia del ferrocarril en la red centro sur de Chile (1950-1990)

<https://interesuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/76-donoso.pdf>

Autocar Truck: History

<https://www.autocartruck.com/history/>

Carl Benz. (2023, 7 de marzo).

Wikipedia, La enciclopedia libre. Fecha de consulta: 18:10, marzo 12, 2023 desde https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Carl_Benz&oldid=149726700

CNTC Chile, Confederación Nacional del Transporte de Carga en Chile (2021).

<https://www.cntcchile.cl/memorias-del-transporte-chileno-un-lugar-para-el-recuerdo/>

Richard, Nicolás, Moraga, Jorge, & Saavedra, Adrián. (2016).

EL CAMIÓN EN LA PUNA DE ATACAMA (1930-1980): MECÁNICA, ESPACIO Y SABERES EN TORNO A UN OBJETO TÉCNICO LIMINAL. Estudios atacameños, (52), 177-199. Epub 11 de abril de 2016. Recuperado en 12 de marzo de 2023, de http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-10432016000100011&lng=es&tlng=es.

Camión. (2023, 19 de febrero).

Wikipedia, La enciclopedia libre. Fecha de consulta: 18:16, marzo 12, 2023 desde <https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Cami%C3%B3n&oldid=149373472>.

Fuentes Valenzuela, Carlos (2020, 22 de Octubre)

Universidad San Sebastian, Renta Presunta en el foco de la discusión, desde <https://www.uss.cl/noticias/renta-presunta/>

Alarcón G, Maximiliano (2020, 05 de Septiembre)

Interferencia.cl, entrevista, ¿Camiones vs. trenes? Historiador dice que se debe incentivar el ferrocarril como eje, pero con conexión con otros medios de transporte desde <https://interferencia.cl/articulos/camiones-vs-trenes-historiador-dice-que-se-debe-incentivar-el-ferrocarril-como-eje-pero>

Transporte en Chile. (2022, 24 de noviembre).

Wikipedia, La enciclopedia libre. Fecha de consulta: 18:26, marzo 12, 2023 desde https://es.wikipedia.org/w/index.php?title=Transporte_en_Chile&oldid=147538062.

Logística Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (2023, 03 de marzo)

MTT desde <http://www.logistica.mtt.cl/nosotros/historia>

González Silva, L. (2015).

Reforma tributaria: modificación a la tributación en el régimen de rentas presuntas. Disponible en <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/138056>

Perez, Jimena – Carvajal Brito (2022, septiembre)

Manual ejecutivo tributario, “Régimen de tributación de Renta Presunta”

Ortiz Fuentealba, L. (2016).

Régimen de rentas presuntas y su tributación año 2016. Revista De Estudios Tributarios, (14), pág. 41–119. Recuperado a partir de <https://revistaestudiostributarios.uchile.cl/index.php/RET/article/view/40277>

Cuevas Ozimica, A. (2014).

Evolución del régimen de tributación a la renta en Chile y la reforma de 1984. Revista De Estudios Tributarios, (9), pág. 9–48. Recuperado a partir de <https://revistaestudiostributarios.uchile.cl/index.php/RET/article/view/41075>

Rojas San Martín, Alberto (2022)

Trabajo de investigación “Impuesto Específico a los Combustibles”, Universidad de Talca

Subsecretaría de Transporte (2021)

Actualización de Modelo de Costos de Transporte de Carga para el Análisis de Costos Logísticos, del Observatorio Logístico.

<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2020/09/Actualizacio%CC%81n-de-Modelo-de-Costos-de-Transporte-de-Carga-para-el-Ana%CC%81lisis-de-Costos-Logi%CC%81sticos-del-Observatorio-Logi%CC%81stico.pdf>