

SESIÓN DEL DÍA MIÉRCOLES 13/11/2013

29.- Impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta) por los permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro.

De acuerdo con lo resuelto por la Cámara, se pasa a considerar el asunto relativo a: "Impuestos abonados en oportunidad de la compra de gasolina (nafta) por los permisarios para la prestación de servicio de transporte de personas en automóviles con taxímetro".

—Léase el proyecto.

—En discusión general.

SEÑORA PEREYRA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA PEREYRA.- Señor Presidente: este proyecto se votó por unanimidad en la Comisión de Hacienda y surge como respuesta a un reclamo que ha estado realizando el sector del taxímetro en relación al interés de que se den estímulos para acelerar un proceso de reconversión de la flota nacional de taxímetros de gasoil a nafta.

No se trata de consolidar específicamente el pasaje a nafta sino de dar un paso relevante para que cuando esté disponible el gas como combustible alternativo al gasoil, los motores de los autos aplicados al servicio de taxímetros se encuentren en condiciones adecuadas para aprovechar esa fuente alternativa.

De esta forma, el Poder Ejecutivo atiende un reclamo de un actor privado que tiene interés en algo que el Gobierno entiende relevante: el proceso de diversificación de la matriz energética, en el que la incorporación del gas es muy importante.

Los parámetros están calibrados para que la recaudación impositiva antes y después de la aplicación de este reintegro no represente mermas a las finanzas públicas. Este reintegro está dirigido a los permisarios para la prestación de servicios de transporte de personas en automóviles con taxímetro, en la medida en que existe una medida impositiva a favor del gasoil.

Este proyecto, que contribuye a que se realice la transición a la nafta en un plazo razonable de no más de seis años, tiene seis artículos.

Por el artículo 1° se autoriza al Poder Ejecutivo a reintegrar los impuestos que son pagados en el momento de la compra de nafta, en la medida en que existe una diferencia

impositiva a favor del gasoil y se está contribuyendo a que se realice una transición a la nafta en un plazo razonable.

Por el artículo 2° se especifica a quiénes se beneficia y en qué cuantía afecta este beneficio que está dirigido a los contribuyentes que tengan al día sus obligaciones con la Dirección General Impositiva y con la seguridad social. Asimismo, deberán adecuarse a las normas de cada uno de los departamentos.

El reintegro será de hasta por mil litros mensuales para vehículos empadronados en Montevideo, de setecientos litros para los vehículos empadronados en Canelones y Maldonado, y de trescientos cincuenta litros para los demás departamentos. También se verán beneficiados los vehículos híbridos que, en primer término, serán 200 vehículos nuevos; el reintegro para ellos se extenderá hasta 60 meses.

El artículo 4° establece mecanismos para el ajuste del monto del reintegro que se vincula específicamente al Imesi, y corresponde a la primera enajenación a cualquier título de nafta súper 95 S.P. Esa será, en principio, la referencia que se tomará en cuenta.

El artículo 5° organiza la modalidad del reintegro.

El artículo 6° dispone que la ley no tendrá efectos ni generará cambios en la estructura de costos ni en la paramétrica, en la cual se fijan los costos, por lo cual no se deben introducir variables, en la medida en que se está reintegrando la diferencia impositiva. En los mecanismos de ajustes de los precios se prevé que en las tarifas deben ser recogidas todas las variaciones de costo. Además, se establece que el abatimiento de los costos que se generen al amparo de esta ley no se tendrán en cuenta en la tarifa.

Por todo lo expuesto, la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes aconseja al Cuerpo la aprobación de este proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo. Cabe recordar que ya fue aprobado por mayoría -veintiuno en veintidós- por el Senado.

Muchas gracias.

SEÑOR GANDINI.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado Gandini.

SEÑOR GANDINI.- Señor Presidente: acompañamos este proyecto de ley en la Comisión -en la que tuvo rápido tratamiento-, porque recoge un tema de larguísimo debate y reclamamos por parte de un sector del transporte público de pasajeros que compite en desventaja con otros sectores del transporte público, ya que sus tarifas están reguladas por el Poder Ejecutivo.

Este tema tuvo muchas consideraciones y, en algún momento, también hubo

acuerdos que luego no se plasmaron en los proyectos de ley. Ahora se llegó a una solución, no a través de un fideicomiso como se había manejado originalmente, sino de un subsidio.

Se trata de un subsidio de \$ 10 por litro durante un tiempo determinado para los vehículos con motores a nafta. Es un subsidio por una determinada cantidad de litros según dónde trabaje ese vehículo con taxímetro, es decir, si es en Montevideo, Canelones o Maldonado, o en el resto de los departamentos del interior. También se modifica -como decía hace unos momentos la señora Diputada Pereyra- el tiempo durante el que regirá este subsidio.

Quizás esta no sea la solución ideal ni la que planteaban los transportistas del taxímetro, pero sin duda mejora la situación.

Además, llega en un momento límite. El sector ni siquiera encuentra vehículos a gasoil -que fueron los que utilizaron tradicionalmente- para elegir; solo hay una marca que tiene vehículos con motores a gasoil. Además, cabe aclarar que usan gasoil especial. Es decir que la tarifa es bastante mayor que la de los motores a nafta, ya que ronda los \$ 44. Es cierto que tienen mejor rendimiento, pero hay que tener en cuenta que los vehículos son más caros y el combustible también.

La relación que existía tradicionalmente entre el gasoil y la nafta era muy ventajosa para el gasoil, pero en su momento el país tomó decisiones que fueron equilibrando el precio del gasoil al de la nafta y, a través de mecanismos tributarios, se fue compensando a algunos sectores de actividad para que tuvieran reintegros: en el caso del transporte de carga por un camino y en el caso del transporte colectivo de pasajeros, a través del subsidio.

Hoy, las empresas de transporte colectivo de pasajeros urbano, suburbano e interdepartamental tienen, a través del fideicomiso, un sistema que le permite, en términos reales, comprar el gasoil bastante más barato. No sucede lo mismo con los vehículos con taxímetros, que al final compiten con los pasajeros.

De este modo, al menos en Montevideo, quienes opten en el plazo determinado por cambiar los vehículos a nafta, estén al día con sus obligaciones ante la Dirección General Impositiva y el Banco de Previsión Social, y tengan vehículos formales -es decir, sean permisarios, autorizados por los Gobiernos departamentales, que son los que tienen la potestad de autorizar- estarán ahorrando, por ejemplo, unos \$ 10.000 por mes.

Si la tarifa no se toca, esto de algún modo mejoraría la ecuación económica de este sector de actividad que viene muy postergado, y que no puede ajustar las tarifas porque

están reguladas. Se trata de precios administrados y fijados por el Poder Ejecutivo, y por el aumento de costos en diversas áreas: por ejemplo, en algunos momentos se fija con relación al dólar y al precio de los componentes de los vehículos que se compran en dólares y, en otros, al crecimiento de algunos impuestos y, en particular, al combustible y al salario. Por eso han dejado de tener una rentabilidad acorde a la que tuvieron tiempos anteriores.

A nosotros nos parece que quizás esta no sea la mejor solución, pero aporta mucho y es transitoria. Se supone que el país, en un tiempo cercano, tendrá gas, lo que requerirá una importante reconversión de las estaciones de servicio, que tendrán que proporcionarlo, además de los combustibles tradicionales que Uruguay vende. Por supuesto que los vehículos tendrán que ser otros o habrá que adaptar los que tenemos. Se supone que este componente nuevo -el gas- permitirá abatir costos en materia de combustible. Aquí viene una solución diferente, pensando en promover los vehículos híbridos que además de funcionar a gasolina pueden hacerlo a electricidad, es decir, a batería. Se trata de un combustible mucho más limpio. Si el Uruguay tiene más energía para promover -se supone que esto va a suceder en un plazo cercano- va a aportar una energía limpia, probablemente más barata que la nafta y el gasoil, de los cuales tanto dependemos en tanto Uruguay no produce la materia prima.

Entonces, creemos que la rápida aprobación de este proyecto de ley va a desencadenar un mecanismo beneficioso para el sector y para la población en general. Por ese motivo vamos a dar nuestro voto afirmativo.

SEÑOR ABDALA.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR GANDINI.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: solo quiero aportar algunos números que me parece pueden ayudar a ilustrar lo que con todo acierto sostiene el Diputado Gandini, y que a nosotros nos lleva a la conclusión de que estamos frente a una buena y necesaria solución, pero a la cual debió haberse llegado bastante antes. Naturalmente, ¡más vale tarde que nunca! Por eso vamos a votar a favor de este proyecto de ley.

Es evidente que este sector de la vida del país ha sufrido las consecuencias de un incremento de costos inexorable, que resulta de esa política tarifaria con relación a los combustibles, que se viene desarrollando desde el año 2005. Es notorio que en función de la realidad del mercado de los combustibles en la cual el país produce excedentes de

gasolina -tanto el mercado interno como la región son demandantes de gasoil y menos de gasolina-, tenemos un excedente que determina un desequilibrio en la estructura de costos de Ancap, que es incuestionable.

El Gobierno entendió conveniente solucionar este desfase por la vía de aumentar diferencialmente el gasoil con relación a la nafta. A lo largo de todos estos años, cuando el precio del petróleo lo indicaba, el Gobierno prefirió cargar esa diferencia de costos en el gasoil y mantener el precio de la nafta hasta llegar a la situación de virtual paridad de la actualidad. Ahora, naturalmente, los sectores que utilizan y utilizaron durante todo este tiempo el gasoil como insumo fundamental, en forma inexorable vieron incrementados sus costos. El sector agropecuario lo pudo compensar porque paralelamente se estableció la devolución de impuestos a los efectos de subsanar esa diferencia económica y fiscal. Eso no pasó con el sector del taxímetro, que se vio obligado a pagar un combustible más caro y no tuvo, como es notorio, una compensación fiscal o tributaria desde ese punto de vista.

Cuando el Gobierno del Frente Amplio asumió en 2005, la nafta súper costaba \$ 29,40 y el gasoil \$ 18,70; es decir, había una relación prácticamente de dos a uno del gasoil con relación a la nafta. Hoy el gasoil está a \$ 38,70 y la nafta a \$ 40,60; hay una diferencia de menos de \$ 2 y, por lo tanto, una situación de virtual paridad. Reitero que esto puede ser sostenible y se puede defender desde el punto de vista macroeconómico o de la política de Ancap en sentido amplio, pero no es el debate. En todo caso, eso estuvo al servicio de determinados objetivos que no es el momento discutir, pero está claro que durante estos nueve años, en forma progresiva, se fue generando una diferencia de costos para los sectores que utilizan el gasoil como insumo energético fundamental, algo que es absolutamente incuestionable.

Por eso es que entendemos, como reclamaba el sector del taxímetro...

SEÑOR GAMOU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR ABDALA.- Estoy en uso de una interrupción; si no, con mucho gusto se la concedería.

Decía que hubiera sido deseable que esto estuviera vigente antes. Razones habrá tenido el Gobierno; obviamente, supongo que no habrá sido la mala fe o la mala voluntad, eso está fuera de discusión. Pero que el problema real existió y generó una consecuencia ya no solo en el precio del gasoil sino en la tarifa del taxímetro - todos los uruguayos terminamos pagando una suerte de sobrepeso derivada de ese costo energético- me parece que es absolutamente incuestionable.

Visto en porcentajes, desde que asumió el Gobierno del Frente Amplio, la nafta subió un 38 % y el gasoil un 107 %. ¡Esa es la realidad! Y la flota actual, la estructura de vehículos con taxímetro en Uruguay, en estos momentos está conformada por un 60 % de vehículos que siguen consumiendo gasoil y un 40 % que ha hecho la conversión a nafta, con el costo que eso representa, que por supuesto quedó incorporado a la ecuación económica del sector y de aquellas unidades económicas y empresas que realizaron esa inversión.

Por todo esto, es notorio que este sector fue severamente castigado durante todo este tiempo y que esta solución, en algún sentido, implica un alivio o una forma de compensar en algo, por lo menos de aquí para adelante. Desde esa perspectiva esta propuesta es bienvenida, pero no está de más que reconozcamos cuál es la realidad que se vivió durante todos estos años.

Gracias, señor Diputado.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR SANDER.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SANDER.- Señor Presidente: el Partido Colorado va a votar con mucho gusto este proyecto de ley. Nos gusta votar los proyectos que cuentan con unanimidad en la Comisión; ese debería ser el camino en el Parlamento, es decir, ponernos de acuerdo todos los partidos políticos para que los proyectos importantes para el país salgan con el mayor apoyo posible.

Los Diputados preopinantes lo han dicho todo. Quienes venimos semanalmente a Montevideo podemos ver los "stickers" alusivos al fideicomiso pegados en los taxis. Esto no es precisamente un fideicomiso, pero sí una solución bien estudiada, que abarca Montevideo, Canelones y Maldonado por un lado, y al resto del interior, por otro.

En definitiva, creo que va a ayudar a un sector que ha perdido competitividad, como decían hace un momento los colegas. Muchos costos de este sector son en dólares. El precio del combustible, básicamente el gasoil, ha aumentado mucho. En la frontera con Brasil los vehículos pasan al otro lado para cargar gasoil de muy buena calidad a un precio aproximado de \$ 24; acá cuesta \$ 49. ¡Esa es la diferencia! ¡Esa es la realidad!

Entonces, cuando las soluciones surgen -aunque no sean las que se esperaba- y cuentan con el consenso de todos los partidos políticos representados en el Parlamento, las palabras sobran. El informe de esta iniciativa cuenta con la firma de todos los integrantes

de la Comisión, de todos los partidos políticos, y ese es suficiente apoyo para los proyectos.

Reitero que votaremos con mucho gusto este proyecto de ley.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR OLIVERA.- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR OLIVERA.- Señor Presidente: sin lugar a dudas este es un proyecto interesante y largamente esperado, que ha sido muy trabajado. Recuerdo que trabajando desde la Unott reclamábamos algunos de estos aspectos para equilibrar la matriz energética y lograr el abatimiento de costos. En aquellas instancias discutíamos con Ancap el excedente de nafta y la carencia de gasoil. Eso se acompañaba con el hecho de que el mundo, con las nuevas tecnologías, no hacía vehículos para el gasoil que se utilizaba en Uruguay.

Entonces, necesariamente había que hacer una reconversión. Y si bien hubo aumentos de costos en los combustibles, también es cierto que hubo abaratamiento de costos en los vehículos y en su mantenimiento. Todo eso conforma una ecuación.

Evidentemente, este es un alivio importante desde el punto de vista de la ecuación final, que también da respuestas a un aspecto que el señor Diputado Sander mencionó, respecto a que se cargaba combustible del otro lado de la frontera.

Creo que esta será una señal y un alivio importantes para los propietarios de vehículos con taxímetro. Por lo tanto, es un proyecto bienvenido.

De todas formas, habrá que profundizar en su análisis en cuanto a la distribución del combustible, aunque para eso va a haber tiempo suficiente. Creo que este proyecto se basa en un estudio muy primario, que deberemos profundizar a lo largo del tiempo.

SEÑOR GAMOU.- ¿Me permite una interrupción?

SEÑOR OLIVERA.- Sí, señor Diputado.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Puede interrumpir el señor Diputado.

SEÑOR GAMOU.- Señor Presidente: más que nada quiero hacer una aclaración. Con respecto a este tema había un enorme problema, y no es que haya venido un gobierno malvado deseoso de perjudicar al sector productivo y al gremio de los taxis a aumentar el precio del gasoil. El problema fue que durante años, de alguna manera, se promovió la utilización de gasoil en vehículos no productivos. Se veían autos que valían US\$ 80.000 o US\$ 90.000, Mercedes Benz 300 a gasoil; se daba la paradoja -creo que alguien que ocupó algún puesto importante en Ancap lo debería saber- de que Uruguay tenía un consumo de

gasoil desusado de acuerdo con la matriz y el consumo petrolero de cualquier país del mundo. Por lo tanto, algo había que hacer.

Uruguay se caracterizaba por tener sobrante de nafta y déficit de gasoil. Eso fue así siempre. Se intentaron diversas medidas como aquel impuesto a los gasoleros, y hasta se llegó a exportar nafta a un precio absurdo. Que yo sepa, los barriles de petróleo tienen la misma cantidad de crudo y se obtienen la misma cantidad de litros de gasoil o de litros de nafta.

Entonces, no le echemos la culpa a un malvado gobierno que llegó deseando ponerle un precio alto al gasoil, sino que digamos que hubo desidia por parte de gobiernos que permitieron importaciones de vehículos muy costosos y promovieron la utilización de gasoil en vehículos de uso particular. Pregunten, por ejemplo en Brasil, cuántos vehículos gasoleros de uso particular hay; pregunten en otras partes del mundo cuántos vehículos gasoleros de uso particular hay o si no se reserva el uso del gasoil -o gasóleo, como dicen en España- simplemente para camiones u ómnibus. Inclusive, los taxis son a gas.

Muchas gracias, señor Diputado.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Puede continuar el señor Diputado Olivera.

SEÑOR OLIVERA.- Señor Presidente: creo que el análisis sobre el gasoil trasciende largamente al Gobierno del Frente Amplio.

Quiero recordar que por los años noventa se intentó combatir el uso abusivo de gasoil en los autos particulares, estableciéndose un impuesto adicional a esos vehículos, pero se interpuso un recurso y se tuvo que devolver el dinero.

De manera que esta guerra por administrar correctamente la matriz energética de nuestro país no es nueva, sino que es un debate histórico, correcto, sobre la buena administración de los recursos energéticos de nuestro país.

Muchas gracias, Presidente.

SEÑOR ABDALA.- Pido la palabra para una aclaración.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR ABDALA.- Señor Presidente: sin duda, este es un debate apasionante y creo que de enorme importancia y actualidad.

—Me parece que hay poco ánimo de trabajar en la noche de hoy; no entiendo por qué.

—Capaz que estoy interpretando mal. Creo que todavía nos quedan algunos puntos para analizar.

—Si el propósito es solicitar un intermedio, lo acompaño con mucho gusto, porque voto todos los pedidos de intermedio, a pesar de que a veces...

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Eviten los diálogos, señores Diputados.

Puede continuar el señor Diputado Abdala.

SEÑOR ABDALA.- Gracias, señor Presidente.

Lo que quiero decir, porque fui aludido implícitamente -lo cual me parece muy bien, porque es parte del debate-, es que, efectivamente, la política que se ha seguido desde el año 2005 ha tenido la finalidad de solucionar una realidad productiva o una situación de contradicción entre la estructura productiva de nuestra refinería y el mercado, que es la que aquí se ha señalado y ha generado situaciones que todos reputamos inconvenientes. Me refiero al hecho de que quienes utilizan el gasoil para pasear pagan un precio tan barato como quien lo utiliza -o lo utilizaba- para producir o trabajar. Eso es algo que hay que corregir. Ahora, lo que preocupa es que se establece una política de gravar o aumentar diferencialmente el gasoil con relación a la nafta para equiparar su precio y, efectivamente, eso castiga a quien utiliza el gasoil para pasear. Pero hay que tener cuidado para que eso no termine por castigar a otros, por ejemplo, los taxímetros, como ha sucedido durante los últimos nueve años. Hay que considerar que algunos sectores del agro tuvieron compensación. A pesar de que durante todo este tiempo vivieron una situación de bonanza, que muchas veces nos irrita o, por lo menos, nos estimula a establecer impuestos a la concentración de la tierra y otras yerbas, los sectores del agro tuvieron la compensación de descontar fiscalmente lo que pagaban de más por concepto del mayor precio del gasoil. Pero hasta ahora, el sector del taxímetro, no. Por eso está bien que hoy votemos esta solución.

Quiero dar un dato adicional, que es el encarecimiento de nuestro gasoil con relación a la región. Los precios de paridad de importación que releva la Ursea -la entidad reguladora- indican que hoy en Uruguay, en boca de expendio en la estación de servicio, los uruguayos pagamos un gasoil \$ 6 más caro que el de la paridad de importación. ¿Qué quiere decir esto? Aclaro que no lo estoy postulando. Quiere decir que si cada litro de gasoil que obtenemos en nuestra refinería lo importáramos de los mercados regionales, cargándolo con todos los costos de importación, de internación, de depósito, el margen de ganancia del importador, podríamos comprarlo \$ 6 más barato. No estoy diciendo que esa sea la solución, porque no alcanza solo con importar gasoil. Como muy bien decía el Diputado Gamou, de un barril de petróleo obtenemos todo: combustibles más livianos y

combustibles más pesados, en fin, toda la escala.

Ahora bien, que se siguió una política que para los productores agropecuarios tuvo compensación, pero para el taxímetro hasta ahora no, me parece que es un dato que rompe los ojos. Creo que es bueno que lo asumamos como tal y que votemos con gusto la propuesta que hoy estamos analizando.

Gracias, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

— Sesenta por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

SEÑORA PEREYRA (doña Susana).- Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra la señora Diputada.

SEÑORA PEREYRA (doña Susana).- Señor Presidente: mociono para que se suprima la lectura de los artículos y se voten en bloque.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Se va a votar.

— Cincuenta y ocho en sesenta: AFIRMATIVA.

Si no se hace uso de la palabra se van a votar los artículos 1° a 6°.

— Cincuenta y nueve por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

Queda sancionado el proyecto y se comunicará al Poder Ejecutivo.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR SÁNCHEZ.- Señor Presidente: voy a ser muy breve; no quise extender el debate.

He votado este proyecto por estricta disciplina partidaria. No estuve en la sesión de la Comisión de Hacienda cuando se aprobó esta iniciativa.

Entiendo que este proyecto no defiende ningún interés público; defiende el interés privado. Y se asienta en tres falacias. La primera de ellas es que hay crisis en la ecuación económica del sector. En el año 2004, una chapa de taxi costaba US\$ 31.000; en 2010, US\$ 97.000 y en 2013 vale US\$ 160.000. De manera que el sector no está en crisis.

Otra falacia es que esto va a colaborar con la regasificadora que se instalará en Uruguay. Si pasáramos toda la flota de taxis a gas, no llegaría a utilizar el 1 % de la producción de la regasificadora. Por lo tanto, no se comprueba que ese sea un mercado para la regasificadora.

Por otra parte, se compara este sector con el del transporte público de pasajeros

capitalino, que transporta 350:000.000 de pasajeros, mientras que el sector de los taxímetros transporta 55:000.000 de pasajeros.

Otro aspecto que se maneja es que en Uruguay sobra nafta. No es así. En 2012 nuestro país importó 108:000.000 de litros de nafta y en 2011, 197:000.000 de litros. La incorporación de la flota de taxis a la nafta implicará importar 58:000.000 de litros más de nafta. De manera que esto no aporta en absoluto a la matriz energética, sino todo lo contrario, generando condiciones que nada tienen que ver con la diversificación de la matriz energética. A ello debemos sumar que, de acuerdo con el proyecto, no es un incentivo tener autos híbridos, porque se va a subsidiar 330 litros por mes a los autos híbridos y 1.000 litros a los autos a nafta. Por lo tanto, se recorrerán menos kilómetros con autos híbridos que con autos a nafta, dado que no es un beneficio tener autos híbridos.

Por lo tanto, este proyecto de ley implica la no recaudación por el Estado de US\$ 22:000.000 para que no baje la tarifa del taxi, no se beneficie a los uruguayos y no se vea reflejado en el salario de los trabajadores y, en consecuencia, tampoco beneficie a los trabajadores del taxi. Esto solo beneficia a los dueños del taxi.

Por esas razones, que ya he fundamentado en mi bancada, he votado por estricta disciplina partidaria un proyecto de ley que no contribuye en absoluto a la matriz energética ni a los bienes públicos. Contribuye, simplemente, a que un sector se vea beneficiado. Y estamos hablando de un sector que no está en crisis, porque si el permiso para tener un auto con taxímetro cuesta US\$ 160.000, nadie destinaría ese monto a un negocio no rentable.

SEÑOR BATTISTONI.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR BATTISTONI.- Señor Presidente: al igual que el señor Diputado Sánchez, he votado por estricta disciplina partidaria, frente a tan amplio consenso de los partidos presentes.

Voté con gran duda, casi al borde de la abstención.

No creo que deba priorizarse el sector del taxi; debe priorizarse el transporte público colectivo y en él poner todo el esfuerzo para que las clases que se transportan en colectivo, puedan hacerlo adecuadamente.

El segundo aspecto ya lo mencionó el señor Diputado.

Además, en este tema hay dos aspectos: uno de ellos es el económico, es decir, que

esto cueste lo mínimo al Estado. Sin embargo, lo más importante es la promoción del coche híbrido. Yo creía que este proyecto iba por ese lado. Cualquier ciudad que más o menos se precie de respetar el ambiente y un perfil de uso de los derivados del petróleo va hacia el coche híbrido, y el costo de este vehículo es mínimo respecto al negocio producido por la explotación del taxi.

Por lo tanto, lo que haré de ahora en adelante será proponer una redacción alternativa para este proyecto de ley, de manera que realmente se promocióne el coche híbrido -eléctrico y a nafta-, que consume menos de la mitad de combustible por kilómetro recorrido, para decir que estamos haciendo una política energética digna.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑOR DE LEÓN.- Pido la palabra para fundar el voto.

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Tiene la palabra el señor Diputado.

SEÑOR DE LEÓN.- Señor Presidente: voy a ser breve.

Realmente, comparto las apreciaciones de los señores Diputados Sánchez y Battistoni. No veo en este proyecto de ley ningún beneficio para el país ni para la sociedad. Me parece que solo beneficia a un sector privado. Realmente, no advierto que haya crisis en ese sector que justifique una medida de este tipo.

Voto solo por disciplina partidaria y en el límite.

Muchas gracias, señor Presidente.

SEÑORA PEREYRA.- ¡Que se comunique de inmediato!

SEÑOR PRESIDENTE (Cardoso).- Se va a votar.

—Cincuenta y ocho en cincuenta y nueve: AFIRMATIVA.