



Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Nº 20.633

Fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular para reducir el impacto de las alzas en sus precios

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

Índice

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados	4
1.1. Mensaje del Ejecutivo	4
1.2. Informe de Comisión de Hacienda	18
1.3. Oficio Indicaciones del Ejecutivo	39
1.4. Informe Financiero	40
1.5. Discusión en Sala	42
1.6. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	86
2. Segundo Trámite Constitucional: Senado	91
2.1. Informe de Comisión de Hacienda	91
2.2. Discusión en Sala	100
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen	121
3. Trámite Finalización: Cámara de Diputados	122
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.	122
4. Publicación de ley en Diario Oficial	127
4.1. Ley N° 20.633	127

MENSAJE PRESIDENCIAL

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 11 de mayo, 2012. Cuenta en Sesión 27. Legislatura 360.

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, CON EL QUE SE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE EL CARÁCTER VARIABLE DEL IMPUESTO ESPECÍFICO SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR A OBJETO DE REDUCIR EL IMPACTO DE ALZAS EN LOS PRECIOS DE DICHOS COMBUSTIBLES.

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

SANTIAGO, 11 de mayo de 2012.

MENSAJE N° 064-360/

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que potencia y fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles que tienen uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto de las variaciones en los precios de dichos combustibles.

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

Con motivo del mensaje que dirigí al país hace algunos días atrás con ocasión del proyecto de ley que perfecciona la legislación tributaria y financia la reforma educacional, mencioné especialmente la preocupación de mi Gobierno por el impacto que las alzas en los precios internacionales del petróleo ha significado en los precios de los combustibles en Chile, y de su negativo efecto en el presupuesto y bienestar de las familias chilenas.

Cumpliendo con el compromiso anterior, es que hemos diseñado medios para atenuar en mayor medida el impacto inmediato de las alzas en el precio de los combustibles, a través del fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico que los grava. Esto permitirá proteger en mayor grado a los consumidores y, en especial, a las pequeñas y medianas empresas, facilitando la adaptación a dichas variaciones.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Esta nueva medida de alivio y ayuda para los consumidores viene en potenciar el nuevo sistema vigente de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles establecido en la ley N° 20.493 publicada en el Diario Oficial el 14 de febrero de 2011, y por la ley N° 20.505 que adelantó la plena vigencia de dicho sistema siendo publicada en el Diario Oficial el 17 de marzo de 2011.

1. Alza del precio internacional de los combustibles

En el último año y medio, los precios internacionales de las gasolinas y el diesel han experimentado alzas sustanciales y sucesivas las cuales han permaneciendo por un extenso período de tiempo, situación que no se había registrado con tal magnitud durante los últimos años.

Chile es un importador neto de petróleo crudo y, además, compra en el extranjero gran parte de muchos combustibles refinados asociados al petróleo. De esta forma, nuestro país destina una parte significativa de su ingreso nacional a adquirir el conjunto de estos productos absolutamente indispensables para la marcha de la economía y el buen funcionamiento de la sociedad.

Además estamos impedidos de ejercer influencia sobre el nivel de precios a los cuales adquirimos en el exterior dichos combustibles. Por eso, Chile es especialmente dependiente de la coyuntura internacional de estos precios.

Tal como señalaba el mensaje del proyecto de ley que adelantaba la plena vigencia del SIPCO previsto en la ley N° 20.493, la coyuntura política y económica internacional que se inició en el mundo árabe en 2011 continúa afectándonos directamente. Inicialmente, el alza de febrero de dicho año se atribuyó al conflicto en Libia, pero su término no logró disminuir los precios de las gasolinas y el diesel en el mercado mundial. Diversos analistas pronosticaron en su oportunidad que la debilidad de la economía europea haría descender los precios internacionales de las gasolinas y el diesel, situación que no se verificó en la práctica.

El crecimiento continuado de las economías emergentes, en particular el de China, ha sido el principal factor que ha mantenido los precios internacionales de las gasolinas y el diesel en niveles históricamente altos.

A ello se suman los temores por el incremento futuro en la demanda de crudo y diesel originado en la transición que Japón y Alemania han ordenado en su generación eléctrica, alejándose desde la fuente nuclear; y la escasez de capacidad de refinación en el hemisferio occidental, que ha afectado de modo especial al precio de las gasolinas de alta calidad que Chile utiliza.

Ninguno de estos factores ha modificado la magnitud de la congestión vehicular en nuestro país, o hecho disminuir la contaminación del aire causada por vehículos motorizados o ha modificado la magnitud del número de accidentes causados por vehículos a gasolina o diesel; así como tampoco ha afectado las cifras de recuperación del gasto fiscal en la infraestructura vial que no está cubierta por peajes. De esta forma, la enorme alza del precio internacional de los combustibles no ha modificado la magnitud (en pesos por

MENSAJE PRESIDENCIAL

litro) del impuesto específico eficiente que nuestro país debería aplicar a los combustibles de uso vehicular y que se aplican desde el año 1947.

2. Sistemas creados en las últimas décadas

El nuevo sistema de protección al contribuyente creado en 2011 es sucesor de una larga tradición de políticas públicas nacionales orientadas a proteger al consumidor doméstico de las variaciones en los precios internacionales de gasolinas y diesel.

Con motivo de las alzas en los precios internacionales provocadas en 1990 por la primera guerra del Golfo Pérsico, la ley N° 19.030 estableció en enero de 1991 el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (conocido por su sigla, FEPP). El FEPP actuaba por medio de “créditos” al impuesto específico. Este diseño trasladó al Estado la responsabilidad de dar protección transitoria de precios a todos los usuarios domésticos, incluso aquellos usos sin carácter vehicular, tales como la actividad industrial y de generación de electricidad.

Ante el casi agotamiento del FEPP durante la segunda mitad de 1999, una nueva ley de junio de 2000 se encargó de modificarlo. En 2006 se constituyó el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo, (conocido por su sigla, FEPCO), a través de la ley N° 20.063, utilizando parámetros más generosos que los que tuvo el FEPP desde el año 2000.

Un aspecto importante del FEPCO es que siempre fue dotado de un carácter transitorio, previéndose que al expirar, reviviría el antiguo FEPP. Cada vez que fue renovado, los poderes colegisladores acordaron ponerle un nuevo plazo de término. Fue así como su última renovación dispuso que este Fondo expirara el 30 de junio de 2010, y revivió el antiguo FEPP. Este se aplicó a los seis combustibles que cubría durante el resto de 2010 y los primeros meses de 2011.

Es un hecho el FEPCO siempre fue definido como una solución transitoria. Los legisladores de la época garantizaron así que las administraciones venideras tuvieran el espacio de decisión suficiente para elegir un nivel de protección diferente, y que asumieran la tarea de cubrir el mayor riesgo fiscal de FEPCO en comparación al antiguo FEPP.

II. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

1. Ciertas características de los sistemas de protección al contribuyente aplicados a la fecha

Todos los sistemas de protección que Chile ha aplicado hasta la fecha, comparten ciertas características que a continuación paso a detallar.

La primera, es que estos sistemas no han provisto de protección a los consumidores al interior de su “banda”. Por banda se entiende la zona de inacción del sistema, es decir, el rango de precios donde no se permiten reducciones ni incrementos en los impuestos. En dicha zona toda la volatilidad

MENSAJE PRESIDENCIAL

de los precios internacionales al por mayor se transmite a los precios domésticos al por mayor.

La banda tiene amplitud positiva con un fin preciso: que los usuarios perciban fielmente la mayor volatilidad del precio de los combustibles líquidos, en comparación a la volatilidad del precio del gas natural, del carbón y de las energías no convencionales. Esa información, en conjunto con los datos sobre la volatilidad de la disponibilidad física, permite a los consumidores elegir una matriz energética acorde con su tolerancia al riesgo.

Sin perjuicio de lo anterior, la ausencia de protección al interior de la banda también significa que puede haber episodios en los que las alzas de precios internacionales ocurran al interior de la misma durante tres o más semanas seguidas. De esta manera, cuando los aumentos de precio ocurren al interior de la banda, el sistema no otorga protección alguna.

Lo deseable sería una protección mayor para aquellos consumidores que requieren más tiempo para adaptarse a las alzas, unida a una fiel transmisión de la volatilidad de los precios internacionales para los usuarios que inciden en la selección de fuentes de energía.

Los sistemas previos administraron este dilema con herramientas tales como estrechar la banda u otorgar a las autoridades flexibilidad para ajustar parámetros que desplazaban la banda completa. Ambos instrumentos afectan a todos los consumidores por igual, provocando efectos colaterales.

Una mejor forma de abordar este dilema es focalizando la protección en los consumidores vehiculares, que son pequeños en cuanto a su consumo, centrando la transmisión fiel de la volatilidad de precios internacionales en los usuarios no vehiculares, quienes por su tamaño inciden más en la selección de fuentes de energía. Esta fue la estrategia seguida por el sistema iniciado en marzo de 2011.

La segunda característica clave es que ninguno de estos sistemas provee protección para eventos donde la duración del alza de los precios internacionales de las gasolinas y diesel exceda el período de promediación de los precios pasados previsto en la respectiva ley. En el caso del sistema iniciado en marzo de 2011, el máximo para dicho período de promediación que ha regido en forma casi permanente, ha sido hasta ahora de siete meses (esto es, 30 semanas).

Si bien un período de promediación de 30 semanas habría sido adecuado en casi todas las emergencias de precio vividas en el pasado- las cuales fueron de corta duración - no lo habría sido en situaciones muy excepcionales tales como la enorme alza experimentada el 2008 y el alza que hemos experimentado desde marzo de 2011, sobretodo en gasolina. Esta situación hace urgente elevar el período de promediación por sobre las 30 semanas permitidas inicialmente.

Además, el sistema iniciado en marzo de 2011 se concibió como un sistema transitorio, que daría paso a un sistema de Seguros de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico (SEPCO). Este último sistema ha requerido múltiples estudios previos a su implementación, sin perjuicio de que

MENSAJE PRESIDENCIAL

se ha avanzado de forma sistemática. A continuación se explican los beneficios y los avances hacia la implementación del sistema de seguros.

2. Beneficios de la implementación del sistema de seguros

La ley N° 20.493 estableció un sistema basado en seguros privados de precios, denominado Seguro de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico ante Variaciones en los Precios de Combustibles, SEPCO. Estos seguros se adquieren en mercados internacionales, lo que reduce el riesgo macroeconómico chileno, minimizando de esta forma el riesgo fiscal.

El costo fiscal de entregar protección a los consumidores por períodos de promediación largos, puede ser muy alto. En cambio, en el sistema de seguros la protección a los consumidores viene del aporte de aseguradores extranjeros y por lo tanto no es de costo fiscal. Por eso, la mejor forma de conciliar la estabilidad fiscal con una cobertura por plazos largos, es por medio de contratos de seguro (SEPCO).

Respecto a la segunda característica clave de los sistemas aplicados hasta la fecha, el sistema de seguros puede proveer protección a los consumidores al interior de su "banda".

Todo seguro privado exige pagar primas al asegurador. Los aseguradores ofrecen alternativas de fechas de pago de la prima, permitiendo a los contratantes solventes modificar dicha fecha a casi último momento. Esta flexibilidad permite reducir el pago de primas en una semana, a cambio de cobrarlas en otra. De esta manera, el desajuste que provoca a los consumidores una secuencia de alzas semanales sucesivas ocurridas al interior de la banda, puede ser mitigado por el sistema de seguros utilizando la flexibilidad ya indicada, aunque esta flexibilidad tiene límites precisos.

Los sistemas de protección legislados, no contractuales, no pueden replicar esta flexibilidad porque no contemplan el pago de primas, que son propias de los contratos de seguro.

3. Avances en el desarrollo del SEPCO

SEPCO es una reforma estructural especialmente innovadora cuya implementación requiere idear soluciones a numerosos problemas de detalle para que pueda operar con la necesaria eficacia.

Por esto, mi Gobierno ha adoptado una posición de cautela solicitando tiempo para identificar y resolver dichos problemas en detalle. Así, la ley N° 20.493 autorizó al Ejecutivo a transitar a SEPCO sólo si lo estimaba conveniente y en la oportunidad que lo considere como la más adecuada.

Respecto al avance en el desarrollo de SEPCO, se debe señalar que fue necesario dotar al Ministerio de Hacienda de un modelo para simular y predecir precios de gasolina de 93 octanos y de diesel para las siguientes 77 semanas, que a su vez permitiera determinar el "costo actuarial" de cualquier seguro que se licite internacionalmente. Esta tarea se completó finalmente en marzo de 2012.

Las siguientes etapas, que se encuentran en curso, incluyen el diseño de sistemas de control contable, auditoría interna y protocolos de operación que

MENSAJE PRESIDENCIAL

aseguren respaldos para compromisos tomados a la velocidad requerida por dichos mercados, que impidan fraudes y errores en la contratación de los respectivos seguros.

También se está desarrollando una base de proveedores diversos, lo que traerá una mayor competencia en precios.

El Gobierno continúa y continuará trabajando en desarrollar el SEPCO, ya que creemos que en caso de ser viable y presentar costos y riesgos aceptables, será una potente solución al problema que nos convoca.

4. *El fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico*

En el presente proyecto de ley, se propone fortalecer el carácter variable del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular por encima de la intensidad prevista en la fase inicial del sistema, posibilitando de esta forma una mayor protección ante aumentos comparables al observado en febrero y marzo de 2012.

Dado el extenso lapso requerido para lograrlo por medio de los seguros SEPCO, se propone fortalecer el sistema vigente de forma inmediata. También se fortalece SEPCO, en la misma dirección.

Por otra parte, conviene que la administración venidera tenga el espacio de decisión suficiente para proponer un nivel de protección diferente en caso que así se determine, asumiendo eso sí la tarea de cubrir el mayor riesgo fiscal y macroeconómico de no usar los seguros del SEPCO.

Por este motivo, este proyecto de ley limita la vigencia de la presente modificación hasta el 30 de junio de 2014.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

Conforme a lo anteriormente expuesto, la iniciativa presenta el siguiente contenido:

Fortalecer el carácter variable del impuesto específico, ajustando los rangos de algunos parámetros

En primer lugar se modifica el rango de los parámetros "n" y "s", que en la actualidad está definido por un valor mínimo de 8 semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de 4 semanas y un valor máximo de 52 semanas.

En segundo lugar, se modifica la definición de los límites de la banda de precios. Hasta ahora se obtienen sumando y restando, respectivamente, el 12,5% del precio de referencia. La modificación sustituye ese 12,5% por un 10%.

En tercer lugar, se fortalece el carácter variable del Impuesto Específico, por medio de reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación, de 3 meses a 4 semanas.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Estas tres disposiciones, insertadas en las normas transitorias de la ley N° 20.493, expiran el 30 de junio de 2014.

En cuarto lugar, se establece que, al aplicarse por primera vez esta nueva normativa, las vigencias mínimas para cada uno de los parámetros que definen el precio de referencia y el precio de paridad de importación para la gasolina, se entienden ya cumplidas.

2. Ajustes de aplicación general

a. Ajustes asociados al IVA

Se busca precisar cuál es la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, además, su valor absoluto sea superior al componente base. Se propone precisar que se aplicará el mismo trato que en los eventos en que el impuesto específico total es positivo. Este perfeccionamiento se aplica tanto en el sistema iniciado en marzo de 2011 como en el SEPCO.

b. Se otorga un día adicional a la Comisión Nacional de Energía (CNE) para entregar los informes técnicos semanales.

El actual texto estipula los días lunes como aquel en el cual la referida Comisión debe cumplir con este mandato, lo cual permite muy poco tiempo para los análisis en algunas semanas en particular, por ejemplo en aquellas donde el día viernes anterior es un día festivo. Por ello, se propone ampliar el plazo hasta los días martes.

3. Coordinación entre sistemas y fortalecimiento de los seguros SEPCO

El objetivo general de fortalecer el carácter variable del impuesto específico, hace necesario reducir también el ancho de banda en el seguro SEPCO. En razón de ello, los precios de ejercicio del SEPCO también se redefinen utilizando el 10% mencionado.

Los estudios sobre SEPCO realizados hasta aquí han identificado algunas oportunidades de mejora del esquema originalmente aprobado. Son las siguientes:

a. En caso de que eventos externos tales como conflictos bélicos, falta de competencia en la oferta internacional de seguros u otros aconsejen interrumpir la cobertura continua con seguros SEPCO, la ley actual no consulta un regreso rápido y simple al sistema donde el Fisco actúa como asegurador, asumiendo el riesgo fiscal y el riesgo macroeconómico.

Por ello, este proyecto de ley propone autorizar al Ejecutivo a regresar, en esos eventos, al sistema donde el Fisco actúa como asegurador. Complementariamente, lo autoriza a transitar al SEPCO nuevamente, si las condiciones vuelven a ser favorables.

MENSAJE PRESIDENCIAL

b. El modelo para determinar el “costo actuarial” de los seguros SEPCO, finalizado en marzo de 2012, encontró que el valor actuarial de la opción “put” que SEPCO vendería a los extranjeros sería más modesto que lo estimado inicialmente. Esto reduce los recursos disponibles para adquirir opciones “call” en beneficio de los mismos contribuyentes.

Esos estudios también muestran que es posible preservar el techo a la indemnización semanal que los consumidores chilenos pagarían a los extranjeros en eventos de caída de los precios internacionales, con elevar el valor actuarial para la opción “put”.

Ello se logra con la siguiente combinación: bajar el tope a las indemnizaciones a pagar a aseguradores desde 25% hasta 15% del precio que el combustible tuvo en el período de promediación establecido en el respectivo contrato de seguro y, subir el máximo permitido al período de promediación utilizado en las opciones PUT- desde 8 hasta 26 semanas - prohibiendo además que la fecha de término de ese período ocurra con anterioridad a la octava semana previa a la fecha de ejercicio.

c. Los análisis sobre SEPCO han identificado un escenario extremo, pero no imposible, donde se da un conflicto.

El escenario referido es aquél donde existen “primas netas” impagas por seguros contratados en el pasado, cuyos plazos de ejercicio están expirando y donde dicho monto de primas netas pendientes excede el tope de 4% ya referido, posiblemente porque el precio de paridad de importación ha descendido.

El proyecto propone que en ese evento, la ley autorice a restar el 100% del saldo pendiente de “primas netas” de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y que el saldo restante sea de cargo fiscal, precisando la responsabilidad del Fisco de cubrirlo.

d. SEPCO no limita la identidad de las monedas en las cuales está permitido definir la indemnización en los seguros SEPCO.

Se propone precisar que los precios de ejercicio, y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio, sólo pueden estar definidos en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir ambos, pudiendo también la indemnización estar definida en otra moneda.

e. Precisar los temas que se regulan por decreto supremo.

MENSAJE PRESIDENCIAL

El objetivo de esta modificación es precisar que los plazos y períodos del pago de primas deban ser regulados por decreto supremo, impidiendo que lo sean por actos administrativos de menor jerarquía.

f. Simplificar requisitos de firma de los contratos de seguro.

El actual texto exige, simultáneamente, que el ministro de Hacienda firme todos y cada uno de los contratos de seguro, y a la vez, autoriza a delegar esa firma a un funcionario público, designado al efecto.

4. Permitir que biogases de uso vehicular equivalentes al gas natural de origen fósil, puedan acceder a transporte por medio de intercambios con gas natural gravado, sin perder su exención del impuesto específico

Mediante la presente iniciativa, mi Gobierno propone contribuir a acelerar el desarrollo de los gases de origen no fósil para uso vehicular, con el fin de mejorar la calidad y sustentabilidad de la matriz energética del sector vehicular.

En la actualidad es posible producir gas de origen no fósil con características fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, el que puede tener uso vehicular. Un ejemplo de lo anterior es el biometano obtenido purificando el biogás el cual es generado a partir de residuos orgánicos.

Ya existen normas que, atendiendo a su origen no fósil, eximen a dichos gases del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular.

Sin embargo, uno de los modos más eficientes de transportar gas desde su punto de producción a los distintos puntos de distribución a vehículos, consiste en inyectarlo a gasoductos ya existentes que transportan gas natural de origen fósil en su mayor parte, y extraerlo en los puntos de distribución.

Este modo de transporte no ha estado disponible para los biogases sin que éstos pierdan su exención. En efecto, al mezclarse gases de distinto origen (fósil y no fósil), el gas extraído está en parte gravado y en parte no, según la proporción que todas las fuentes de origen fósil representen dentro de la alimentación total a ese gasoducto. De este modo, el medio de transporte descrito, que en realidad es intercambio o "canje" de gases equivalentes, implica que la proporción exenta se limite a la proporción que todas las fuentes de origen fósil representen dentro de la alimentación total a ese gasoducto. Esta proporción es baja en la fase actual de desarrollo de los gases de origen no fósil para uso vehicular.

El proyecto propone establecer la ficción de que en el gas mezclado que extrae el distribuidor para uso vehicular, la proporción exenta se obtenga de otro modo, como la proporción que todas sus compras de gas de origen no fósil representen dentro las ventas físicas de gas que logre cada semana dicho distribuidor.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Como esta proporción es mucho más alta que la otra, en la fase actual de desarrollo de los gases de origen no fósil, se estima que esto permitirá al gas de origen no fósil a acceder a un medio de transporte eficiente. Ello contribuirá notoriamente a acelerar dicho desarrollo.

5. *Suplementar los recursos para dar protección de precios al kerosene de uso doméstico*

El kerosene de uso doméstico está exento de Impuesto Específico, porque no se usa con fines de transporte. También se le dota de protección transitoria ante variaciones en los precios internacionales, por medio del FEPP. Sin embargo, dicha protección está acotada por los recursos en el fondo para kerosene.

En la actualidad, dichos recursos se estiman en 3,1 millones de dólares. Considerando el volumen habitual de consumo en el invierno, esta cifra es suficiente para prestar protección de precios en el invierno de 2012, en el escenario desfavorable de que los precios internacionales suban. Sin embargo, si ese escenario desfavorable se repitiera en el invierno de 2013, el fondo se agotaría.

Con el fin de garantizar que no se verifique el mencionado agotamiento de fondos, en el escenario desfavorable de dos inviernos seguidos con alza en los precios internacionales del kerosene, se propone incrementar el fondo respectivo en 3 millones de dólares.

En mérito de lo precedentemente expuesto, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1°.- Modifícase la ley N° 20.493, que crea un sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles, del siguiente modo:

1) *Reemplázase en el artículo 2°, en el inciso final, la palabra "lunes" por "martes".*

2) *Sustitúyase en el artículo 3°, la frase final del inciso final, por la siguiente:*

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

3) Modifícase el artículo 4°, de la siguiente forma:

a) Agrégase la siguiente oración final, nueva, al inciso tercero:

MENSAJE PRESIDENCIAL

“Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato.”

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto, por la siguiente:

“Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “put” que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “call” que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento.”.

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase “por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio,” por la siguiente:

“por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,”.

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, nuevo, pasando los actuales incisos undécimo a decimoquinto, a ser incisos duodécimo a decimosexto:

“Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido por el artículo 5° del Título III de esta ley.”.

MENSAJE PRESIDENCIAL

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso decimoprimer, que ha pasado a ser decimosegundo, la expresión "de ejercicio o liquidación", por "de ejercicio, liquidación y pago de primas".

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agréguese el siguiente inciso final, nuevo:

"Si existiere un saldo de primas impagas por opciones "call" contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones "put", si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco."

4) Sustitúyase en el artículo 5°, la última oración del inciso final, por la siguiente:

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

5) *Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto, nuevos:*

"Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros "n" y "s" a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas."

Artículo 2°.- Intercálase en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, nuevos:

MENSAJE PRESIDENCIAL

"Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República". Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases."

Artículo 3°.- Intercálase, en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público."

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1° transitorio.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

Artículo 2° transitorio.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502,

MENSAJE PRESIDENCIAL

el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley.”.

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

JORGE BUNSTER BETTELEY
Ministro de Energía

INFORME COMISIÓN HACIENDA

1.2. Informe de Comisión de Hacienda

Cámara de Diputados. Fecha 18 de mayo, 2012. Cuenta en Sesión 31. Legislatura 360.

BOLETÍN N° 8.302-05

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE EL CARÁCTER VARIABLE DEL IMPUESTO ESPECÍFICO SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR A OBJETO DE REDUCIR EL IMPACTO DE ALZAS EN LOS PRECIOS DE DICHS COMBUSTIBLES.

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa, en primer trámite constitucional y en primero reglamentario, con urgencia calificada de "discusión inmediata", el proyecto mencionado en el epígrafe, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República.

I. CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios pertinentes, se hace constar, en lo sustancial, previamente al análisis de fondo y forma de esta iniciativa, lo siguiente:

1°) Que la idea matriz o fundamental del proyecto en informe consiste en fortalecer el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles que tienen uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto de las variaciones en los precios de dichos combustibles.

2°) Que el articulado de esta iniciativa no contiene disposiciones de quórum especial para su aprobación.

3°) Que el proyecto fue **rechazado** en general, por mayoría de votos, con el voto favorable de los Diputados señores Godoy, don Joaquín; Macaya, don Javier; Recondo, don Carlos; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock, don Gastón. Votaron en contra los Diputados señores Lorenzini, don Pablo; Marinovic, don Miodrag, y Robles, don Alberto. Se abstuvieron los señores Auth, don Pepe; Jaramillo, don Enrique; Montes, don Carlos, y Ortiz, don José Miguel.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

4°) Que Diputado Informante se designó al señor JARAMILLO, don ENRIQUE.

*

*

*

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto los señores Felipe Larraín, Ministro de Hacienda y Salvador Valdés, Asesor del Ministerio de Hacienda.

II. ANTECEDENTES GENERALES

A. Antecedentes de hecho y de mérito que justifican la iniciativa

En el mensaje se hace presente la preocupación del actual Gobierno por el impacto que las alzas en los precios internacionales del petróleo ha significado en los precios de los combustibles en Chile, y de su negativo efecto en el presupuesto y bienestar de las familiar chilenas.

Se argumenta que para atenuar el impacto inmediato de las alzas en el precio de los combustibles se pretende, a través del fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico que los grava proteger en mayor grado a los consumidores y, en especial, a las pequeñas y medianas empresas, facilitando la adaptación a dichas variaciones.

Con tal objeto se potenciaría el nuevo sistema vigente de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles establecido en la ley N° 20.493 publicada en el Diario Oficial el 14 de febrero de 2011, y por la ley N° 20.505 de 17 de marzo de 2011.

B. Disposiciones legales que se modifican por el proyecto

-- La ley N° 20.493, que crea un sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles.

-- La ley N° 18. 502, que establece impuestos a los combustibles que señala.

-- La ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

C. Contenido del proyecto

Como se sostiene en el mensaje se fortalece el carácter variable del impuesto específico, ajustando los rangos de algunos parámetros. En primer lugar, se modifica el rango de los parámetros "n" y "s", que en la actualidad está definido por un valor mínimo de 8 semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de 4 semanas y un valor máximo de 52 semanas. En segundo lugar, se modifica la definición de los límites de la banda de precios. Hasta ahora se obtienen sumando y restando, respectivamente, el 12,5% del precio de referencia. La modificación sustituye ese 12,5% por 10%. En tercer lugar, se fortalece el carácter variable del Impuesto Específico, por medio de reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación, de 3 meses a 4 semanas.

También se precisa la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, además, su valor absoluto sea superior al componente base.

Por otra parte se reduce, también, el ancho de banda en el seguro SEPCO. En razón de ello, los precios de ejercicio del SEPCO también se redefinen utilizando el 10% mencionado.

Se contribuye a acelerar el desarrollo de los gases de origen no fósil para uso vehicular, con el fin de mejorar la calidad y sustentabilidad de la matriz energética del sector vehicular.

Se establece la ficción de que en el gas mezclado que extrae el distribuidor para uso vehicular, la proporción exenta se obtenga de otro modo, como la proporción que todas sus compras de gas de origen no fósil representen dentro las ventas físicas de gas que logre cada semana dicho distribuidor.

El kerosene de uso doméstico está exento de Impuesto Específico, porque no se usa con fines de transporte. También se le dota de protección transitoria ante variaciones en los precios internacionales, por medio del FEPP. Sin embargo, dicha protección está acotada por los recursos en el fondo para kerosene. En la actualidad, dichos recursos se estiman en 3,1 millones de dólares.

Con el fin de garantizar que no se verifique un eventual agotamiento de fondos, en el escenario desfavorable de dos inviernos seguidos con alza en los precios internacionales del kerosene, se propone incrementar el fondo respectivo en 3 millones de dólares.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

D. Antecedentes presupuestarios y financieros

El **informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos**, de fecha 15 de mayo de 2012 señala que, en relación con las modificaciones propuestas a la ley N° 20.493, éstas incluyen una serie de medidas para fortalecer el carácter variable del impuesto específico en el Sistema de Protección al Contribuyente de dicho impuesto (SIPCO), ajustando los rangos de algunos parámetros. En particular, a través de: i) modificar el rango de los parámetros "n" y "s" de SIPCO, que -hasta- ahora están definidos por un valor mínimo de 8 semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de 4 semanas y un valor máximo de 52 semanas, respectivamente; ii) modificar la definición de los precios de referencia superior e inferior, desde el 12,5% del precio de referencia al 10%; y iii) reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación que utiliza SIPCO, de 3 meses a 4 semanas. Estos cambios tienen una vigencia que se extiende hasta el 30 de junio de 2014.

Al mismo tiempo, las modificaciones a la misma ley, buscan precisar, por una parte, cuál es la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, por otra, establecer una mejor coordinación entre el SIPCO y el Seguro de Protección ante Variaciones de los Precios de los Combustibles (SEPCO), al reducir el ancho de la banda en el seguro, tal como se solicita para el SIPCO, esto es, utilizando el 10% antes mencionado.

Finalmente, para fortalecer al SEPCO, se proponen una serie de medidas entre las cuales se cuenta: a) que, una vez que se haya interrumpido la cobertura continua con seguros SEPCO por motivo de eventos externos que desaconsejen la contratación de seguros, mediante este proyecto de ley se autoriza al Ejecutivo a regresar a SIPCO; b) bajar el tope a las indemnizaciones a pagar a aseguradores extranjeros desde 25% hasta 15% del precio que el combustible tuvo en el período de promediación establecido en el respectivo contrato de seguro, unido a ampliar el período de promediación de precios que define el precio de ejercicio de los seguros vendidos; c) precisar que los precios de ejercicio, y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio, sólo pueden estar definidos en monedas de uso habitual en mercados internacionales y en moneda chilena; y d) precisar los temas que se regulan por decreto supremo.

Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, lo que se busca es permitir que biogases de uso vehicular equivalentes al gas natural de origen fósil, puedan acceder a transporte por medio de intercambios con gas natural gravado, sin perder su exención del impuesto específico para gases de uso vehicular.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

En relación con la modificación a la ley N° 19.030, el proyecto busca suplementar el fondo para dar protección de precios al kerosene de uso doméstico, proponiéndose, en consecuencia, un incremento en los recursos del FEPP.

El efecto fiscal se produce como consecuencia de los cambios señalados en las leyes indicadas.

Respecto de las modificaciones a la ley N° 20.493, el principal costo fiscal proviene de la operación del Sistema de Protección. Sin embargo, este impacto puede variar de manera importante dependiendo de la volatilidad que se observe respecto de los precios del petróleo durante el año.

En efecto, para estimar el impacto se han reportado dos situaciones recientes: un año con trayectoria de precios relativamente plana, como fue la observada en el período 07-01-2010 al 30-12-2010 y, otro año con trayectoria de precios muy volátil y alcista, como la observada en el período 17-03-2011 al 08-03-2012 (sólo 12 meses, para mantener base anual). En ambos casos, se compara la situación ofrecida por el actual marco legal con aquella ofrecida por la ley modificada, de acuerdo al presente proyecto. Es así como se tiene que, bajo la metodología indicada a continuación, los resultados de costo incremental expresados en millones dólares son los siguientes:

Total	Sipco Actual	Sipco Fortalecido	Costo Incremental
	Mill. US\$	Mill. US\$	Mill. US\$
Desde 07-ene 2010 al 30-dic-	0	11	11
Desde 17-mar-2011 al 08-mar-	88	253	165

La metodología es la siguiente: para el SIPCO actual (marzo 2011 hasta ahora), se busca una regla fija que genere un gasto fiscal de magnitud similar al efectivamente observado con reglas variables de acuerdo a la ley, esto es, US \$ 63,9 millones para gasolina y US \$ 24,38 millones para el diesel. El resultado es que para la gasolina, el nivel de gasto similar al efectivo se encuentra eligiendo $n=s=28$, $t=2$, $m=6$ y $\text{alfa}=0\%$. Para el diesel, en cambio, los parámetros encontrados son $n=s=24$, $t=2$, $m=6$ y $\text{alfa}=0\%$.

Luego, se extrapola el resultado para generar una regla fija con el SIPCO fortalecido. Para extrapolar este cambio de parámetros hacia el SIPCO fortalecido, se supone una regla fija proporcional a la del SIPCO actual. Por ejemplo, si para la gasolina se elijen parámetros $n=s=28$, esto representa un 93,3% del valor máximo que estos parámetros podían tomar (30 semanas). Por lo tanto, se supone que el SIPCO fortalecido opera con sus parámetros en

INFORME COMISIÓN HACIENDA

el 93,3% de su valor máximo de 52 semanas, esto es, 49 semanas. Lo mismo se hace con el diesel.

En los casos en los que el SEPCO está en funcionamiento, el costo fiscal es nulo respecto de la ley vigente, por dos motivos: i) el costo del seguro se traspa a los consumidores y, ii) los costos de administración del SEPCO ya fueron Internalizados con la aprobación de la antedicha ley N° 20.493.

Cabe señalar que la situación de corrección del tratamiento del IVA no es posible de dimensionar, puesto que no existen antecedentes suficientes de contribuyentes que hubieran solicitado pronunciamientos al respecto.

Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, se estima que el impacto fiscal corresponde a menores ingresos por USD 1,6 millones al año, si se verifica la demanda de gas natural vehicular estimada para el año 2012.

Finalmente, en relación con el aporte propuesto al FEPP, éste tendrá un costo fiscal de USD 3 millones en el evento que el Ministro de Hacienda utilice la facultad concedida en este proyecto de ley.

Con todo, el mayor gasto que representa este proyecto de ley el año 2012, se financiará con recursos de la Partida del Tesoro Público.

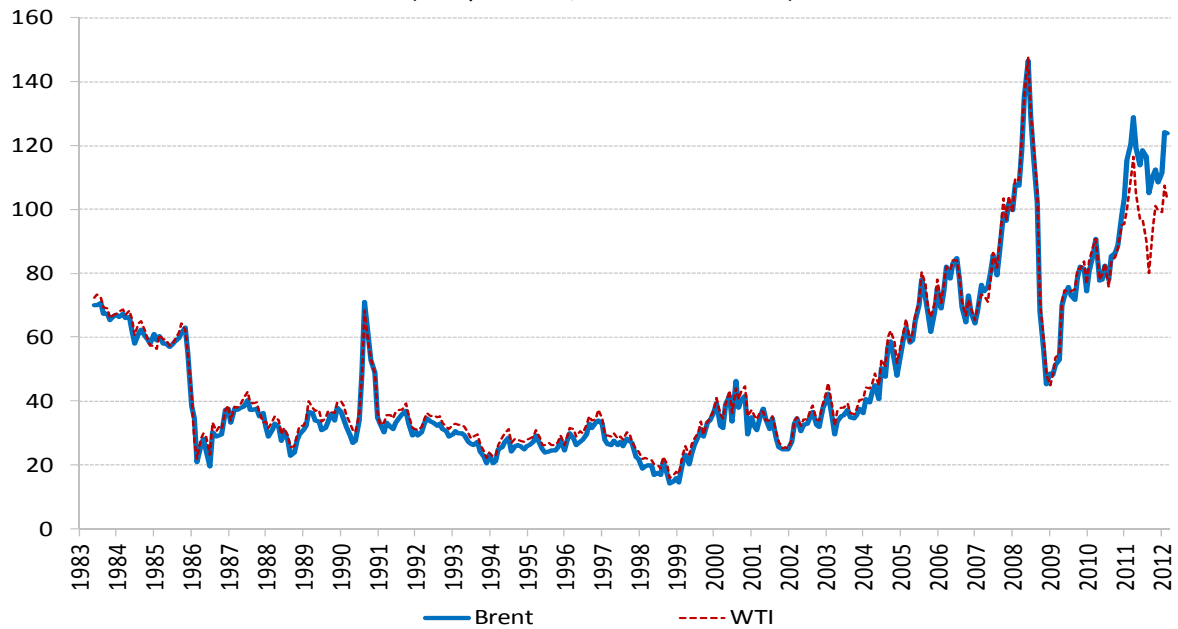
III. DISCUSIÓN DEL PROYECTO

A. Discusión general

El señor Felipe Larraín hizo presente que el proyecto básicamente fortalece la capacidad de intervenir en el mercado y refuerza el carácter variable del impuesto específico a los combustibles, IEC.

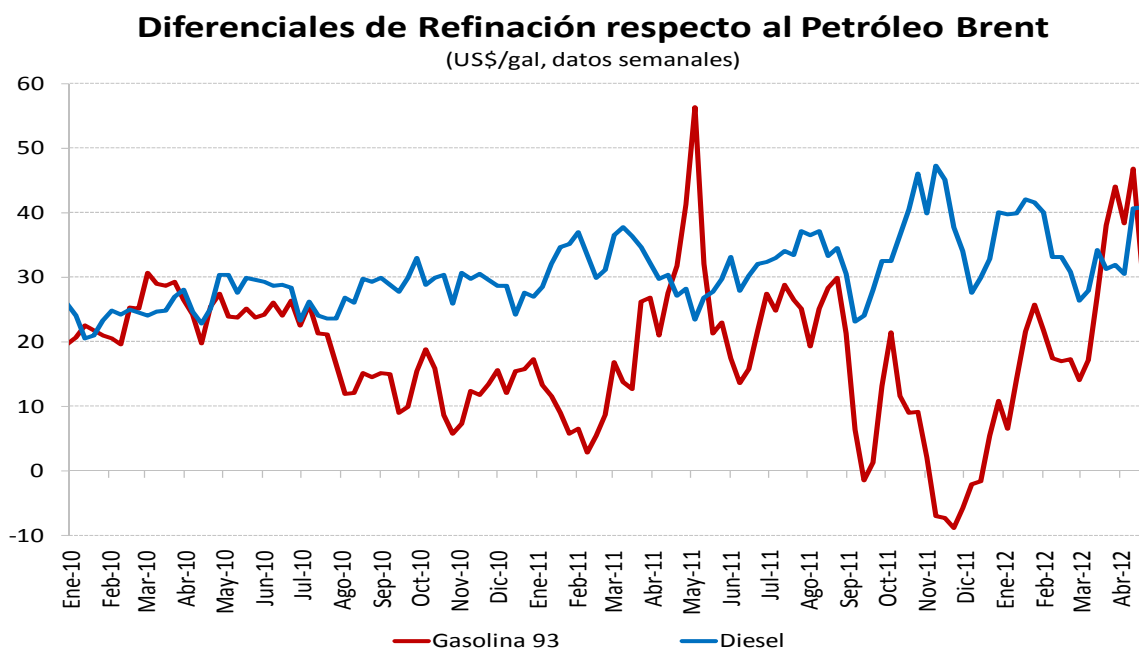
Explicó que en este último año el precio internacional de los combustibles ha estado especialmente alto, desde 2011 en adelante han habido 15 semanas de precios Brent sobre los US \$ 100 el barril, lo que sólo había acontecido en el 2008, por un periodo de 9 meses.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Precio petróleo crudo
(US\$ por barril, en US\$ de Mar-12)

Por otro lado, el diferencial o margen de refinación ha sido estable para el diesel, y no ha habido problemas con este combustible, pero en la gasolina subió a US \$ 55 el barril en 4 meses hasta abril de 2012, lo que es un aumento inusitado. El peak de mayo de 2011, que se aprecia en el gráfico, es anómalo, ya que duró sólo una semana y fue por la baja en el valor del Brent y no por el alza de las gasolinas.

INFORME COMISIÓN HACIENDA



Ambos factores, tanto el alza internacional del crudo como el incremento en el margen de refinación de las gasolinas han incrementado el precio de las gasolinas en el último año.

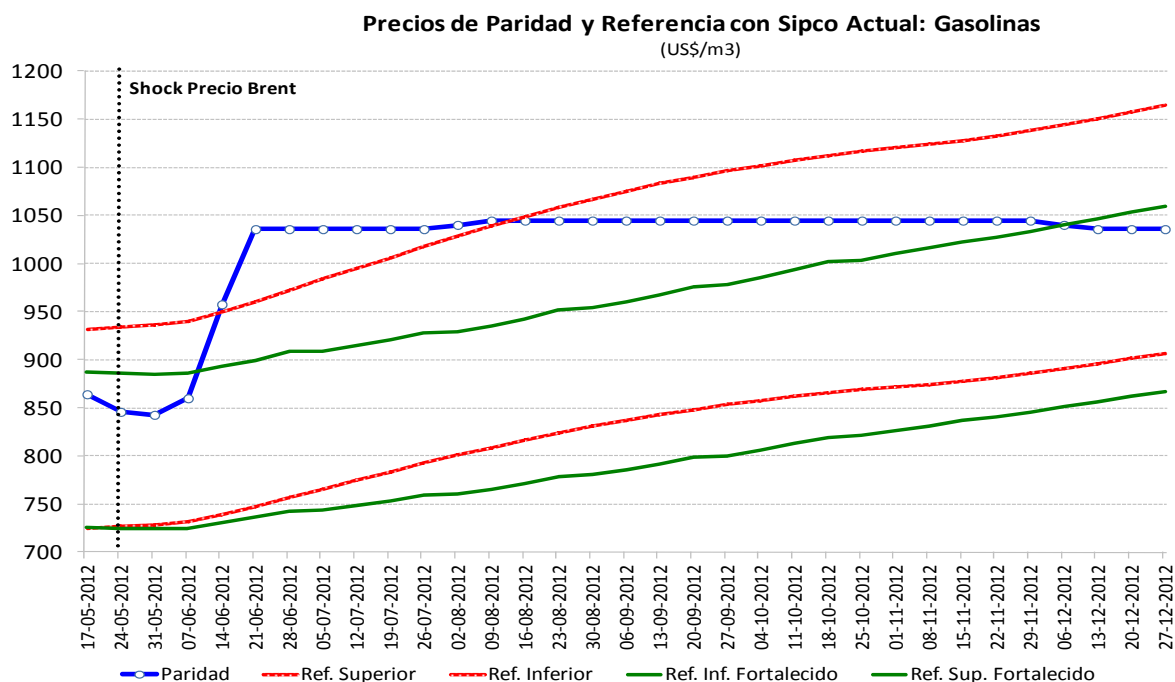
En cuanto al contenido del proyecto de ley, afirmó que se propone por un lado reducir el ancho de la banda, lo que permitirá mejorar la posibilidad de actuar frente a períodos de alza y, por otro, ajustar los rangos de los parámetros que fijan el centro de la banda.

La primera medida implica reducir de 12,5% a 10% el ancho de la banda, rebaja que permitirá, además, que una parte de la fluctuación de precios sea percibida por los agentes, lo cual hará cambiar los patrones de consumo frente a aumentos de precios, disminuyendo de esta manera el consumo de combustibles fósiles.

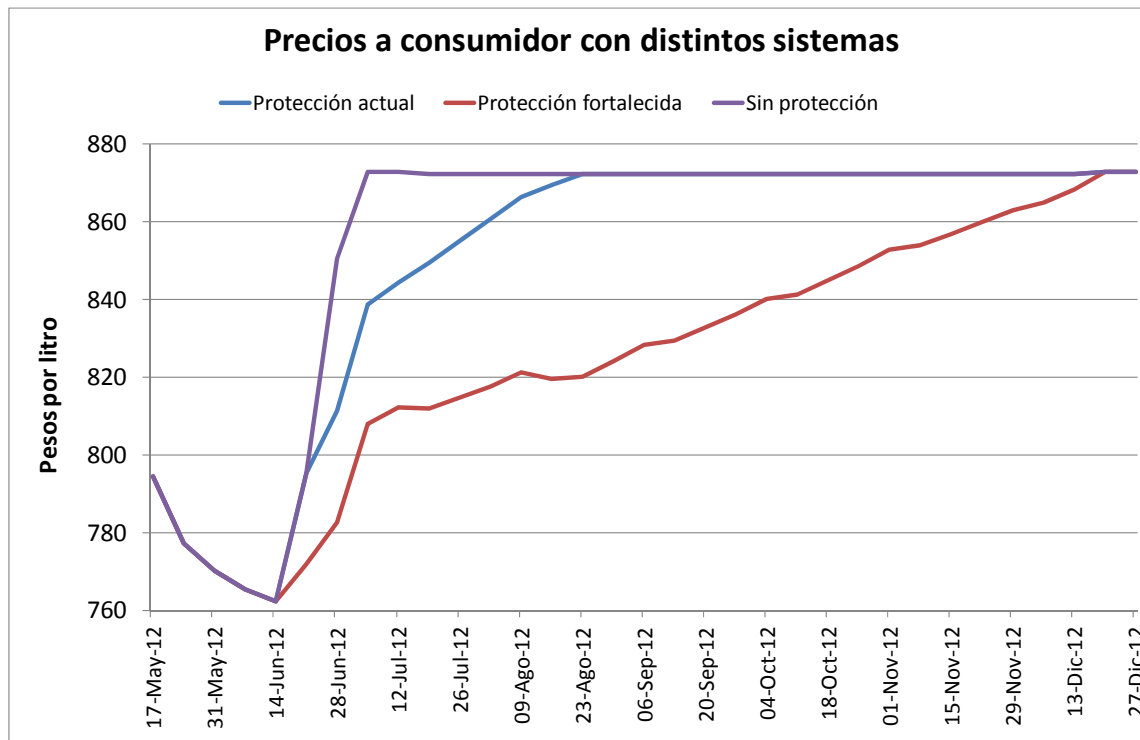
Respecto de los rangos de los parámetros que fijan el centro de la banda, el proyecto mantiene "alfa" de 0 hasta 50%, "t", que es el periodo que se toma para promediar el precio Spot, de 1 a 4 semanas y "M", que es el número de meses futuros que se toman de promedio para considerar los precios, de 3 a 6 meses. Se modifica "N", que es el número de semanas que se toman de promedio para considerar los precios pasados de 8-30 semanas a 4-52 semanas y "S" que es el diferencial de refinación de 8-30 semanas pasadas a 4-52 semanas pasadas.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Los siguientes gráficos dan cuenta lo que ocurriría si el 24 de mayo de este año aumentara el precio Brent en US \$ 30 el barril en forma permanente, sin protección, con el SIPCO actual, y con la protección fortalecida, que propone esta iniciativa.



INFORME COMISIÓN HACIENDA



Si el país no tuviera un mecanismo de protección, el precio de las gasolinas subiría en \$ 110 pesos el litro en 2 a 3 semanas. Con el sistema actual, aplicando el máximo de 30 semanas, se podría proteger frente al alza sólo hasta el mes de agosto. En cambio, con el esquema fortalecido que se está proponiendo, también aplicando el máximo de semanas que son 52, se podría proteger hasta el mes de diciembre. De manera que las modificaciones propuestas al SIPCO permiten dar protección frente a alzas permanentes en los precios de los combustibles por un periodo de tiempo más largo y en el evento que el alza de precios sea transitoria ésta no se refleja en los consumidores.

Precisó que el SIPCO no es un mecanismo permanente de subsidio, sino que un mecanismo de suavizamiento.

Agregó que el nuevo rango de parámetros y la banda estrecha sólo se aplicarán hasta el 30 de junio de 2014, ya que se estima necesario que el próximo Gobierno tenga la libertad para decidir si continúa con el mecanismo vigente u opta por otro diverso.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

En relación al SEPCO, el Gobierno ha avanzado en el análisis de los seguros de este sistema, pero el tiempo requerido para definir todos los detalles de este esquema alternativo es más largo de lo estimado originalmente. Al respecto el proyecto introduce mejoras a este sistema, sin asumir el compromiso de pasar al sistema SEPCO mientras no se tenga la total seguridad de que este nuevo esquema será mejor que el actual.

En esta materia el plazo también es el 30 de junio de 2014, ya que se estima conveniente que la administración venidera tenga el espacio de decisión suficiente para proponer un nivel de protección diferente, asumiendo la tarea de cubrir el mayor riesgo fiscal y macroeconómico de usar niveles de protección más elevados. Es el mismo trato que recibió este Gobierno, ya que el FEPCO expiró el 30 de junio de 2010, por decisión de una ley de 2008.

Añadió que el SEPCO es una innovación grande, y por eso enfrenta desafíos nuevos, necesitándose tiempo para resolverlos, pero sin imponerse plazos.

Para contar con información para hacer las licitaciones internacionales de seguros, se requirió dotar al Ministerio de Hacienda de un modelo que represente la distribución de sendas futuras de precios de gasolina y de diesel, modelo que se completó en marzo de este año y está en curso tanto el diseño de sistemas de control contable, auditoría interna y protocolos de operación que aseguren respaldos para compromisos tomados a la velocidad requerida en estos mercados de seguros, que impidan fraudes y errores, como el desarrollo de una base diversa de proveedores, para lograr una mayor competencia en precios.

Las medidas específicas que este proyecto propone para los seguros SEPCO son las siguientes:

Fortalecer la protección de los seguros SEPCO, estrechando la banda hasta 10%.

En casos donde el Gobierno suspenda la contratación de seguros por motivos externos que la desaconseje, facilitar un regreso rápido a SIPCO.

En aquellos eventos donde el componente variable del IEC es negativo y, además, su valor absoluto excede al componente base, se requiere precisar la base del IVA. Al respecto se propone aplicar el mismo trato que en los demás valores del IEC, tanto en SIPCO como en SEPCO.

Se impide contratar seguros en monedas no habituales.

Se busca aumentar el valor de los seguros vendidos, para poder elevar el valor de los seguros comprados. Para eso se amplía el período de

INFORME COMISIÓN HACIENDA

promediación de precios para seguros vendidos, y a cambio se estrecha el tope a las indemnizaciones a aseguradores extranjeros, desde 25% a 15%.

Resuelve el caso donde el tope de 4% del precio CIF a las primas netas a pagar a los aseguradores impida, por una baja sorpresiva en el precio CIF, pagar primas impostergables. En ese caso el Fisco cubrirá la eventual diferencia.

Esta iniciativa, además incentiva el uso de biogases de origen no fósil en el transporte vehicular, como por ejemplo el biometano obtenido en La Farfana, a partir de la basura. Su uso vehicular ya está exento de IEC.

El medio de transporte más económico es por medio de gasoductos, pero al mezclarse con gas natural de origen fósil, debe pagar IEC en uso vehicular, según proporción en la mezcla. Ante esto se propone autorizar el uso de gasoductos para "canje" de gases, sin que los biogases pierdan su exención de IEC en el uso vehicular.

Finalmente, el proyecto asegura protección de precios para el kerosene de uso doméstico aun cuando no se usa con fines de transporte. Esa protección ante variaciones en precios internacionales está dada por el FEPP y está acotada por los recursos en el fondo que se estiman del orden de US \$ 3,1 millones. Considerando el volumen habitual de consumo en un invierno donde, además, los precios internacionales suben, el fondo alcanzaría a cubrir por este año, pero si los precios suben también en el invierno de 2013, se agotaría. Por ello se propone incrementar dicho fondo en US \$ 3 millones.

El Diputado señor Marinovic afirmó que si se está presentando un proyecto de ley para perfeccionar el SIPCO es porque no ha resultado como se esperaba. Consultó si se ha hecho una simulación gráfica de la evolución del SIPCO desde que entró en funcionamiento teniendo a la vista cómo ha impactado este sistema en el precio interno de las gasolinas y de cómo hubiera operado el sistema desde sus inicios con las modificaciones que se pretenden incorporar.

Estos antecedentes permitirán saber si el fortalecimiento al sistema que se propone es mejor que el actual.

El Diputado señor Auth expresó su acuerdo en mantener el IEC por la alta recaudación que éste genera para el Fisco, lo que es indispensable para llevar a cabo las políticas y programas del Gobierno. Sin embargo, estimó que se podría reducir este impuesto siempre que esta rebaja estuviera asociada a la universalización de su pago, esto es, extender este impuesto sin derecho a devolución a las actividades mineras, navieras y otras que hoy tienen derecho a su devolución. Preguntó, ¿cuáles son las razones por las que ciertas

INFORME COMISIÓN HACIENDA

actividades como las mencionadas, entre otras, tienen derecho a la devolución del IEC?

El Diputado señor Montes sostuvo que este perfeccionamiento además de llegar un poco tarde, no implica un cambio sustancial en la manera de tratar el tema de los combustibles, en un mercado que probablemente será inestable por mucho tiempo.

Puntualizó que por años se ha sostenido que la lógica del IEC es estabilizar el precio del combustible usado en el transporte. A este respecto estimó que además del carácter estabilizante debería considerarse el daño que el uso de combustible produce en el país, siendo este impuesto una suerte de compensación.

En otro orden de ideas preguntó, ¿quién paga en definitiva este impuesto? Los análisis que maneja dan cuenta que el IEC no es un impuesto al combustible, sino que al transporte. Pero hay ciertas actividades como el transporte aéreo o marítimo que no pagan este impuesto, ante esto, ¿se ha pensado ampliar las actividades gravadas?, ¿se ha calculado cuánto se podría recaudar de ampliar este impuesto?

Finalmente, consultó si se ha evaluado crear un subsidio al transporte público dada la inestabilidad de precios que existe hoy. Este subsidio operaría frente a alzas importantes en los precios como las que ha habido en el último tiempo.

El Diputado señor Von Mühlenbrock preguntó, ¿se ha analizado cómo el SIPCO ha suavizado el alza de los precios en las regiones?, dado que los precios en regiones distan mucho de los que rigen en Santiago.

En materia de seguros consultó, ¿son accesibles para el país las diversas opciones de seguros que existen?, ¿por qué no se han aplicado esas opciones en el país?

El Diputado señor Ortiz señaló que hace aproximadamente 30 días, la bancada DC solicitó al Ejecutivo la presentación de un proyecto de ley que rebaje en forma transitoria, por un periodo de 24 meses, el IEC de 6 a 4 UTM por metro cubico.

A su juicio, estas modificaciones son sólo de parche y no van en el camino de hacer un real esfuerzo para rebajar no sólo el precio de los combustibles, sino que también de los alimentos que se ven afectados por los altos precios de los combustibles, lo que afecta principalmente a los sectores más desposeídos.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El Diputado señor Robles sostuvo que el IEC es uno de los pocos impuestos verdes y progresivos de nuestro sistema impositivo, por lo que va en la línea correcta en el sentido que los que tienen más pagan más y los que contaminan más pagan más. Por estas razones cualquier cambio que se pretenda introducir a este impuesto debe responder a una lógica que beneficie a las personas de menores recursos que utilizan el combustible a través de los medios de transporte público como los colectivos, el transporte inter urbano, etcétera. Por ello, un proyecto en el sentido correcto habría sido uno que rebaje o elimine el IEC para los taxis colectivos y para el transporte inter urbano, compensando esa menor recaudación mediante la incorporación de las empresas mineras, empresas de transporte aéreo, entre otras, a este gravamen, que hoy no pagan IEC. Concluyó señalando que como este proyecto no favorece a los más pobres votará en contra de esta iniciativa.

La Diputada señora Girardi señaló que hoy las grandes empresas ligadas a sectores productivos están exentas del IEC. Preguntó, ¿cuáles son los motivos por los cuales esas empresas no pagan este impuesto?, ¿se mantienen los argumentos, las motivaciones que se tuvieron en su momento para que estas actividades quedaran excluidas del IEC?, ¿cuánto percibiría el Estado si se le cobrara el IEC a estas empresas hoy excluidas de su pago?, ¿cuánto dejaría de percibir el Estado si se eliminara el IEC para los taxis colectivos y el transporte inter urbano?

El Diputado señor Godoy rectificó los dichos del Diputado señor Ortiz quien indicó que este impuesto incide directamente en el precio de los alimentos y que el Gobierno al no dar una solución está perjudicando a las personas de menores recursos. Al respecto indicó que el incremento del precio de los alimentos obedece a una situación mundial y no a la falta de voluntad del Ejecutivo y recordó que a los transportistas se les devuelve un porcentaje del IEC, de manera que una parte del costo del transporte está subsidiado por el Estado, de manera que no es efectivo que este proyecto no va en ayuda de las personas más necesitadas que se ven afectadas por los altos precios de los alimentos.

Respecto de la preocupación expresada por el Diputado señor Robles acerca del transporte público en regiones, señaló que el Gobierno ha enviado un proyecto de ley que establece un subsidio al transporte público tanto de Santiago como de regiones, el que homologa los recursos que se destinan al Transantiago al transporte público de las regiones.

Finalmente, expresó su desacuerdo con la propuesta de la UDI de eliminar el IEC porque lo que debe hacerse es focalizar el gasto público en los grupos más necesitados del país y en el caso de este impuesto, que tal como lo ha dicho el Diputado señor Robles es progresivo, el 80% lo paga el 20% más rico del país.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El Diputado señor Macaya valoró que el Gobierno haya tomado este tema, incluyendo un incentivo a los biocombustibles.

Respecto del SEPCO dijo entender que es un modelo que está aún en desarrollo, y que requiere de tiempo para afrontar los diversos problemas que implica su implementación, ante esto consultó, ¿qué sentido tiene legislar sobre un mecanismo respecto del cual no hay certeza que se implementará?

El Diputado señor Lorenzini sostuvo que este sistema no ha funcionado, tal como lo señaló cuando votó en contra del proyecto de ley que creaba este mecanismo hace dos años. En su momento el Ministro de Hacienda señaló que en diciembre del año 2011 iba a estar operativo el mecanismo de seguro internacional, lo que no aconteció y además hoy se informa que se requiere de más tiempo para implementar este mecanismo.

Es evidente, agregó que este mecanismo no funciona y que el tema de los seguros es de largo aliento, razón por la cual han solicitado que mientras se estudie un nuevo sistema, se rebaje transitoriamente hasta diciembre de este año el IEC de 6 a 4 UTM por metro cubico, rebaja que tendría un impacto significativo para el bolsillo de las personas, pero el Gobierno no ha acogido esta propuesta.

Finalmente, anunció su voto en contra del proyecto.

El Diputado señor Silva valoró el proyecto porque las personas verán reducidos los precios de los combustibles.

Preguntó, ¿es posible que las modificaciones propuestas tengan un carácter permanente y no rijan sólo hasta el 30 de junio del 2014?

Solicitó que el Ministerio de Hacienda haga llegar a la Comisión los estudios relativos al SEPCO a que hace referencia el mensaje.

El Diputado señor Montes preguntó, ¿cuánto se ha gastado con el SIPCO? y ¿cuál es el costo fiscal de este proyecto en las diversas hipótesis?

El Ministro señor Larraín ante las críticas formuladas por diversos parlamentarios en el sentido que este sistema no ha funcionado o no ha funcionado como se esperaba, sostuvo que todos los sistemas son perfectibles, razón por la cual han presentado este proyecto que busca de mejorar el SIPCO. No debe olvidarse, añadió, que en el último año por las razones ya esgrimidas el precio del crudo ha estado especialmente alto, sin que haya habido ningún periodo en que por 15 meses el precio del petróleo haya estado por sobre los US \$ 100 el barril.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El sistema actual, precisó, ha sido efectivo porque han habido semanas del año pasado en que el precio de los combustibles ha estado \$ 50 más bajo por efecto del SIPCO y \$ 36 más bajo en algunas semanas de este año, lo que nos indica que el sistema ha funcionado suavizando las alzas de los precios de los combustibles.

En cuanto al gasto fiscal del SIPCO, respondió que en un periodo de poco más de un año la menor recaudación está en torno a los US \$ 110 millones.

En relación al informe financiero de este proyecto, indicó que es muy difícil estimar su costo fiscal, dada la volatilidad que se observa en los precios del petróleo. Por ello el informe establece dos supuestos: un año con precios relativamente constantes como aconteció entre el 7 de enero de 2010 y el 30 de diciembre de ese mismo año y un año con trayectoria de precios muy volátil y alcista, como la observada entre el 17 de marzo de 2011 y el 8 de marzo de este año. En el primer supuesto el costo para el SIPCO hubiera sido cero y de haberse tenido el SIPCO fortalecido el costo hubiera sido US \$ 11 millones, por lo que el costo incremental es de US \$ 11 millones. En el segundo supuesto, la menor recaudación bajo el actual sistema fue de US \$ 88 millones y habría sido de US \$ 253 con el SIPCO fortalecido, por lo que el costo incremental hubiera sido de US \$ 165 millones.

Reiteró que el problema de los altos precios de los combustibles es de carácter internacional y el hecho de que Chile importe el 98% del consumo de petróleo lo hace uno de los países más dependientes de las importaciones de este combustible. Frente a esto el Gobierno no puede dar una solución porque está fuera de sus posibilidades, pero sí puede mejorar el sistema actual, de manera que se puedan atenuar las alzas por periodos más prolongados de tiempo y en el caso de alzas transitorias permite que los consumidores no se vean afectados.

En relación al plazo de vigencia de estas modificaciones, -30 de junio de 2014-, el señor Larraín expresó la disponibilidad del Gobierno de ampliarlo o incluso dejarlo como permanente si la Comisión así lo solicita.

Respecto de las razones por las cuales no pagan IEC actividades como la minería, transporte aéreo, entre otras, sería porque estas fuentes fijas no generan externalidades negativas como contaminación, congestión, rotura de pavimentos, problemas de accidentalidad, problemas de salud, que sí generan las fuentes móviles.

Finalmente, en relación al transporte público de regiones, reiteró lo señalado por el Diputado señor Godoy, en el sentido que el Ejecutivo ha presentado un proyecto de ley que modifica la ley que crea el subsidio nacional

INFORME COMISIÓN HACIENDA

al transporte público remunerado de pasajeros, creando un fondo de apoyo regional, que congele el costo del transporte público en regiones.

El Diputado señor Marinovic fundamentó su voto en contra señalando que en el debate de este proyecto se ha mencionado como razones para mantener el IEC la contaminación y congestión que produce el transporte. Bajo ese concepto debería establecerse una discriminación positiva para aquellas regiones en las cuales no hay contaminación ni congestión.

Sometido a votación en general el proyecto fue rechazado por no existir quórum de aprobación.

B. Discusión particular

No hubo, al haberse rechazado la idea de legislar del proyecto.

IV. TEXTO APROBADO O RECHAZADO POR LA COMISIÓN

En virtud de lo antes expuesto y de los antecedentes que dará a conocer oportunamente el señor Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda el rechazo del siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1°.- Modifícase la ley N° 20.493, que crea un sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles, del siguiente modo:

1) Reemplázase en el artículo 2°, en el inciso final, la palabra "lunes" por "martes".

2) Sustitúyase en el artículo 3°, la frase final del inciso final, por la siguiente:

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

3) Modifícase el artículo 4°, de la siguiente forma:

a) Agrégase la siguiente oración final, nueva, al inciso tercero:

INFORME COMISIÓN HACIENDA

“Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato.”.

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto, por la siguiente:

“Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “put” que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “call” que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento.”.

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase “por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio,” por la siguiente:

“por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,”.

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, nuevo, pasando los actuales incisos undécimo a decimoquinto, a ser incisos duodécimo a decimosexto:

“Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido por el artículo 5° del Título III de esta ley.”.

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso decimoprimer, que ha pasado a ser decimosegundo, la expresión “de ejercicio o liquidación”, por “de ejercicio, liquidación y pago de primas”.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agréguese el siguiente inciso final, nuevo:

"Si existiere un saldo de primas impagas por opciones "call" contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones "put", si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco."

4) Sustitúyase en el artículo 5°, la última oración del inciso final, por la siguiente:

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

5) Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto, nuevos:

"Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros "n" y "s" a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas."

Artículo 2°.- Intercálase en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, nuevos:

"Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso

INFORME COMISIÓN HACIENDA

vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República". Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases."

Artículo 3°.- Intercálase, en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público."

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 1° transitorio.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Artículo 2° transitorio.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502, el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley.”.

Tratado y acordado en sesión de fecha 15 de mayo de 2012, con la asistencia de los Diputados señores Silva, don Ernesto (Presidente); Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

Concurrieron, además, el Diputado señor Eduardo Cerda y la Diputada señora Cristina Girardi, según consta en el acta respectiva.

SALA DE LA COMISIÓN, a 18 de mayo de 2012.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO
Abogado Secretario de la Comisión

OFICIO INDICACIONES EJECUTIVO

1.3. Oficio Indicaciones del Ejecutivo

Fecha 11 de septiembre, 2012.

FORMULA INDICACIONES AL PROYECTO DE LEY QUE FORTALECE EL CARÁCTER VARIABLE DEL IMPUESTO ESPECIFICO SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR A OBJETO DE REDUCIR EL IMPACTO DE ALZAS EN LOS PRECIOS DE DICHS COMBUSTIBLES (boletín N° 8302-05).

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA CÁMARA
DE DIPUTADOS**

SANTIAGO, 10 de septiembre de 2012.

N° 211-360 /

Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en formular las siguientes indicaciones al proyecto de ley del rubro, a fin de que sean consideradas durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación:

ARTÍCULO CUARTO, NUEVO

Introdúcese el siguiente artículo cuarto, nuevo:

Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley."

Dios guarde a V.E.,

RODRIGO HINZPETER KIRBERG
Vicepresidente de la República

JULIO DITTBORN CORDUA
Ministro de Hacienda (S)

JORGE BUNSTER BETTELEY
Ministro de Energía

INFORME FINANCIERO

1.4. Informe Financiero

Informe Financiero referido a la indicación formulada al Proyecto. Fecha 11 de septiembre, 2012.

Ministerio de Hacienda

Dirección de Presupuestos

Informe Financiero referido a la Indicación que se formula al Proyecto de Ley que fortalece el carácter variable del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles
Mensaje N° 211-360

Antecedentes

La presente indicación al Proyecto que fortalece el carácter variable del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles, contiene un solo artículo, que introduce el siguiente artículo 4°, nuevo:


"Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia e que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley."


De este modo, la indicación posibilita que, una vez publicada la ley en trámite, el citado informe de precios de referencia se actualice.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal

Dado que la indicación formulada al proyecto de ley sólo genera como obligación la de actualizar un Informe señalado expresamente en el artículo 2° de la ley N° 20.493 y, siendo señalada como responsable de la elaboración del citado informe la Comisión Nacional de Energía, que cuenta con presupuesto para ello, es que esta indicación no tiene impacto fiscal alguno.

INFORME FINANCIERO

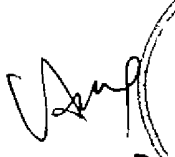

Rosanna Costa Costa
Directora de Presupuestos


SUBDIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SECRETARÍA DE HACIENDA

o E7_5A....\A

ABOGADO
OFICIAL

* PARTES *


a. 12
CF/11L7'

Visación Subdirección de Presupuestos:

Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública:

Visación Jefe División Finanzas Públicas

DISCUSIÓN SALA

1.5. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 360. Sesión 78. Fecha 11 de septiembre, 2012. Discusión general. Se aprueba en general y en particular.

FORTALECIMIENTO DE LA VARIABILIDAD DEL IMPUESTO ESPECÍFICO SOBRE COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR. Primer trámite constitucional.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Corresponde tratar, en primer lugar, el proyecto de ley, iniciado en mensaje, que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular, a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles.

Diputado informante de la Comisión de Hacienda es el señor Enrique Jaramillo.

-Antecedentes:

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor diputado informante.

El señor **JARAMILLO** (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Hacienda paso a informar el proyecto de ley que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto de las variaciones en los precios de dichos combustibles.

Para vuestra información, se ocupan en el informe las siguientes siglas: Sepco, Seguro de Protección de los Combustibles; Sipco, Sistema de Protección al Contribuyente; FEPP, Fondo de Estabilidad del Precio del Petróleo, e IEP: Impuesto Específico a los Combustibles.

Asistieron a la Comisión, durante el estudio del proyecto, los señores Felipe Larraín, ministro de Hacienda; Salvador Valdés, asesor del Ministerio de Hacienda, y Julio Dittborn, subsecretario de Hacienda, hoy ministro subrogante.

El proyecto fue rechazado en general por no alcanzar *quorum* de aprobación. Hubo 6 votos a favor; 3 en contra y 4 abstenciones.

En el mensaje se hace presente la preocupación del actual Gobierno por el impacto que las alzas en los precios internacionales del petróleo ha significado en los precios de los combustibles en Chile, y de su negativo efecto en el presupuesto y bienestar de las familias chilenas.

Se argumenta que para atenuar el impacto inmediato de las alzas en el precio de los combustibles se pretende proteger en mayor grado a los consumidores y, en especial, a los pequeños y medianos empresarios –Pymes-.

Con tal objeto se potenciaría el nuevo sistema vigente de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales.

DISCUSIÓN SALA

Como se sostiene en el mensaje, se fortalece el carácter variable del impuesto específico, ajustando los rangos de algunos parámetros.

También se precisa la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, además, su valor absoluto sea superior al componente base.

Por otra parte se reduce, también, el ancho de banda en el seguro Sepco.

Si el país no tuviera un mecanismo de protección para el precio de las gasolinas, estas subirían en 110 pesos el litro entre dos y tres semanas. Con el sistema actual, aplicando el máximo de treinta semanas, se protegió frente al alza solo hasta agosto. En cambio, con el esquema fortalecido que se proponen, aplicando el máximo de 52 semanas, se podría proteger hasta diciembre, de manera que las modificaciones propuestas al Sipco permiten dar protección ante alzas permanentes de los precios de los combustibles por un período más largo, y, en el evento de que el alza de precios sea transitoria, esta no se refleja en los consumidores.

El problema de los altos precios de los combustibles es de carácter internacional y el hecho de que Chile importe el 98 por ciento del consumo de petróleo lo hace uno de los países más dependientes.

Frente a esta situación, el Gobierno no puede dar una solución, porque está fuera de sus posibilidades. Pero, sí puede mejorar el sistema actual, de manera que se puedan atenuar las alzas por períodos más prolongados. Y, en el caso de alzas transitorias, permite que los consumidores no se vean afectados.

El kerosene de uso doméstico está exento de impuesto específico, porque no se usa con fines de transporte. También se le dota de protección transitoria ante variaciones de los precios internacionales por medio del FEPP. Con el fin de garantizar que no se verifique un eventual agotamiento de fondos, en el escenario desfavorable de dos inviernos seguidos con alza en los precios internacionales del kerosene, se propone incrementar el fondo respectivo en 3 millones de dólares.

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, de fecha 15 de mayo de 2012, señala que, en relación con las modificaciones propuestas a la ley N° 20.493, se adoptan las siguientes medidas: i) modificar el rango de los parámetros "n" y "s" de Sipco, que están definidos por un valor mínimo de ocho semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de cuatro semanas y un valor máximo de 52 semanas, respectivamente; ii) modificar la definición de los precios de referencia superior e inferior, desde el 12,5 por ciento del precio de referencia al 10 por ciento, y iii) reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación que utiliza Sipco, de tres meses a cuatro semanas. Estos cambios tienen una vigencia que se extiende hasta el 30 de junio de 2014.

En el debate en general, el señor Felipe Larraín hizo presente que el proyecto, básicamente, fortalece la capacidad de intervenir en el mercado y refuerza el carácter variable del impuesto específico a los combustibles (IEC).

En cuanto al contenido del proyecto de ley, afirmó que se propone, por un lado, reducir el ancho de la banda, lo que permitirá mejorar la posibilidad de

DISCUSIÓN SALA

actuar frente a períodos de alza y, por otro, ajustar los rangos de los parámetros que fijan el centro de la banda.

Precisó que el Sipco no es un mecanismo permanente de subsidio, sino que un mecanismo de suavizamiento.

Agregó que el nuevo rango de parámetros y la banda estrecha solo se aplicarán hasta el 30 de junio de 2014, ya que se estima necesario que el próximo gobierno tenga la libertad para decidir si continúa con el mecanismo vigente u opta por otro diverso.

Explicó que, en relación al Sepco, el Gobierno ha avanzado en el análisis de los seguros de este sistema, pero el tiempo requerido para definir todos los detalles de este esquema alternativo es más largo de lo estimado originalmente. Dijo que, al respecto, el proyecto introduce mejoras a este sistema, sin asumir el compromiso de pasar al sistema (Sepco) mientras no se tenga la total seguridad de que este nuevo esquema será mejor que el actual.

Expresó que, en esta materia, el plazo también es el 30 de junio de 2014, ya que se estima conveniente que la administración venidera tenga el espacio de decisión suficiente para proponer un nivel de protección diferente, asumiendo la tarea de cubrir el mayor riesgo fiscal y macroeconómico de usar niveles de protección más elevados. Manifestó que es el mismo trato que recibió este Gobierno, ya que el (Fepco) expiró el 30 de junio de 2010, por decisión de una ley que se promulgó el 2008.

Añadió que el Sepco es una innovación grande, y por eso enfrenta desafíos nuevos y necesita tiempo para resolverlos, pero sin imponerse plazos.

Para contar con información para hacer las licitaciones internacionales de seguros, se requirió dotar al Ministerio de Hacienda de un modelo que represente la distribución de futuros precios de gasolina y de diesel, modelo que se completó en marzo de este año, y está en curso el diseño de sistemas de control contable, auditoría interna y protocolos de operación que aseguren respaldos para compromisos tomados a la velocidad requerida en estos mercados de seguros, que impidan fraudes y errores, como el desarrollo de una base diversa de proveedores, para lograr una mayor competencia en precios.

Sometido a votación en general, el proyecto fue rechazado por no existir *quorum* de aprobación. Como señalé, votaron a favor 6 señores diputados; 3 en contra y 4 se abstuvieron.

No hubo discusión particular, al haberse rechazado la idea de legislar del proyecto.

El proyecto fue tratado y acordado en sesión de fecha 15 de mayo de 2012, con la asistencia de los diputados señores Ernesto Silva, Presidente; Pepe Auth, Joaquín Godoy, Pablo Lorenzini, Javier Macaya, Miodrag Marinovic, Carlos Montes, José Miguel Ortiz, Carlos Recondo, Alberto Robles, Alejandro Santana, Gastón von Mühlenbrock y quien habla, diputado Enrique Jaramillo.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

-0-

DISCUSIÓN SALA

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- En discusión el proyecto de ley.

Tiene la palabra el diputado señor Ignacio Urrutia.

El señor **URRUTIA**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero saludar al ministro, amigo y ex colega, don Julio Dittborn, y hacer un análisis de este proyecto de ley. Es lógico que algunos de nosotros y la propia ciudadanía tengan un poco de desconfianza.

Primero, porque hace un tiempo legislamos sobre el primitivo Sipco, el cual, al final, no resultó ser efectivo como correspondía. Luego, se le hizo una modificación que supuestamente iba a dar los resultados definitivos, pero tampoco dio resultado. Estamos, por así llamarlo, en el tercer Sipco. Por lo tanto, es lógico que exista cierta desconfianza y se pregunte si ahora va a resultar o vamos a inventar un cuarto cambio al Sipco.

Tengo la esperanza de que ahora se le hayan hecho los cambios necesarios para que efectivamente funcione y opere, de manera que no se sigan produciendo alzas bruscas en los combustibles.

Pero, con la misma fuerza con que hoy, en de la UDI, estamos dispuestos a apoyar este proyecto, nunca vamos a renunciar a lo que hemos venido planteando desde el gobierno del Presidente Lagos hasta la fecha, pasando por el gobierno de la Presidenta Bachelet: la eliminación del impuesto específico a los combustibles. Esa ha sido nuestra meta, como UDI, durante mucho tiempo. Lo fue también cuando el actual ministro Julio Dittborn era diputado y trabajaba con nosotros.

En conjunto peleábamos para que se eliminara el impuesto a los combustibles, y lo vamos a seguir haciendo en el futuro, porque creemos que es una lucha que no podemos dejar de hacer, pero también entendemos que el Estado requiere recursos, que por algo se hizo la reforma tributaria que se acaba de aprobar, pues necesitamos mejorar la educación de nuestro país y, para eso, se necesitan recursos. Como partido, no somos partidarios de subir los impuestos, no nos gusta subirlos, más bien nos gusta bajarlos, pero entendemos que si queremos mejorar nuestra sociedad, debemos ir por el camino de la educación. Por eso, aprobamos la reforma tributaria, el alza de tributos. Por eso aprobaremos el Sipco y sus modificaciones. Por eso no estamos hoy insistiendo en la eliminación del impuesto específico a los combustibles, porque sabemos que es una recaudación importante menos para el Estado, que hoy requiere para la reforma educacional y tantos otros proyectos que lleva a cabo.

Por el momento, no vamos a insistir en ese tema y vamos a apoyar al Gobierno en esta modificación del Sipco, pero, reitero, tenemos una idea fija en nuestra mente: en el futuro, si nuestro país sigue progresando por este camino, debe haber una rebaja sustancial en el impuesto específico a los combustibles, si es que no se elimina por completo.

Está claro que no tenemos petróleo y que debemos comprarlo afuera. Algunos dicen: ¡Qué bueno que está bajando el dólar, porque así pueden bajar

DISCUSIÓN SALA

los combustibles en Chile! Eso tampoco es bueno. Hay que afirmar el dólar, porque resulta que nuestras exportaciones son mayores que nuestras importaciones. Es mucho más lo que exportamos, que lo que importamos. Por lo tanto, con un dólar débil, se va a ver afectado fuertemente el sector exportador. Así que no es bueno que baje el dólar para que bajen los combustibles. Ese no es el camino que tenemos que seguir. Debemos fortalecer el dólar para fortalecer nuestras exportaciones y buscar un mecanismo a través de este mismo Sipco, que, ojalá, ahora funcione como corresponde, a fin de que los combustibles, por lo menos, no sigan subiendo, como ocurre actualmente.

El Gobierno presentó una indicación para que este proyecto, si es aprobado en la Cámara de Diputados, en el día de hoy y mañana es aprobado en el Senado, pueda operar a partir del jueves, de manera de que esta semana no tengamos las alzas de los combustibles que han anunciado distintos medios de comunicación.

¡Esa sería una buena noticia! ¡Partiríamos bien! Si la modificación opera de inmediato, según las proyecciones, el precio de las bencinas bajaría alrededor de 25 pesos el litro.

Pero, cuesta mucho entender que algunos miembros de la Concertación y la Izquierda digan: Queremos que el Gobierno nos ofrezca más, que rebaje el impuesto a los combustibles. Me parece insólito, porque cuando aprobamos la reforma tributaria, decían que era poco el reajuste, que era poco lo que se iba a recaudar, que el Estado debía recaudar mucho más, y ahora quieren bajar el impuesto a los combustibles. ¡Nadie entiende nada! ¡Les juro, por Dios, que hasta aquí no más llegamos! Realmente, no entiendo qué piensan. Por eso, hemos dicho y reiterado, a través de nuestro presidente Patricio Melero y tantos otros, que da la impresión de que el tema aquí es obstaculizar lo que presente el Gobierno a como dé lugar. Da lo mismo lo que venga; no importa lo que presente el Gobierno, hay que atacarlo y obstaculizarlo. Pienso así, porque de otra manera no se entiende que la Concertación quiera bajar los impuestos, toda vez que piensa todo lo contrario. En mente tienen siempre subir los impuestos, que el Estado recaude más. Inexplicablemente, ahora quieren que el Estado recaude menos. ¡Inentendible!

Por eso, llegó la hora de trabajar por Chile. Trabajemos por Chile y no por el gobierno de turno, como lo hicimos nosotros, durante 20 años, mientras ustedes fueron gobierno. La Alianza siempre apoyó los proyectos que iban en beneficio de la gente, en beneficio de los ciudadanos. Siempre. Por eso les pido que ahora hagan lo mismo. Este es un proyecto que beneficia fuertemente a los ciudadanos. Repito, llegó la hora para que ustedes también respondan y apoyen este proyecto del Gobierno.

El día de mañana, cuando ustedes sean gobierno, si quieren bajar los impuestos de los combustibles o quieren eliminarlos, ¡fantástico!, ahí estaremos felices apoyándolos; pero eso háganlo cuando sean gobierno.

Hace un tiempo, durante el gobierno de Bachelet, ustedes hicieron algo bastante bueno. Nosotros les apoyamos una rebaja sustantiva de los impuestos a los combustibles, de 6 UTM a 4 UTM, por un período determinado.

DISCUSIÓN SALA

Lamentablemente, cuando las rebajas son transitorias, no sirven. Necesitamos que permanezcan en el tiempo.

Señor Presidente, por su intermedio, le digo al ministro que ojalá, antes del término de este Gobierno, nos hagan alguna propuesta, que rebaja los impuestos a los combustibles, pero en forma permanente.

Por el momento, la UDI está disponible para votar favorablemente el proyecto que nos presentó el Ejecutivo.

He dicho.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda subrogante.

El señor **DITTBORN** (ministro de Hacienda subrogante).- Señor Presidente, haré un breve resumen del contenido de este proyecto, de las cosas más importantes, dado que el debate en la Comisión se produjo hace ya mucho tiempo y probablemente muchos diputados no tienen en mente sus principales aspectos.

En primer lugar, despejemos cuán potente es este proyecto respecto de los otros Sipco, cuánto más fortalecido es el Sipco, que estamos proponiendo. Para resolver la incógnita, recomiendo revisar los gráficos, que figuran en la página 8 del informe del proyecto. Vemos que la potencia del instrumento estabilizador o del Sipco, fortalecido, depende fundamentalmente de la volatilidad de los precios: si no hay volatilidad de precio, el Sipco no opera, pero si hay mucha volatilidad, opera fuertemente. Podemos apreciar que el gasto fiscal, con la volatilidad que tuvimos el año pasado, con el Sipco actual, alcanzó los 88 millones de dólares de subsidios; con el Sipco fortalecido, son 253. O sea, estamos hablando de un Sipco fortalecido que, para un mismo nivel de volatilidad, gastaría aproximadamente tres veces más que el Sipco tradicional. Esta es la mayor potencia del proyecto.

En segundo lugar, mañana, para ser más precisos, conoceremos el aumento de precio semanal determinado por el Ministerio de Energía y que refrendará ENAP. La gasolina de 93 octanos subirá 8,9 pesos por litro; la de 97 octanos, 17,4 pesos, y el diesel bajará 1,2 pesos por litro. Esto es lo que ocurrirá esta semana, con el Sipco actual. Por eso, el Ejecutivo presentó una indicación, para el caso que esta Cámara apruebe el proyecto, en los términos en que está, y mañana en el Senado, que faculta al Ministerio de Energía, solo por esta vez, para dictar este jueves un nuevo informe de precios, con el Sipco fortalecido aprobado. Así, en lugar de alzas de precios, ENAP podría estar anunciado rebajas en el precio de las dos gasolinas de entre 20 y 25 pesos, a partir del día jueves de esta semana. De esta forma, y siempre que hoy, esta Cámara, y mañana el Senado, aprueben el proyecto, con la indicación del Ejecutivo, todos los chilenos empezaran a recibir los beneficios directos de esta iniciativa a partir del jueves de esta semana.

Otro aspecto muy importante de este proyecto dice relación con el fondo para kerosene. Aunque la parafina o kerosene tiene un fondo distinto, que es materia de otra ley, estamos incrementando los recursos destinados a proteger

DISCUSIÓN SALA

los precios internos de este combustible, porque se están agotando. Si rechazáramos este proyecto, al inicio del próximo invierno se habría agotado el fondo para kerosene. Recordemos que solo a la vuelta de año podríamos volver a presentar un Sipco. Por lo tanto, llamo a los diputados a evaluar esa situación, porque el Ejecutivo estará impedido de presentar un proyecto para reponer el fondo.

El proyecto también se hace cargo de los biogases, como el biometano, que se obtiene a partir de la basura, y que no están gravados con el impuesto específico. Estos combustibles, muy importantes en otros países del mundo, en Chile no tiene un gran uso comercial, porque su distribución, que se hace principalmente en camiones, es cara, lo que los hace poco competitivos.

Por eso, el proyecto permite que para la distribución de los biogases se utilicen los gaseoductos existentes en el país, manteniéndoles la exención del impuesto específico a los combustibles. Esto es bien importante, porque permitirá que las empresas del rubro -lo hemos conversado con ellas- distribuyan biogases de manera más competitiva, haciendo más interesante su uso comercial. Repito, los biogases mantienen su exención del impuesto específico, aunque utilicen los gaseoductos para su distribución.

Me pareció importante describir esos aspectos, porque el proyecto es mucho más que el mero fortalecimiento del mecanismo estabilizador, tres veces más potente que el actual, porque también incrementa los recursos del fondo para kerosene, permite la distribución de biogases a través de gaseoductos, manteniéndoles la exención del impuesto específico. Pero, quizás, lo más importante, es que con la indicación del Ejecutivo, y siempre que esta Cámara y el Senado así lo determinen y este jueves se publique como ley de la República, el Ministerio de Energía, este mismo jueves, podrá anunciar la disminución de los precios de las gasolinas y del diésel en alrededor de 20 pesos.

Muchas gracias.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, la Comisión de Hacienda rechazó el proyecto por considerar que era un mejoral del mejoral.

Hace dos años, cuando el Sipco, para remplazar el Fondo de Estabilización del Petróleo, criticamos los amplios rangos que establecía, ya que producirían tardanza en operar.

Hoy nos abocamos al estudio de un proyecto del Gobierno que estrecha esos rangos para que el Sipco opere con mayor velocidad.

Debo recordar que el impuesto específico a los combustibles fue establecido para la construcción de carreteras y para la mantención de estas, razón por la cual siempre se aplicó a los conductores que hacen uso de dichas carreteras. No obstante, como todos saben, el uso de las carreteras se paga a través de peajes, por lo que el fundamento original de ese impuesto desapareció. Sin embargo, siguen vigentes dos razones importantes. La primera, es la enorme

DISCUSIÓN SALA

cantidad de recursos que genera para el fisco, es decir, tenemos un problema de recaudación. La segunda, es que el consumo de combustibles tiene externalidades ambientales negativas, como el tabaco y el alcohol, por lo que no es irrazonable que se establezca un impuesto. Pero lo que es completamente inaceptable e incomprensible es que paguen impuesto específico los conductores que circulan por las carreteras, como los taxis, los colectivos y los vehículos particulares; pero no lo cancelen, por ejemplo, las retroexcavadoras que trabajan en las faenas mineras y las máquinas que laboran en otras actividades productivas, a pesar de que consumen el 80 por ciento del combustible usado en Chile. Podríamos reducir el impuesto específico de los combustibles a la cuarta o a la quinta parte si universalizáramos su aplicación.

A estas alturas del siglo, francamente no entiendo por qué subsiste esa distinción en el pago de este impuesto para el consumo de combustible en las carreteras y en los caminos, y el que se utiliza en las actividades industriales en general.

Reitero, hace dos años dijimos que lo que se proponía era un Mejoral; pero lo que se propone hoy es un Mejoral del Mejoral. Debemos adoptar una solución de fondo, que pasa por la universalización en la aplicación del impuesto a todos los consumidores, lo que permitiría reducirlo a la cuarta parte. En la actualidad, 255 pesos del precio de la bencina corresponden al impuesto específico. No obstante, si todos pagáramos ese impuesto, representaría solo 55 pesos; es decir, la rebaja sería de 200 pesos.

Sin embargo, ahora se nos dice que debemos aprobar el proyecto, porque significa una rebaja de 25 pesos del impuesto específico a los combustibles, lo que representa el 3 por ciento del valor pagado por el consumidor de bencina. En consecuencia, ese porcentaje no justifica tanto drama y tanta presión indebida en la proximidad de las Fiestas Patrias. Lo que corresponde es que nos hagamos cargo del problema estructural, lo que el Congreso concurría a aprobar con entusiasmo.

La UDI, que hoy apoya con mucho entusiasmo este Mejoral, pedía y juntó firmas a lo largo de Chile para una solución de fondo. Por lo tanto, le pido que sea consecuente y que nos ayude a pelear la rebaja del impuesto específico por la vía de la universalización de su aplicación.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor David Sandoval.

El señor **SANDOVAL**.- Señor Presidente, desafortunadamente las buenas intenciones del diputado Auth chocan con las intenciones de un Ejecutivo, que tiene la iniciativa para imponer este tipo de cambios en el sistema tributario, específicamente respecto del impuesto a los combustibles, el cual estamos por eliminarlo de una vez por todas.

Uno habla desde la perspectiva de lo que significan las enormes alzas de los combustibles y el efecto que tienen éstas en las regiones, particularmente en

DISCUSIÓN SALA

las nuestras, donde el litro de combustible está por sobre los 1.100 o 1.200 pesos en algunos lugares. Obviamente, estas alzas tienen un efecto inmediato para la gente, para los consumidores, para la persona común y corriente que utiliza una micro o un taxi para trasladarse. Incluso, para quienes tienen que utilizar sus vehículos para realizar sus actividades productivas.

Si bien es cierto que no compartimos soluciones parche que las que aquí se han manifestado, entendemos todas las limitaciones que han tenido los diferentes instrumentos regulatorios que se han establecido para mantener el precio de los combustibles al consumidor final, con el objeto de que los vaivenes de los precios internacionales no lo afecten de manera tan importante, lo que está obligando a pagar costos muy elevados a nuestras comunidades.

Por lo tanto, sería absurdo e irresponsable que nos opongamos a esta nueva mejora, que es el denominado Sipco fortalecido, ya que permitirá, con la indicación introducida hoy por el Ejecutivo, rebajar de manera importante el valor final del combustible utilizado por nuestros vecinos, ya que deberían pagar alrededor de 30 pesos menos por litro de combustible.

Pero ¿qué podemos hacer para evitar la reiterada creación de modelos o de sistemas para mantener el precio de los combustibles, que, a la larga, no logran solucionar lo que se persigue. Que el precio de los combustibles no impacte de manera sustantiva en los consumidores finales.

Nos alegramos de las medidas que contiene el proyecto, como el incentivo del uso del biogás, porque, como muy bien señaló el ministro subrogante de Hacienda, don Julio Dittborn, este combustible tiene un bajo impacto medioambiental; pero, desafortunadamente, no tiene una cobertura nacional. Por eso nos parece razonable que se incorpore en el futuro el uso del gas natural. También deberá exceptuarse del impuesto a los combustibles cuando se utilice en vehículos de transporte público, como lo establece un proyecto que está en desarrollo en mi región.

También nos alegramos por el incremento de los fondos para compensar las eventuales alzas de la parafina, combustible muy usado por algunos sectores sociales de nuestra comunidad.

Por otra parte, sería muy conveniente rebajar el impuesto de seis unidades tributarias mensuales que se aplica al metro cúbico de gasolina, lo que permitiría transformar este Sipco fortalecido en un beneficio más permanente hasta 2014.

Sin embargo, sería muy irresponsable que no respaldásemos el establecimiento de este instrumento y de la indicación del Ejecutivo que permitirá una rebaja inmediata de los combustibles. En consecuencia, no nos queda más remedio que aprobar la iniciativa en discusión, sin dejar de hacer ese llamado al Ejecutivo, por intermedio del señor Presidente, en la persona del ministro de Hacienda subrogante, para hacerle ver que el efecto que tienen las alzas en las regiones es muy distinto al que produce en la Región Metropolitana o en las regiones más importantes.

Como bien señaló el diputado Urrutia, para la Unión Demócrata Independiente es un tema absolutamente irrenunciable, que algún día se logre

DISCUSIÓN SALA

la eliminación definitiva del impuesto a los combustibles, porque si bien es cierto representa una recaudación necesaria para el Ejecutivo, no es menos cierto que esa recaudación nació como un impuesto transitorio, que se transformó en permanente, como muchas cosas en nuestro país.

Reitero, no nos queda más remedio que aprobar la iniciativa, ya que, en definitiva, va en beneficio de los consumidores finales, pero con la salvedad de que para nosotros es irrenunciable la eliminación del impuesto específico.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Rincón.

El señor **RINCÓN**.- Señor Presidente, cuesta entender la última frase del colega Sandoval: "Para nosotros es irrenunciable la eliminación del impuesto específico". Pero no es así, porque van a votar de otra forma. O sea, dicen algo y votan de otra forma.

Al ministro de Hacienda subrogante le consta que la Democracia Cristiana no ha planteado la supresión del referido tributo.

¿Qué hemos dicho? Que, siendo el impuesto más del 40 por ciento del precio final, debe rebajarse transitoriamente en algún porcentaje, lo que debe conversarse con quien tiene la iniciativa exclusiva en esta materia: el Ejecutivo.

Reitero, no hemos sugerido la eliminación del mencionado impuesto. Y quienes plantean suprimirlo y dicen en esta Sala que ello es irrenunciable votan de manera distinta.

Aquí no hay que confundirse. Porque nos dicen: "Ustedes, cuando pudieron, lo rebajaron transitoriamente". Pero ahora no sirve la transitoriedad.

La Presidenta Bachelet hizo lo que cualquier Presidente responsable.

¿O acaso el Presidente Piñera, con su facultad constitucional, juega más allá de su mandato? No. Responsablemente, hace en este proyecto lo que esa facultad le permite. No pretende regular el impuesto de una materia tan sensible como esta, comprometiendo a los futuros gobiernos.

Y la Presidenta Bachelet hizo lo mismo: estableció una rebaja transitoria, hasta donde se lo posibilitaba su mandato constitucional.

A partir de ello surgió la discusión: si se mantenía la transitoriedad, o se volvía al sistema original, o se inventaba una nueva fórmula.

Se inventó una nueva fórmula: el Sipco, respecto del que, por algo, algunos parlamentarios hemos dicho que es "casi un circo".

Hace dos años dijimos que el precio del litro de bencina subiría, subiría y subiría, y llegaría a más de 800 pesos.

En su oportunidad voté en contra. Perdimos. Es parte del juego democrático. Hoy nuevamente me pronunciaré de ese modo; a lo mejor se pierde una vez más. ¿Por qué? Porque el propio informe de la Comisión de Hacienda, instancia donde fue rechazada la idea de legislar, nos muestra en la página 8 -yo la leía mientras el ministro veía la página 2- las curvas de crecimiento. Y esto no ha

DISCUSIÓN SALA

sido desmentido por el Gobierno, pues en lo técnico no puede haber diferencias.

Sin Sipco, obviamente, el precio se va a las nubes.

En la primera curva -seguramente el canal de la Cámara no alcanza a mostrarla-, con el Sipco actual creciendo y fuertemente. Y con el Sipco fortalecido, creciendo más suavemente, pero creciendo.

El propio Gobierno habla de "Sipco fortalecido" porque, ergo, el Sipco actual es debilucho, no tiene fuerza; es decir, lo planteado técnicamente estaba malo.

Dijimos -insisto- que el precio del litro de bencina iba a subir por sobre los 800 pesos.

Yo pregunto: ¿En cuánto está hoy?

Me dicen que en Antofagasta supera los 800 pesos; que en Osorno ocurre lo mismo. Informo que en Rancagua se acerca a los 900 pesos, también en Puerto Montt.

¡La gente sabe cuánto cuesta la bencina!

Entonces, si al Sipco débil hay que fortalecerlo, aquellos que dijimos que no servía, ¿no tenemos derecho a preguntar qué sucederá si se equivocan de nuevo? Porque las curvas que figuran en el informe de la Comisión de Hacienda señalan que el precio de la bencina sigue subiendo.

"Es que el ancho de la banda se disminuyó de 12.5 a 10".

¿Y no puede disminuirse un poco más?

¿Por qué las mineras no pagan el impuesto en cuestión? ¿Y por qué las aerolíneas tampoco?

"Ellas aportan al desarrollo del país, son fundamentales".

¡Como si el resto de los chilenos no aportaran al desarrollo del país!

¡Se quedan dormidos en sus casas hasta las doce del día y se levantan a almorzar para luego seguir durmiendo...!

¡También aportan, pues!

Todos los chilenos aportan al desarrollo del país; no se quedan dormidos en sus casas; usan su vehículo para ir a trabajar, para llevar a sus hijos a la escuela.

Cada vez más personas tienen la posibilidad -¡bienvenida sea!- de acceder a la propiedad de un vehículo. Y los que no, cada vez más pueden usar los colectivos (en Chile hay sobre 100.000).

Entonces, todos verán cómo se siguen incrementando los precios de los combustibles. Y "Lo pagas de una forma o de otra, pero pagas".

Por eso este proyecto dice "Sipco fortalecido": porque el vigente es débil, no funcionó, no sirvió.

¡Ni siquiera en la guerra del Golfo tuvimos el precio del litro de bencina a 900 pesos!

Señor Presidente, este no es solo un problema del precio del crudo en los mercados internacionales, también es un problema del porcentaje del impuesto específico para determinar el precio final. Y en Chile él no es de 5, 10 o 20, sino de más de 40 por ciento.

Entonces, algunos, legítimamente, dicen: "Las carreteras hoy día se financian con peajes". Pero son las grandes. Quedan los caminos chicos, que

DISCUSIÓN SALA

hay que financiarlos de alguna forma. Para eso está el Presupuesto de la Nación, por cierto.

En cuanto a las externalidades negativas, ¡cuál más grande que el uso del petróleo!

Entonces, el mensaje a la gente es: "Cámbiese a petrolero". "Haga lo que sus hijos: vea la película Cars y entérese de los problemas del petróleo". "Váyase al petrolero y abandone al bencinero, porque ahí tiene rebaja".

¡Eso sí que es externalidad negativa en términos de impacto medioambiental!

Pero esa es la señal que seguimos dando en general -el Gobierno también- como país, como Estado; porque así se ha hecho en administraciones anteriores.

La Presidenta Bachelet tuvo claridad para en determinado minuto -a lo mejor pudo hacerlo antes- bajar el impuesto específico transitoriamente, hasta donde su mandato constitucional se lo permitía.

Posteriormente vino la discusión con este nuevo sistema, y lo único que vemos son alzas, alzas, alzas y alzas en los precios de las bencinas.

Se nos dice que el Sipco que se nos presenta ahora es potente, y están modificando un sistema que crearon para solucionar un problema de impacto supuestamente en la economía familiar, respecto de los bolsillos de todos los chilenos, pero que no dio resultado.

Si no dio resultado lo que está vigente, tenemos justo derecho a pensar que con las curvas que acreditan el informe y la propia Comisión de Hacienda, que rechazó el proyecto, lo único que vamos a tener son alzas, alzas y alzas.

Y si hace dos años decíamos que el precio del litro de bencina perfectamente podría pasar de los 800 pesos, ahora, cuando ya alcanza los 900, estamos en condiciones de señalar que el próximo año sería factible que superara los 1.000.

Que no nos diga el Gobierno que quienes rechazan la iniciativa se oponen a la baja de 30 pesos, porque la gente no está preocupada de una baja de este nivel, sino del precio del estanque lleno.

Que tampoco nos diga que ha dejado de subir por el sistema, pues a las personas no les interesa lo que ha dejado de subir sino cuánto está pagando por las bencinas de distintos octanajes. No es tema para las familias el "ha dejado de subir", sino lo que pagan al llenar el estanque de bencina.

Por lo tanto, las familias chilenas que han tenido la posibilidad -¡y qué bueno que la tengan!- de acceder a la propiedad de un vehículo deben empezar a restringir su uso inclusive para ir a dejar a sus hijos al colegio o para trabajar.

Y el mensaje que seguimos dando como país, como sociedad y como Estado, es: ¡Cámbiese a petrolero!

Lamentablemente, el proyecto es deficiente. Por eso, anuncio mi voto en contra.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alberto Cardemil.

DISCUSIÓN SALA

El señor **CARDEMIL**.- Señor Presidente, este mensaje es oportuno para despejar algunas mistificaciones sobre este tema tan complicado y dar argumentos que, por lo demás, son obvios para la aprobación de este proyecto de ley que –creo- va a tener los votos en la Cámara, pues va a primar la sensatez.

En primer lugar, está el problema del costo de la bencina, que tanto nos golpea. Es importante recordar que, entre marzo de 2000 y septiembre de 2005, en el Golfo de México, el promedio del costo por barril de petróleo fue de 33,8 dólares; entre marzo de 2006 y septiembre de 2009, subió a 67,1 dólares; luego, entre marzo de 2010 y septiembre de 2012, subió a un promedio de 85,5 dólares, por razones absolutamente ajenas a la voluntad de Chile, que no es productor de petróleo.

Debido a la situación internacional, el precio del petróleo va en alza y, nos guste o no, ese es un dato que debemos enfrentar desde un punto de vista macroeconómico y del desarrollo normal de nuestras actividades. Esa es la razón por la cual sube la bencina. Chile no produce bencina y el precio sube afuera.

En segundo lugar, es importante recordar -para quienes exhiben tan mala memoria en la Cámara de Diputados y fuera de ella- que el Sipco es un sistema propuesto por los gobiernos de la Concertación y tiene un nombre extraordinariamente barroco –circo lo calificaba alguien-: Sistema de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico a los Combustibles.

El Sipco fue aprobado el año 2011 dos veces –aquí están los documentos-, con la siguiente votación en la Cámara de Diputados: de la Alianza, hubo 58 votos a favor y 0 votos en contra; de la Concertación, hubo 1 voto en contra – no sé si habrá sido el diputado Rincón- y 42 votos a favor; de los independientes, hubo un voto a favor y ningún voto en contra; cero abstención de la Alianza; 1 abstención de la Concertación. Hubo 2 pareos y 15 ausencias.

En el Senado, el proyecto tuvo 11 votos a favor de la Alianza y 0 votos en contra; de la Concertación, hubo 2 votos en contra; 2 votos a favor, y 7 abstenciones; de los independientes, hubo 0 abstención. Lo mismo ocurrió cuando se aprobó la ley N°20.505, a través de la cual se adelantó la plena vigencia del Sistema de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico a los Combustibles, ya que la votación en el Senado fue de 55 votos a favor de la Alianza; de la Concertación, hubo 15 votos a favor y 14 votos en contra.

Entonces, estamos ante una ley que en su momento contó con los votos favorables de la Concertación y, nos guste o no, es interesante su discusión, ya que ratifica una decisión de política pública, en cuanto a que los altos precios de la bencina sigan siendo pagados por los automovilistas y se exima del impuesto al petróleo a los sectores productivos, porque ellos están orientados a dar empleo y al desarrollo del país.

Es importante tener disposición para analizar estos temas -aun cuando reconozco que esta discusión no va a parar aquí-, pero eso no significa que se tengan que habilitar los argumentos para votar en contra de una excelente modificación del Sipco, como la que se plantea, que es lo que tantos de

DISCUSIÓN SALA

ustedes, diputados de la Concertación, han planteado tantas veces, en cuanto a que no tiene sentido que cuando el precio del combustible sube internacionalmente, sube también el impuesto; cuando baja, baja también el impuesto. Por eso, debemos modificar el sistema para que, al menos, cuando suba el precio internacional, baje el impuesto, y viceversa, cuando baje el precio internacional, suba el impuesto y, de esa manera, se aplique el mecanismo de reducir la banda del Sipco desde un 12,5 por ciento a un 10 por ciento, lo que va a permitir que el Sistema empiece a operar con alzas de menor magnitud, lo que va a significar que –si se aprueba el proyecto-, apenas entre a regir a la ley, el precio al consumidor va a bajar entre 25 pesos y 30 pesos.

Por tanto, no veo cuál es el sentido de hacer alegaciones que más bien tienen que ver con cosmovisiones, con análisis de políticas públicas complejas, sofisticadas y de largo plazo, mientras tanto, lo que se propone es modificar el sistema Sipco -aprobado con votos de la Concertación y, por lo tanto, también es una política pública en la que ustedes tomaron parte- en un sentido lógico y positivo y que beneficie al consumidor.

Llevo mucho tiempo en la Cámara de Diputados y creo que, al final, las ideas lógicas y sensatas logran el apoyo que corresponde. Francamente, no me imagino a los señores diputados de la Concertación explicándole al país por qué votaron en contra un proyecto que significa para los consumidores ya, a la vena, una reducción importante en el precio del litro de bencina; todavía más, no los entendería ni creo poderlo imaginarlo, el que voten en contra de un proyecto que, al ser aprobado hoy en la Cámara de Diputados, ello significa –lo pido desde ya al Gobierno- que se le ponga urgencia de “discusión inmediata” para su trámite en el Senado y sea ley de la República antes del 18 de septiembre para que la gente pueda estar alegre y agradada y sienta que tiene una ayuda de la clase política chilena antes de entrar a la semana del 18.

Creo que en esto va a primar la cordura y el proyecto va a tener los votos suficientes para ser aprobado, como lo va a hacer la bancada de Renovación Nacional.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gustavo Hasbún.

El señor **HASBÚN**.- Señor Presidente, la Unión Demócrata Independiente lleva diez años insistiendo en la rebaja o en la eliminación del Impuesto Específico a los Combustibles y no vamos a renunciar a esa opción, ni tampoco vamos a actuar con el cinismo con que hoy lo están haciendo algunos parlamentarios. El mejor ejemplo es cuando, en agosto de 2003, varios diputados aprobaron un proyecto de ley para aumentar el Impuesto Específico a los Combustibles, de 4,5 a 6 unidades tributarias mensuales, pero parece que la memoria es frágil y se les olvida que, hace algunos años, durante el gobierno del Presidente Ricardo Lagos, se aumentó el impuesto específico a los combustibles, y hoy algunos vienen a decir que les gustaría que se eliminara.

DISCUSIÓN SALA

O sea, los mismos que votaron a favor para que se aumentara su precio, hoy piden una rebaja o la eliminación del impuesto. Lo que se plantea es insólito, por decir lo menos, una incongruencia, y por qué no decir, también, una inconsistencia.

Hoy, muchos plantean que este impuesto es abusivo. Pero, pregunto: ¿por qué no lo eliminaron o rebajaron durante los 20 años de los gobiernos de la Concertación? ¿Por qué, el 2003, votaron a favor el proyecto de ley del entonces Presidente Lagos, que aumentaba el Impuesto Específico a los Combustibles de 4,5 UTM a 6 UTM? ¿Por qué ninguno dijo absolutamente nada? ¿Por qué hoy este impuesto es injusto? Debo recordar –parece que aquí hay algunos parlamentarios que tienen bastante mala memoria- que en la votación de la Comisión de Hacienda, seis diputados de la Concertación votaron a favor, y 5 diputados de la Alianza votaron en contra de aumentar el impuesto específico a los combustibles. Pero no voy a dar los nombres, porque me imagino que saben perfectamente bien quiénes votaron a favor; pero también está la votación en general, donde la Alianza rechazó el alza de dicho Impuesto.

Me parece muy poco consecuente e incongruente que hoy digan que quieren rechazar un proyecto de ley que, a todas luces, beneficia a la comunidad. Por cierto, este no es suficiente ni lo que buscaba la UDI; pero, sin duda, va en la línea correcta porque representa un avance importante y apunta a beneficiar a la comunidad. Pues bien, ante alzas permanentes, el proyecto logra su objetivo. Insisto: no es suficiente, pero representa una señal clara, y el propio Ejecutivo, a través de la indicación que ha presentado, plantea derechamente que, si el proyecto es aprobado hoy por la Cámara, y mañana por el Senado, el jueves los combustibles podrían bajar 25 pesos. No olvidemos que no es solo la rebaja de 25 pesos, sino, además, el alza de 17 pesos que estaba prevista, lo que significa que la gente se ahorrará 42 pesos por litro.

Entonces, cabe formular la pregunta, ¿quién podría decirle en su cara a la gente que los 17 pesos de alza y los 25 pesos de rebaja del precio de los combustibles son responsabilidad de los parlamentarios que quieren votar en contra del proyecto? Estos parlamentarios dicen derechamente que este es un mal proyecto; pero, tampoco hacen una propuesta concreta. Dicen que es un mal proyecto, en circunstancias de que cuando se concede un beneficio a la comunidad, no hay nada peor que decir no y cerrar la puerta a los miles y miles de chilenos que son afectados con el alza de los combustibles.

Nosotros vamos a seguir actuando en consecuencia; tenemos muy claro que vamos a seguir por el camino de la eliminación o redistribución del impuesto específico a los combustibles; sin embargo, también debemos actuar con mucha responsabilidad y no darnos el “gustito” de decir no a un proyecto porque no nos gusta, sobre todo, cuando representa un beneficio importante para la gente, porque, sin duda, beneficiará no solo a la clases media y a los más pobres, sino también contribuirá a mejorar su calidad de vida.

Me gustaría que la Cámara diera una señal potente, clara y precisa, y que dejáramos de lado estos “gustitos”, los proyectos personales y la decisión de negarle la sal y el agua al Gobierno, porque el más afectado no será este, sino

DISCUSIÓN SALA

los chilenos que tendrán que pagar más por el litro de bencina, por el kerosene y por el gas. Como digo, el proyecto beneficiará a los consumidores, por lo que esperamos que la Concertación, o algunos de sus diputados, actúen con sensatez y entiendan que esta iniciativa disminuirá el precio de los combustibles. Cuando el próximo jueves el Gobierno anuncie que habrá una rebaja de 25 pesos –en caso de que el proyecto se apruebe y se transforme en ley-, los colegas no deben olvidar que no serán solo 25 pesos, sino 42, si consideramos el alza de 17 pesos que estaba presupuestada para ese día.

Por lo tanto, espero que los diputados actúen con consecuencia y con responsabilidad. A los diputados que han anunciado que van a rechazar el proyecto solo quiero decirles que recuerden que quienes hoy quieren rebajar el impuesto específico a los combustibles, son los mismos que en agosto de 2003, primero, en la Comisión de Hacienda y, posteriormente, en la Sala, aprobaron el aumento de dicho impuesto, de 4,5 a 6 UTM, sin que ninguno de ellos dijera que afectaría directamente a la gente de clase media y a los más pobres; por el contrario, votaron a favor y se cuadraron con el gobierno de turno.

Entonces, no empecemos a borrar con el codo lo que escribimos con la mano. Aquí, claramente, hay un beneficio para la comunidad, por lo que debemos actuar con responsabilidad. Espero que los diputados de la Concertación entiendan esto y que actúen con sensatez y responsabilidad porque este proyecto beneficia a la comunidad.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Pérez.

El señor **PÉREZ** (don José).- Señor Presidente, ante todo, quiero entregar una información que están dando a conocer los medios de comunicación, relacionada con el fallecimiento de un gran deportista, un hombre de las comunicaciones, conocido por todo el país. Me refiero a don Sergio Roberto Livingstone. Espero que, en su momento, podamos guardar un minuto de silencio en su memoria, pues creo que esta no es la ocasión.

A continuación, paso a referirme al tema en discusión, que se relaciona con el perfeccionamiento del Sipco. De acuerdo con el gráfico que aparece en el informe, da la impresión de que el precio de los combustibles se irá a las nubes; pero, este no es el mecanismo que servirá para controlar el precio de los combustibles, que ya es bastante alto, afectando fundamentalmente a las personas de clase media y a los trabajadores.

Digo esto porque los vehículos pequeños absorben el ciento por ciento del impuesto específico, que es del orden de los 250 pesos más IVA. Es decir, en total, estamos pagando cerca de 400 pesos.

De ahí que se haya comprobado que el Sipco no ha dado los resultados deseados. Además, este impuesto es regresivo porque los trabajadores deben pagar un pasaje más caro para trasladarse a su trabajo, sea en taxi colectivo o en taxibús. Lo mismo ocurre con las personas de clase media a las cuales

DISCUSIÓN SALA

decimos que nos interesa proteger, aunque la verdad de las cosas es que no ocurre así. Este impuesto regresivo solo puede ser descontado por las grandes empresas de transportes e industrias, a través de la declaración que realizan periódicamente, por concepto de rebaja de impuestos.

Por eso, nos parece que deberíamos ser más claros y rebajar en un porcentaje determinado el impuesto específico a los combustibles y abstenernos de proponer mecanismos que la gente no entiende. Además, todas las semanas estamos preocupados porque se producen alzas importantes en el precio de los combustibles, y a pesar de este mecanismo que se creó hace algún tiempo, no se ve rebaja alguna, lo que es fundamental, especialmente para las pymes, que se ven tremendamente afectadas por las permanentes alzas.

La solución es clara y precisa en un país donde ha aumentado considerablemente el parque automotor; hay mayor consumo de combustible y, por consiguiente, más pago de impuestos. Es decir, siguen aumentando los recursos que recibe el Estado por este concepto, una parte de los cuales se destinan a los sectores más carenciados. El impuesto específico a los combustibles debería ser rebajado en un porcentaje preciso, lo que permitiría que bajara el precio de la bencina, que ha llegado a precios inalcanzables para muchas familias. Las personas que tienen un modesto auto para salir a pasear con sus familias los fines de semana, lisa y llanamente, ya no pueden hacerlo por el alto costo del combustible. De manera que el único remedio es bajar el impuesto específico, porque el mecanismo del Sipco no lo entiende nadie y no resuelve el problema.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alejandro Santana.

El señor **SANTANA**.- Señor Presidente, en el último tiempo, los precios internacionales de la gasolina y del diésel han experimentado alzas sustanciales y sucesivas, lo que ha originado por un largo período una situación de tal magnitud que no se había registrado durante los últimos años.

A todos nos preocupa el impacto que tiene el precio internacional del petróleo en el de los combustibles en nuestro país: un efecto negativo en el presupuesto y en el bienestar de las familias chilenas.

Por tal razón, el Gobierno se ha esforzado por diseñar mecanismos que permitan atenuar en mayor medida el impacto inmediato, es decir, el alza del precio de los combustibles, principalmente, a través del fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico que los grava. Esto permitirá proteger, en mayor grado, a los consumidores, en particular, a las pequeñas y medianas empresas, facilitando la adaptación de dichas variaciones.

Asimismo, se potenciará el nuevo sistema vigente de protección al contribuyente ante la variación en los precios internacionales de los combustibles, consagrado en las leyes N°s. 20.493 y 20.505, publicadas en el Diario Oficial de 14 de febrero y 17 de marzo de 2011, respectivamente.

DISCUSIÓN SALA

Chile es un importador neto de petróleo crudo y compra en el extranjero gran parte de muchos combustibles refinados asociados al petróleo. Nuestro país destina parte significativa de sus ingresos a adquirir el conjunto de esos productos indispensables para la marcha de la economía y el buen funcionamiento de la sociedad.

Chile es especialmente dependiente de la coyuntura internacional de esos precios, y la que se inició en el mundo árabe en 2011 continúa afectando directamente a nuestro país. Además, el crecimiento continuado de las economías emergentes, en particular el de China, ha sido el principal factor que ha mantenido los precios internacionales de las gasolinas y el diesel en niveles históricamente altos.

A ello se suman los temores por el incremento futuro en la demanda de crudo y diesel originado en la transición que Japón y Alemania han ordenado en su generación eléctrica, alejándose desde la fuente nuclear, y la escasez de capacidad de refinación en el hemisferio occidental, que ha afectado de modo especial al precio de las gasolinas de alta calidad que Chile utiliza.

Sin embargo, la enorme alza del precio internacional de los combustibles no ha modificado la magnitud del impuesto específico eficiente que nuestro país debiera aplicar a los combustibles de uso vehicular y que se aplican desde 1947.

Los sistemas de protección que Chile ha aplicado durante los gobiernos anteriores comparten ciertas características que están lejos de proteger a nuestros consumidores. La primera es que dichos sistemas no han provisto de protección a los consumidores al interior de su banda, es decir, cuando los aumentos de precio ocurren al interior de la banda, el sistema no otorga protección alguna.

La segunda característica es que ninguno de esos sistemas provee protección para eventos donde la duración del alza de los precios internacionales de las gasolinas y diesel exceda el período de promediación de los precios pasados previstos en la ley.

Debemos mencionar entonces que el Gobierno, que inició en marzo de 2011 los primeros pasos con el Sistema de Seguro de Protección al Contribuyente del impuesto específico, conocido como Sepco, busca fortalecer la capacidad de intervenir en el mercado y refuerza el carácter variable del impuesto específico a los combustibles. Así se propone, por un lado, reducir el ancho de la banda, lo que permitirá mejorar la posibilidad de actuar frente a períodos de alza, y por el otro, ajustar los rangos de los parámetros que fijan centros de la banda.

Podemos reflejar la importancia del proyecto mediante un ejemplo, emulando que durante el mes el precio Brent aumentaría en 30 dólares el barril en forma permanente. Si el país no tuviera un mecanismo de protección, el precio de las gasolinas subiría 110 pesos por litro en dos a tres semanas. Con el sistema actual, aplicando el máximo de 30 semanas, se podría proteger frente al alza solo hasta el cuarto mes, por ejemplo, de mayo a agosto; en cambio, con el esquema fortalecido que propone el proyecto, aplicando el máximo de 52 semanas, se podría proteger hasta el séptimo mes, por ejemplo, de mayo a diciembre.

DISCUSIÓN SALA

De esta manera, las modificaciones propuestas al Sipco permiten dar protección frente a alzas permanentes en el precio de los combustibles por un período de tiempo más largo, y en el evento de que el alza de precios sea transitoria, esta no se refleja en los consumidores.

El Sipco, por tanto, vendría a ser no tanto un mecanismo permanente de subsidio sino de suavizamiento. Además, siempre con una mirada de responsabilidad y proyectando a largo plazo, el nuevo rango de parámetros y la banda estrecha solo se aplicarán hasta el 30 de junio de 2014.

En relación con el Sepco, el Gobierno ha avanzado en el análisis de los seguros del sistema, pero el tiempo requerido para definir todos los detalles de este esquema alternativo es más largo de lo estimado originalmente.

Ciertas críticas formuladas a la iniciativa apuntan a que el sistema no ha funcionado como debiera o como se esperaba, sin embargo, es importante señalar que todos los sistemas son perfectibles, razón por la cual se ha presentado este proyecto que busca mejorar el Sipco.

Además, no debemos olvidar que en el último año, por las razones ya esgrimidas, el precio del crudo ha estado especialmente alto, sin que haya habido ningún período en que por 15 meses, como ha ocurrido en gobiernos anteriores, el precio del petróleo haya estado por sobre los 100 dólares el barril. El sistema actual ha sido efectivo porque el año pasado hubo semanas en que el precio de los combustibles estuvo 50 pesos más bajo por efecto del Sipco, y en algunas semanas, 36 pesos más bajo. Ello nos indica que el sistema ha funcionado en la línea correcta, esto es, de ir suavizando las alzas de los precios de los combustibles.

Por otra parte, lo anterior significa garantizar, por primera vez en la historia de nuestro país, cobertura universal para todos, y eso es relevante porque no podemos seguir esperando, por el riesgo que significan las alzas en los próximos días y semanas. De ahí la importancia de contar con la buena disposición de los parlamentarios para que apoyemos a las chilenas y chilenos que usan combustible para el transporte.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada señora Andrea Molina.

La señora **MOLINA** (doña Andrea).- Señor Presidente, prácticamente se ha dicho todo respecto del alza del impuesto a los combustibles y al Sipco. Estamos trabajando en la materia desde hace bastante tiempo.

Como dijo el diputado Hasbún, la UDI viene trabajando hace más de 10 años en la línea de solicitar que bajen los impuestos a los combustibles.

Uno puede hablar por sus distritos; en mi caso, zona de agricultores, donde hay muchos taxis colectivos, sobre todo en Quintero y en Puchuncaví, donde el sistema de transporte no es el mejor. En las zonas internas, hacia la cordillera, enfrentamos el mismo problema. Nuestros pescadores artesanales también necesitan ayuda en el mismo sentido.

DISCUSIÓN SALA

Hemos luchado mucho para que el Sipco salga adelante y finalmente sea robustecido, cambiado, que se transforme en una herramienta que sirva y que no nos quedemos con las ganas de hacer cosas.

Honestamente, les digo que el Gobierno hoy día está haciendo un esfuerzo. Sin duda, quisiéramos que hiciera mucho más en esa línea. Al menos yo voy a seguir insistiendo en la rebaja del impuesto a los combustibles, sobre todo para aquellos que más lo necesitan, nuestra gente que trabaja con un vehículo, con un camión, los pequeños y medianos agricultores que tanto necesitan y que finalmente son los que dan trabajo.

Hoy pensamos en lo que se viene, en las fiestas del 18 de Septiembre. Si logramos aprobar el proyecto, la gente tendrá no solo la posibilidad de movilizarse más con sus vehículos. Si no lo hacemos, seguiremos en lo mismo, esperando ver qué pasa con el famoso Sipco.

Esperamos contar con una votación favorable al proyecto, pero sin duda alguna -lo digo a título personal-, quisiéramos que en algún minuto el impuesto a los combustibles desapareciera o que fuera focalizado, pensando en las personas que más necesitan.

Vamos a seguir trabajando en la misma línea y sabemos que el Gobierno ha hecho un esfuerzo, pero, reitero, creemos que queda mucho por trabajar, y que la mesa para empezar a conversar sobre la materia todavía no se ha constituido para empezar a conversar, donde debe hacerse, que es aquí y en La Moneda. Aún no se ha logrado esa mesa, por lo menos con la UDI.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pablo Lorenzini.

El señor **LORENZINI**.- Señor Presidente, ¡qué bueno escuchar a la diputada Andrea Molina! A veces, es bueno ser objetivo en estas materias. Ella explicó claramente que no está contenta, que no le gusta, que es poquito, que es escaso, y nombró sectores reales de la ciudadanía. Pero, al final, dijo que es un proyecto del Gobierno y qué le va hacer.

¡Eso es lo que no quiere la gente! ¡La gente no quiere que votemos en cuadrado el instructivo de La Moneda del gobierno de turno! ¡La gente no desea que los elegidos para representar a la ciudadanía, simplemente, sigamos instrucciones!

El impuesto específico sobre los combustibles es un gran tema en nuestro país, sobre todo en regiones, donde el valor máximo de la bencina ya pasó los 900 pesos.

Es un gran asunto que afecta a toda la ciudadanía. Sin embargo, ¿cuándo lo estamos discutiendo? Cuando el Presidente de la República y el ministro de Hacienda están fuera del país, y desde allá, desde Londres y de Australia nos dicen "dialoguemos", "conversemos", "se nos viene el Presupuesto".

Aquí estamos disponibles; pero ¿con quién conversamos? ¿Quién es el interlocutor? La diputada Molina expresó "una mesa de trabajo", y no en La Moneda, sino aquí. Pero ¿con quién hablamos?

DISCUSIÓN SALA

Digo esto con mucho respeto al ministro de Hacienda subrogante, pero obviamente él no tiene la capacidad ni el respaldo para tomar decisiones.

Por otro lado, el proyecto fue calificado con suma urgencia. ¿Por qué? Porque se viene el 18 de Septiembre, en circunstancias de que en mayo lo votamos en la Comisión de Hacienda. Es decir, hace cuatro meses, y ahora quieren que lo aprobemos en dos horas. Hubo cuatro meses para votarlo. O sea, no le dieron importancia. Esto no tenía significación. Pero hoy sí. Si no lo aprobamos hoy en la Cámara, mañana en el Senado, la gente no podrá aprovechar los 20 pesitos.

Con mucho respeto, afirmo que esto parece un poco de "pistoleo". No hay diálogo, no hay actores con quién conversar, el proyecto estuvo cuatro meses flotando, hoy aparece con suma urgencia.

El otro día, me sorprendieron algunos diputados que estaban con los artistas en la calle, con organizaciones ciudadanas de automovilistas, pidiendo la eliminación de este impuesto. ¡Qué atrevimiento!

El diputado Joaquín Godoy expresó en la Comisión de Hacienda su desacuerdo con la propuesta de la UDI para eliminar el impuesto específico, porque no es lo que se debe hacer.

El diputado Godoy, miembro de la Comisión de Hacienda, ha sido presidente de la misma, le dice a la UDI que no, y ese conglomerado le hace caso. Entonces, esos diputados que estaban en la calle con la ciudadanía hoy aprueban este pequeño ajuste.

La Concertación, en forma seria, propuso un período de transición. Este asunto es profundo, serio. Dijimos por qué no rebajamos el impuesto, como lo hicimos con la Presidenta Michelle Bachelet, de 6 UTM a 4 UTM; 80, 90 pesos, que es una rebaja racional, que sí ayuda de verdad; no así los 15 o 20 pesos.

Dejemos que pase el Presupuesto, que será complicado; el reajuste del sector público, que también será complicado, y luego nos abocamos, en conjunto, porque este no es un asunto para que gane el Gobierno ni la Oposición de turno -es un tema ciudadano-, a conformar la mesa de trabajo a la que aludió la diputada Molina y buscar un sistema racional, razonable, que conduzca a futuro a lograr aceptación en lo que se proponga sobre el impuesto a los combustibles. Pero se respondió que no. La rebaja de 6 UTM a 4 UTM significa 100 o 150 millones de dólares.

Ayer, en Australia, el Presidente expresó que el Presupuesto del próximo año será superior en un 5 por ciento real, lo que me parece muy bien, me sorprendió. Estamos hablando de 3.000 o 4.000 millones de dólares. Estoy sorprendido, pues pensé que sería mucho menos.

Espero que cuando vuelva, veamos eso el 30 de septiembre, cuando ingrese aquí, diputado Montes, porque se ve muy bien. No me diga que estamos en un año electoral, que vienen elecciones y que hay que ponerle un poquito de plata.

Si estamos disponibles a gastar 3.000 o 4.000 millones de dólares más, ¿cómo no va a poder gastar 100 millones de dólares, esparcidos en el tiempo, para los ciudadanos de Arica a Magallanes? El diputado Marinovic está en el

DISCUSIÓN SALA

extremo sur. Se piensa que es mucha plata, en circunstancias de que el cobre dejó 1.000 millones de dólares en una operación reciente.

Serían 100 millones de dólares para todos los ciudadanos del país, para el pescador, para la mamá que conduce y lleva los niños al colegio, para el pequeño transportista, para las pequeñas pymes, las microempresas en regiones. No, dicen que no pueden gastar 100 millones de dólares.

Lo que pasa es que este tema es una papa caliente para el Gobierno, por lo siguiente. ¿Qué dijo el ministro en la Comisión de Hacienda? Sostuvo que van a hacer esos cambios, que solo se aplicarán hasta el 30 de junio de 2014, porque estiman necesario que el próximo gobierno tenga libertad para decidir si continúa con este mecanismo o lo cambia por otro.

O sea, no se atreven. Ya le están encomendando esa misión a los próximos gobiernos, porque esta tarea es una papita caliente o no les interesa.

¡Qué vengan los que tienen que venir! ¡No sé si Golborne cachará o no cachará algo de esto! Habrá que verlo. Michelle Bachelet ya lo hizo con nosotros. Por lo tanto, es experta. Veremos si Orrego, Ximena Rincón o Gómez, cualquiera, pero en un próximo gobierno. Aprueben hoy, rapidito, el proyecto; no quiero saber más, lo dijo el ministro de Hacienda en la Comisión de Hacienda.

Luego, le recordamos al ministro que nos había dicho que eso era transitorio, que el año pasado quedó en mandar el Sepco, un seguro internacional. Propuso contratar un seguro para paliar las alzas y las bajas.

Nunca llegó. Se lo preguntamos. Su señoría también se lo preguntó en mayo en la Comisión de Hacienda. El ministro respondió que no, que eso era muy complicado, que trató de hacerlo, pero no pudo.

¡Hay que saber mucho sobre seguros, crear una fuerza de trabajo y darle pega a los asesores! No se puede, diputado. Por lo tanto, se pone un plazo: 30 de junio de 2014. Es más conveniente que la administración venidera tenga el espacio de decisión suficiente para proponer un nivel de protección diferente.

Entonces, saquemos este proyecto y dejémoslo para el próximo gobierno, y se acabó el cuento. De esa manera, la ciudadanía ahorra 20 pesos.

Si no se tiene la fortaleza ni los conocimientos para hacer de este impuesto específico algo legible, entendible y comprensible y que sea positivo para la ciudadanía, no lo hagamos. Dejemos todo para el próximo gobierno. ¡Qué entretenido!

Luego, le preguntamos al ministro de Hacienda, ¿qué pasaba con los que no pagaban este impuesto, como las mineras y el transporte aéreo?

Nos dijo que estábamos equivocados, que las razones para no pagar era porque esas fuentes fijas no generan externalidades negativas, como contaminación, congestión, rotura de pavimentos, problemas de accidentabilidad, problemas de salud, que sí generan las fuentes móviles. Es decir, que los ciudadanos pagan, porque andan por las carreteras, chocan, tienen accidentes y hacen hoyos.

Las fuentes fijas no pagan. ¿Quién se atreve con las mineras, con las empresas aéreas, con las isapres y con varias otras? Nadie; y el ministro dice

DISCUSIÓN SALA

que no, porque los ciudadanos rompen las calles, contaminan y tienen accidentes. Luego, deben pagar.

El diputado Marinovic le formuló una sutileza muy suave al ministro de Hacienda. Le expresó que si hay regiones que no contaminan, porque sus empresas no contaminan, no rompen el pavimento, no se caen y no chocan, ¿por qué pagan lo mismo que las otras?

A lo mejor en Arica, en Punta Arenas o en otras regiones chocan menos, se caen menos, hay menos hoyos o eventos. Entonces, ¿por qué pagan lo mismo?

O sea, hay cualquier explicación sobre este tema, en defensa de las empresas. El próximo gobierno lo hará; el diputado Godoy aseveró que la UDI estaba leseando, que la eliminación del impuesto específico era un chiste. Al parecer, se les acabó y hoy no habrá chiste.

No entiendo mucho que estén dejando todo para después, todo para el 2014.

El diputado Von Mühlenbrock le preguntó al ministro: "¿se ha analizado cómo el Sipco ha suavizado el alza de los precios en las regiones, dado que los precios en las regiones son mucho más altos que en Santiago? Ahí no hubo respuesta, porque era bastante complicado hacerlo.

Por cierto, uno trata con buena voluntad de buscar alguna salida, no la hay, porque es un tema ciudadano. El diésel, que más contamina, viene del exterior. ¿Se fiscalizan las estaciones de servicio cuando deben bajar los precios? Nunca. En cambio, cuando suben, al tiro, a las seis de la mañana.

¿Qué pasa con la parafina? Bajó, porque pasó el invierno. Nos ahorramos tres o cuatro millones de dólares, porque ahora ¿quién va a utilizar parafina? Si lo hubiéramos hecho en mayo, habríamos tenido que crear el fondo de la parafina.

O sea, al final, vamos a votar en contra, no porque nos oponemos, sino porque al frente no tenemos un interlocutor válido para conversar y busque técnica y políticamente un acuerdo, como aconteció con la reforma tributaria, y no nos vengan a imponer, en dos horas, algo que estuvo listo en mayo. Además, el Gobierno indirectamente nos dice: "Por favor, apruébenme esta "cosita". Pero, en el 2014 nos vamos a ver con un Presidente de la República, o con una Presidenta de la República, distintos, que sí van a analizar el caso con seriedad, y la UDI va a votar en ese momento -no sé- por su eliminación o no, porque hay que reconocer que se echan para atrás rápidamente.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Montes.

El señor **MONTES**.- Señor Presidente, después de escuchar a los parlamentarios de la Derecha y al ministro vocero, nos da bastante bronca ver la agresividad y la falta de respeto con que actúan, ya que tratan de traspasarle un costo político a la Oposición, pero ellos dicen que no estaríamos dispuestos a aprobar una rebaja de 25 pesos. Pero no dicen que esa rebaja se va a recuperar después como alza.

DISCUSIÓN SALA

Es una mala forma de gobernar no actuar con la verdad y no respetar la diversidad, porque podemos tener opiniones y puntos de vista distintos más allá de la caricatura que al respecto se puede hacer.

En cuanto al problema más global, la Oposición ha entregado un documento con su posición sobre el impuesto específico a los combustibles.

A diferencia de la UDI, creemos que es fundamental asumir el problema de los combustibles fósiles. ¿Qué hacemos en un país como Chile? La Oposición no está por eliminar los impuestos, sino que estima que es necesario ampliarlos, porque hoy los aviones y las empresas aéreas no pagan impuestos.

Cabe señalar que las empresas descuentan este impuesto y las centrales eléctricas no lo pagan. Se dice que hay que ampliarlo y, a su vez, aumentarlo, incorporando un subsidio a las actividades como el transporte público. Eso dice la opinión por escrito que entregó la Oposición en su momento, y también lo que plantea Vittorio Corbo en el CEP y en Cieplan, y también en distintos sectores.

No se olviden que el combustible fósil se va a acabar. Se está acabando en el mundo, y tenemos que ir preparándonos para otra realidad.

Por lo tanto, descarto todas las aseveraciones y caricaturas del diputado Gustavo Hasbún, que poco ayudan al debate.

En relación con el proyecto y con esta discusión, quiero aclararle al diputado Alberto Cardemil, por su intermedio, señor Residente que el Sipco fue creado por este Gobierno, y que nosotros lo aprobamos con muchas dudas, las cuales se las planteamos al Ministerio de Hacienda. Una de las cosas que las amortiguó se refería a que se iba a contar con un sistema de seguros; que se iba a contratar un sistema de seguros en el mercado internacional y que iban a darle estabilidad al precio, más allá del amortiguador que significaba el Sipco, como mecanismo para controlar la variabilidad.

Por desgracia, los seguros no prosperaron, a pesar de que fue una idea que el Ejecutivo propuso, por razones de mercado. Muchos dijimos que era muy difícil encontrar seguros adecuados. No tiene sentido no asumir que este es un problema complejo. En los gobiernos anteriores siempre discutimos sobre controlar la variabilidad y de cuánto sería el subsidio que había que incorporar.

Quiero recordar que uno de los protagonistas de ese debate fue el diputado señor Julio Dittorn, actual ministro subrogante de Hacienda. Para los que no se acuerdan, debo decir que el mecanismo fue muy negociado por el diputado Julio Dittborn, quien era partidario de menos subsidios y que la variabilidad operara menos discontinuamente.

Por lo tanto, que semanalmente hubiese cambio de precios, fue una propuesta que surgió y asumió en ese entonces el Ejecutivo. En ese tiempo, había más diálogo entre el Gobierno y la Oposición. Además, fue posible que la idea prosperara y se incorporara al Ejecutivo.

En la Cámara no resulta muy fácil, porque parece que la inexperiencia en la forma de gobernar, lleva a pensar que no hay que conversar sustantivamente con quienes son de Oposición.

Aquí se pretende responsabilizar a la Oposición. Pero, no nos olvidemos que este proyecto no llegó a la Sala, porque el Ejecutivo no quiso.

DISCUSIÓN SALA

El señor **JARAMILLO**.- ¡No es un buen proyecto!

El señor **MONTES**.- Bueno, estoy de acuerdo con que no es un buen proyecto, pero quien tenía la posibilidad de traerlo a esta Sala era el Ejecutivo, no la Oposición. Y no lo trajo, y la Mesa de la Cámara tampoco. No es problema nuestro.

En la discusión de la Comisión dijimos que no nos parece un proyecto adecuado; que no resuelve los problemas significativamente, y que el Gobierno debería buscar otras maneras de hacerlo.

En definitiva, insinuábamos que había que poner más recursos públicos; que para la combinación de amortiguar el efecto del alza más subsidio, había que incrementar los montos. Eso sostuvimos en la Comisión y en los debates anteriores.

Es cierto que el Sepco, el antecedente, fue muy caro. Pero fue una decisión que se tomó para incorporar más recursos públicos y evitar efectos sobre distintos operadores de la locomoción de transporte de carga, etcétera.

En verdad, inevitablemente va a tener que asumir más costos la caja fiscal.

Creo que se va a aplicar esta propuesta, que aumenta el costo potencial. Como me dijo el subsecretario de Hacienda, se aumenta a 250 millones de dólares, de los 90 millones de dólares.

A estas alturas, el gobierno anterior había gastado más. Era muy caro. Incluso en el proyecto original era de 980 millones de dólares. Lo estuve consultando en el proyecto. No sé cuánto de los 980 millones de dólares se gastó. En este Gobierno, solo se han gastado 88 millones de dólares. Esa es la discusión de fondo: cuánto hay que amortiguar, vía subsidio, y cuánto constituye solo un problema de adaptar a los distintos operadores.

Creo que el alza es demasiado fuerte y es muy importante amortiguarla.

Desgraciadamente, el proyecto se vuelve a presentar a pocos días de una elección, y da para pensar y sospechar sobre cómo en estos cuatro meses no se trajo, a pesar de haber estado en la Comisión correspondiente.

Algunos pensamos que el Gobierno, con sus votos, debe aprobar y defender este mecanismo. Pero esperamos que nunca más un diputado, como el señor Alberto Cardemil, venga a la Sala a decir: "Ustedes lo aprobaron, ustedes son los cómplices.". Nosotros creemos que no va a operar; no va a tener el efecto que se espera. Por lo tanto, para que se nos venga a decir lo que nos dice el diputado Alberto Cardemil, que somos los responsables de que el mecanismo tiene tales y cuales problemas, que el Gobierno, con los votos que logre agrupar, apruebe este proyecto.

Nosotros hemos sostenido que es un mal proyecto, una mala solución; que quisiéramos una mejor solución. Pero esa solución cuesta cara y, por lo tanto, eso podría amortiguar los efectos de la inestabilidad o el alza de los precios de los combustibles fósiles en el mundo.

El Gobierno debe obtener tener los votos para aprobarlo. Es responsabilidad de la Derecha y del Gobierno lograr los votos suficientes para aprobarlo. No nos parece un buen proyecto.

DISCUSIÓN SALA

Nunca más queremos escuchar opiniones, como las del diputado Alberto Cardemil, en el sentido de enrostrar que lo malo del proyecto es de responsabilidad de la Oposición.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Manuel Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, qué pena que el diputado Carlos Montes haya salido de la Sala, porque tenía algunas respuestas para él.

La continuas alzas, y en particular las alzas bruscas en el precio internacional del petróleo, nos afectan a todos los chilenos. Y este proyecto, como su nombre lo indica, fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto en las alzas de los precios de dichos combustibles.

Los combustibles a nivel internacional han subido mucho su precio por circunstancias ajenas a Chile, dado que es un precio internacional en el cual nuestro país no interviene. Vemos que los precios de la gasolina de cualquier octanaje superan por mucho los 800 pesos.

El proyecto reduce la banda para que la acción de este sistema de protección de amortiguamiento de las alzas entre a operar antes de lo que tenemos el día de hoy con el Sipco actual. Por lo tanto, está atenuando en mayor medida el impacto inmediato que tienen estas alzas internacionales en los precios de los combustibles, fortaleciendo así el carácter variable de este impuesto específico cuando estos precios suben.

Por lo tanto, el Estado por un tiempo deja de percibir ciertos ingresos, permitiendo un suave ajuste para los consumidores, y cuando los precios bajan, vuelve a su nivel actual.

Una de las características más importantes de este nuevo Sipco, es cuántas semanas se le permite el ajuste.

Hace un momento, un diputado de la Oposición mostraba el gráfico que tengo en mis manos, el que también quiero exhibir. En verdad, si no hubiésemos tenido el Sipco durante el alza del 14 de junio pasado, el precio de los combustibles hubiese subido dramáticamente. La línea azul, que corresponde a la protección que hoy tenemos, y la roja, de hace 52 semanas, generan que los precios de los combustibles que pagan los consumidores sean mucho más bajos por mucho tiempo, teniendo la esperanza de que baje a nivel internacional, como generalmente sucede con los *commodities*. Y ojalá disminuyan aún más, antes de que llegemos a niveles tan altos.

También –y esto es algo que no se ha mencionado tanto en el debate-, se entrega una mayor cantidad de recursos al fondo del kerosene. Actualmente, dicho combustible no tiene impuesto específico, pero está sujeto a alzas muy grandes. Entonces, si se acaba el sistema de amortiguación del kerosene, de aquí a un año más no se le podrá inyectar una mayor cantidad de recursos y el próximo invierno no tendremos más fondos para paliar las alzas de dicho combustible, tan importante para muchas familias chilenas durante el invierno.

DISCUSIÓN SALA

Como dijo el subsecretario de Hacienda, si el proyecto es rechazado, no podrá ser ingresado a tramitación sino hasta un año más.

Otro punto interesante es todo lo relativo a los biogases. Es de público conocimiento que aquellos no tienen impuesto específico, pero su distribución es muy cara, ya que se realiza a través de camiones. En ese sentido, el proyecto permite usar los gasoductos para distribuir el biogas, con lo cual el costo al usuario final será muchísimo más bajo. Por lo tanto, se envía una señal potente a las energías renovables no convencionales en el sentido de que serán más competitivas, especialmente para aquellas que quieren aplicarse al transporte vehicular. Lo que podríamos obtener a partir del biogas, solo usando las plantas de tratamiento de aguas servidas, serían 30.000 taxis funcionando con ese combustible durante todo el año, además de lo que se puede generar con los vertederos. En términos ambientales, se producen ventajas evidentes, porque se reducen las emisiones de óxidos nitrosos, monóxido de carbono, material particulado y, fundamentalmente, de CO₂, que mitiga los efectos del calentamiento global al que estamos enfrentados en todo el mundo.

La actitud que está teniendo la Concertación en este debate es francamente increíble. En 2003, como indicó el diputado Hasbún, algunos diputados de la Concertación que hoy están presentes en la Sala aprobaron un proyecto sobre el alza del impuesto específico. Por lo tanto, la discusión que mantenemos con los gobiernos de la Concertación no es cómo amortiguamos el precio de los combustibles, sino cómo lo aumentamos para sacarle más plata a los contribuyentes. Además, ellos también han planteado la necesidad de no cobrar el impuesto específico a las industrias de la minería y eléctricas, lo cual me parece absolutamente debatible. Pero, veamos lo que hizo la Concertación cuando trató de amortiguar los precios.

En los años 90, cuando se creó el FEPP, se elaboró un diseño que traspasó al Estado la responsabilidad de dar protección a los chilenos ante las alzas en los precios de los combustibles, incluidas las empresas eléctricas y las industrias. O sea, la Concertación subsidiaba el petróleo a todas las industrias que no eran del sector de transporte. En consecuencia, que hoy sus diputados vengan a decir lo contrario y rechacen este proyecto, en circunstancias de que su sistema no solo era menos potente que el que hoy se está utilizando, sino que subsidiaba el petróleo que requerían las empresas que ni siquiera pagaban el impuesto específico, me parece que no tiene ninguna relación con la realidad. Francamente, me daría cosa que rechazaran el proyecto, en circunstancias de que así lo hicieron cuando fueron parte del Gobierno.

De modo que respecto del discurso del diputado Montes sobre la falta a la verdad o que hoy ellos estarían entregando un documento con la posición de la Concertación en esa materia, me parece que durante todo ese tiempo deberían haber mejorado el sistema y no ahora venir a dar cátedra de cómo debiera hacerse todo esto cuando hoy no son gobierno, por cuanto ellos hicieron exactamente lo contrario.

Asimismo, hay un serio problema de recaudación en esta materia. Con el impuesto específico de los combustibles se recaudan alrededor de 2.400

DISCUSIÓN SALA

millones de dólares, lo que equivale prácticamente a dos reformas tributarias. Por lo tanto, es una cantidad muy importante de recursos. Entonces, quienes proponen eliminar dicho impuesto también deberían decir de dónde conseguiremos los recursos para financiar los proyectos y programas sociales del Estado. Me parece que esa es la forma razonable de plantearlo.

Por eso, nos parece que el discurso que hoy plantean los diputados de la Concertación no tiene ninguna relación con la realidad, puesto que ellos aumentaron el impuesto específico en vez de disminuirlo o deberían haberlo hecho de una manera distinta.

Asimismo, el Gobierno del Presidente Piñera también busca mitigar las dificultades que tiene la clase media para pagar dicho impuesto, como, por ejemplo, con el recientemente aprobado bono 4 UTM para los taxis y colectivos y de 2 UTM para el transporte remunerado de escolares. Esa también es una señal clara de que el Gobierno se está preocupando de esta materia para el bienestar de todos los chilenos, especialmente para los de clase media, a quienes les cuesta mucho más pagar el impuesto específico y en general un mayor precio de los combustibles.

Por lo tanto, Renovación Nacional apoyará el proyecto con mucho entusiasmo. Entendemos la necesidad de hacerle mejoras, sin embargo, va en la dirección correcta. Como se ha prometido, espero que en el futuro tengamos un sistema de seguros para protegernos de las constantes alzas de precios en los combustibles, que obviamente son situaciones que se originan en el exterior, pero de las cuales sufrimos todos los chilenos.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, claramente Chile no puede controlar los precios internacionales de los combustibles -eso es de perogrullo-, pero sí tiene como controlarlos a nivel interno. Nadie puede discutir eso, porque Chile está experimentando un crecimiento y una importante entrada de divisas. Por eso, el Gobierno debe traspasar los beneficios a quienes hoy están soportando las constantes alzas en los precios de los combustibles, de la energía y del transporte, que suben y suben y nadie se los explica.

Sin embargo, me pregunto, ¿por qué a mediados de septiembre el Ejecutivo nos da la tarea de discutir una materia para que sea ley de la república respecto de algo que fue tratado en la Comisión de Hacienda en mayo? Quizá no está seguro de los resultados de lo que está proponiendo. Conuerdo con el Ejecutivo en que no tenemos un resultado a la vista. Como es una situación coyuntural o temporal, por lo tanto es mínima. No es el fondo del problema. Siempre he sostenido que va a funcionar, pero en forma mínima. No es la solución para el transporte ni para algo tan importante, como menciona el diputado Edwards, que los 2.400 millones de dólares que importan por el impuesto específico a los combustibles, los cuales ayudan enormemente al presupuesto de la nación, se vayan a trastocar con la idea de que debemos

DISCUSIÓN SALA

suprimir los impuestos específicos en una mínima parte a quienes menos gastan en ello.

Lo que queremos hacer específicamente –y eso es parte del discurso que hemos mantenido en la Comisión de Hacienda- es aumentar la cantidad de personas y empresas mineras que hoy no pagan el impuesto específico, que son las grandes ganadoras del momento económico que los mineros del país están disfrutando desde hace mucho tiempo, como también las empresas navieras y aéreas. A pesar de que son las grandes consumidoras de combustibles, los chilenos más necesitados y que menos recursos tienen siguen pagando dicho impuesto, a los cuales este proyecto debiera valorar y servir realmente.

Como he sostenido más de una vez, esta iniciativa no es buena, porque el Ejecutivo titubeó al enviarlo posteriormente. De una vez por todas, se debió haber hecho algo un poco más sustantivo porque esta discusión viene desde hace ya muchos años, de gobiernos anteriores, como lo recordó el ministro de Hacienda subrogante, señor Julio Dittborn, quien fue un gran luchador en favor de la supresión del impuesto específico a los combustibles. Lo acompañé muchas veces en esa lucha, pero hoy nos encontramos en posiciones distintas; la suya es diferente, pero la mía sigue siendo la misma, en el sentido de que hay que pagar. Sin embargo, ¿quiénes deben hacerlo? Los que tienen más y que reciben mayores beneficios tributarios, como las grandes empresas, entre otras, las compañías navieras.

Por lo tanto, este no es un buen proyecto si nos obliga a titubear y a reflexionar respecto de sus resultados. Queríamos que en esta materia se estableciera un cuerpo legal para el país que nos enorgulleciera como legisladores. Sin embargo, creo que solo podremos decir al país: “Sí, aprobamos algo”.

Más encima, hoy el Ejecutivo ha formulado una indicación al proyecto, la que valoro y considero como una jugada maestra, puesto que el jueves subirá el precio de los combustibles en 25 pesos, pero el viernes bajará, en virtud de lo que plantea esa indicación. ¿Quién se podría oponer a aquello? Nadie, ni siquiera el diputado señor Edwards.

No obstante, hay que entender que, en general, estamos en una situación que nos hace titubear respecto de prestar nuestra aprobación a un mal proyecto, el cual –reitero- el Ejecutivo insistió en enviar a tramitación legislativa.

Creo que hay que reflexionar más sobre la materia y analizar qué vamos a hacer más adelante, porque lo que propone la iniciativa en discusión no nos permitirá contar con combustible barato, y es indudable que continuará el alza de su precio, debido a lo que está aconteciendo en el plano internacional.

En consecuencia, insisto en que deberemos meditar mucho para ver si apoyaremos la indicación del Ejecutivo, pero respecto del proyecto, veré si me convengo de prestar mi aprobación en algunos minutos más.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el honorable el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES**.- Señor Presidente, luego de escuchar con mucha atención la intervención del diputado señor Jaramillo, quien es integrante la Comisión de Hacienda, debo reconocer que su aporte sobre materias económicas siempre ha sido muy importante e interesante. Respecto del proyecto sometido a nuestra consideración, ha dicho que a lo mejor se necesitan más argumentos para convencerse de votarlo a favor.

En efecto, el debate sobre la rebaja del impuesto específico a los combustibles data desde hace muchos años. Se han dictado varias leyes relacionadas con la materia, como en 1993, cuando se creó el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, debido al alza desmedida del precio de los combustibles que se produjo ese año, la que llevó a que los usuarios tuvieran que pagar un alto precio tanto por la gasolina como por el petróleo diésel.

En esta oportunidad, estamos legislando de nuevo sobre la materia, porque el tiempo nos ha dado la razón a los que desde nuestro partido, la Unión Demócrata Independiente, hemos planteado, durante mucho tiempo, que se aplique una rebaja o que desaparezca ese impuesto específico, a raíz de las alzas del precio del barril de petróleo en los mercados internacionales.

La tendencia del precio del petróleo diésel y la gasolina no será a la baja. Por eso, para proteger a los consumidores, realmente se necesita establecer un nuevo instrumento.

Este es el primer esfuerzo que hace este Gobierno en ese sentido, para lo cual inyectará una cantidad enorme de millones de dólares para mantener el precio de los combustibles y no se produzca una nueva alza esta semana, la cual se calcula que incrementaría en 25 pesos el litro de gasolina.

Por eso, es urgente y necesario aprobar el proyecto en discusión, el cual la Unión Demócrata Independiente lo votará a favor, tal como espero que lo hagan muchos diputados de la Oposición, pues tiene por objeto proteger a los consumidores.

Por último, quiero señalar que es efectivo lo planteado por el diputado señor Montes en cuanto a que las empresas descuentan de sus balances el pago del impuesto específico a los combustibles, tal como hay otras leyes que protegen a determinados sectores, mediante favorecerlos con el ahorro de ese impuesto. Sin embargo, la iniciativa en discusión tiene como carácter específico beneficiar a los consumidores mayoritarios del país, para lo cual se requiere ajustar el Sipco en relación con los rangos de los parámetros que fijan el ancho de la banda, de manera que es absolutamente necesario apoyar el proyecto.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pedro Velásquez.

DISCUSIÓN SALA

El señor **VELÁSQUEZ**.- Señor Presidente, el precio de las cosas debería depender de su mérito, jamás de su epíteto. Esas sabias palabras del escritor británico William Shakespeare debería guiar esta discusión. Si bien todos esperamos que el proyecto de ley incorporara algunas sugerencias que hicimos el 31 de julio, ocasión en que se llevó a cabo la discusión general, no podemos dejar de lado que mientras debatimos sobre la materia, miles de chilenas y miles de chilenos ven mermado su presupuesto por los vaivenes de los precios de los combustibles.

Hoy nuestro país nos ve a través del Canal de la Cámara de Diputados y los distintos medios que informarán sobre lo que sucederá con la iniciativa. Sin embargo, este no es un tema ideológico; no es de la Izquierda, de la Derecha o del centro, es una materia que afecta el bolsillo de millones de usuarios, especialmente de los pequeños transportistas y particulares.

El proyecto busca modificar tres leyes de la República, y en su espíritu no nos confundamos: busca proteger a las personas, a las familias y, muy especialmente, a los micro y pequeños emprendedores de las violentas fluctuaciones en los precios de los combustibles, los cuales, como lo hemos podido ver últimamente, agobian a cientos de pequeños transportistas, por nombrar solo a algunos sectores. Es decir, reconocemos que esta iniciativa es positiva tal como ha sido establecida, aunque no es lo óptimo, de modo que no podemos negarnos a aprobarla.

Se debe dotar al Estado de nuevas herramientas para intervenir el mercado. Aunque esperábamos mucho más, la iniciativa va en la línea que definiendo como diputado regionalista independiente. No podemos dejar en manos del mercado los asuntos que, a mi juicio, son elementos estratégicos para el futuro y bienestar de nuestros compatriotas. Creemos que todos los que estamos acá sabemos del permanente incremento que experimenta el precio del crudo o del petróleo a nivel internacional. Por lo tanto, no nos pongamos una venda en los ojos y pensar que esto depende, exclusivamente, de la economía chilena.

En la sesión de 31 de julio fundamenté mi voto favorable a la iniciativa, confiado en que durante su tramitación podríamos avanzar en algunas consideraciones que creo importantes para aprobarlo.

Pedimos al Gobierno hacer un esfuerzo mayor en la reducción del ancho de la banda, de 10 por ciento -propuesto por el Ministerio de Hacienda- a 7 por ciento, a fin de que el alivio que la iniciativa tendrá para los bolsillos de las personas llegue con más significancia, con más notoriedad, a las familias y a los emprendedores del país.

Lamentablemente, esa solicitud no fue acogida. Sin embargo –insisto-, no por ello o por mezquinos cálculos de cada uno de nosotros dejaré a nuestros compatriotas, a los miles de chilenos, sin los demás beneficios que, por cierto, tienen.

Quedan muchas preguntas sin respuestas concretas y sería bueno que en este debate se aclare o que, por lo menos, por ejemplo, si el Ejecutivo, a fin de minimizar los riesgos que una menor recaudación podría acarrear, ¿ha pensado ampliar la actividad gravada con este impuesto –por nombrar una- al transporte aéreo?

DISCUSIÓN SALA

Este proyecto, rechazado por la Comisión de Hacienda, debe ser aprobado no por un tema de sí o no, ideológico, que convenga más a la Concertación o a la Alianza, sino porque, al fin y al cabo, son los chilenos quienes están esperando la posibilidad de contar con un mejor subsidio, de manera de aliviar los costos de combustible y de la locomoción.

Por lo tanto, anuncio mi voto favorable al proyecto de ley.

He dicho.

El señor **MARINOVIC** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Schilling.

El señor **SCHILLING**.- Presidente, por este proyecto se busca reemplazar lo que anteriormente definió este Congreso, a instancias del Ejecutivo, como Sipco. Cuando se discutió esa iniciativa, el Congreso advirtió al Ejecutivo que no iba a funcionar para la finalidad que se pensaba, esto es, amortiguar o evitar las alzas de precio excesivas de las gasolinas. Prueba de ello la tenemos hoy, cuando se nos invita a definir un nuevo mecanismo, llamado Sepco, que, seguramente, va a correr la misma suerte que el Sipco -que estamos tratando de dejar sin efecto-; es decir, que no va a funcionar. Aquí se discute mucho sobre si se debiera estar a favor del aumento o disminución de los impuestos y se hacen alusiones a lo que supuestamente serían los fundamentos ideológicos de una u otra fuerza política. Creo que esas son todas discusiones un poco fuera de contexto. Recuerdo que, cuando se instauró el impuesto a los combustibles, en los años 1981, 1982 1983, el país estaba sumido en una grave crisis económica como consecuencia de las políticas económicas equivocadas de la dictadura y había que estimular, después del terremoto, la recaudación de dinero para la reconstrucción, sobre todo de infraestructuras y carreteras. Dicha crisis originó la aplicación de ese impuesto, que conocemos hoy, que grava el uso del automóvil particular y del transporte público; pero no grava el que está relacionado a la industria. Ese es el fundamento del impuesto, contra el cual muchos parlamentarios, ciudadanos, alegan con fundamento, porque han pasado más de 30 años y no se le ha tocado.

Estoy seguro que el proyecto que debatimos, con carácter de discusión inmediata, después de que estuvo más de tres meses abandonado por el Ejecutivo, habiéndolo ingresado un tiempo atrás a la consideración de la Comisión de Hacienda, no va a surtir el efecto deseado. A lo mejor, en el corto plazo para la elección municipal; pero no va a resolver el asunto de fondo. Y para que no se diga que los socialistas somos obstruccionistas, vamos a ayudar al Gobierno a aprobar este proyecto, pero con sus votos; porque, simplemente, nos vamos a abstener y, en su momento, le haremos el recordatorio de que le dijimos que lo que están proponiendo ahora no resuelve nada. Pero, como le va a permitir ganar, no sé, 0,5 puntos en la elección municipal, vamos a tratar de facilitarle la tarea. Los socialistas nos vamos a abstener.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Cerrado el debate.

Los diputados inscritos podrán insertar sus discursos a través de la Secretaría.

En votación en general el proyecto de ley, iniciado en mensaje, con urgencia calificada de "suma", que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles.

Hago presente a la Sala que todas sus normas son de ley simple o común, y que la Comisión de Hacienda ha rechazado la idea de legislar por mayoría de votos.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 52 votos; por la negativa, 21 votos. Hubo 23 abstenciones.¹

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- **Aprobado.**

Nota: Las votaciones y el texto de la Discusión han sido extraídos, respectivamente, desde la página web de la Cámara de Diputados y desde la versión preliminar de dicha Discusión.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Sr. Alinco B. René	Sr. Kort G. Issa	Sr. Monckeberg D. Nicolás	Sra. Sepúlveda O. Alejandra
Sr. Alvarez- Salamanca Pedro Pablo	Sr. Godoy R. Joaquín	I. Sr. Morales M. Celso	Sr. Silva M. Ernesto
Sr. Araya G. Pedro	Sr. Gutiérrez Romilio	P. Sr. Moreira B. Iván	Sr. Squella O. Arturo
Sr. Baltolu R. Nino	Sr. Hasbún Gustavo	S. Sr. Norambuena F. Iván	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Bauer Eugenio	J. Sr. Hernández Javier	H. Sr. Pérez L. Leopoldo	Sr. Letelier A. Cristian
Sr. Bertolino R. Mario	Sra. Hoffmann O. María José	O. Sr. Recondo L. Carlos	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Bobadilla M.	Sra. Isasi B. Marta	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Van

¹ http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15819

DISCUSIÓN SALA

Sergio				Rysselberghe H. Enrique			
Sr. Browne U. Pedro	Sr. Kast R. Antonio	José	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Velásquez S. Pedro			
Sr. Calderón B. Giovanni	Sr. Rosales G. Joel	Sra. Sabat F. Marcela		Sr. Verdugo S. Germán			
Sr. Cardemil H. Alberto	Sr. Martínez L. Rosauro	Sr. Salaberry Felipe	Sr. Vilches G. Carlos				
Sra. Cristi M. María Angélica	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Sandoval David	P. Sr. Mühlenbrock Z. Gastón				
Sr. Edwards S. José Manuel	Sra. Molina O. Andrea	Sr. Santana Alejandro	T. Sr. Ward E. Felipe				
Sr. Estay P. Enrique	Sr. Monckeberg B. Cristián	Sr. Sauerbaum M. Frank	Sra. Zalaquett S. Mónica				

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Sr. Ascencio M. Gabriel	Sr. González T. Rodrigo	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Silber R. Gabriel
Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sr. Pérez A. José	Sr. Teillier D. Guillermo
Sr. Castro G. Juan Luis	Sr. Jarpa W. Carlos Abel	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Torres J. Víctor
Sr. Cerda G. Eduardo	Sr. Latorre C. Juan Carlos	Sr. Robles P. Alberto	Sr. Vallespín L. Patricio
Sr. Espinosa M. Marcos	Sr. Lorenzini B. Pablo	Sr. Saffirio E. René	Sr. Venegas C. Mario
Sra. Girardi L. Cristina			

Se abstuvieron los siguientes señores diputados:

Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Montes C. Carlos	Sr. Tarud D. Jorge
Sr. Auth S. Pepe	Sr. Jaramillo B. Enrique	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Tuma Z. Joaquín

DISCUSIÓN SALA

Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Núñez L. Marco Antonio	Sr. Vargas P. Orlando
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Lemus A. Luis	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sra. Vidal L. Ximena
Sr. Díaz D. Marcelo	Sr. Marinovic S. Miodrag	Sra. Saa D. María Antonieta	Sr. Walker P. Matías
Sr. Hales D. Patricio	Sr. Monsalve B. Manuel	Sr. Schilling R. Marcelo	

No votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:

Sr. Accorsi O. Enrique con Sra. Nogueira F. Claudia	Sr. Delmastro N. Roberto con Sra. Pascal A. Denise
Sr. Aguiló M. Sergio con Sr. Barros M. Ramón	Sr. Farías P. Ramón con Sr. Arenas H. Gonzalo
Sr. Becker A. Germán con Sr. Sabag V. Jorge	Sr. Meza M. Fernando con Sr. García G. René Manuel
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Ulloa A. Jorge	Sra. Goic B. Carolina con Sra. Rubilar B. Karla
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Eluchans U. Edmundo	Sra. Pacheco R. Clemira con Sr. Macaya D. Javier

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- En votación particular el texto del proyecto, con la indicación del Ejecutivo en el sentido de incorporar un artículo 4° nuevo y teniendo presente que se ha solicitado votación separada para los artículos de la iniciativa.

En consecuencia, en votación el artículo 1° del proyecto de ley.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 52 votos; por la negativa, 16 votos. Hubo 29 abstenciones.²

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Aprobado el artículo 1°.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

² http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15820

DISCUSIÓN SALA

Sr. Alinco B. René	Sr. Kort G. Issa	Sr. Monckeberg D. Nicolás	Sra. Sepúlveda O. Alejandra
Sr. Alvarez-Salamanca R. Pedro Pablo	Sr. Godoy I. Joaquín	Sr. Morales M. Celso	Sr. Silva M. Ernesto
Sr. Araya G. Pedro	Sr. Gutiérrez P. Romilio	Sr. Moreira B. Iván	Sr. Squella O. Arturo
Sr. Baltolu R. Nino	Sr. Hasbún S. Gustavo	Sr. Norambuena F. Iván	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Bauer J. Eugenio	Sr. Hernández H. Javier	Sr. Pérez L. Leopoldo	Sr. Letelier A. Cristian
Sr. Bertolino R. Mario	Sra. Hoffmann O. María José	Sr. Recondo L. Carlos	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Bobadilla M. Sergio	Sra. Isasi B. Marta	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Van Rysseberghe H. Enrique
Sr. Browne U. Pedro	Sr. Kast R. José Antonio	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Velásquez S. Pedro
Sr. Calderón B. Giovanni	Sr. Rosales G. Joel	Sra. Sabat F. Marcela	Sr. Verdugo S. Germán
Sr. Cardemil H. Alberto	Sr. Martínez L. Rosaura	Sr. Salaberry S. Felipe	Sr. Vilches G. Carlos
Sra. Cristi M. María Angélica	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Sandoval P. David	Sr. Von Mühlenbrock Z. Gastón
Sr. Edwards S. José Manuel	Sra. Molina O. Andrea	Sr. Santana T. Alejandro	Sr. Ward E. Felipe
Sr. Estay P. Enrique	Sr. Monckeberg B. Cristián	Sr. Sauerbaum M. Frank	Sra. Zalaquett S. Mónica

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Sr. Ascencio M. Gabriel	Sr. Jarpa W. Carlos Abel	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Teillier D. Guillermo
Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. León R. Roberto	Sr. Robles P. Alberto	Sr. Torres J. Víctor
Sr. Cerda G.	Sr. Lorenzini B. Pablo	Sr. Saffirio E. René	Sr. Vallespín L.

DISCUSIÓN SALA

Eduardo			Patricio
Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Silber R. Gabriel	Sr. Venegas C. Mario

Se abstuvieron los siguientes señores diputados:

Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. González T. Rodrigo	Sr. Marinovic S. Miodrag	Sra. Saa D. María Antonieta
Sr. Auth S. Pepe	Sr. Hales D. Patricio	Sr. Monsalve B. Manuel	Sr. Schilling R. Marcelo
Sr. Castro G. Juan Luis	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Montes C. Carlos	Sr. Tarud D. Jorge
Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Jaramillo B. Enrique	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Tuma Z. Joaquín
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Núñez L. Marco Antonio	Sr. Vargas P. Orlando
Sr. Díaz D. Marcelo	Sr. Latorre C. Juan Carlos	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sra. Vidal L. Ximena
Sr. Espinosa M. Marcos	Sr. Lemus A. Luis	Sr. Pérez A. José	Sr. Walker P. Matías
Sra. Girardi L. Cristina			

No votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:

Sr. Accorsi O. Enrique con Sra. Nogueira F. Claudia	Sr. Delmastro N. Roberto con Sra. Pascal A. Denise
Sr. Aguiló M. Sergio con Sr. Barros M. Ramón	Sr. Farías P. Ramón con Sr. Arenas H. Gonzalo
Sr. Becker A. Germán con Sr. Sabag V. Jorge	Sr. Meza M. Fernando con Sr. García G. René Manuel
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Ulloa A. Jorge	Sra. Goic B. Carolina con Sra. Rubilar B. Karla
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Eluchans U. Edmundo	Sra. Pacheco R. Clemira con Sr. Macaya D. Javier

DISCUSIÓN SALA

-o-

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- En votación el artículo 2°.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 52 votos; por la negativa, 15 votos. Hubo 25 abstenciones.³

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Sr. Alinco B. René	Sr. Kort G. Issa	Sr. Morales M. Celso	Sr. Silva M. Ernesto
Sr. Alvarez-Salamanca R. Pedro Pablo	Sr. Godoy I. Joaquín	Sr. Moreira B. Iván	Sr. Squella O. Arturo
Sr. Araya G. Pedro	Sr. Gutiérrez P. Romilio	Sr. Norambuena F. Iván	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Baltolu R. Nino	Sr. Hasbún S. Gustavo	Sr. Pérez L. Leopoldo	Sr. Letelier A. Cristian
Sr. Bauer J. Eugenio	Sr. Hernández H. Javier	Sr. Recondo L. Carlos	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Bertolino R. Mario	Sra. Hoffmann O. María José	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Vallespín L. Patricio
Sr. Bobadilla M. Sergio	Sr. Kast R. José Antonio	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Van Rysselberghe H. Enrique
Sr. Browne U. Pedro	Sr. Rosales G. Joel	Sra. Sabat F. Marcela	Sr. Velásquez S. Pedro
Sr. Calderón B. Giovanni	Sr. Martínez L. Rosauro	Sr. Salaberry S. Felipe	Sr. Verdugo S. Germán
Sr. Cardemil H. Alberto	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Sandoval P. David	Sr. Vilches G. Carlos
Sra. Cristi M. María	Sra. Molina O.	Sr. Santana T.	Sr. Von Mühlenbrock

³ http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15821

DISCUSIÓN SALA

Angélica	Andrea	Alejandro	Z. Gastón
Sr. Edwards S. José Manuel	Sr. Monckeberg B. Cristián	Sr. Sauerbaum M. Frank	Sr. Ward E. Felipe
Sr. Estay P. Enrique	Sr. Monckeberg D. Nicolás	Sra. Sepúlveda O. Alejandra	Sra. Zalaquett S. Mónica

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Sr. Ascencio M. Gabriel	Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Silber R. Gabriel
Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. Jarpa W. Carlos Abel	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Teillier D. Guillermo
Sra. Girardi L. Cristina	Sr. León R. Roberto	Sr. Robles P. Alberto	Sr. Torres J. Víctor
Sr. González T. Rodrigo	Sr. Lorenzini B. Pablo	Sr. Saffirio E. René	

Se abstuvieron los siguientes señores diputados:

Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Montes C. Carlos	Sr. Schilling R. Marcelo
Sr. Auth S. Pepe	Sr. Jaramillo B. Enrique	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Tarud D. Jorge
Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Núñez L. o Antonio	Sr. Tuma Z. Joaquín
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Latorre C. Juan Carlos	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sr. Vargas P. Orlando
Sr. Díaz D. Marcelo	Sr. Lemus A. Luis	Sr. Pérez A. José	Sra. Vidal L. Ximena
Sr. Espinosa M. Marcos	Sr. Marinovic S. Miodrag	Sra. Saa D. María Antonieta	Sr. Walker P. Matías
Sr. Hales D. Patricio	Sr. Monsalve B. Manuel		

No votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:

Sr. Accorsi O. Enrique con Sra. Nogueira F. Claudia	Sr. Delmastro N. Roberto con Sra. Pascal A. Denise
Sr. Aguiló M. Sergio con Sr. Barros M.	Sr. Farías P. Ramón con Sr. Arenas H.

DISCUSIÓN SALA

Ramón	Gonzalo
Sr. Becker A. Germán con Sr. Sabag V. Jorge	Sr. Meza M. Fernando con Sr. García G. René Manuel
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Ulloa A. Jorge	Sra.Goic B. Carolina con Sra.Rubilar B. Karla
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Eluchans U. Edmundo	Sra.Pacheco R. Clemira con Sr. Macaya D. Javier

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- En votación el artículo 3°.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 64 votos; por la negativa, 8 votos. Hubo 22 abstenciones.⁴

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- **Aprobado.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Sr. Alinco B. René	Sr. Godoy I. Joaquín	Sr. Moreira B. Iván	Sr. Silva M. Ernesto
Sr. Alvarez-Salamanca R. Pedro Pablo	Sr. Gutiérrez P. Romilio	Sr. Norambuena F. Iván	Sr. Squella O. Arturo
Sr. Araya G. Pedro	Sr. Hasbún S. Gustavo	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Teillier D. Guillermo
Sr. Ascencio M. Gabriel	Sr. Hernández H. Javier	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sr. Torres J. Víctor
Sr. Baltolu R. Nino	Sra. Hoffmann O. María José	Sr. Pérez L. Leopoldo	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Bauer J. Eugenio	Sra. Isasi B. Marta	Sr. Recondo L. Carlos	Sr. Letelier A. Cristian
Sr. Bertolino R. Mario	Sr. Kast R. José Antonio	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Bobadilla M. Sergio	Sr. León R. Roberto	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Vallespín L. Patricio

⁴ http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15822

DISCUSIÓN SALA

Sr. Browne U. Pedro	Sr. Rosales G. Joel	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Van Rysselberghe H. Enrique
Sr. Calderón B. Giovanni	Sr. Lorenzini B. Pablo	Sra. Sabat F. Marcela	Sr. Vargas P. Orlando
Sr. Cardemil H. Alberto	Sr. Martínez L. Rosaura	Sr. Salaberry S. Felipe	Sr. Velásquez S. Pedro
Sr. Cerda G. Eduardo	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Sandoval P. David	Sr. Verdugo S. Germán
Sra. Cristi M. María Angélica	Sra. Molina O. Andrea	Sr. Santana T. Alejandro	Sr. Vilches G. Carlos
Sr. Edwards S. José Manuel	Sr. Monckeberg B. Cristián	Sr. Sauerbaum M. Frank	Sr. Von Mühlenbrock Z. Gastón
Sr. Estay P. Enrique	Sr. Monckeberg D. Nicolás	Sra. Sepúlveda O. Alejandra	Sr. Ward E. Felipe
Sr. Kort G. Issa	Sr. Morales M. Celso	Sr. Silber R. Gabriel	Sra. Zalaquett S. Mónica

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sr. Pérez A. José	Sr. Saffirio E. René
Sr. González T. Rodrigo	Sr. Jarpa W. Carlos Abel	Sr. Robles P. Alberto	Sr. Venegas C. Mario

Se abstuvieron los siguientes señores diputados:

Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. Espinosa M. Marcos	Sr. Monsalve B. Manuel	Sr. Schilling R. Marcelo
Sr. Auth S. Pepe	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Montes C. Carlos	Sr. Tarud D. Jorge
Sr. Castro G. Juan Luis	Sr. Jaramillo B. Enrique	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Tuma Z. Joaquín
Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Núñez L. Marco Antonio	Sra. Vidal L. Ximena
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Lemus A. Luis	Sra. Saa D. María Antonieta	Sr. Walker P. Matías
Sr. Díaz D. Marcelo	Sr. Marinovic S. Miodrag		

DISCUSIÓN SALA

No votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:

Sr. Accorsi O. Enrique con Sra.Nogueira F. Claudia	Sr. Delmastro N. Roberto con Sra.Pascal A. Denise
Sr. Aguiló M. Sergio con Sr. Barros M. Ramón	Sr. Farías P. Ramón con Sr. Arenas H. Gonzalo
Sr. Becker A. Germán con Sr. Sabag V. Jorge	Sr. Meza M. Fernando con Sr. García G. René Manuel
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Ulloa A. Jorge	Sra.Goic B. Carolina con Sra.Rubilar B. Karla
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Eluchans U. Edmundo	Sra.Pacheco R. Clemira con Sr. Macaya D. Javier

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- En votación la indicación del Ejecutivo que incorpora un artículo 4°, nuevo, del siguiente tenor: "Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley."

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 60 votos; por la negativa, 11 votos. Hubo 23 abstenciones.⁵

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- **Aprobada.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Sr. Alinco B. René	Sr. Gutiérrez P. Romilio	Sr. Morales M. Celso	Sr. Tarud D. Jorge
Sr. Alvarez-Salamanca R. Pedro Pablo	Sr. Hasbún S. Gustavo	Sr. Moreira B. Iván	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Araya G. Pedro	Sr. Hernández H. Javier	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sr. Letelier A. Cristian
Sr. Baltolu R. Nino	Sra. Hoffmann O. María José	Sr. Pérez L. Leopoldo	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Bauer J. Eugenio	Sra. Isasi B.	Sr. Recondo L.	Sr. Van

⁵ http://camara.cl/trabajamos/sala_votacion_detalle.aspx?prmID=15823

DISCUSIÓN SALA

	Marta	Carlos	Rysselberghe H. Enrique
Sr. Bertolino R. Mario	Sr. Jaramillo B. Enrique	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Vargas P. Orlando
Sr. Bobadilla M. Sergio	Sr. Kast R. José Antonio	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Velásquez S. Pedro
Sr. Browne U. Pedro	Sr. Latorre C. Juan Carlos	Sra. Sabat F. Marcela	Sr. Venegas C. Mario
Sr. Calderón B. Giovanni	Sr. Rosales G. Joel	Sr. Saffirio E. René	Sr. Verdugo S. Germán
Sr. Cardemil H. Alberto	Sr. Marinovic S. Miodrag	Sr. Salaberry S. Felipe	Sra. Vidal L. Ximena
Sra. Cristi M. María Angélica	Sr. Martínez L. Rosauo	Sr. Sandoval P. David	Sr. Vilches G. Carlos
Sr. Edwards S. José Manuel	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Santana T. Alejandro	Sr. Von Mühlenbrock Z. Gastón
Sr. Estay P. Enrique	Sra. Molina O. Andrea	Sr. Sauerbaum M. Frank	Sr. Walker P. Matías
Sr. Kort G. Issa	Sr. Monckeberg B. Cristián	Sr. Silva M. Ernesto	Sr. Ward E. Felipe
Sr. Godoy I. Joaquín	Sr. Monckeberg D. Nicolás	Sr. Squella O. Arturo	Sra. Zalaquett S. Mónica

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sr. Pérez A. José	Sr. Torres J. Víctor
Sr. Cerda G. Eduardo	Sr. Lorenzini B. Pablo	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Vallespín L. Patricio
Sr. González T. Rodrigo	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Teillier D. Guillermo	

Se abstuvieron los siguientes señores diputados:

Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. Díaz D. Marcelo	Sr. Lemus A. Luis	Sr. Robles P. Alberto
Sr. Ascencio M.	Sr. Espinosa M.	Sr. León R. Roberto	Sra. Saa D. María

DISCUSIÓN SALA

Gabriel	Marcos		Antonieta
Sr. Auth S. Pepe	Sr. Hales D. Patricio	Sr. Monsalve B. Manuel	Sr. Schilling R. Marcelo
Sr. Castro G. Juan Luis	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Montes C. Carlos	Sr. Silber R. Gabriel
Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Jarpa W. Carlos Abel	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Tuma Z. Joaquín
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Núñez L. Marco Antonio	

No votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:

Sr. Accorsi O. Enrique con Sra.Nogueira F. Claudia	Sr. Delmastro N. Roberto con Sra.Pascal A. Denise
Sr. Aguiló M. Sergio con Sr. Barros M. Ramón	Sr. Farías P. Ramón con Sr. Arenas H. Gonzalo
Sr. Becker A. Germán con Sr. Sabag V. Jorge	Sr. Meza M. Fernando con Sr. García G. René Manuel
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Ulloa A. Jorge	Sra.Goic B. Carolina con Sra.Rubilar B. Karla
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Eluchans U. Edmundo	Sra.Pacheco R. Clemira con Sr. Macaya D. Javier

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- ***Despachado el proyecto.***

-Aplausos.

OFICIO LEY

1.6. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica texto aprobado. Fecha 11 de septiembre, 2012. Cuenta en Sesión 48. Legislatura 360. Senado.

A S.E. EL
PRESIDENTE
DEL
H. SENADO

Oficio N° 10372

VALPARAÍSO, 11 de septiembre de 2012

Con motivo del Mensaje, Informe y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente proyecto de ley, correspondiente al boletín N° 8302-05.

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.493, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles:

- 1) Reemplázase en el artículo 2°, en el inciso final, la palabra “lunes” por “martes”.
- 2) Sustitúyese en el artículo 3° la oración final del último inciso por la siguiente:

“Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.”.

- 3) Incorpóranse las siguientes modificaciones en el artículo 4°:

a) Agréganse las siguientes oraciones al final del inciso tercero:

“Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo

OFICIO LEY

contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación en los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato.”.

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto por la siguiente:

“Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “put” que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “call” que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento.”.

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase “por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio,” por la siguiente:

“por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,”.

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, alterándose correlativamente la numeración de los incisos siguientes, sin perjuicio de lo señalado en la letra f):

“Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido en el artículo 5° del Título III de esta ley.”.

OFICIO LEY

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso undécimo, que ha pasado a ser duodécimo, la expresión "de ejercicio o liquidación", por "de ejercicio, liquidación y pago de primas".

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agrégase el siguiente inciso final:

"Si existiere un saldo de primas impagas por opciones "call" contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones "put", si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco."

4) Sustitúyese en el artículo 5° la última oración del inciso final, por la siguiente:

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

5) Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto:

"Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros "n" y "s" a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas."

Artículo 2°.- Intercálanse en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, pasando los actuales incisos quinto a noveno a ser octavo a duodécimo:

OFICIO LEY

"Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República". Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases."

Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público."

Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley.

OFICIO LEY

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

Artículo segundo.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502, el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley.”.

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

INFORME COMISIÓN HACIENDA

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Informe de Comisión de Hacienda

Senado. Fecha 12 de septiembre, 2012. Cuenta en Sesión 50. Legislatura 360.

CERTIFICADO

Certifico que el día 12 de septiembre de 2012, la Comisión de Hacienda sesionó para tratar el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles, **Boletín N° 8.302-05**, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

Esta iniciativa de ley, tiene por objetivo fortalecer el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles que tienen uso vehicular, con el objeto de reducir el impacto de las variaciones en los precios de dichos combustibles.

A la sesión en que la Comisión se ocupó de este asunto asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa, Jorge Pizarro Soto y Eugenio Tuma Zedán.

Asimismo, en calidad de invitados, concurrieron, del Ministerio de Hacienda, el Ministro (S), señor Julio Dittborn; el Coordinador Legislativo, señor Francisco Moreno; el asesor, señor Salvador Valdés, y la Jefa de Prensa del Ministro (S), señorita Ángela Sierra.

De la Secretaría General de la Presidencia: la asesora, señorita Carol Parada.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: el analista del Área Economía, señor Andrés Muñoz.

La Jefa de Gabinete de la Honorable Senadora señora Rincón, señora Tatiana Klima, y los asesores de esta parlamentaria, señora Labibe Yumha y señor Josué Vega.

El asesor del Honorable Senador señor Frei, señor Eugenio Fredes.

- - -

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, contenido en el oficio N° 10372, de 11 de septiembre de 2012, es el siguiente:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.493, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles:

1) Reemplázase en el artículo 2°, en el inciso final, la palabra “lunes” por “martes”.

2) Sustitúyese en el artículo 3° la oración final del último inciso por la siguiente:

“Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.”.

3) Incorpóranse las siguientes modificaciones en el artículo 4°:

a) Agréganse las siguientes oraciones al final del inciso tercero:

“Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación en los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato.”.

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto por la siguiente:

“Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “put” que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “call” que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento.”.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase “por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio,” por la siguiente:

“por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,”.

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, alterándose correlativamente la numeración de los incisos siguientes, sin perjuicio de lo señalado en la letra f):

“Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido en el artículo 5° del Título III de esta ley.”.

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso undécimo, que ha pasado a ser duodécimo, la expresión “de ejercicio o liquidación”, por “de ejercicio, liquidación y pago de primas”.

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agrégase el siguiente inciso final:

“Si existiere un saldo de primas impagas por opciones “call” contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones “put”, si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco.”.

4) Sustitúyese en el artículo 5° la última oración del inciso final, por la siguiente:

INFORME COMISIÓN HACIENDA

“Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.”.

5) Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto:

“Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros "n" y "s" a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas.”.

Artículo 2°.- Intercálanse en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, pasando los actuales incisos quinto a noveno a ser octavo a duodécimo:

“Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”. Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases.”.

Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público.”.

Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

Artículo segundo.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502, el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley.”.

- - -

En cuanto al financiamiento de la iniciativa legal se registran los siguientes informes financieros:

INFORME COMISIÓN HACIENDA

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 15 de mayo de 2012, señala, de modo textual, lo siguiente:

"I Antecedentes

El presente proyecto modifica las leyes N° 20.493, que crea un Sistema de Protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles; N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, y N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), como se explica a continuación:

1. En relación con las modificaciones propuestas a la ley N° 20.493, puede señalarse que éstas incluyen una serie de medidas para fortalecer el carácter variable del impuesto específico en el Sistema de Protección al Contribuyente de dicho impuesto (SIPCO), ajustando los rangos de algunos parámetros. En particular, a través de: i) modificar el rango de los parámetros "n" y "s" de SIPCO, que -hasta- ahora están definidos por un valor mínimo de 8 semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de 4 semanas y un valor máximo de 52 semanas, respectivamente; ii) modificar la definición de los precios de referencia superior e inferior, desde el 12,5% del precio de referencia al 10%; y iii) reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación que utiliza SIPCO, de 3 meses a 4 semanas. Estos cambios tienen una vigencia que se extiende hasta el 30 de junio de 2014.

Al mismo tiempo, las modificaciones a la misma ley, buscan precisar, por una parte, cuál es la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, por otra, establecer una mejor coordinación entre el SIPCO y el Seguro de Protección ante Variaciones de los Precios de los Combustibles (SEPCO), al reducir el ancho de la banda en el seguro, tal como se solicita para el SIPCO, esto es, utilizando el 10% antes mencionado.

Finalmente, para fortalecer al SEPCO, se proponen una serie de medidas entre las cuales se cuenta: a) que, una vez que se haya interrumpido la cobertura continua con seguros SEPCO por motivo de eventos externos que desaconsejen la contratación de seguros, mediante este proyecto de ley se autoriza al Ejecutivo a regresar a SIPCO; b) bajar el tope a las indemnizaciones a pagar a aseguradores extranjeros desde el 25% hasta 15% del precio que el combustible tuvo en el período de promediación establecido en el respectivo contrato de seguro, unido a ampliar el período de promediación de precios que define el precio de ejercicio de los seguros vendidos; c) precisar que los precios de ejercicio, y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio, sólo pueden estar definidos en monedas de uso habitual en mercados internacionales y moneda chilena; y d) precisar los

INFORME COMISIÓN HACIENDA

temas que se regulan por decreto supremo.

2. Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, lo que se busca es permitir que biogases de uso vehicular equivalentes al gas natural de origen fósil, puedan acceder a transporte por medio de intercambios con gas natural gravado, sin perder su exención del impuesto específico para gases de uso vehicular

3. Respecto de la modificación a la ley N° 19.030, el proyecto busca suplementar el fondo para dar protección de precios al kerosene de uso doméstico, proponiéndose, en consecuencia, un incremento en los recursos del FEPP.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal

El efecto fiscal se produce como consecuencia de los cambios señalados en las leyes indicadas.

Respecto de las modificaciones a la ley N° 20.493, el principal costo fiscal proviene de la operación del Sistema de Protección. Sin embargo, este impacto puede variar de manera importante dependiendo de la volatilidad que se observe respecto de los precios del petróleo durante el año.

En efecto, para estimar el impacto se han reportado dos situaciones recientes: un año con trayectoria de precios relativamente plana, como fue la observada en el período 07-01-2010 al 30-12-2010 y, otro año con trayectoria de precios muy volátil y alcista, como la observada en el período 17-03-2011 al 08-03-2012 (solo 12 meses, para mantener base anual). En ambos casos, se compara la situación ofrecida por el actual marco legal con aquella ofrecida por la ley modificada, de acuerdo al presente proyecto. Es así como se tiene que, bajo la metodología indicada a continuación, los resultados de costo incremental expresados en millones dólares son los siguientes:

Total	Sipco Actual	Sipco Fortalecido	Costo Incremental
	Mill. US\$	Mill. US\$	Mill. US\$
Desde 07-ene-2010 al 30-dic-2010	0	11	11
Desde 17-mar-2011 al 08-mar-2012	88	253	165

La metodología es la siguiente: para el SIPCO actual (marzo 2011 hasta ahora), se busca una regla fija que genere un gasto fiscal de magnitud similar al efectivamente observado con reglas variables de

INFORME COMISIÓN HACIENDA

acuerdo a la ley, esto es, US\$63,9 millones para gasolina y US\$24,38 millones para el diesel. El resultado es que para la gasolina, el nivel de gasto similar al efectivo se encuentra eligiendo $n=s=28$, $t=2$, $m=6$ y $\alpha=0\%$. Para el diesel, en cambio, los parámetros encontrados son $n=s=24$, $t=2$, $m=6$ y $\alpha=0\%$.

Luego, se extrapola el resultado para generar una regla fija con el SIPCO fortalecido. Para extrapolar este cambio de parámetros hacia el SIPCO fortalecido, se supone una regla fija proporcional a la del SIPO actual. Por ejemplo, si para la gasolina se eligen parámetros $n=s=28$, esto representa un 93,3% del valor máximo que estos parámetros podían tomar (30 semanas). Por lo tanto, se supone que el SIPCO fortalecido opera con sus parámetros en el 93,3% de su valor máximo de 52 semanas, esto es, 49 semanas. Lo mismo se hace con el diesel.

En los casos en los que el SEPCO está en funcionamiento, el costo fiscal es nulo respecto de la ley vigente, por dos motivos: i) el costo del seguro se traspaasa a los consumidores y, ii) los costos de administración del SEPCO ya fueron internalizados con la aprobación de la antedicha ley N° 20.493.

Cabe señalar que la situación de corrección del tratamiento del IVA no es posible de dimensionar, puesto que no existen antecedentes suficientes de contribuyentes que hubieran solicitado pronunciamiento al respecto.

Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, se estima que el impacto fiscal corresponde a menores Ingresos por USD 1,6 millones al año, si se verifica la demanda de gas natural vehicular estimada para el año 2012.

Finalmente, en relación con el aporte propuesto al FEPP, éste tendrá un costo fiscal de USD 3 millones en el evento que el Sr. Ministro de Hacienda utilice la facultad concedida en este Proyecto de Ley.

Con todo, el mayor gasto que representa este Proyecto de Ley el año 2012 se financiará con recursos de las Partidas del Tesoro Público.”.

Posteriormente, con fecha 11 de septiembre de 2012, la Dirección de Presupuestos emitió un informe financiero referido a indicación formulada por el Ejecutivo, cuyo tenor es el que sigue:

“I. Antecedentes

INFORME COMISIÓN HACIENDA

La presente indicación al Proyecto que fortalece el carácter variable del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles, contiene un solo artículo, que introduce el siguiente artículo 4°, nuevo:

“Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley.”.

De este modo, la indicación posibilita que, una vez publicada la ley en trámite, el citado informe de precios de referencia se actualice.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal

Dado que la indicación formulada al proyecto de ley sólo genera como obligación la de actualizar un informe señalado expresamente en el artículo 2° de la ley N° 20.493 y, siendo señalada como responsable de la elaboración del citado informe la Comisión Nacional de Energía, que cuenta con presupuesto para ello, es que esta indicación no tiene impacto fiscal alguno.”.

- - -

La Comisión escuchó a los representantes del Ejecutivo y debatió con ellos los alcances de la iniciativa legal.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, resultó rechazado con los votos en contra de los Honorables Senadores señora Rincón y señores Frei y Lagos, y los votos a favor de los Honorables Senadores señores Kuschel y Novoa.

- - -

Sala de la Comisión, a 12 de septiembre de 2012.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

DISCUSIÓN SALA

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 360. Sesión 50. Fecha 12 de septiembre, 2012. Discusión general. Se aprueba en general y en particular sin modificaciones.

FORTALECIMIENTO DE CARÁCTER VARIABLE DE IMPUESTO ESPECÍFICO A COMBUSTIBLES

El señor LABBÉ (Secretario General).- El señor Presidente pone en discusión el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular, a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles, iniciativa para la cual el Ejecutivo hizo presente la urgencia calificándola de "discusión inmediata".

--Los antecedentes sobre el proyecto (8302-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 48ª, en 11 de septiembre de 2012.

Informe de Comisión:

Hacienda: sesión 49ª, en 12 de septiembre de 2012.

El señor LABBÉ (Secretario General).- El principal objetivo del proyecto es reducir el impacto inmediato de las alzas internacionales del petróleo en el precio de los combustibles, a través del fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico que los grava, facilitando la adaptación a dichas variaciones.

La Comisión de Hacienda rechazó en general el proyecto con los votos de los Senadores señora Rincón y señores Freí y Lagos. Se pronunciaron favorablemente los Senadores señores Kuschel y Novoa.

El texto del proyecto despachado por la Cámara de Diputados se consigna en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Le vamos a ofrecer la palabra al señor Ministro Julio Dittborn.

El señor DITTBORN (Ministro de Hacienda subrogante).- Muchas gracias, señor Presidente,

Voy a describir en forma somera y rápida este proyecto, que tiene tres artículos.

El primer artículo modifica la ley 20.493, que es la actual ley que regula y establece el SIPCO. Y básicamente introduce dos modificaciones a esta ley.

DISCUSIÓN SALA

En primer lugar, disminuye el ancho de banda de este mecanismo estabilizador de precio desde un 12,5 por ciento hacia arriba y hacia abajo del punto medio de la banda, lo disminuye a 10 por ciento hacia arriba y hacia abajo del punto medio de la banda. Es decir, achica el canal o la banda que determina cuándo se acude a favor de los consumidores, que es cuando se perfora el techo de la banda, o cuándo se cobra un impuesto, que es cuando se perfora el piso de la banda.

Esa es la primera modificación.

Quiero hacer notar que al achicar el tamaño de la banda obviamente el funcionamiento de este mecanismo va a ser más frecuente. Y, por lo tanto, en la medida en que la tendencia del precio es al alza, como ha sido en los últimos años, se va a actuar con mayor frecuencia a favor de los consumidores de combustibles.

Esa es la primera modificación.

La segunda modificación que fortalece al SIPCO tradicional es un cambio en los parámetros que definen el punto medio de la banda. Este punto medio de la banda, que es el que determina la posición tanto del techo como del piso, está determinado por una gran cantidad de parámetros, que no es del caso especificar en detalle. Lo que se está haciendo en este proyecto es ampliar esa gama de parámetros, ampliar también el tiempo, los promedios que se pueden utilizar para definir este punto medio de la banda. Y, por lo tanto, le está dando también al Ejecutivo mayor capacidad de acción a favor de los consumidores de combustible cuando se perfora el techo de esta misma banda.

Esos son los dos mecanismos, señor Presidente, que se alteran en el artículo 1° del proyecto, y que básicamente fortalecen al SIPCO.

Solamente un ejemplo para demostrar este fortalecimiento del SIPCO, que está en la página 2 del informe financiero del proyecto. En la página 2 del informe financiero hay una tabla -es la única tabla que está ahí- que básicamente hace una comparación entre los resultados que habría tenido a favor de los consumidores de combustible la aplicación del SIPCO actual versus la aplicación del SIPCO fortalecido para dos períodos de tiempo: un período de tiempo en que hay muy poca variación en los precios de los combustibles, los precios internacionales, que es el período que va de enero del 2010 a diciembre del 2010; y, en segundo lugar, un período que va desde marzo del 2011 a marzo del 2012.

En el primer caso, cuando la variabilidad de los precios de los crudos es muy baja, se observa que el SIPCO actual no habría beneficiado a los consumidores en nada, por la baja variabilidad del precio de los crudos, y el SIPCO fortalecido lo habría hecho en solo 11 millones de dólares al año. Por lo tanto, el costo incremental para el Estado habría sido también solo de 11 millones de dólares.

En cambio, en el segundo caso, que va desde marzo de 2011 a marzo del 2012, período en el cual vivimos una gran fluctuación de precios de los combustibles, la aplicación del SIPCO actual significó un desembolso a favor de los consumidores de 88 millones de dólares en ese período. Y la aplicación

DISCUSIÓN SALA

del SIPCO fortalecido, teóricamente, porque no estaba vigente en ese período, habría significado un apoyo a los consumidores de 253 millones de dólares. Es decir, si hubiéramos tenido SIPCO fortalecido en ese período, las transferencias desde el Fisco a los consumidores habrían sido tres veces más altas de lo que en verdad fueron.

Dicho eso, señor Presidente, creo que esa tabla resume básicamente lo que estamos haciendo. Estamos tomando un mecanismo estabilizador de precios que existe y lo estamos potenciando a través de los dos cambios que yo mencioné, y estamos tomando este ejercicio de preguntarnos cuánto habría sido la transferencia a los consumidores en el período de alta variabilidad de precio en caso de que hubiera existido el SIPCO fortalecido en ese momento, y habría sido una transferencia tres veces mayor.

Yo sé que esto no es lo que todos los parlamentarios quieren en términos de impuesto específico. Muchos ambicionan a una disminución del impuesto; otros, a una eliminación del impuesto. Pero lo que no podemos negar es que este SIPCO significa una transferencia mayor a los consumidores en caso de alta volatilidad de precios de los combustibles.

Yendo, señor Presidente, y haciendo otro ejemplo con lo que va a ocurrir este fin de semana, debido a que le pusimos "discusión inmediata" a este proyecto, es relevante también explicar lo que va a ocurrir este fin de semana y la semana del 18. ENAP ya anunció los precios, que significan para esta semana un aumento de 8,9 pesos el litro de gasolina 93 octanos; 17,4 pesos el litro de gasolina 97, y una baja de 1,2 pesos el litro para el diésel.

Si no ocurriera nada, si dejamos funcionando el SIPCO tradicional, estos serían los aumentos de precios a partir de mañana jueves.

Si se aprobara este proyecto hoy día y lográramos hacer todo el trámite administrativo que significa pasar por Contraloría, tomar toma de razón, cosa que ya nos hemos preparado para ello en caso de que eso ocurriera, lograríamos aplicar el SIPCO fortalecido a partir de mañana mismo, lo que significaría una rebaja de 29 pesos para la gasolina 93; 29 pesos para la gasolina 97, y 15 pesos para el diésel. Como hay un aumento de precios que ya mencioné, habría que netearlo con esta disminución del SIPCO fortalecido. Y eso significaría una rebaja de precios de 20 pesos el litro para la gasolina 93; 11 pesos para la gasolina 97, y 16 pesos para el diésel.

Por lo tanto, podríamos, de aprobar este proyecto, y pasar todas las vallas administrativas que tenemos que pasar entre hoy en la noche y mañana, podríamos darles un alivio a nuestros conciudadanos.

Algunos han llamado esto un "bono del 18". No es así. Es una coyuntura especial que se dio. Pero, obviamente, en el impacto de largo plazo lo que hace este proyecto es dar un mayor fortalecimiento al mecanismo estabilizador, que este fin de semana podemos, además, dar este beneficio, en caso de que se aprobara hoy día.

Esto significa una rebaja, por la aplicación del SIPCO fortalecido, en promedio de 25 pesos el litro, promedio ponderado que se obtiene de suponer que un 60 por ciento del uso de combustible son gasolinas y un 40 por ciento del uso de combustible para vehículos es diésel en el país.

DISCUSIÓN SALA

Eso es el primer artículo, señor Presidente.

El segundo artículo es muy simple. Lo que hace es modificar la ley 18.502. Y permite a los biogases que hoy se producen para uso vehicular, se permite que puedan acceder al transporte por medio de gasoductos sin perder la exención del impuesto específico a los combustibles que hoy día tienen. Estos biogases en Chile no se usan masivamente, en parte porque su costo de transporte es bastante alto a través de camiones. Si podemos usar los gasoductos teníamos el problema que el uso de gasoductos y su mezcla con otros gases, específicamente el gas natural licuado, significaba perder total o parcialmente la exención del impuesto específico a los combustibles. Lo que hace este artículo es permitir el uso de los gasoductos para el transporte de estos biogases sin perder nada de la exención del impuesto específico a los combustibles.

Esto, debido a que todavía no se ha masificado en nuestro país el uso de biogases, significa menores ingresos de solo 1,6 millones de dólares estimados para un año de uso de este mecanismo.

Y el tercer artículo, señor Presidente, es un artículo que modifica la ley 19.030, que es la ley del FEP, mecanismo de estabilización que existió durante los Gobiernos de la Concertación, y que estableció un mecanismo de estabilización para la parafina de uso domiciliario, el *kerosene*. El *kerosene* no tiene impuesto específico, pero sí tiene un mecanismo estabilizador que está en la ley 19.030.

Ese fondo está prácticamente terminado. Es muy poco lo que resta después de que se usó este invierno. Y por lo tanto lo que hace este proyecto es introducir 3 millones de dólares adicionales en ese fondo, para poder cubrir las necesidades del fondo de estabilización del *kerosene* en el invierno del año próximo, 2013.

Eso son, señor Presidente, los tres artículos y el contenido resumido de esos tres artículos de la ley que está en discusión.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, señor Ministro.

Vamos a dejar con la palabra al Senador Novoa, como Presidente de la Comisión.

El señor NOVOA.- Gracias, Presidente.

Los señores y señoras Senadoras tienen en su poder el certificado emitido por la Comisión de Hacienda, que da cuenta del rechazo en general en la Comisión de este proyecto de ley.

Se verificó la votación en general, fue rechazada la idea de legislar. Por lo tanto, en la Comisión no se hizo la votación en particular.

No obstante lo anterior, debo señalar que, tal como lo ha expresado el señor Ministro subrogante, en la Comisión se explicaron los distintos artículos que componen este proyecto, que son los tres que ha mencionado el Ministro, y un artículo 4° que permite el que se elabore un nuevo informe con los precios de referencia, para que, de ser aprobada esta ley, pueda tener efecto a partir de mañana, que, tal como lo señaló el Ministro, el propósito... uno de los propósitos que se persigue.

DISCUSIÓN SALA

Por ser un certificado y por haber visto esto recién hoy día en la mañana, el informe no contiene las distintas exposiciones que se hicieron, y no me cabe la menor duda de que los señores Senadores van a explicar en sus intervenciones las causas del rechazo o aprobación a este proyecto.

Lo que quiero señalar es que si la Sala decide aprobar en general el proyecto, la explicación que ha dado el Ministro respecto de los artículos que contiene es la misma que dimos nosotros en la Comisión, que yo creo que no tengo nada que agregar al respecto, porque la explicación que se dio respecto de la forma como se iba a rectificar o a corregir el mecanismo es exactamente la misma que han oído los señores Senadores.

Gracias, Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, señor Senador.

Está inscrito el Senador Eduardo Frei.

Senador.

El señor FREI (don Eduardo).- Gracias, Presidente.

En la campaña presidencial del año 2009 todos los candidatos plantearon modifica, rebajar o eliminar el impuesto específico a los combustibles. Y ha habido campañas de distintos parlamentarios, tanto de la Alianza como de la Concertación, que han hecho incluso campañas públicas, con movilizaciones, con pegatinas, etcétera.

Hasta el momento nada de eso ha sucedido.

Lo que ha sucedido es que en junio del 2010 vencía el FEPCO. Y el 13 de julio del 2010 el Ministro de Hacienda presentó el proyecto en la Cámara de Diputados. Y este proyecto estuvo con problemas, porque fue rechazado en primera instancia, en fin. Hubo un largo debate. Finalmente nos llegó a nosotros, a la Comisión de Hacienda hacia finales de año, del 2010. Y este proyecto fue aprobado el 12 de enero del 2011, y fue publicado en el Diario Oficial el 14 de febrero.

Durante la discusión de este proyecto, según le consta a los Senadores de la Comisión, en reiteradas oportunidades le señalamos al Ministro que nos parecía que la solución no iba en la dirección de solucionar el problema, sino que esta situación se iba a mantener en el tiempo y se iba a agravar.

El Ministro de Hacienda en esa oportunidad nos planteó que la solución definitiva al tema era la contratación de un seguro internacional. Y con esa explicación prácticamente se votó el proyecto.

Como hemos sabido, durante el tiempo -ya han pasado casi dos años-, esa situación de seguro internacional ha sido imposible, porque prácticamente ningún país del mundo la tiene, menos un país como el nuestro, que no produce petróleo, que todo el combustible en Chile es importando.

Ese proyecto de ley, conocido como la ley 20.243, tuvo tan corta vida, que ya el 15 de marzo, o sea dos meses después que lo habíamos aprobado, y un mes después de haber sido promulgado, llegó un nuevo

DISCUSIÓN SALA

proyecto de ley, donde se establecían cantidades para hacer funcionar este sistema, de lo contrario no iba a funcionar.

Posteriormente, se ocupó en diversas oportunidades, incluso cambiando los parámetros, como se hizo la última vez también -y ya lo voy a explicar- hasta el 15 de mayo del 2012 ingresa un nuevo proyecto a la Cámara de Diputados. El 18 de mayo la Comisión de Hacienda rechazó el proyecto y estaba con "discusión inmediata". El Gobierno le quitó la discusión y ahí se quedó ese proyecto prácticamente hasta el día de ayer, en que regresó la "discusión inmediata" a la Cámara de Diputados y hoy día al Senado, "discusión inmediata", etcétera, etcétera, y los resultados que conocemos.

Por lo tanto, creo que esta situación se ha manejado insistentemente en una fórmula que no ha funcionado y, en definitiva, las veces que se ocupado -como dijo el señor Ministro hoy día- el fondo, en la orden de 80 millones de dólares, las veces que se ha ocupado son las veces que se han cambiado los parámetros de cálculo para ajustarlos a esa cifra.

Y eso es lo que ha pasado. Y por lo tanto este es un sistema que no ha funcionado en forma completa durante todo este período. Y el tema del famoso seguro prácticamente desapareció, nunca más se habló del seguro, y todos sabemos que eso es imposible y postergable.

Bueno, podríamos alargar este debate.

Pero más que dar opiniones personales, que las hemos expresado largamente en la Comisión, hoy día en la prensa nacional dice: "Errada señal en precio de los combustibles". Después de explicar todos estos avances que han con el famoso SIPCO dice: "La última se aprobó ayer a requerimiento del gobierno, que la semana pasada había colocado suma urgencia para estos efectos. Dicha urgencia obedece a la inminencia del largo feriado de Fiestas Patrias, de modo de evitar un alza de los combustibles en estas festividades y beneficiar así a los automovilistas. Si el Senado aprueba hoy estas modificaciones, se hará efectiva una indicación excepcional, de modo que los nuevos parámetros puedan hacerse aplicables desde este mismo jueves, lo que, según cálculos oficiales, redundaría en una baja del impuesto y su impacto sería de unos \$ 20 por litro.

"Es lamentable que una discusión legislativa sobre un tema altamente complejo y de variadas implicancias se haya acelerado con el propósito de lograr el rédito que reporta otorgar un aparente beneficio económico a una parte de los consumidores, desatendiendo el necesario debate técnico que un proyecto como éste requiere acerca de sus efectos más permanentes. Las modificaciones introducidas al Sipco aumentan la discrecionalidad en el precio de los combustibles, lo que resulta contradictorio con el espíritu de este instrumento, cuya puesta en práctica precisamente apuntaba a crear un mecanismo de estabilización en función de un marco técnico estricto y no susceptible de ser manejado según la coyuntura política".

Explica las fórmulas que se han usado para calcular esa rebaja, y dice: "Sin embargo, las sucesivas modificaciones que se han aplicado a los parámetros de cálculo han debilitado el carácter neutral de este instrumento,

DISCUSIÓN SALA

lo que resulta inconveniente para efectos de la aplicación de políticas públicas estables y de largo plazo”.

Con eso bastaría, señor Presidente, para explicar por qué votamos en contra el proyecto.

Añadiendo además que en la discusión de la reforma tributaria se presentó el proyecto elaborado por CEP-CIEPLAN -CEP, encabezado por Vittorio Corbo, todos sabemos quiénes son CEP: las grandes empresas del país-, en que presentó un proyecto de reforma tributaria en base a un trabajo de dos años, con grandes especialistas de todos los sectores, y ese proyecto estaba cimentado y gran parte de su recaudación se hablaba en función de un nuevo sistema de impuesto específico a los combustibles en el país, y sobre todo que pagara el 69 por ciento que no paga impuesto a los combustibles en este país. Porque hoy día, básicamente, el peso del impuesto específico ¿quién se lo lleva?: los automóviles, las camionetas, en fin, las pequeñas y medianas empresas, que tampoco pueden descontar.

Las grandes empresas y, sobre todo, las generadoras, que están consumiendo hoy día más de 6 mil millones de dólares en petróleo que quemamos al año, no pagan el impuesto específico.

Por eso, y por todas estas consideraciones, este proyecto lo hemos discutido con el señor Ministro de Hacienda en innumerables oportunidades. En todas las ocasiones le planteamos, y todos los expertos que vinieron señalaron que esta situación era imposible de ...sar (*palabra ininteligible*), salvo que se manejaran los parámetros cada vez en forma absolutamente coyuntural y discrecional.

Y por eso creo que este sistema -y lo acaba de decir el Ministro por lo demás- es un regalo de Pascua, perdón, un regalo de Fiestas Patrias, para que la gente pase estos días.

Desgraciadamente, esa es la realidad. A eso hemos llegado. Y seguramente en unos meses más, dependiendo de la situación de los combustibles a nivel internacional, seguiremos discutiendo este tema, porque no va a quedar resuelto, como ha sido la práctica desde que se terminó el FEPCO, con las mismas y muchas de estas inconveniencias que tenía y que también están explicadas en los documentos que tuvimos a la vista.

Por eso, votamos que no.

A mí me parece casi populista hacer un impuesto para las Fiestas Patrias.

Por eso, reitero que siempre hemos estado dispuestos, y hoy día en la Comisión le señalamos al señor Ministro que nos parecía inadecuado que un proyecto de esta envergadura y de esta importancia... prácticamente lo discutimos en una sesión que no duró más de una hora, porque además teníamos que votar el otro proyecto que acabamos de aprobar. Yo me abstuve, pero no es manera de legislar.

O sea, un proyecto de esta importancia y lo que significa para el país, hacerlo en una hora, y ahora, porque hay que sacarlo antes de Fiestas Patrias, me parece inconveniente. Y así lo dicen medios de comunicación que

DISCUSIÓN SALA

no son precisamente medios que estén obstruyendo las políticas del Gobierno ni obstruyendo, como muchas veces dicen.

Actuamos con responsabilidad en la discusión de esto desde el primer día, y siempre hemos mantenido la misma postura en todos los proyectos en la Comisión de Hacienda. Y por eso, reitero mi voto negativo a esta modificación.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, Senador Frei.

Tengo la solicitud de apertura del debate del Comité Independientes.

La señora RINCÓN.- La apertura de la votación.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Perdón, la apertura de la votación.

Si hay acuerdo de la Sala, podemos abrir la votación manteniendo los tiempos, si les parece.

Acordado.

Estamos hablando de que vamos a votar en general y en particular. Estamos obligados a tratarlo hasta su total despacho. Hacemos una sola votación para estos efectos.

¿Habría acuerdo?

El señor ORPIS.- Hay tres votaciones .

El señor NOVOA.- ¿Es para la votación en general?

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- No, en general y en particular.

El señor FREI (don Eduardo).- Después hay que votar en particular.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Bueno, si se rechaza no hay nada más que hacer.

En votación entonces.

Tiene la palabra la Senadora Rincón.

La señora RINCÓN.- Señor Presidente, yo estaba revisando mi intervención cuando votamos la vez pasada la modificación a la primera ley que crea, la iniciativa del SIPCO, y la verdad, señor Presidente y, por su intermedio, a todos mis colegas y al señor Ministro, podría repetir la misma intervención de aquella oportunidad.

Lo dijimos en las Comisiones unidas de Hacienda y Minería y Energía -yo no era parte de la Comisión de Hacienda en ese minuto, y junto al Senador Gómez y la Senadora Isabel Allende pedimos que este tema se tratara en Comisiones unidas para poder opinar.

Sostuvimos en esa oportunidad, y lo conversamos así con el Senador Escalona, con el Senador Lagos y con el Senador Frei, que esta

DISCUSIÓN SALA

iniciativa no se hacía cargo de un tema que había sido, tal como lo recordaba el ex Presidente en su intervención, tema de campaña presidencial.

Todos recordamos en la discusión que tuvo en aquella época el proyecto del FEPCO de la Presidenta Bachelet, cómo los Diputados de la UDI tenían unos carteles en la discusión en Sala pidiendo que el impuesto específicos a los combustibles se terminara.

Han hecho, desde esa fecha hasta el día de hoy, reiterada petición de aquello, incluso en este Gobierno, su Gobierno. Circulan nuestros taxis colectivos y el transporte con adhesivos de la UDI en que se pide la eliminación completa del impuesto específico.

Señor Presidente, ¿por qué hago memoria y recuerdo de esto? Porque solo con los votos de Renovación Nacional, en aquella época se pudo aprobar la ley de la Presidenta Bachelet.

Pasa el tiempo y nos enfrentamos nuevamente a esta discusión. Y, tal como ocurrió en el minuto en que legislamos lo que hoy día conocemos como la ley 20.493, nuevamente nos encontramos en un escenario en que vamos a legislar, pero no va a cambiar la situación, salvo la foto de estos días con la rebaja de los 20 pesos.

Los precios de los combustibles van a seguir subiendo.

Cuando empezamos la discusión, en abril del año 2010, los precios de las gasolinas de 93 octanos estaban en 630 pesos. Hoy día nos enfrentamos a una realidad en que hay algunas Regiones en que el precio llega y fluctúa en alrededor de 900 pesos, pese a las legislaciones que hemos dictado en esta materia.

Lo dijimos en ese entonces; lo reiteramos cuando se hizo la corrección a la legislación, que fue adelantar el plazo de vigencia nada más, y lo sostenemos nuevamente hoy día: los precios de los combustibles van a seguir subiendo.

Y, ¡claro!, algunos podrán decir que esto no importa porque les afecta a los que tienen vehículo y, por lo tanto, tienen mayor poder adquisitivo.

El problema, Presidente, es que no solo les afecta a ellos. Le afecta también a la clase media, a los más pobres en el costo del transporte público y también en el precio de los alimentos.

Y eso es así.

Hoy día -y lo explicaba muy bien el Subsecretario- solo estamos cambiando los parámetros, el número de semanas a utilizar en el cálculo: con un mínimo de 8 pasamos a 4, y con un máximo de 30 pasamos a 52. Y, además, estamos reduciendo el límite de la banda del precio: de un 12,5 a un 10.

Señor Presidente, cuando yo reviso la discusión de esta modificación y que dio origen a esta ley, nosotros dijimos que por qué no se prorrogaba la ley de la Presidenta Bachelet hasta que tuviéramos un sistema que nos garantizara efectivamente dar respuesta a la aspiración, la promesa de las campañas y el reclamo de la ciudadanía.

DISCUSIÓN SALA

Dijimos que por qué no acortábamos o reducíamos el límite. El de la Presidenta Bachelet, si todos lo recuerdan, fue de un 5. Y la verdad es que nos dijeron que no; que estaba calculado; que era lo que correspondía. ¿Y sabe, Presidente? Con el tiempo están dándonos la razón.

Vamos a tener, probablemente en un tiempo más, un proyecto de ley que baje del 10 al 8. ¿Por qué? Porque los precios siguen subiendo en el mercado internacional. La fórmula de cálculo del impuesto y del Fondo no son adecuados y no dan respuesta a un problema que tenemos en el país y que en el pasado se instaló como una demanda de la ciudadanía y también de quienes estaban en el Parlamento y que hoy día, solo si revisamos la historia, se ha hecho cargo de reducir el impuesto específico de los combustibles en un punto en la época del Gobierno de la Presidenta Bachelet, de 4,5 a 3,5 UTM.

¿Qué quiero señalar con esto, Presidente? Que estamos frente a un tema que no abordamos en el fondo. Que hoy día, si lo estamos discutiendo con urgencia, porque este proyecto entró el 15 de mayo a la Cámara de Diputados y solo hasta ayer no se le repuso la urgencia, es porque hace menos de cuatro semanas se habían alterado los parámetros y, por lo tanto, se había intervenido para que no se produjera el alza, y hoy día, con la ley vigente, no lo podían hacer para Fiestas Patrias porque no estaban dentro del plazo de las 8 semanas.

¡Esa es la verdad!

Estamos haciéndolo, porque no nos dan los plazos, señor Presidente, porque ya se intervino una vez y no tenemos el rango mínimo establecido por la ley vigente.

¿Y por qué no se hizo antes, por qué no se apuró la urgencia? ¡Porque no teníamos Fiestas Patrias! Porque esto se podría haber discutido antes, no a última hora.

Pero no estamos haciendo la discusión de fondo. ¿Por qué? Porque vamos a bajar los precios hoy día, pero va a seguir produciéndose el alza de los precios internacionales y vamos a tener nuevamente esta discusión en el futuro y van a venir nuevamente con un proyecto de ley que es un parche y no atiende el problema de fondo.

Señor Presidente, estimados colegas, lo dijimos, lo reiteramos: este no es un buen proyecto. Esto solo adecúa parámetros, pero no se hace cargo de un tema de fondo, y es que hoy día los precios internacionales nos pegan a nosotros.

El seguro que estableció el proyecto 1 del Gobierno aún no se conoce como mecanismo. Sigue -de acuerdo a lo que ha sostenido en la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados- la autoridad -y también en la Comisión de Hacienda del Senado- estudiando el sistema. Hoy día nos decía que ya estaba estudiada la parte técnica, y que ahora faltaba la decisión política para poder traerlo a discusión ante este Parlamento.

Señor Presidente, improvisación, legislación apurada, falta de antecedentes técnicos, es lo que hoy día tenemos en esta modificación.

La verdad es que la ciudadanía espera, después de que nosotros aprobemos esta ley, que los precios de los combustibles bajen. Y solo vamos a

DISCUSIÓN SALA

evitar un alza, pero van a seguir subiendo en el futuro. Y eso es algo a lo que no le damos respuesta con esta modificación, y que tendrá que seguir esperando hasta que este Gobierno o el próximo den la discusión de fondo, que es lo que, obviamente, haría enfrentar un escenario más favorable para hombres y mujeres de nuestro país.

Por estas razones, y teniendo claro que hay un acuerdo de nosotros para permitir que se apruebe esta modificación, yo mantengo la votación de la Comisión de Hacienda.

Gracias, señor Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Gracias, Senadora.

Tiene la palabra, para fundamentar su voto, el Senador Prokurica.

El señor PROKURICA.- Presidente, he sido y estoy convencido, en el día de hoy, que el impuesto específico a los combustibles afecta en mayor medida a la clase media y a los grupos más vulnerables.

Taxistas, colectiveros, micreros, son gente que vive con el tema del valor de los combustibles, porque forma parte importante, en el caso de los taxistas y colectiveros, casi 40 por ciento del valor de los combustibles forma parte de sus costos.

Y, por lo tanto, he participado, desde el 2005, pidiendo a los Gobiernos de turno un cambio en la carga tributaria, algún mecanismo que genere alguna fórmula que no siga golpeando a la gente de la clase media en un tema que es extraordinariamente injusto. Que no solo afecta a la gente del transporte, sino que en un país tan largo como este, en donde todas las cosas hay que llevarlas de un lugar a otro, afecta también a la gente más modesta, porque suben el valor de los comestibles.

Ahora, en junio del 2006, en conjunto con otros parlamentarios, presentamos un proyecto de acuerdo pidiéndoles a los Gobiernos de la época que generaran un mecanismo en donde el impuesto específico -me recuerdo del Senador Orpis como uno de los autores de ese proyecto- bajara cuando el precio internacional sube.

Hubo otras ideas que ha habido en esto en la Alianza y también en parlamentarios de la Concertación.

La verdad, señor Presidente, que a mí no me importa cuál sea el mecanismo que se utilice, pero que se logre el objetivo de evitar, ya sea -como se ha planteado aquí- por un tiempo, por un año, por dos años, pero evitar lo que significa para gente que labora y en donde los combustibles son indispensables.

Yo he escuchado con mucha atención a algunos señores Senadores que han hecho críticas a la propuesta del Gobierno, porque, supuestamente, vendría a resolver un tema de una semana o de un mes. Y la verdad es que los únicos que no pueden reclamar son justamente ellos. Porque estuvieron 20 años en el Gobierno, señor Presidente, y nunca escucharon el llamado que nosotros le hicimos. ¡Nunca escucharon el llamado que nosotros le hicimos!

DISCUSIÓN SALA

Es más, nunca quisieran modificar un mecanismo que se prestó para muchos abusos, señor Presidente.

Antes de la elección del Presidente Lagos, el Gobierno de la época se gastó más de 50 millones de dólares justo unos meses antes de la elección. Esto no sé si era un aguinaldo de 18 de septiembre -las elecciones son después- o era un parche o era una intervención electoral. No sé cuál es el nombre que quieran darle.

Pero, la verdad, es que si constituye un alivio para quienes tienen que pagar en el día a día el valor de los combustibles que sube y que sube, yo creo que es bueno.

Hoy yo quiero apoyar el proyecto del Gobierno, porque más allá de que si la fórmula que se plantea hoy día es correcta o no, lo que va a producir en la práctica es que va a bajar 20 pesos en algunas bencinas; 11 en otras; también va a bajar el diésel. Y eso es lo que a la gente le importa.

Siempre estoy abierto a que podamos hacer y podamos aprobar mecanismos de largo plazo, mecanismos más estables y, además, incorporar algunas ideas, como lo que se ha planteado aquí por este proyecto, en el sentido de que podamos ir con los automovilistas al uso del gas, que va a ser, sin duda, señor Presidente, con los nuevos descubrimientos de tecnologías en Estados Unidos y en otros países avanzados, con el *Shell Gas*, que significa un aumento enorme de la cantidad de gas que hay en el mundo y que, además, es un combustible menos contaminante, más barato. Ha bajado de 18 dólares el millón de BTU, que llega hoy día a los puertos de gasificadores que tenemos en Chile. Hoy día en Estados Unidos vale 2,5 dólares el millón de BTU. Eso significa -quizás que no va a llegar a eso-, pero eso significa que se va a reducir considerablemente.

Y, por lo tanto, a mí me parece bueno que el Gobierno haga un impulso para que taxistas, colectiveros y quienes trabajan en esta actividad, como un tema principal en su economía, puedan emigrar a esos combustibles que son más baratos, que tienen una cantidad de años por delante muy importante y que, por supuesto, le significa un alza en sus ingresos de sus golpeadas economías.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, señor Senador.

Tiene la palabra don Ricardo Lagos.

El señor LAGOS.- Gracias, señor Presidente.

Yo hago mía buena parte de las intervenciones que ha tenido tanto el Presidente Frei, la Senadora Rincón y buena parte de la intervención del Senador Prokurica.

Uno poniéndole acento en que si este proyecto resuelve o no resuelve los temas concretos que se plantean. Y en el caso del Senador Prokurica, obvio, entiendo que básicamente apunta a buscar una solución mirando el mañana: que por el tema del petróleo vamos a seguir castigando a la clase media y que busquemos por el lado, tal vez, de la tecnología algo que permita un alivio a aquellos sectores que son más afectados.

DISCUSIÓN SALA

Quiero decir que, en lo formal, este pasa a ser un tema recurrente de este Gobierno. Este es el tercer proyecto que envía en menos de 3 años sobre esta misma materia. Y no ha funcionado.

Segundo, quiero decir que en lo formal también hay cierta displicencia.

El proyecto original ingresó a la Cámara de Diputados hacia el 15 de mayo con "discusión inmediata". Y luego de ser rechazado por la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados el Gobierno, mágicamente, le retira la "discusión inmediata".

Dieciocho de mayo; 18 de junio; 18 de julio; 18 de agosto, y ya vamos para el 18 de septiembre. Cuatro meses que el proyecto estuvo votado. Esa es la firme. Y se le pone discusión inmediata para resolverlo en una sesión de la Comisión de Hacienda de una hora y cuarto, donde, además, estamos atorados con el proyecto de ley de primarias -que también tiene urgencia-, para resolverlo.

Entonces, creo que, nuevamente, es la clásica impericia que hemos visto en algunas áreas. En otras funciona re bien y, en esta, no funcionó bien.

Pero el tema de fondo es otro. Que aquí hay un tema que no se quiere discutir: cómo resolver el tema en términos más estructurales.

Entonces, tenemos una propuesta que, como bien dice el Senador Prokurica y explicó el Ministro subrogante, el Ministro Dittborn, esto puede que eventualmente baje la bencina en 20 pesos para las Fiestas Patrias. Yo lo encuentro un poco populista eso, para ser franco.

Ahora, no porque baje, el Gobierno se va a hacer popular. La ganancia del Gobierno sería que lo rechazáramos, porque ahí se podría decir que la Oposición impidió que bajara. Nadie va a leer que fue porque el Gobierno hizo algo para que bajara la bencina. ¿Saben por qué? Porque va a subir en 7 semanas más nuevamente la bencina. Y va a subir para la Pascua, entonces. Y en la Pascua, la gente está hasta aquí comprando regalos, más encima le subieron 25 pesos.

Porque este proyecto, al igual que el que había en el Gobierno anterior, lo que no puede hacer -¿qué es lo que es?- es impedir que el alza del costo de los combustibles internacionales se traslade a los consumidores chilenos. Eso no lo puede hacer, porque no estamos desacoplados de la economía mundial.

Entonces, lo que hacen estos proyectos no es reducir y bajar el precio. Es postergar y graduar en el tiempo el traspaso del alza de los combustibles internacionales o sus bajas a los consumidores.

Eso es lo que hace este proyecto. No baja el precio...

Entonces, primero, hablemos con claridad...

Cuando salgamos de acá...

No me puede quedar tan poco tiempo, señor Presidente. Son diez minutos.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Hable nomás.

DISCUSIÓN SALA

El señor LAGOS.- Ya, *okey*, hablo nomás.

Entonces...

Es que sabe qué. Le propusimos al Gobierno en la Comisión de Hacienda por qué no le retiraba la urgencia y tratábamos de discutir un tema que se hiciera cargo de que dependemos de la economía internacional y del precio del petróleo internacional para nuestro producto... para el consumo de combustible, sobre todo diésel.

Dijo que "no". ¿Pero saben por qué? Porque, si no me puedo desacoplar, cómo yo hago entonces para reducir los costos. Como decía el Senador Prokurica, que me gustó: taxistas, clase media. ¡Cómo lo hacemos! Una fórmula la que plantea el Senador. Traslademos, tal vez... transitemos al mediano plazo hacia un sistema en que el consumo de energía no descansa en el petróleo y descansa en otro tipo de energía que sea más barata y menos contaminante.

Eso es una fórmula, pero toma tiempo.

Pero hay otra fórmula para hacer en Chile, porque el impuesto específico a los combustibles "es un nombre tan engañoso"; es un impuesto específico a los que tienen auto a gasolina particular. ¡Esa es la verdad!

Primero, los del transporte tienen un sistema de reintegro, de subsidio, que los protege; a los grandes transportistas.

Bueno, es correcto en parte.

Segundo, hay un vasto sector que no paga el impuesto específico a los combustibles: industria, minería, sector eléctrico, etcétera. Ese es un "vastísimo" sector.

Entonces, los que terminan pagándolo son los que tienen un auto a bencina, señor Presidente.

Entonces, una fórmula en la cual, sin desacoplarme del mundo, porque no puedo, pudiera tener algo que aliviara a los que están hasta "acá" pagando la bencina, sería que ese costo lo distribuyéramos en aquellos actores económicos que hoy no pagan. ¡No pagan!

En nuestra propuesta de reforma tributaria de la Oposición planteamos que esta era...

El señor GÓMEZ.- ¡Se le acabó la bencina...!

El señor LAGOS.- ¡Le salió buena...!

Lo que quiero decir es que, si hay un sector importante de la economía que usa diésel y está exento del mismo... Líneas aéreas, líneas navieras, mineras, sector energético, industrias están exentas del pago del diésel. Entonces, me pregunto: ahí sí que le estamos cargando la mano a la clase media, pues. En cambio, la gran industria no tiene. Y yo digo y por qué no entonces le ponemos algo de impuesto a esa industria. Yo sé: puede que encarezca el proceso final. Veámoslo. Pero pongámosle que también contribuyan.

DISCUSIÓN SALA

¿Y saber por qué? Porque, ¿cuál es el criterio acá? Ni siquiera por contaminación. Porque si fuera por contaminación, el diésel tendría que ser mucho más caro que la bencina, que contamina más. Y es el mundo al revés: el diésel es más barato; la bencina, que contamina menos, es más cara y la pagan ¿quiénes? Los que tienen auto particular, y los otros que generan más renta están exentos.

Entonces, esto está completamente mal enfocado.

Y para eso, entonces, se le planteó al Gobierno, que tiene la oportunidad de hacerlo: "Mi amigo, no sigamos tratando de parchar esto para tener una buena noticia mañana"; porque además van a tener que hacer una técnica legislativa, una gimnasia de interpretación legal con la Contraloría, para que estos opere mañana jueves. Bueno, ya. No importa. El tema de fondo es otro: por qué no nos sentamos a conversar una propuesta que aquellos que no lo pagan lo paguen, que se use un criterio sobre contaminante, porque acá el diésel contamina más que la bencina; bajémoslo un poco a los de la bencina de 6 a 4 UTM; establezcamos un impuesto, por ejemplo, en base a la cilindrada, que hasta 2.000 centímetros cúbicos, paga tanto; de 2.000 a 3.000 pague otro impuesto, y de 3000 para arriba pague un impuesto más porque consume más.

Eso, tal vez, es un poco más progresista y progresivo que tener este otro sistema, que al final del día...

Créame, señor Presidente, si esto sigue así en el mundo de afuera y si los problemas de... se complica, vamos a tener que tener, entonces, un nuevo cambio, ¡ah! Vamos a tener que ampliar a cuánto: a 800 semanas, ¡ah! Y nos va a pillar ya hasta el cambio de Gobierno.

Entonces, yo propongo que lo hubiera considera el Subsecretario. Dijo que no... ¡Y me cansé...!

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias.

No reaccioné así. No sea...

El señor LAGOS.- Aquí la idea es esto sea para todos...

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Exactamente. Tiene usted toda la razón, Senador.

Tiene la palabra el Senado Kuschel.

El señor KUSCHEL.- Gracias, señor Presidente.

Es para expresar mi voto a favor de este proyecto.

Bueno, yo represento al sur de Chile. Más o menos a mil kilómetros al sur de Santiago queda la Región que represento, la Décima Región. Y para llegar allá hay que atravesar once peajes.

Para nosotros es muy importante que se reduzcan los impuestos a los combustibles y, en lo posible, que bajen estos precios de un insumo que es fundamental.

DISCUSIÓN SALA

Hace cuatro meses, efectivamente, el Gobierno presentó este proyecto a su tramitación en la Cámara de Diputados. Fue rechazado en la Comisión; tuvo una serie de altibajos, y, como recordarán los señores Parlamentarios, aquí en estos cuatro meses hemos estado enfrascados también en la discusión de otros proyectos.

Quiero mencionar que por estos días se inicia el otoño, y el invierno más adelante, en el Hemisferio Norte. El Hemisferio Norte es el que mayormente consume petróleo, bencina, que son las que nos preocupan. Así es que este es un buen momento para que nosotros aprobemos esta ley, que va a significar un alivio paliativo, porque los precios internacionales de estos combustibles no van a dejar de subir porque el petróleo existe en cantidades finitas. Y nosotros estamos, por lo menos en Chile, aumentando considerablemente nuestro parque automotriz.

Por eso, yo creo que entre todos debemos contribuir a aprobar este proyecto y, en conjunto, diseñar una ley que nos permita aliviar la carga tributaria en esta materia. Pero se trata de una situación que inescapable para nuestro país, inescapable para el Hemisferio Sur de América. Así es que yo creo que son pocas las posibilidades que tenemos.

Y no hay un aprovechamiento político. Este proyecto fue presentado oportunamente. Fue, lamentablemente, rechazado, y ahora nos vemos en la necesidad, por las razones que he expresado, de votarlo en este momento.

Gracias, Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, Senador Kuschel.

Tiene la palabra el Senador Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, Honorable Senado, hemos tenido ocho alzas consecutivas en el precio de la bencina, y el tema se hacía prácticamente irresistible no abordarlo.

Ahora, dicho esto, señor Presidente, creo que es muy importante el poder dar claridad respecto de lo que estamos aprobando. El concepto de lo que estamos aprobando es trata de suavizar los precios de tendencia, reduciendo el ancho de banda desde el momento en que se gatilla este procedimiento; pero no se elimina la tendencia, y la tendencia es hacia un alza en el precio de los combustibles. Y eso es inevitable.

Hace tres, cuatro o cinco años atrás, a principios de la década, costaba 30 dólares el barril; estamos en 90, 95, y va a seguir subiendo porque se acabando el petróleo. Y eso es inevitable.

Por lo tanto, lo que estamos aprobando aquí, señor Presidente, es reduciendo los impactos que puede tener la tendencia. Pero Chile, con este proyecto, no se está alejando de la tendencia, y la tendencia es al alza.

Si queremos rebajar el precio de los combustibles, no existe otra opción que rebajar el impuesto. Y esa es una decisión que tenemos que abordar en algún minuto. Y rebajar el impuesto tampoco es fácil, porque, de haber sido fácil y expedito, se habría hecho con mucha anterioridad. Y todos

DISCUSIÓN SALA

sabemos que el impuesto a las gasolinas tiene un efecto en la recaudación, que es tremendamente importante.

Por lo tanto, señor Presidente, aquí el abordar el tema tributario respecto de los combustibles es un tema que hay que abocarse a fondo hacerlo.

Pero no por eso, señor Presidente, este proyecto no deja de tener importancia, porque los impactos son demasiado altos en materia de tendencia, y al reducir la banda le da más herramienta al Estado para que ese impacto no llegue tan fuertemente a la población. Pero, más temprano que tarde, vamos a tener que abordar el impuesto en general a los combustibles a través de distintas ideas que se han planteado.

Sin perjuicio de eso, señor Presidente, yo le pediría al Ejecutivo porque aquí hay presentado un proyecto de acuerdo de manera transversal, porque también tiene directamente relación con este tema, el principal importador es ENAP y ENAP, para efectos de importación y tener arancel cero, solamente lo puede hacer con países que exista el tratado de libre comercio que no son muchos.

Y, por lo tanto, es fundamental -y habría sido muy importante incorporarlo tal como se incorporó el tema de los gaseoductos que, por problemas de tiempo, no se incorporaron- el establecer el arancel cero, porque eso mejora la capacidad de negociación de la ENAP que, al final, termina teniendo una incidencia en mejorar la capacidad de negociación en los precios en que termina importando la ENAP.

Hay un proyecto de acuerdo tal como he señalado, Señor Presidente, absolutamente transversal y, por su intermedio, yo le pediría al Ministro de Hacienda subrogante que presentaran este proyecto de ley, a la brevedad, de establecer el arancel cero porque eso mejora la capacidad de negociación de la ENAP y eso al final se traduce también en un impacto respecto al precio de los combustibles.

Por estas razones, voto favorablemente este proyecto de ley.
He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, Senador.

Tiene la palabra el Senador señor Gómez.

El señor ESPINA.- ¡Nos rendimos...!

El señor GÓMEZ.- Señor Presidente, si hay un tema que está metido en la cabeza de la gente es el impuesto específico y la situación que se vive frente a las alzas de la bencina.

Desgraciadamente, por mucho tiempo no se ha tomado decisión de legislar en serio sobre este tema, porque -lo decía el Senador Lagos- este proyecto fue presentado el 18 de mayo y hoy día, como vamos a enfrentar fiestas, el Gobierno le pone urgencia para que se resuelva hoy día porque eso va a bajar 20 pesos o 25 la bencina, y probablemente va a ser un impacto político favorable.

DISCUSIÓN SALA

Pero es de corto plazo. No es una mirada un poquito más extensa frente a este tema.

Y si uno mira cómo se compone el impuesto o el valor de la bencina a 800 pesos el litro, hay un 58,5 por ciento que corresponde al valor de la refinería; hay un 5,5 que pertenece al margen que son alrededor de 43 pesos y un 25 por ciento que es el impuesto específico, que son 200 pesos y un 11 por ciento que es el IVA, que son 86 pesos o algo así.

Por lo tanto, el valor real de la producción o la refinería en términos de la bencina son 468. O sea, casi más de la mitad o la mitad es impuesto.

Entonces, sin duda que esto hay que abordarlo de alguna manera distinta a buscar solo rebajas parciales o buscar maneras que, de una u otra forma, van a resolver problemas inmediatos. Porque es cierto -algunos lo sostienen- que rebajarlo simplemente favorecería a aquellos que tienen más recursos y no a los que tienen menos recursos -ahí hay una discusión-, pero lo que sí está claro es que hay una cantidad importante de industrias que no pagan impuestos: las líneas aéreas, las termoeléctricas, la minería.

Por lo tanto, si uno pudiera hacer una política seria sobre este tema lo más probable es que pudiéramos establecer un criterio de impuestos que rebaja el valor y, si estamos preocupados de la contaminación y de otros elementos, hay formas también de enfrentar esa situación.

Yo creo que hoy día podemos enfrascarnos en la discusión de si esto es coyuntural o no, pero al final eso a la gente no le interesa porque lo que nos va a pasar es que lo más probable es que baje ahora y en un par de semanas más o en un mes más vuelva a subir.

Entonces, yo lo que le pediría al Gobierno es que este tema lo abordáramos con seriedad en el sentido de buscar fórmulas que nos permitan resolver una situación que afecta particularmente a una gran, gran parte de la población y que es, en definitiva, la clase media, porque es la que más se ve afectada por el alza de los combustibles, el alza de la mercadería por el transporte, por muchas cosas que yo creo que es posible abordar de una manera distinta.

Es difícil, por supuesto, decir: "Mire, vamos a votar en contra de una situación como esta porque, finalmente, favorece a una parte importante de los chilenos".

Pero sí pedir al Gobierno que busquemos un diálogo y una manera de abordar el tema del impuesto específico en serio, que busquemos que la manera que las empresas grandes que no pagan hoy día y que se ven exentos de este impuesto lo paguen y, con eso, podamos compensar a la otra parte de Chile que no tiene esas posibilidades. Y si eso se abordara seriamente yo creo que va a contar con los votos unánimes de este Parlamento, porque va a favorecer a la mayoría de los chilenos.

En este caso, Presidente, la vez anterior solo siete Senadores votamos en contra, pero en esta oportunidad nos vamos a abstener con la idea, por supuesto, que se apruebe, pero pidiéndole al Gobierno que busque una solución permanente sobre este tema y que no sea solo coyuntural.

DISCUSIÓN SALA

Gracias, Presidente.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Senador Girardi, tiene la palabra.

El señor GIRARDI.- Señor Presidente, el problema de esta medida es que, lamentablemente, no es solo coyuntural. Yo creo que va a ser totalmente intrascendente, ni siquiera simbólica. Porque lo que va a impactar esta medida sobre el precio de los combustibles casi no se va a notar. Se lo van a comer las gasolineras y las personas no van a ver grandes diferencias en los precios de los combustibles que pagan y esta es una medida que yo pienso que está demasiado vinculada a un interés político, pero que va a generar una falsa expectativa en la ciudadanía de que se va a mejorar un problema que no se va a mejorar.

Y, por lo tanto, vamos a quedar todos cuestionados. El Gobierno porque nuevamente va a aparecer haciendo algo que más bien es pirotecnia, que está llena de letra chica y se le va a decir a la gente que va a bajar el precio con los combustibles y en la realidad casi no lo van a notar.

Y, además, porque los precios de los combustibles -como se ha dicho acá- van a seguir subiendo. Por lo tanto, este beneficio no va a ser un beneficio percibido claramente como una medida de política que va en el sentido de colaborar con los sectores de ingresos medios más pobres que se ven afectados por esto.

Tampoco hay una estrategia más de fondo. Aquí hay improvisación, hay falta de visión estratégica. Entonces, uno debiera pensar el contexto -lo señalaba el Senador Orpis-: vamos a llegar a un precio del barril del petróleo, en no mucho tiempo más, a 200 dólares el barril por un problema de demanda y por problema de falta de oferta se están consumiendo 3,5 barriles por cada barril que se descubre.

Todos los expertos señalan que queda petróleo y combustibles fósiles para cerca de 20 años más. Por lo tanto, la humanidad va a vivir un cambio de modelo energético, va a haber un cambio civilizatorio desde el punto de vista que nosotros somos una sociedad que está construida y levantada y cimentada sobre el petróleo, desde los combustibles, la globalización, el acortamiento de los tiempos y espacios, todo lo que comemos, lo que vestimos, los plaguicidas, los fertilizantes y, por lo tanto, eso se va a acabar.

Entonces, ¿cuáles son las medidas que uno debiera empezar a prever? Lo que no tenemos: una política energética. De aquí a diez años más, el incentivo a nivel mundial va a ser que los autos sean eléctricos. Chile tiene un inmenso potencial eléctrico totalmente desaprovechado porque no hay visión. Se quiere insistir en carreteras eléctricas que van a ser monumentos a la aberración, al absurdo, que van a ser más frágil todavía el sistema cuando toda la política mundial avanza a la generación distribuida, a la distribución inteligente.

Bien lo sabe el Senador Prokurica porque él ha visto estos temas. Nosotros vamos a insistir en un sistema centralizado vertical, altamente

DISCUSIÓN SALA

vulnerable, y que solo está hecho para favorecer los intereses de una empresa muy poderosa en Chile que se llama "HidroAysén" cuando en todas partes se apunta al sistema deslocalizado, a ramales transversales, a justamente que puedan recolectar energías verdes, energías renovables de las cuales Chile tiene un inmenso potencial.

Pero para eso hay que tener visión, para eso hay que hacer apuestas de futuro. Y nosotros estamos apostando al pasado y no solamente estamos apostando al pasado, sino que estamos generando políticas simbólicas que no llevan a ninguna parte.

En el corto plazo hay dos caminos: o se baja el impuesto al combustible -como lo han planteado sectores incluso de Gobierno- de una vez por todas y se hace como una medida de transición porque no van a haber más caminos, el combustible va a seguir subiendo, o se hace una medida más equitativa, porque la primera es un tanto regresiva.

Se hace que los poderosos de este país que están exentos de pagar el impuesto al combustible lo paguen, porque los que pagan el impuesto al combustible son los sectores de ingresos medios, fundamentalmente, algunos sectores de altos ingresos usan el vehículo y la gran mayoría de las personas de menores recursos, que usan su vehículo para trabajar. Particularmente en las zonas extremas, esto impacta sobre los alimentos y sobre la calidad de vida. En cambio, las grandes mineras, las grandes forestales, las grandes empresas portuarias, los poderosos, los que tienen recursos no pagan impuestos; se les devuelve. Y eso es totalmente inequitativo. Lo que debiéramos hacer es prorratear, que todos pagáramos impuestos, y entonces eso alivianaría el peso que llevan sobre las espaldas los que sí pagan impuestos.

Pero, hay que tomar medidas de fondo.

Pero eso igual es corto plazo. Lo que Chile necesita es una política energética que sigue abandonada; seguimos siendo rehenes de decisiones que se toman en las oficinas de las empresas. Porque Chile, en el tema más importante para cualquier sociedad, que es definir una política energética, una estrategia nacional de energía, no la tiene. Abdica y renuncia a ella y se la entrega a los privados.

Ese es nuestro problema y eso nos va a pesar a futuro.

El señor PIZARRO (Presidente accidental).- Muchas gracias, Senador.

Estamos al término de la votación.

Señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- **Resultado de la votación: por la aprobación del proyecto, 13 votos a favor, 2 votos en contra, 7 abstenciones y 1 pareo.**

DISCUSIÓN SALA

Votaron por la afirmativa las señoras Pérez (doña Lily) y Von Baer y los señores Chahuán, Coloma, Espina, Horvath, Kuschel, Larraín (don Carlos), Novoa, Orpis, Pérez Varela, Prokurica y Uriarte.

Votaron por la negativa la señora Rincón y el señor Frei (don Eduardo).

Se abstuvieron los señores Girardi, Gómez, Lagos, Muñoz Aburto, Pizarro, Quintana y Sabag.

No votó, por estar pareado, el señor Larraín (don Hernán).
El señor PIZARRO (Presidente accidental).- En consecuencia, y sobre la base de lo que acordamos antes de iniciar la votación, se aprueba en general y en particular el proyecto de ley.

Y habiéndose cumplido el objetivo de la sesión, se levanta.

OFICIO APROBACIÓN SIN MODIFICACIONES

2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio aprobación de Proyecto sin modificaciones. Fecha 12 de septiembre, 2012. Cuenta en Sesión 81. Legislatura 360. Cámara de Diputados.

A S.E. el
Presidente de la
Honorable Cámara
de Diputados

N° 888/SEC/12

Valparaíso, 12 de septiembre de 2012.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de ley que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles, correspondiente al Boletín N° 8.302-05.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 10.372, de 11 de septiembre de 2012.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

CAMILO ESCALONA MEDINA
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

3. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley a S.E. EL Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 13 de septiembre, 2012.

Oficio N° 10379

A S.E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA

VALPARAÍSO, 12 de septiembre de 2012

Tengo a honra comunicar a V.E. que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley, correspondiente al boletín N°8302-05.

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.493, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles:

1) Reemplázase en el artículo 2°, en el inciso final, la palabra “lunes” por “martes”.

2) Sustitúyese en el artículo 3° la oración final del último inciso por la siguiente:

“Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.”.

3) Incorpóranse las siguientes modificaciones en el artículo 4°:

a) Agréganse las siguientes oraciones al final del inciso tercero:

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

“Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación en los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato.”.

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto por la siguiente:

“Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “put” que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción “call” que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento.”.

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase “por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio,” por la siguiente:

“por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,”.

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, alterándose correlativamente la numeración de los incisos siguientes, sin perjuicio de lo señalado en la letra f):

“Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido en el artículo 5° del Título III de esta ley.”.

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso undécimo, que ha pasado a ser duodécimo, la expresión “de ejercicio o liquidación”, por “de ejercicio, liquidación y pago de primas”.

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agrégase el siguiente inciso final:

“Si existiere un saldo de primas impagas por opciones “call” contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones “put”, si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco.”.

4) Sustitúyese en el artículo 5° la última oración del inciso final, por la siguiente:

“Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.”.

5) Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto:

“Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros “n” y “s” a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas.”.

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

Artículo 2°.- Intercálanse en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, pasando los actuales incisos quinto a noveno a ser octavo a duodécimo:

“Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”. Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases.”.

Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final:

“Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”, el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público.”.

Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N°20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

Artículo segundo.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502, el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley.”.

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

LEY

4. Publicación de ley en Diario Oficial

4.1. Ley N° 20.633

Tipo Norma	:Ley 20633
Fecha Publicación	:13-09-2012
Fecha Promulgación	:12-09-2012
Organismo	:MINISTERIO DE HACIENDA
Título	:FORTALECE EL CARÁCTER VARIABLE DEL IMPUESTO ESPECÍFICO SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LAS ALZAS EN SUS PRECIOS
Tipo Versión	:Única De : 13-09-2012
URL	:
	http://www.leychile.cl/N?i=1043718&f=2012-09-13&p=

LEY NÚM. 20.633

FORTALECE EL CARÁCTER VARIABLE DEL IMPUESTO ESPECÍFICO SOBRE LOS COMBUSTIBLES DE USO VEHICULAR PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LAS ALZAS EN SUS PRECIOS

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.493, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles:

1) Reemplázase en el artículo 2º, en el inciso final, la palabra "lunes" por "martes".

2) Sustitúyese en el artículo 3º la oración final del último inciso por la siguiente:

LEY

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado."

3) Incorpóranse las siguientes modificaciones en el artículo 4°:

a) Agréganse las siguientes oraciones al final del inciso tercero:

"Los precios aquí mencionados podrán estar expresados en moneda chilena y en monedas de general aceptación de los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato, siempre que en un mismo contrato se use la misma moneda para definir el precio de ejercicio y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio para determinar la indemnización. La indemnización y las primas podrán estar definidas en una tercera moneda, siempre que ésta sea la chilena o una de general aceptación en los mercados internacionales de cambios a la fecha del contrato."

b) Sustitúyese la oración final del inciso cuarto por la siguiente:

"Además, ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción "put" que venda el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser superior al promedio referido rebajado en diez por ciento, y ninguno de los precios de ejercicio de una misma opción "call" que compre el Ministerio de Hacienda, sea simple o combinada, podrá ser inferior al promedio referido aumentado en diez por ciento."

c) Sustitúyese, en el inciso octavo, la frase "por el 25% del precio promedio, durante las ocho semanas contiguas inmediatamente anteriores a la respectiva fecha de ejercicio," por la siguiente:

"por el 15% del precio promedio, durante un número de semanas que podrá ser elegido entre ocho y veintiséis, sin que la semana final de ese período pueda ser anterior a la octava semana previa a la respectiva fecha de ejercicio,".

d) Intercálase el siguiente inciso undécimo, alterándose correlativamente la numeración de los incisos siguientes, sin perjuicio de lo señalado en la letra f):

LEY

"Transcurrido un mes desde que la suspensión de la cobertura continua se haya materializado, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, volverá a ser determinado según establece el artículo 3° del Título II de esta ley. Del mismo modo, la segunda etapa prevista en esta ley se reiniciará nuevamente en la siguiente fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha, aquel componente variable establecido por el artículo 3° tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido en el artículo 5° del Título III de esta ley.".

e) Reemplázase, en el número 2) del actual inciso undécimo, que ha pasado a ser duodécimo, la expresión "de ejercicio o liquidación", por "de ejercicio, liquidación y pago de primas".

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agrégase el siguiente inciso final:

"Si existiere un saldo de primas impagas por opciones "call" contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4° para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones "put", si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco.".

4) Sustitúyese en el artículo 5° la última oración del inciso final, por la siguiente:

"Asimismo, el abono previsto en el número 3) de este artículo deberá adicionarse al precio de venta para efectos del cálculo del Impuesto al Valor Agregado.".

LEY

5) Agréganse, en las Disposiciones Transitorias, los siguientes artículos cuarto a sexto:

"Artículo cuarto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, los valores máximos de los parámetros "n" y "s" a que se refiere el inciso quinto del artículo 2° de esta ley, corresponderán a cincuenta y dos semanas, y los valores mínimos de ambos parámetros corresponderán a cuatro semanas.

Artículo quinto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso séptimo del artículo 2°, será de diez por ciento.

Artículo sexto.- Hasta el 30 de junio de 2014, inclusive, el decreto a que se refiere la segunda oración del inciso octavo del artículo 2°, deberá tener una vigencia mínima de cuatro semanas."

Artículo 2°.- Intercálanse en el artículo 1° de la ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, los siguientes incisos quinto, sexto y séptimo, pasando los actuales incisos quinto a noveno a ser octavo a duodécimo:

"Con todo, cuando el distribuidor venda gas natural del señalado en el inciso primero, mezclado con gas de origen no fósil que posea propiedades fisicoquímicas equivalentes a las del gas natural de origen fósil, cualquiera sea la fuente de éste, el impuesto que establece el presente artículo al gas de uso vehicular se aplicará sólo respecto de aquella parte vendida que proporcionalmente corresponda al gas natural de origen fósil.

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República". Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil,

LEY

con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

El decreto referido en el inciso anterior establecerá las fechas en que el Servicio de Impuestos Internos determinará dichas proporciones y las fechas en que las comunicará a cada distribuidor y vendedor de gas destinado al consumo vehicular acogido a este artículo. Para este efecto tanto los productores como los distribuidores deberán informar al Servicio de Impuestos Internos, en la forma y plazo que este determine, los datos que establezca el Reglamento. Sin perjuicio de lo anterior, la Superintendencia de Electricidad y Combustibles deberá, a petición del Servicio de Impuestos Internos y con la periodicidad, plazos y métodos que determine el decreto, certificar la exactitud de los volúmenes de producción y ventas señalados en este inciso y la equivalencia fisicoquímica de los gases."

Artículo 3°.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, el siguiente inciso final:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en hasta 3 millones de dólares de los Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público."

Artículo 4°.- La Comisión Nacional de Energía deberá elaborar un nuevo informe con los precios de referencia a que se refiere el artículo 2° de la ley N° 20.493, que sustituya aquellos que hubiese enviado el lunes anterior a la vigencia de esta ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- Durante la primera semana desde la publicación de esta ley, se darán por cumplidas las vigencias

LEY

mínimas exigidas por los incisos quinto y octavo del artículo 2° de la ley N° 20.493.

Artículo segundo.- El artículo 2° de esta ley entrará en vigencia sesenta días después de publicado el decreto a que se refiere el nuevo inciso sexto, que intercala dicho artículo en el artículo 1° de la ley N° 18.502, el cual deberá dictarse dentro de los ciento ochenta días siguientes a la publicación de esta ley."

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto como Ley de la República.

Santiago, 12 de septiembre de 2012.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Julio Dittborn Cordua, Ministro de Hacienda (S).- Jorge Bunster Betteley, Ministro de Energía.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- Saluda Atte. a usted, Ramón Delpiano Ruiz-Tagle, Subsecretario de Hacienda Subrogante.