INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica plazo para reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel, para las empresas de transporte de carga y modifica otros aspectos de este mecanismo.

BOLETÍN N° 8.772-05

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

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, Francisco Chahuán Chahuán, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Hernán Larraín Fernández y Carlos Larraín Peña.

Asimismo, en calidad de invitados, concurrieron, del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Felipe Larraín; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Ramón Delpiano; el Coordinador Legislativo, señor Francisco Moreno, y las asesoras, señoritas Beatriz Bustos y Carmina Hernández.

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Jefe de la División de Normas y Operaciones, señor Roberto Santana, y el Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez.

Del Ministerio Secretaría general de la Presidencia, la asesora, señorita Constanza Castillo.

De la Corporación de Estudios para Latinoamérica (CIEPLAN): la Secretaria Ejecutiva del Programa Legislativo, señorita Macarena Lobos.

El asesor de la Honorable Senadora señora Rincón, señor Josué Vega.

Concurrieron, además, en representación de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC, los señores Juan Araya, Presidente; Ramón Morrás, Secretario General; Augusto Péndola, Presidente Federación Agroforestal; y Roberto González, asesor.

2

En representación de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, los señores Sergio Pérez, Presidente; Baldemar Higueras, Secretario Ejecutivo; José Egido, dirigente Región de Valparaíso; y José Villagrán, dirigente Región de la Araucanía.

3

- - -

Cabe hacer presente que por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de “discusión inmediata”, en conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, se discutió la iniciativa en general y en particular a la vez.

- - -

Cabe dejar constancia de que se introdujo una enmienda en el inciso primero del artículo único.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Modificar el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel, para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2° de la ley N° 19.764, y modificar otros aspectos de este mecanismo.

- - -

ANTECEDENTES

Para una adecuada comprensión de la iniciativa en informe deben tenerse presente los siguientes antecedentes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- La ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

- La ley N° 20.278, que adiciona recursos al fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo, autoriza una capitalización de Enap por el monto que indica e introduce otras modificaciones que señala.

- La ley N° 20.360, que otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259.

- La ley N° 20.456, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

- La ley N° 20.561, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje señala que, de acuerdo al articulado permanente de la ley N° 19.764, el porcentaje de recuperación que rige a contar del 1° de julio del año 2006 es el 25% de las sumas pagadas por concepto de impuesto específico al petróleo diesel. No obstante, debido entre otras consideraciones a las constantes oscilaciones que este commodity ha experimentado en el último tiempo, desde el año 2008 el porcentaje referido se ha venido incrementando excepcionalmente y de forma sucesiva.

En efecto, indica que por medio de la ley N° 20.278 se elevó a 80% el porcentaje del reintegro, lo que se mantuvo vigente entre el 1° de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009. Posteriormente, la ley N° 20.360 extendió hasta el 30 de junio de 2010 el régimen excepcional de reintegro, donde a mayores ingresos anuales, menores las tasas de reintegro. Lo mismo se estableció, con diferentes porcentajes y tramos, mediante las leyes N°s 20.456 y 20.561, la última de las cuales expira el 31 de diciembre de 2012.

Expresa que, en la actualidad, los porcentajes de reintegro según tramos de ingresos que las empresas de transporte de carga pueden recuperar por concepto de impuesto específico al petróleo diésel pagado, son los siguientes:

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

b. 70% para aquellos cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento;

c. 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento, y

d. 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Continúa señalando que, como parte de las actividades de fortalecimiento y apoyo a la actividad de transporte de carga por carretera, durante los últimos años se ha ido avanzando, en conjunto con los principales representantes del sector, en el planteamiento de diversas políticas que logren mejorar su competitividad y profesionalización. Dentro de estas, es posible mencionar el diseño de un nuevo programa de recambio y chatarrización de camiones antiguos. Plantea que dicho programa, permitiría a los transportistas beneficiados acceder a mejores contratos, disminuir su consumo de combustible y de paso ser una interesante herramienta de eficiencia energética a nivel país. En esta

misma línea, se está diseñando también un programa de instalación de alerones y deflactores de viento, tecnología probada pero aun no masificada en la industria nacional, que permite ahorros de combustible de hasta 15% en condiciones adecuadas, mejorando significativamente la competitividad y retorno de la industria.

En cuanto al contenido del proyecto de ley, explica que, encontrándose la vigencia del sistema de reintegro contenido en la ley N° 20.561 próxima a expirar, y considerando la actual incertidumbre en el concierto económico internacional, se hace aconsejable mantener el sistema excepcional de reintegro contenido en la referida ley. De esta manera, indica, el presente proyecto de ley propone extender el régimen vigente en la ley N° 20.561, por un período de cuatro años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2016 y, adicionalmente, incrementar hasta las 20.000 unidades de fomento el techo del tramo del 52,2% de reintegro, permitiendo que más contribuyentes en este segmento puedan obtener una devolución mayor.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

El **Ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín**, efectuó una exposición del siguiente tenor:

Sistema Devolución IED para empresas de Transporte por Carretera

I Antecedentes

- La ley N° 19.764 (19 de octubre 2001) estableció el reintegro parcial del pago de peajes realizado por las empresas que utilicen vehículos pesados.

- Esta ley establece mecanismos de reintegro del gasto incurrido en peajes para el caso de las empresas de transporte de pasajeros y del pago de impuesto específico al diesel (IED) para el caso de las empresas de transporte de carga.

- Para las empresas de transporte de carga se estableció una tabla de recuperación que partía en 10% en 2002 y quedó de manera permanente en 25% a partir de julio de 2006.

- Desde el año 2008 y hasta la fecha el esquema creado por la ley N° 19.764 ha sido modificado por diversas leyes de carácter transitorio, estableciendo sistemas de reintegro escalonado y diferenciados según nivel de ventas.

6

- Actualmente, el sistema de reintegro está establecido en la ley N° 20.561, la que venció el 31 de diciembre de 2012 y que consideraba el siguiente esquema de reintegro:

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

70% para aquellos cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento;

52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento, y

31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

II Propuesta

La propuesta del ejecutivo considera mantener el actual esquema de reintegro pero ampliando el tercer tramo que incluye al sector medio del transporte.

En concreto, el tercer tramo que actualmente va desde las UF 6.000 a las UF 15.000, llegará hasta las UF 20.000.

Lo anterior significa inyectar recursos respecto del sistema actual y mejorar las condiciones de cerca de 1.000 transportistas.

Agregó que, a diferencia del año pasado, en este período han debido dialogar con dos confederaciones, y han acogido la demanda referida a beneficiar al grupo medio de entre los tramos que se han indicado, extendiendo el tercer tramo hasta las 20.000 UF.

Señaló que el costo anual del proyecto, con un dólar a $475, es de $48.885 millones o US$103 millones. Asimismo, el costo incremental, esto es, calculado respecto de la ley permanente, es del orden de US$45 millones. Añadió que, respecto de la ley vigente hasta el 31 de diciembre de 2012, el costo incremental es de alrededor de US$5 millones.

Adicionalmente, indicó que se encuentran dispuestos a avanzar en dos materias que preocupan a las confederaciones, como son la eficiencia energética, de forma que se estudia ayudar a financiar la colocación de deflactores que mejoran el rendimiento energético de las máquinas en hasta un 15%. La segunda materia, se refiere al costo de la mano de obra por la fuerte alza de las remuneraciones del sector determinado por el auge minero, en virtud de lo cual se busca entregar más capacitación de modo de contar con más conductores.

Acotó que en la Cámara de Diputados se rebajó el plazo de vigencia de 4 a 3 años, y ahora, acogiendo un planteamiento de una de las

7

confederaciones, han aceptado rebajar la duración de la ley a 2 años, mediante una indicación que presentarán en el transcurso de la sesión.

A continuación, la Comisión recibió a los representantes de la **Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC, cuyo Presidente, señor Juan Araya**, expuso que hace unos años se obtuvo un reintegro de 80% para todos los transportistas, lo que resultaba muy injusto al no considerar las diferencias de tamaño entre los diversos transportistas. Posteriormente se distinguió según el tamaño de la empresa de transporte, las que suman en total 24.000, además de unos 15.000 transportistas no formales.

Agregó que en el primer tramo contemplado en la ley, de ingresos anuales de hasta 2.400 UF, existen 15.070 transportistas. En el segundo tramo de hasta 6.000 UF se encuentran 4.668 empresas de transporte. En el tercer tramo existen alrededor de 2.400 de las empresas mencionadas. Y en el último tramo quedarían casi 2.000 empresas del rubro.

Observó que la facturación promedio de las empresas es de $130 millones anuales y se trata de un negocio familiar, lo que explica que existen sólo 248 grandes empresas, las que también se encuentran de acuerdo con la iniciativa legal.

Manifestó que los asociados de su Confederación se encuentran conformes con el contenido del proyecto de ley y por el trabajo desarrollado con el Ministerio de Hacienda.

Acotó que la Confederación que representa tiene 70 años de historia, y lo que buscan es profesionalizar a los pequeños transportistas.

El **Ministro, señor Larraín**, reiteró frente a los representantes de la CNDC la voluntad de trabajar para mejorar la eficiencia energética en el consumo de los camiones y la profesionalización de los conductores.

El **Presidente de la CNDC, señor Araya**, señaló que existe un déficit de más de 15.000 conductores.

El **Honorable Senador señor Kuschel** consultó cuál es la razón de que para determinar el reintegro se consideren los ingresos anuales y no la adquisición del combustible.

El **Presidente de la CNDC, señor Araya**, expresó que se debe a que han sostenido que el reintegro debe ser para el camionero, y si el criterio fuera la compra de combustible se beneficiarían personas que no son dueñas de camiones pero que compran el mismo y lo transfieren al transportista.

El **Ministro, señor Larraín**, explicó que la forma para determinar el tamaño de la empresa se hace en relación a sus ingresos por carga y de esa forma no se consideran otras actividades que desarrolle la empresa, como bodegaje o logística.

El **Presidente de la CNDC, señor Araya**, indicó que el costo del crédito para las empresas de menor tamaño es de un 43% anual y para las grandes empresas sólo de un 9% anual, por lo que deben luchar por favorecer a los pequeños empresarios.

A continuación, la Comisión escuchó al **Presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, señor Sergio Pérez**, quien señaló que les preocupa enormemente el tener que discutir cada año el asunto al que se refiere el proyecto de ley, y agradeció al Ministerio del ramo porque durante el año 2012 sostuvieron varias reuniones con relación a la profesionalización del sector, materia que es la que más interesa a la organización a la que representa.

Indicó que en diciembre del año 2011 se firmó un acuerdo con el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones al que concurrieron cuatro honorables senadores, con el objetivo de discutir durante el año siguiente los temas que preocupan del transporte de carga por carretera.

Agregó que su organización propone, para ir efectivamente en apoyo de los transportistas que más lo necesitan, la existencia de sólo dos tramos, uno que recupere sólo el 25% de lo pagado por impuesto específico, que serían quienes hoy recuperan un 31%, y otro que recupere el 100%. Además, consideraban que sería mejor una ley por sólo un año, pero se ha aceptado la propuesta del ministerio para que sea por dos años, siempre que se acepte la solicitud consignada precedentemente.

El **Honorable Senador señor Chahuán** expresó que fue uno de los senadores que concurrió a la firma del acuerdo entre el Gobierno y la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, que permitió poner término a una paralización de los transportistas e iniciar un diálogo con el Ejecutivo. Luego, acompañó a los dirigentes a las reuniones con representantes del Gobierno, y no fue fácil lograr que las mismas tuvieran cierta periodicidad y regularidad.

Asimismo, manifestó que junto a los honorables senadores señores Carlos Larraín y Baldo Prokurica, solicitaron al Ministerio de Hacienda que realizara un esfuerzo por cumplir con el protocolo de acuerdo al momento de enviar el proyecto de ley que ahora se discute. Observó que en la firma del Protocolo participaron como garantes el Ministro señor Cristián Larroulet y los Honorables Senadores señores García-Huidobro, Coloma, Larraín Fernández y Chahuán, por lo que esperaban que existiera un diálogo más fluido. Explicó que entre los temas a discutir estaban que el sistema de reintegro de lo pagado por impuesto específico se basara en combustible efectivamente consumido y no en las utilidades que tuviera cada transportista. Acotó que otro tema en debate es la necesidad de dar estabilidad a los precios de los combustibles que pagan los transportistas, pero nada de ello fue recogido en el proyecto de ley, lo que provoca una gran desazón en quienes concurrieron como garantes del referido acuerdo.

El **Honorable Senador señor Coloma** observó que una de las cosas que más complejiza las políticas públicas y la legislación, es la

implementación de medidas con divisiones que no tienen una razón de ser muy clara al momento de imponer cargas públicas, cuando la regla debiera ser normas parejas para todos. En el caso que los ocupa existen cuatro divisiones, lo que impulsa a buscar fragmentaciones societarias u otros caminos para cambiar de tramo. Planteó que sería mucho mejor que existieran sólo dos tramos para efectos de determinar el reintegro. Agregó que también le parece razonable que el reintegro se haga en base al combustible consumido y no a otros parámetros.

El **Dirigente de la Región de Valparaíso de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, señor José Egido**, señaló que para los representantes de las organizaciones gremiales resulta desgastante tener que prepararse para discutir estas materias año a año. Acotó que la historia del reintegro de lo pagado por impuesto específico comienza en el año 2001 con un 10% para todos los transportistas el que aumentó a un 25% en el año 2007, y en el año 2009 se estableció un sistema por tramos que ha sufrido diversas variaciones, llegando a cuatro tramos para determinar la devolución o reintegro.

Observó que la profesionalización de la actividad, que ahora ofrece servicios logísticos como el bodegaje, no significa un mayor consumo de petróleo diesel, que es lo que debería ser determinante para efectos del reintegro que establece la ley.

Afirmó que de cada $100 que entrega el Estado por concepto de la ley que establece el reintegro, $48 se los llevan las dieciocho empresas más grandes del país y sólo $17 los pequeños transportistas, cuando se supone que a quien se quiere beneficiar es al pequeño transportista. Agregó que el transportista que recupera el 80% de lo pagado por impuesto específico corresponde a quien posee un camión; el que recupera un 70% corresponde a quien es dueño de tres camiones; el que recibe un reintegro del 52,5% corresponde a quien posee siete camiones, y quienes recuperan un 31% corresponde a quien posee ocho camiones o más.

El **Dirigente de la Región de la Araucanía de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, señor José Villagrán**, manifestó que no es responsabilidad de los transportistas el que se estén discutiendo recién ahora los problemas planteados precedentemente, dado que el acuerdo fue firmado en diciembre de 2011, y desde enero de 2012 han insistido en poder reunirse con el Ministro de Hacienda, cuestión que recién se concretó en diciembre del mismo año.

El **Honorable Senador señor Pizarro** observó que dentro del sector del transporte de carga siempre ha existido la inquietud de que con el reintegro de lo pagado por impuestos se puede generar una distorsión de la competitividad, que ya opera con poco margen de utilidad y altos costos de financiamiento, por lo que muchas veces el encontrarse en uno u otro tramo de reintegro hace la diferencia respecto de adjudicarse un contrato o no. En virtud de lo anteriormente expuesto, solicitó mayores antecedentes y si la materia ha sido discutida entre las confederaciones y el Ministro de Hacienda.

El **Honorable Senador señor Frei** expresó que el debate año a año sobre la materia se inicia en el 2008 y el gran problema es que los proyectos de ley respectivos ingresan en los últimos días previos a que termine la vigencia de la ley correspondiente, lo que no permite una discusión acabada, además de que aparecen los parlamentarios como los que dilatan la aprobación de los beneficios, lo que termina siendo una presión para evitar un debate a fondo de la materia.

El **Honorable Senador señor Lagos** señaló que, en vista de los antecedentes, le gustaría escuchar del Ejecutivo si existe alguna posibilidad de establecer un sistema más permanente y no que cambie año a año.

El **Presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, señor Pérez**, manifestó que han existido mesas de trabajo durante el año 2012 en búsqueda de la profesionalización de la actividad, lo que debiera profundizarse en los próximos meses. Planteó como alternativa a lo que se propone en el proyecto de ley, que se establezcan sólo dos tramos, uno de un 25% de devolución para los transportistas más grandes, y el otro de un 80% para el resto, por un plazo de 2 años.

El **Honorable Senador señor Larraín Fernández** indicó que en virtud del compromiso adquirido al firmar el acuerdo con los gremios, corresponde solicitarle al Ejecutivo una modificación del proyecto de ley que refleje el compromiso adquirido. En caso contrario, quienes concurrieron como garantes al referido acuerdo no podrían acompañar el proyecto de ley durante su debate en la Sala del Senado.

El **Honorable Senador señor Larraín Peña** observó que el rendimiento del impuesto específico para el Fisco ha aumentado con el pasar de los años, en el año 2007 recaudaba $966.000 millones y en el año 2011 recaudó $1.600.000 millones, sin considerar el IVA asociado, por lo que no le parece necesario que siga aumentando la recaudación tributaria por medio de este tributo.

El **Honorable Senador señor Pizarro** consultó, en relación a la propuesta apenas formulada por la Confederación, si ello no implicaría un retroceso para el sector, debido a que se incentivaría la creación de varias empresas con ingresos anuales inferiores a las 20.000 UF, a partir de una sola entidad, sólo para conseguir una mayor reintegro, lo que llevaría a la pérdida de la estructura, organización y profesionalización que se verifica en las grandes empresas.

El **Ministro, señor Larraín**, señaló que, en cuanto a la existencia de los tramos, ellos existían cuando asumió el actual Gobierno, y que, efectivamente, si los mismos se reducen sólo a dos, se corre el riesgo de atomización en la propiedad de las empresas de transporte. Acotó, además, que la realidad del país cuando se aumentó el reintegro, es muy distinta a la actual, puesto que en los años 2008 y 2009 se verificaba una grave crisis económica mundial con una recesión pronunciada.

Observó que el problema no es la falta de trabajo o falta de demanda, si no la profesionalización del sector para poder generar una reducción en los costos laborales de la actividad, presionados por la demanda de mano de obra del sector minero.

Sobre la recaudación del impuesto específico, acotó que la mayor parte de la misma proviene del impuesto a la gasolina que es cuatro veces mayor que aquel que pesa sobre el diesel, además que, respecto de este último combustible, existe el reintegro sobre el que se discute.

Sobre las propuestas avanzadas por los gremios, manifestó que se recibió una para reducir el plazo de vigencia de la ley, y aunque el Ejecutivo no considera óptimo estar discutiendo la renovación del mecanismo todos los años, aceptó disminuir la misma de tres a dos años, por lo que presentará una indicación a dicho efecto.

Manifestó que no existe un incumplimiento del acuerdo firmado por el Ministro Errázuriz, porque en él se contemplaba la formación de una mesa de trabajo que abordara la estructura del reintegro, en la que se avanza en el proyecto de ley que se discute con la ampliación del tercer tramo, con un costo para el Fisco de US$45 millones por menor recaudación tributaria, respecto de una ley con un 25% de reintegro para todos. Agregó que el costo total del proyecto de ley por menor recaudación son US$103 millones.

Planteó que, si no se ha utilizado el consumo de petróleo diesel para determinar el reintegro, es en razón de no penalizar a las empresas que tuvieran otras actividades conexas al transporte como logística o bodegaje.

Indicó compartir el planteamiento sobre la existencia de revisiones del precio del petróleo diesel más espaciadas que sólo una semana, pero estudiado el asunto encontraron que el problema son los contratos de Enap que se encuentran estipulados en base al período semanal, y de todas formas lo que se provocaría es mayor estabilidad dentro del período que se elija, pero mayor volatilidad al momento de comenzar un nuevo período, dado que se reflejaría toda la variación de precio de dicho lapso. Observó, además, que el SIPCO ha suavizado las fluctuaciones pronunciadas de los precios.

Concluyó afirmando que se ha cumplido con el protocolo de acuerdo, se estableció la mesa de trabajo, se ha avanzado en las materias comprometidas, no completamente, pero se ha avanzado. Asimismo, señaló, se seguirá avanzando en la profesionalización de la actividad y la eficiencia energética de la misma.

El **Dirigente, señor Villagrán**, sostuvo que actualmente no se puede separar la logística del transporte, dado que las empresas contratan el traslado de un punto a otro incluyendo la logística y pagando un precio por kilo.

12

El **Honorable Senador señor Lagos** expresó que, tanto en el debate de este proyecto de ley, como en otros, el Ejecutivo expresa que las situaciones que se abordan son heredadas de administraciones anteriores, pero en realidad, pasados tres años del actual Gobierno se podría esperar que se actuara de una forma diferente si así lo estiman conveniente. Además, agregó, la ley que regía cuando asumió la actual Administración contaba con tres tramos y no cuatro.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, votaron a favor los Honorables Senadores señores García, Novoa y Pizarro, y se abstuvieron los Honorables Senadores señores Frei y Lagos, resultando, en consecuencia, aprobada la idea de legislar.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

Artículo único

Su texto es el siguiente:

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en el o los meses

respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo, y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier tipo de contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible.”.

El Ejecutivo presentó una **indicación de Su Excelencia el Presidente de la República** para modificar el plazo de vigencia de la norma, sustituyendo, en el inciso primero, el guarismo “2015” por “2014”.

El **Honorable Senador señor Pizarro** planteó que se podría innovar más profundamente sobre la estructura y los niveles del mecanismo de reintegro, además de sus efectos sobre la competitividad. En ese sentido parece razonable que se apruebe el proyecto de ley por un período breve de seis meses o un año, con el objetivo de buscar una solución que sea definitiva.

El **Ministro, señor Larraín**, acotó que al elaborar el proyecto de ley se operó con el principio paretiano de que si no se deja a nadie peor y se mejora la situación de algunos, gana la sociedad.

En votación la indicación del Ejecutivo, se registraron dos votos favorables, de los Honorables Senadores señores García y Novoa, y tres abstenciones, de los Honorables Senadores señores Frei, Lagos y Pizarro.

Repetida la votación, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 178 del Reglamento del Senado, se verificó idéntico resultado. En consecuencia, por aplicación del inciso segundo de la misma disposición, se dio por aprobada la referida indicación.

14

En votación el resto del artículo único, se registraron dos votos favorables, de los Honorables Senadores señores García y Novoa, y tres abstenciones, de los Honorables Senadores señores Frei, Lagos y Pizarro.

Repetida la votación, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 178 del Reglamento del Senado, se verificó idéntico resultado. En consecuencia, por aplicación del inciso segundo de la misma disposición, se dio por aprobado el resto del artículo.

\- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 7 de enero de 2013, señala, de modo textual, lo siguiente:

"I. Antecedentes

Teniendo presente que se mantienen importantes niveles de incertidumbre en el escenario económico internacional y en especial la volatilidad del precio de los combustibles, el proyecto de ley en referencia tiene por finalidad crear condiciones de mayor estabilidad en el importante sector del transporte de carga al considerar que, de manera excepcional, se extienda por un período de 4 años, a contar del día 1° de enero de 2013, el beneficio dispuesto para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764, para acceder a un porcentaje de recuperación del impuesto específico al petróleo diesel (IEPD).

Adicionalmente, si bien para acceder al beneficio de recuperación del impuesto se mantienen los parámetros de ventas de las empresas clasificados en cuatro tramos, el proyecto de ley propone incrementar el beneficio a un importante volumen de beneficiarios, ampliando el tercer tramo, cuyas ventas actualmente se encuentran entre las UF 6.000 y hasta UF 15.000 con un beneficio del 52,5% de recuperación, hasta las UF 20.000.

En síntesis, el esquema de reintegro quedaría de la siguiente forma:

(a) Las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a 2.400 UF podrán acceder a una recuperación de un 80% de lo pagado por IEPD,

(b) Las empresas con ventas anuales entre 2.400 UF y 6.000 UF podrán recuperar un 70% de lo pagado por IEPD,

(c) Las empresas con ventas anuales superiores a 6.000 UF e inferiores a 20.000 UF podrán acceder a una recuperación de un 52,5% de lo pagado por IEPD,

(d) Las empresas con ventas superiores a 20.000 UF tendrán una tasa de recuperación del impuesto de 31%.

II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

El efecto fiscal del presente proyecto de ley, se proyectó sobre la base de la información del monto del reintegro efectivo realizado para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 durante el año 2011, y el porcentaje de reintegro según tramos de ingresos que estas empresas podían recuperar durante dicho año. Sobre esta base se estimó la cantidad media de combustible usada por empresa.

Con esa base se determina para el año 2013 y siguientes, el efecto fiscal de aplicar los porcentajes de reintegro propuestos en el presente proyecto de ley, sobre el monto que debiesen pagar por concepto de Impuesto Específico al Petróleo Diesel las empresas del transporte de carga, según los litros promedio consumidos. El nivel del reintegro sería, así, el siguiente:

Cifras en millones de $ de 2012

Monto Estimado Reintegro anual lapso 2013-2016 con ley	48.885
Monto Estimado Ley 19.764	27.453
Gasto Incremental Proyecto de Ley	**21.102**

.".

En consecuencia, las normas de la iniciativa legal en informe no producirán desequilibrios macroeconómicos ni incidirán negativamente en la economía del país.

- - -

MODIFICACIONES

Vuestra Comisión tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, con la siguiente enmienda:

Artículo único

Inciso primero

16

Sustituir el guarismo “2015” por “2014”. **(Aplicación artículo 178, inciso segundo, Reglamento del Senado. Indicación del Ejecutivo)**

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de la modificación anterior, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de **2014**, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en el o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo, y se

17

descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier tipo de contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible.”.

- - -

Acordado en sesión celebrada el día 16 de enero de 2013, con asistencia de los Honorables Senadores señores José García Ruminot (Presidente), señora Ximena Rincón González (Jorge Pizarro Soto), y señores Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Ricardo Lagos Weber y Jovino Novoa Vásquez.

Sala de la Comisión, a 16 de enero de 2013.

18

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL, PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y MODIFICA OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO. (BOLETÍN N° 8.772-05)

19

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: modificar el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel, para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2° de la ley N° 19.764, y modificar otros aspectos de este mecanismo.

II. ACUERDOS: aprobado en general con tres votos a favor y dos abstenciones (3x2).
Indicación del Ejecutivo. Aprobada, 2 votos a favor x 3 abstenciones (Aplicación artículo 178, inciso segundo, Reglamento del Senado).
Artículo único. Aprobado, 2 votos a favor x 3 abstenciones (Aplicación artículo 178, inciso segundo, Reglamento del Senado).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: la iniciativa legal se compone de un artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: discusión inmediata.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo.

VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en sesión de 10 de enero de 2013, aprobado en general por 69 votos a favor y una abstención.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 15 de enero de 2013.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y en particular.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- La ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

- La ley N° 20.278, que adiciona recursos al fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo, autoriza una capitalización de Enap por el monto que indica e introduce otras modificaciones que señala.

- La ley N° 20.360, que otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259.

- La ley N° 20.456, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

20

20

- La ley N° 20.561, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

Valparaíso, a 16 de enero de 2013.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión