

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA
recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, 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.

BOLETÍN Nº 5.902-05

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

A las sesiones en que la Comisión estudió esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Novoa.

Asimismo, en calidad de invitados asistieron, el Ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco; la asesora, señora Jackeline Saintard; el asesor legislativo del Ministro, señor Rodrigo González; y el asesor de política macroeconómica, señor David Noe; el Director de Presupuestos, señor Alberto Arenas; el Subdirector de Racionalización y Función Pública de dicha repartición, señor Julio Valladares; y la asesora, señora Macarena Lobos.

De la Comisión Nacional de Energía, el Ministro, señor Marcelo Tokman; el Jefe del Área de Hidrocarburos, señor José Antonio Ruiz; y el asesor legislativo del Ministro, señor Diego Vio.

De la Asociación de Distribuidores de Gas Natural A.G., el Presidente de AGN Chile, señor Eduardo Morandé; el Secretario Ejecutivo, señor Carlos Cortés; y los asesores, señor Jorge Quiroz y señor Alejandro Campos. De la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., el Gerente General, señor Eduardo Vio y el Gerente del Área de Estudios y Desarrollo, señor Guillermo Cortés.

- - -

Cabe hacer presente que por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de “discusión inmediata”, y 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.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

En lo fundamental, ayudar a las personas o empresas que utilizan combustibles derivados del petróleo. Para el logro de este propósito, el proyecto adiciona recursos e introduce perfeccionamientos al mecanismo de estabilización de precios de dichos combustibles por US\$ 1.000 millones, agregándose el gas licuado de petróleo entre los combustibles contemplados, autoriza una capitalización de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) por un monto de US\$ 250 millones, e incrementa de un 20% a un 35% la proporción del reintegro de lo pagado en peajes de rutas concesionadas por parte de las empresas de transporte de pasajeros interurbanos. Adicionalmente, y sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el proyecto de ley eleva el mencionado porcentaje de recuperación por concepto de peajes a un 45%.

Además, sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el proyecto de ley eleva el porcentaje de recuperación del impuesto específico al diesel a que tienen derecho los contribuyentes de transporte de carga, desde un 25% a un 80%.

Finalmente, se concede un reembolso de cargo fiscal a los propietarios que se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros, sea que se trate de propietarios de automóviles de alquiler, cualquiera sea la modalidad de éstos como de propietarios de buses urbanos y rurales. Igualmente, tendrán derecho a este reembolso los empresarios del transporte remunerado de escolares.

- - -

ANTECEDENTES

Para la cabal comprensión de esta iniciativa de ley, se ha tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- La ley N° 20.063, que crea Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.

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

- El decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

- El decreto ley N° 3.063, de 1979, que establece normas sobre rentas municipales.

- Ley N° 18.290, de Tránsito.

- El decreto Supremo N° 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que crea y reglamenta el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República señala que el objetivo del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo (FEPCO) consiste en reducir la volatilidad de los precios de los combustibles en el mercado nacional, evitando fluctuaciones excesivas en los precios locales. Y en ello, consecuentemente, el fondo ha probado ser un mecanismo exitoso.

Hace presente que el precio actual del petróleo, por sobre los 125 dólares el barril, constituye un máximo histórico en términos reales. En efecto, enfatiza, los actuales precios del petróleo son mayores que los observados durante la gran crisis de los años 70. En este contexto, el FEPCO ha jugado un papel clave al paliar los incrementos de precios que enfrentan nuestros compatriotas.

Además, el FEPCO es un instrumento que permite una mayor cobertura social, al incluir también el kerosene, combustible de masivo uso doméstico, especialmente en meses de invierno.

Informa que el último aporte al FEPCO se hizo en enero de 2008, con un precio del petróleo en torno a los 90 dólares por barril. Desde esa fecha, el petróleo ha experimentado un alza de 45%. Debido a este importante incremento en el precio del petróleo en el mercado internacional, así como el crecimiento del consumo interno de diesel para la generación eléctrica, producto de mayores restricciones a la exportación de gas natural de Argentina, sumado todo ello a la hidrología excepcionalmente seca de los últimos trimestres, ha significado que el FEPCO haya operado a máxima capacidad durante el presente año. Lo anterior ha significado que los recursos del fondo se hayan utilizado a un ritmo superior a lo estimado, haciendo

necesario un nuevo aporte financiero que le permita seguir operando a plena capacidad.

Pone de manifiesto, además, que en el presente escenario de altos precios de los combustibles y de un suministro reducido de gas natural desde Argentina, la Empresa Nacional del Petróleo ha jugado un rol crucial, como empresa pública al servicio de todos los chilenos, al incrementar fuertemente los volúmenes de importación de diesel y otros combustibles, ayudando a satisfacer la demanda y permitiendo que el parque industrial y termoeléctrico siga funcionando.

Destaca que este esfuerzo ha demandado no sólo un gran trabajo de la empresa, sino que ha redundado en fuertes exigencias financieras para la misma, razón por la cual se hace necesario destinar US\$ 250 millones a ENAP para que continúe cumpliendo con las responsabilidades que la ley le exige y, así, seguir asegurando el suministro de combustibles en Chile.

Finalmente, y como una medida destinada a apoyar a las empresas de transporte interurbano de pasajeros que transitan en las rutas concesionadas del país, propone un incremento en el reintegro de lo que dichas empresas pagan en peajes a las concesionarias.

- - -

DISCUSIÓN

La Comisión recibió a los representantes de la Asociación de Distribuidores de Gas Natural A.G. y de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G.

El Presidente de AGN Chile, señor Morandé, destacó la importancia del gas natural, especialmente en cuanto a su contribución a la preservación del medioambiente. Observó que la iniciativa legal discrimina a la mencionada fuente de energía respecto del subsidio que entrega el Fondo de Estabilización y señaló que no es efectivo que el gas natural sea un producto consumido sólo por los estratos sociales de mayores ingresos. Además, indicó que se está hipotecando el futuro porque los contratos y la industria requieren un tiempo no menor a un año para producir sus efectos y el presente proyecto crea incertidumbre en cuanto al precio futuro de los distintos combustibles.

El asesor de la Asociación de Distribuidores de Gas Natural, señor Quiroz, efectuó una presentación en formato power point del siguiente tenor:

Consideraciones para Incorporación del Gas Natural al FEPC

Planteamiento Principal:

- El FEPC ha actuado como vehículo permanente de subsidio de precios más que como estabilizador propiamente tal.

- Axioma económico fundamental: no es bueno subsidiar permanentemente a los energéticos, pero peor aún es excluir de este subsidio a un solo energético en particular.

- Si se va a subsidiar, y el FEPC lo que viene haciendo derechamente es subsidiar masivamente al diesel, la gasolina y el kerosene, resulta esencial que el subsidio se extienda por parejo a todos los energéticos sustitutos (gas licuado y gas natural).

- La última indicación del ejecutivo que incorpora al FEPC el Gas Licuado de Petróleo (GLP) pero no incorpora al Gas Natural (GN), es un grave error que tendrá consecuencias nefastas para el futuro económico del país:

Se discrimina y se da una señal de abandono a más de 500 mil hogares (2 millones de personas) que utilizan gas natural.

i) Más del 70% de los usuarios de gas natural en la zona centro sur corresponde a comunas de estratos socioeconómicos medio y medio-bajos (ver Cuadro 1).

- El gas natural queda en desigualdad de condiciones frente a combustibles con los que compite en los sectores eléctrico, industrial y residencial.

SE AMENAZA LA SUBSISTENCIA DE LA INDUSTRIA DEL GAS NATURAL EN CHILE.

Planteamiento Principal:

Cuadro 1
Distribución de Clientes de Gas Natural (Rescom)

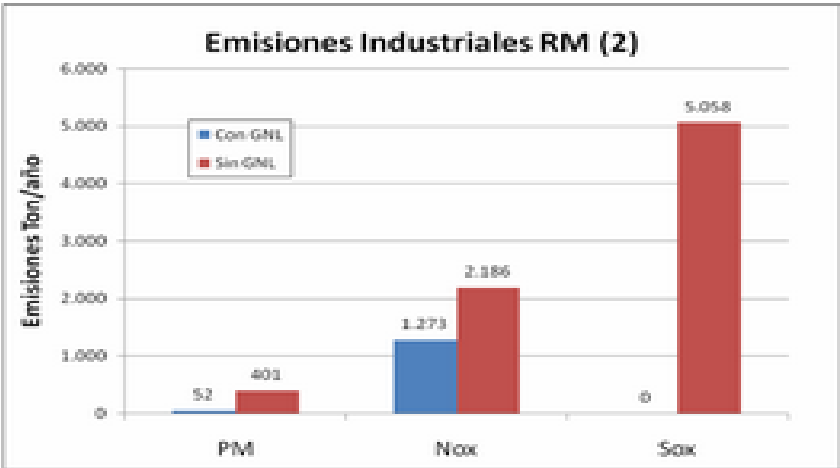
	Región	Numero de clientes ABC1	%	Numero de clientes C2 C3-D-E	%	Total Clientes
Santiago Centro	M	452	1%	67.277	99%	67.729
Providencia- Ñuñoa- Macul	M	23.694	24%	74.907	76%	98.601
Las Condes- Lo Barnechea- Vitacura- La Reina	M	75.111	64%	43.128	36%	118.239
Independencia- Recoleta- Huechuraba- Conchalí- Quilicura	M	3.294	16%	17.606	84%	20.900
La Florida- Puente Alto- Peñalolén	M	9.318	22%	33.661	78%	42.979
Maipú- Estación Central- Pudahuel- San Miguel- San Bernardo	M	5.575	14%	34.677	86%	40.252
Cerrillos- San Joaquín- Renca	M	251	4%	6.272	96%	6.523
Valparaíso	V	565	4%	12.244	96%	12.809
Viña del Mar	V	3.799	12%	27.104	88%	30.903
Concon- Quilpué- Villa Alemana- Quillota- Casablanca	V	1.762	6%	27.701	94%	29.463
La Calera- La Cruz- Llay Llay	V	245	4%	5.450	96%	5.695
Concepción	VIII	1.655	10%	15.009	90%	16.664
San Pedro- Chiguayante- Talcahuano- Hualpén- Los Angeles	VIII	901	7%	11.899	93%	12.800
Total		126.621	25%	376.936	75%	503.557

- Riesgo de no acceder a volúmenes adicionales de gas natural licuado (GNL) para satisfacer el 100% de la demanda industrial de la zona central del país.

- Existe posibilidad de comprar más gas natural (GNL) para los años 2009-2011 con oferta disponible en estos momentos.
- Subsidio a los sustitutos del Gas Natural hace imposible tomar estas ofertas por los altísimos riesgos que ello significa (ver Cuadro 2)

- Se condena a la industria nacional no sólo a costos elevados sino a la falta de fuentes de energía con menores costos ambientales, un elemento fundamental para nuestro futuro industrial.

- Aumenta la dependencia del petróleo y sus derivados.



- No es posible predecir la mecánica de fijación de créditos e impuestos del FEPC.
- La autoridad puede con los factores “n”, “m” y “s”, fijar los subsidios sin que el mercado sepa cuáles van a ser a futuro.
- El subsidio a la Gasolina es 1,7 veces el subsidio al Diesel por efecto de considerar n=52 en la Gasolina y n=26 en el Diesel.
- Con estos criterios ¿Cuál será el subsidio aplicable al GLP?

Cuadro 2
Espacio para Variabilidad en Subsidio al GLP

n	s	Precio Referencia (US\$/m3)	Subsidio FEPC (US\$/m3)	Subsidio FEPC (US\$/MMBtu)	% subsidio sobre precio Paridad
26	13	408,8	86,4	3,6	17%
52	13	328,2	171,0	7,1	33%
52	52	431,5	62,6	2,6	12%
26	26	462,9	29,6	1,2	6%
13	13	478,2	13,5	0,6	3%

Nota: Considerando precio de paridad ex refinería del GLP de 515,7 US\$/m3 Vigente desde el Jueves 12 de Junio

Resolviendo el Problema...

¿Qué solución tiene este problema?

- Incluir al Gas Natural al FEPC con una fórmula simple y directa, que implique un subsidio equivalente, en términos calóricos, al que recibe el petróleo diesel y el gas licuado.

- Lo anterior es extremadamente sencillo y de un costo marginal frente a los MMUS\$ 1.000 que se le están inyectando al fondo, ya que de aquí a la llegada del GNL en Junio del 2009, el costo de incluir el Gas Natural no es superior a MMUS\$ 40 en el caso que se le aplicara un subsidio igual al vigente para el diesel hoy en día.

Indicación al Proyecto de Ley:

1. Reemplácese el número 1) por el siguiente:

“ 1) Intercálase, en el inciso primero del artículo primero, la expresión “el gas licuado de petróleo, gas natural importado en estado gaseoso o líquido” precedida de una coma (,) entre las expresiones “el petróleo diesel” y “y el kerosene doméstico”.

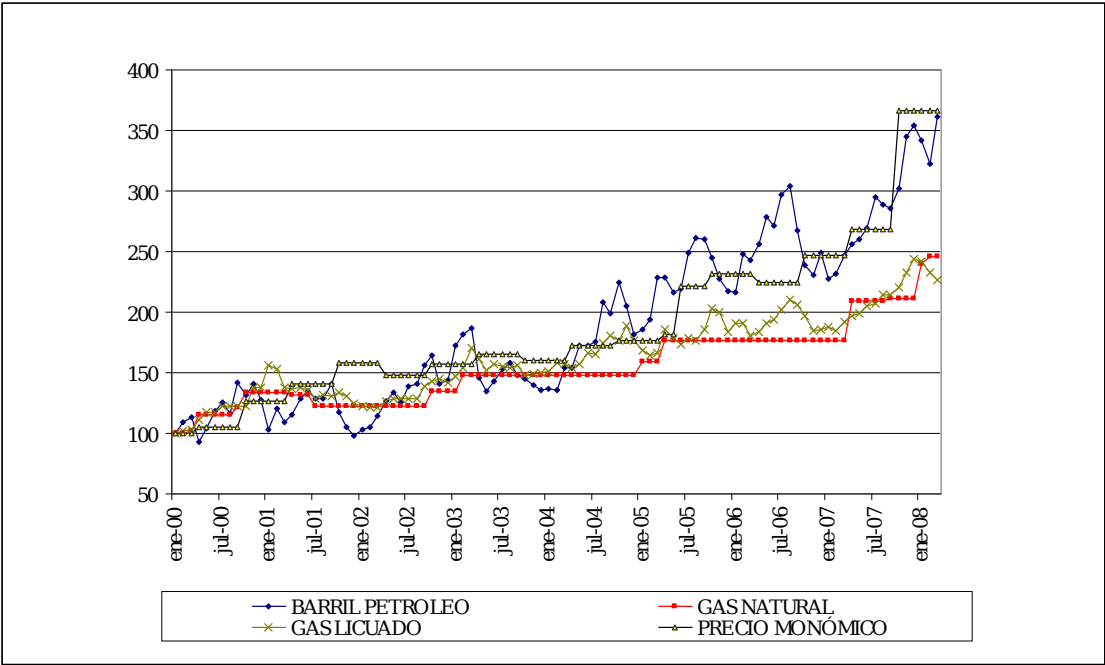
2. Agréguese el siguiente numeral 7):

“7) Agréguese el siguiente Artículo 11°, nuevo:
 “Artículo 11°. Sin perjuicio de lo señalado en los artículos precedentes, para lo efectos de esta ley, el impuesto o crédito fiscal para cada metro cúbico de gas licuado de petróleo será igual al del petróleo diesel multiplicado por el factor 0,6585. El impuesto o crédito fiscal para cada metro cúbico de gas natural importado en estado gaseoso o líquido, expresado en base a un poder calórico superior estándar de 9.300 Kilo calorías por m3 gaseoso, será igual al del petróleo diesel multiplicado por el factor 0,0010”.

Los Reparos del Ministro de Energía.

- Los precios del GNL/GN son independientes del petróleo ◇ falso.
- GN no es derivado del petróleo ◇ GLP tampoco.
- GNL se arregla en 2009 o va a ser muy tarde...

Evolución de los Precios de los Energéticos (Base Enero 2000=100)



Fuente: Índice de precios mayoristas INE. Serie precios combustibles CNE.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, agregó que se podía rebatir lo anteriormente expuesto diciendo que ya se compró gas natural licuado y la planta ya se está construyendo, pero el problema está dado porque cuando se firmaron los contratos el FEPCO no estaba funcionando y posteriormente se le inyectaron 200 millones de dólares, por lo que los contratos se firmaron pensando que los dineros del Fondo se iban a acabar y no habría una distorsión de precios. Además, la demanda por el gas natural ha aumentado fuertemente en el mundo por lo que su precio también está subiendo.

El **Honorable Senador señor Novoa** consultó porque se habla de gas natural importado y no de gas natural en general.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, expresó que se debe a que más del 90% del gas natural es importado.

El Honorable Senador señor Frei consultó para qué volumen de gas está dimensionada la planta que se construye en Quintero, y de ese total cuánto ya ha sido contratado para su venta. Además, consultó cuál es el plazo de los contratos respectivos.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, manifestó que está proyectada para 10 millones de metros cúbicos, pudiendo crecer hasta un máximo de 18 millones de metros cúbicos. Asimismo, señaló que la cantidad ya contratada son 6 millones de metros cúbicos, existiendo una oferta adicional de aproximadamente 3 millones de metros cúbicos.

Manifestó que el plazo del contrato actual es por 4 años, pudiendo extenderse a un plazo mayor, y los anteriores son a 20 años.

El Honorable Senador señor Frei inquirió acerca de la factibilidad de enviar gas de Chile a Argentina, y de la existencia de una planta de gas en Argentina que funciona con barcos que transportan dicho elemento.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, sostuvo que Chile puede enviar gas a Argentina, sólo se requiere instalar una estación de compresión en el lado chileno. Asimismo, explicó que en Bahía Blanca funciona un barco que se estaciona frente a sus costas y que tiene una capacidad de gasificación de 6 ó 7 millones de metros cúbicos y ya ha sacado gas, pero agregó que dicha opción presenta inconvenientes desde el punto de vista medioambiental, además de que no asegura un suministro continuo porque el mal tiempo puede mantener cerrado cuatro días el puerto.

El Honorable Senador señor Frei observó que por más que no asegure un suministro continuo, esa estación ya está operando y proporciona 6 millones de metros cúbicos al sistema.

El Secretario Ejecutivo, señor Cortés, complementó la exposición manifestando que las razones dadas por el Ejecutivo para no incluir al gas natural en la iniciativa en comento fueron dos, la primera, que es un producto de elite, lo que ha sido desvirtuado con datos que muestran que el 70% de los usuarios del gas natural pertenecen a estratos medios y bajos, y la segunda, que este Fondo es para el petróleo y sus derivados, pero sin embargo el gas licuado no es en su gran mayoría un subproducto del petróleo sino que del gas natural. Por lo anterior, reiteró la petición de ser tratados en forma igualitaria, tanto respecto del subsidio como de los posibles impuestos que se apliquen.

A continuación, expuso el Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., señor Vio, quien señaló que habían pedido en diversas ocasiones ser incorporados en el FEPCO, petición que reiteraron a propósito de esta iniciativa.

Señaló que saben que dentro de la matriz energética del país el gas licuado no es tan importante, representa sólo el 3,54% del total, y más importante aun, no son relevantes en los sectores de minería e industria, en que el gas licuado sólo ocupa el 2,16% de la mencionada matriz. Indicó que la fortaleza del gas licuado está en el sector residencial en que tiene un 16,68%, y ocupa el tercer lugar después de la leña y la electricidad. Agregó que el gas licuado se encuentra en todo el territorio nacional y la disponibilidad es permanente debido a que el suministro se obtiene de varios lugares. Asimismo, ocupa el lugar 14 de importancia en cuanto a ponderación dentro de la canasta con la que se fija el IPC. Por último, manifestó que el gas natural es un elemento poco contaminante.

Sostuvo que el precio del referido gas está determinado, cualquiera sea su origen, por el precio de paridad de importación respectivo, que es de corto plazo y muy variable, por lo que también puede generar débito respecto del FEPCO.

Manifestó que la razón de incorporar el gas natural al Fondo es de igualdad de tratamiento, y no con relación a la competencia, porque ella se da mayormente entre las empresas del rubro y se ha verificado que, por más que los precios varíen mucho, no se verifica un gran porcentaje de reconversión a otras fuentes energéticas.

El Honorable Senador señor Novoa planteó que debiera incorporarse al gas natural en el FEPCO, debido a que la disparidad de tratamientos en el mercado produce distorsiones artificiales, de las que tenemos muchas en cuanto a los combustibles. Señaló que los diferentes tratamientos tributarios generan decisiones económicas que no son las más adecuadas.

Expuso que si de lo que se trata es de nivelar el subsidio o el impuesto aplicado al diesel, bencinas y gas licuado, no hay inconveniente en que se incluya al gas natural, aplicando para todos ellos el factor calórico, uniformando el tratamiento aplicado a todos los referidos productos.

Sobre la necesidad de hacer la inclusión ahora y no en un año más, expresó su acuerdo con dicho planteamiento porque se están haciendo grandes inversiones para suplir la falta de envíos desde Argentina.

Finalizó exponiendo que su presencia se debía principalmente al deseo de plantear que en la circunscripción que representa,

que incluye comunas como Maipú, Cerrillos, Estación Central, Pudahuel y Renca, 120.000 hogares, clasificados en estratos C2, C3, D y E, utilizan gas natural, los que serían absurdamente perjudicados por una distorsión de precios que hasta podrían provocar una reconversión energética. Por lo anterior se manifestó partidario de despachar el proyecto con una indicación en el sentido expuesto.

El Honorable Senador señor Frei consultó porqué se habla de un costo de 40 millones de dólares este año al hacer aplicable el Fondo al gas natural, si todavía no se encuentran operativas las plantas de GNL.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, explicó que hay dos formas de calcular este punto, una, aplicando el coeficiente desde el día uno al gas natural que llega desde Argentina y, posteriormente, al GNL, y la segunda resultaría de aplicarlo desde que llegue el GNL.

El Honorable Senador señor Frei preguntó cuál es el volumen de megas que se generarían con el mencionado gas, por ejemplo con los 10 millones de metros cúbicos que se mencionaron anteriormente.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, señaló que tienen un socio que es Endesa, el cual ya contrató 3 millones de metros cúbicos para operar dos centrales, que son San Isidro I y II, quedando fuera las centrales Nehuenco I y II, más Gener en la zona central, que funcionan con petróleo.

Manifestó que, en definitiva, el problema no es de demanda sino de producto, incluso podríamos mandar gas a Argentina para que ellos lo reenvíen al sur de nuestro país. Pero el problema que enfrentan es que sus potenciales clientes no saben si les va a convenir comprar el gas natural. Observó que el gas natural es el producto energético de mayor crecimiento en el mundo, principalmente por su limpieza y las externalidades positivas que genera.

Planteó que con el proyecto de GNL Quintero están invirtiendo 1.000 millones de dólares, siendo que todo el conjunto de proyecto de gas natural de Chile, de 1996 a la fecha, debe sumar 4.000 millones de dólares, por lo que sólo piden que no se les perjudique cambiando las reglas del juego.

El Honorable Senador señor Frei indicó que en el balance general el gas natural tiene una gran importancia, así como la leña de la que se consumen 12 millones de metros cúbicos, pero que es muy contaminante.

La **Honorable Senadora señora Matthei** expresó que hace tiempo se han dado cuenta que en el mundo los precios cambian y hay que adaptarse a ello, constituyendo una realidad a veces complicada para las industrias y los consumidores. Indicó que el problema se produce cuando las personas ganan o pierden no por un cambio del mercado sino por una decisión de la autoridad. Relató que en su región, producto de este impuesto tan diverso, algunas personas reconvirtieron sus taxis sacándoles el motor a gasolina e instalando uno diesel, dándose cuenta de ello la autoridad que negó los permisos de circulación. Señaló que por cuestiones como la anteriormente expuesta en Chile se propende a tasas parejas de impuestos, incluso con los aranceles, para que la distorsión no afecte las decisiones económicas, perjudicando a algunos y favoreciendo a otros. Agregó que como el FEPCO no opera como un Fondo sino como un subsidio, no es aceptable que beneficie sólo a algunos que compiten con otros que no lo reciben.

El **Honorable Senador señor Letelier** expresó tener una aproximación diversa al tema, por cuanto considera que se pueden establecer diferencias para estimular ciertos consumos y desincentivar otros cuando ellas tomen en cuenta externalidades positivas. Por lo anterior ve favorablemente que se trate con igualdad al gas natural, para que cuando tengamos volúmenes suficientes incluso se lo beneficie frente a otros combustibles más contaminantes.

Planteó que 40 millones de dólares de costo fiscal estimado, en caso de incluir el gas natural en el Fondo, con los volúmenes que se están importando actualmente, le parece mucho dinero, porque al normalizarse la oferta habría un costo fiscal mucho mayor, y piensa que esa puede ser la razón de la resistencia de Hacienda para incluir al gas natural en el Fondo.

El **Honorable Senador señor Ominami** consultó, respecto del costo fiscal, cuál es el supuesto para su cálculo desde el punto de vista de la demanda.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, señaló que se calcula en base a los 150 pesos que recibe el petróleo en la actualidad por los 370 millones de metros cúbicos que llegan al país hoy.

El asesor de la Asociación, señor Quiroz, sostuvo que han intentado comunicarse con los Ministros de Hacienda y Energía, pero que no han logrado persuadirlos de la realidad económica del negocio, que requiere alguna señal de que se les tratará de la misma forma que al resto de los combustibles, para que el efecto del Fondo sea neutro, pensando principalmente en las urgentes necesidades de la industria nacional.

El **Honorable Senador señor Ominami** solicitó que se precisaran las condiciones de operación de la planta de GNL Quintero.

El Presidente de la Asociación, señor Morandé, indicó que 6 millones de metros cúbicos de la planta están contratados, y que existe una oferta adicional de 3 millones de metros cúbicos, los tres compradores de esos volúmenes son ENAP, ENDESA para su planta térmica y las empresas distribuidoras como Metrogas, las que podrán ser abastecidas en un 100% en su demanda.

El Honorable Senador señor Frei consultó cuánta inversión se requiere para llegar a los 18 millones de metros cúbicos de gas.

El señor Morandé precisó que depende de cómo se quiere operar, a quién se le vende y en qué condiciones, porque hay que comprar vaporizadores, que pueden costar 50 millones de dólares, pero también puede que haya que ampliar el muelle y construir un tercer estanque, que cuesta 150-200 millones de dólares, porque el gas natural es menos flexible en su cadena de distribución que otros combustibles.

El Honorable Senador señor Ominami preguntó cuál es la incidencia de lo anteriormente planteado en qué hagan o no se hagan mayores inversiones.

El señor Morandé sostuvo que la incidencia está dada porque tienen que esperar a que se encuentre rigiendo la ley que se propone, para poder ofrecer su producto, por ejemplo, a precio del diesel menos 20%, pero el problema es que se trata del precio del diesel internacional y no el de Chile porque está distorsionado por un subsidio, y las empresas lo que querrán es que se les garantice un costo menor al del diesel que se vende en Chile, lo que su sector no está en condiciones de garantizar. Además, se debe tomar en cuenta que el diesel es mucho más flexible en cuanto a la logística de distribución. Por último, observó que existen riesgos del negocio del distribuidor que se asumen, como los contratos a 20 años con Argentina, país desde el cual no llega gas.

El Gerente General de la Asociación Chilena de Gas Licuado A.G., señor Vio, expresó que su Asociación plantea cosas diferentes a las planteadas por los representantes del gas natural, ya que no se pronuncian acerca de la fórmula para el cálculo del subsidio. Asimismo, planteó que pidieron su incorporación al FEPCO en cuanto Fondo de Estabilización y no en cuanto subsidio, porque si fuera así tendrían que cambiar su estrategia.

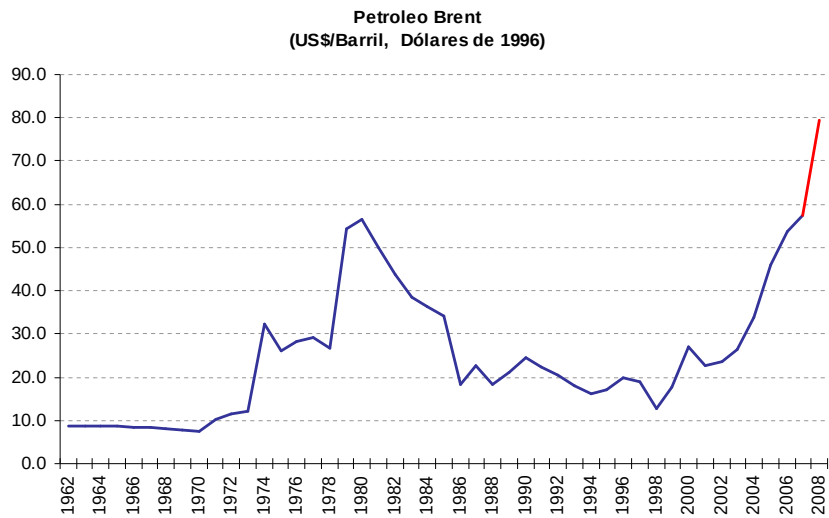
En cuanto al precio, señaló que el del gas licuado se fija internacionalmente y que algunos expertos han manifestado que podría existir un excedente de dicho gas en el mundo lo que podría hacer bajar su precio lo que haría que el Fondo opere como tal respecto de ellos.

Por último, con relación al sector energético del que se ha hablado, expresó que ellos no tienen incidencia dado que sus clientes son del sector residencial, además que piensa que las autoridades lo que buscan es bajar el IPC dada la importancia del gas licuado en el mismo.

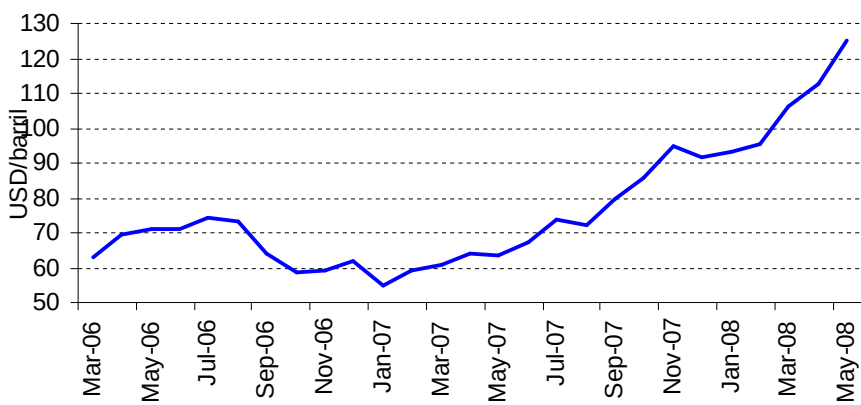
En la siguiente sesión, el Ministro de Hacienda, señor Velasco, efectuó una exposición en formato power point del siguiente tenor:

PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES Y POLÍTICAS DE ESTABILIZACIÓN

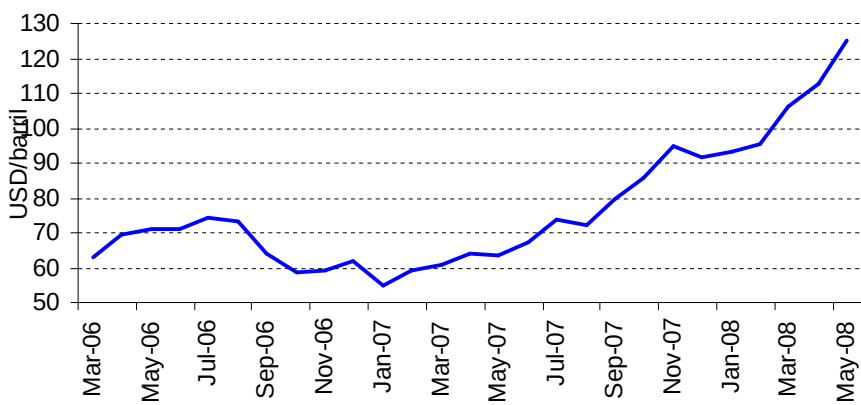
Precio Real del Petróleo:
1962-2008



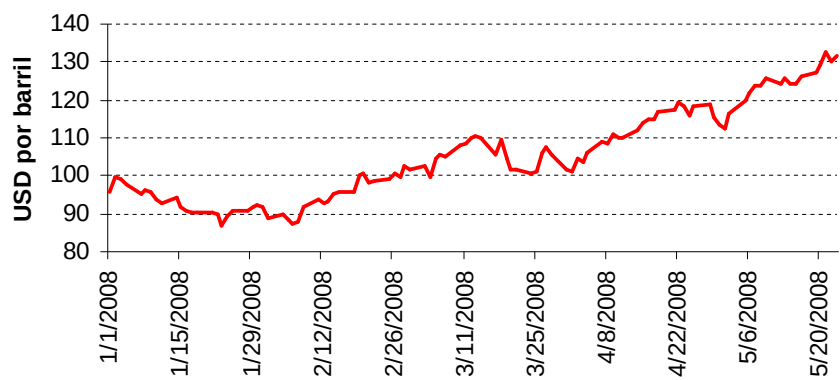
Precio del petróleo desde marzo 2006



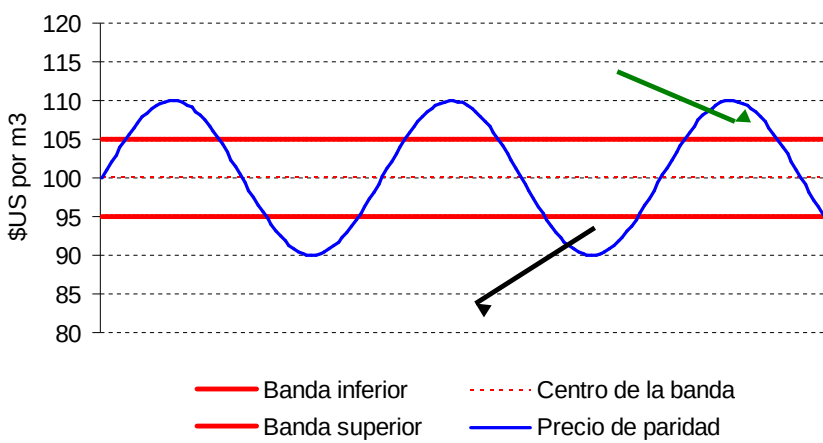
Precio del petróleo desde marzo 2006



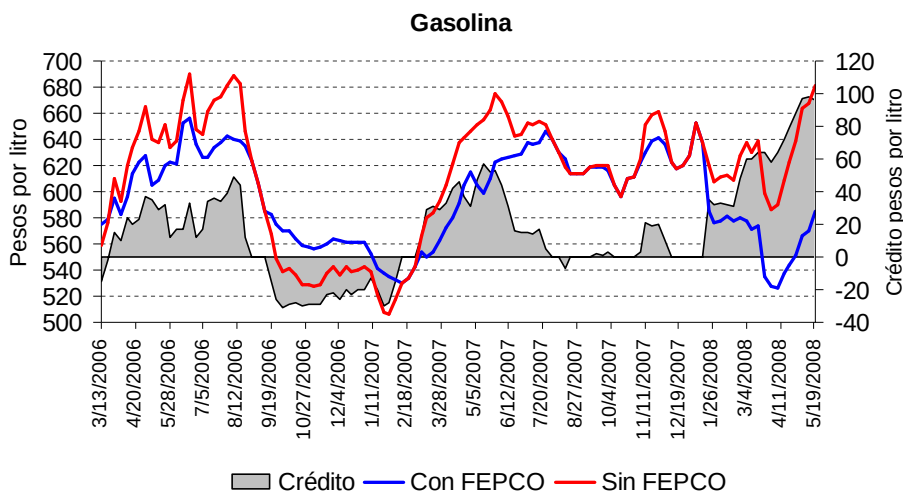
Precio del petróleo en 2008



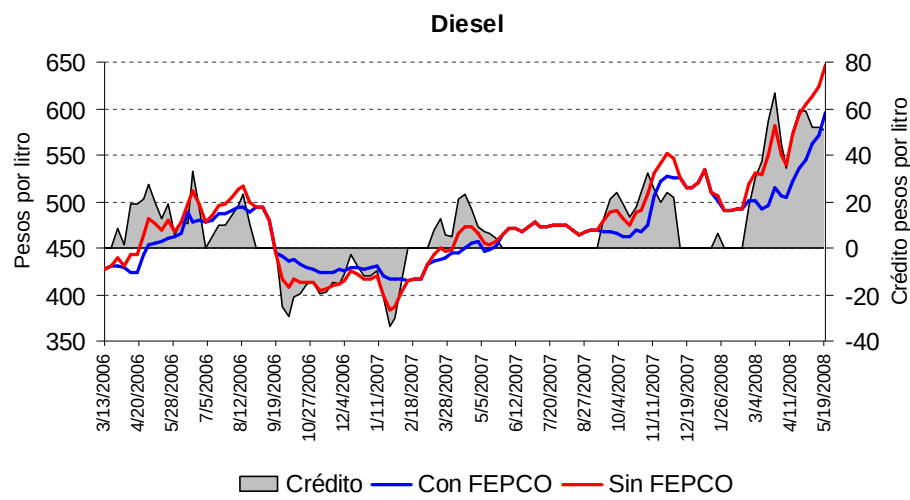
Operatoria del FEPCO



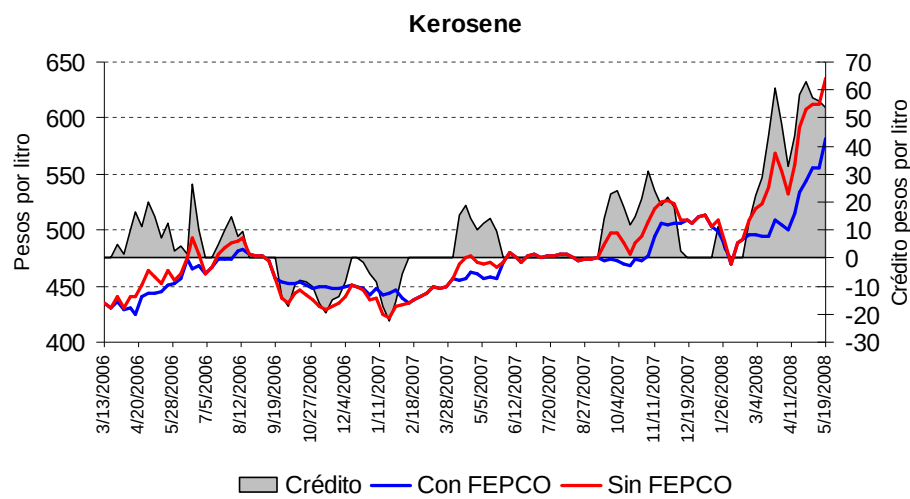
Efecto estabilizador FEPCO



Efecto estabilizador FEPCO



Efecto estabilizador FEPCO



Consumo diesel

En miles de m3	Consumo diesel
2003	5,030
2004	5,405
2005	5,937
2006	6,236
2007	9,485
Ene-Feb 2008	1,978

Efecto estabilizador del FEPCO

	Gasolina	Kerosene	Diesel
Crédito promedio últimas 8 semanas en pesos por litro	\$81.4	\$51.6	\$50.2
Reducción volatilidad del precio del FEPCO durante las últimas 8	-42%	-21%	-12%

- Aporte del FEPCO a estabilización del precio de los combustibles entre enero y mayo 2008: [US\\$120 millones](#)

Crédito vigente

En pesos por litro	Gasolina	Kerosene	Diesel
Crédito vigente	\$101.2	\$70.2	\$68.3
% del crédito entregado	84%	84%	84%

- El fondo no tiene recursos suficientes para entregar el crédito completo.

Elementos del proyecto

- Aporte de recursos al FEPCO por US\$1.000 millones: recursos destinados a seguir estabilizando los precios de los combustibles.
- Compensaciones a través del fondo.
- Información mensual de los movimientos del fondo.
- Capitalización de ENAP por US \$250 millones que le permitirá mantener sus operaciones de importación de diesel y otros combustibles para satisfacer la demanda local.
- Incremento de 20% a 35% de recuperación por concepto de peajes (a partir del 1 julio) para buses de transporte interurbano.

Continuó señalando que, a su juicio, los gráficos demuestran que se trata de un Fondo que ha funcionado bien.

Señaló que el alza en los costos no tiene parangón, ni siquiera la guerra de los seis días, la caída del Sha de Irán en 1979 o la Guerra del Golfo en 1991, provocaron aumentos tan elevados como el actual. Frente a estas alzas bruscas, cuando el precio ha subido en el exterior en Chile ha subido menos. Hoy tiene un aporte importante para cada uno de los

combustibles cubiertos, 55 pesos por litro para la parafina, 56 pesos por litro para el diesel y 91 pesos por litro para la gasolina. Este nivel de crédito podría ser mayor, dado que el Fondo no tiene los recursos suficientes para entregar el 100% del mencionado préstamo, si fuera así pasaría de 56 a 75 pesos en diesel, de 91 a 121 pesos en gasolina y de 55 a 116 pesos para la parafina.

El Honorable Senador señor García solicitó que se explicara como opera la banda que hace funcionar el Fondo.

El Ministro, señor Velasco, explicó que existe un parámetro que establece el número de meses a considerar en el pasado y un parámetro que considera el número de meses en el futuro. En torno a este precio de largo plazo establecido con los mencionados parámetros se fija una banda y si el valor de corto plazo está fuera de la banda por arriba, se da un subsidio, y si está por abajo, se paga un impuesto, banda que es de un 5% alrededor del precio de largo plazo.

La Honorable Senadora señora Matthei consultó si el segundo parámetro mencionado se encuentra determinado en la ley.

El Ministro, señor Velasco, expresó que es fijado en base a un informe de la Comisión Nacional de Energía, con un máximo de 52 semanas pasadas y seis meses futuros. La otra cuestión que se precisó fue el mercado de referencia para la fijación del precio.

El Ministro de la Comisión Nacional de Energía, señor Tokman, indicó que el número de semanas a considerar se fija a través de un decreto de Hacienda y Minería en base a propuesta de la Comisión Nacional de Energía.

La Honorable Senadora señora Matthei inquirió acerca de cuál es el número de semanas considerado actualmente.

El Jefe del Área de Hidrocarburos de la Comisión Nacional de Energía, señor Ruiz, expresó que en la actualidad no se consideran semanas futuras y hacia atrás hay dos parámetros, uno, el del WTI que corresponde al crudo y, dos, el margen de refinación que es el precio del producto en la costa del golfo menos el valor del WTI, respecto al margen de refinación se están utilizando 13 semanas y con respecto del WTI se están utilizando 52 semanas en el caso de la gasolina y 26 semanas en el caso del kerosene y diesel.

La Honorable Senadora señora Matthei solicitó una explicación de porqué se usa un número de semanas en un caso y uno diferente en otro.

El Ministro, señor Velasco, destacó que efectivamente se ha dado una estabilización porque el precio en Chile se mueve menos que en el exterior y que ha habido períodos de subsidio y períodos de impuesto, como ocurrió a mediados del 2007.

Señaló que el otro factor que ha llevado a un gasto acelerado es que estamos importando y utilizando una cantidad mucho mayor de diesel para la generación eléctrica.

El Ministro, señor Tokman, manifestó que todas las plantas de ciclo combinado están operando en base a diesel, además que hasta mayo todo el parque térmico, debido a la sequía, también debió operar con diesel, alcanzando un record de consumo diario de 19.000 metros cúbicos, estando hoy en 6.000 metros cúbicos.

Agregó que la diferencia del período de semanas entre los distintos combustibles está dada por una cuestión estacional, provocada por el mercado de Estados Unidos, con el aire acondicionado y el aumento del consumo de gasolina en el verano.

El **Honorable Senador señor García** consultó en qué medida explican el fenómeno descrito la sustitución del gas natural y el aumento del parque automotriz.

El Jefe del Área de Hidrocarburos de la Comisión Nacional de Energía, señor Ruiz, señaló que en condiciones normales respecto del suministro de gas desde Argentina, estaríamos hablando de 8.000-10.000 metros cúbicos, en la situación actual serían 5.000 metros cúbicos y el resto es el efecto de la sequía que hemos padecido.

La **Honorable Senadora señora Matthei** preguntó cuál sería el diferencial tomando en cuenta que el consumo de diesel el año pasado fue de 9.485 miles de metros cúbicos.

El Jefe del Área de Hidrocarburos, señor Ruiz, indicó que en condiciones normales equivaldría a 3.600 miles de metros cúbicos, lo que explica casi toda el alza y que se debe al aumento del consumo de diesel por las generadoras eléctricas.

El **Honorable Senador señor Ominami** manifestó su interés por saber el comportamiento tributario del consumo señalado.

El Ministro, señor Velasco, expresó que las empresas generadoras eléctricas descuentan el impuesto específico al diesel, por lo que el aumento de su consumo no aporta recursos al Fisco. Incluso en el IVA no ha existido aumento porque el costo de la producción de la energía ha

subido muchísimo, y aunque ha aumentado la recaudación bruta la recaudación neta se ha mantenido casi inalterada.

El **Honorable Senador señor García** señaló que fue el Ministerio de Hacienda el que proyectó un aumento en la recaudación por impuesto específico de 1.800 millones de dólares en 2007 a 2.500 millones de dólares en 2008.

El Ministro, señor Tokman, manifestó que dicho aumento podía producirse debido a un efecto de rezago en la recaudación, que fue recientemente corregido, en que las generadoras pagaban impuestos que recuperarían en la medida que generaran IVA.

El Ministro, señor Velasco, manifestó que los propósitos principales del proyecto son el ya comentado aporte de 1.000 millones de dólares al FEPCO; la incorporación a la operatoria del Fondo del gas licuado de petróleo, cuyo precio fluctúa de acuerdo al precio del crudo; el fortalecimiento del apoyo que se le da a la parafina en los meses de junio a septiembre, multiplicando durante estos meses la cantidad que entrega el Fondo por 1,5, en el entendido de que es un producto de consumo popular.

Otra modificación dice relación con las operaciones efectuadas vía ENAP cuando compra, vende, refina y distribuye, en que el crédito que tiene con el Fisco se compensa una vez al año, y ahora se propone que todas las cuentas se compensen a través del FEPCO con sus mismos plazos. Además, hoy la ley contempla información trimestral en cuanto al balance del Fondo, y la presente iniciativa propone una obligación de información mensual.

El proyecto contempla un punto adicional referido a la capitalización de ENAP por 250 millones de dólares, en que la empresa enfrenta mayores costos para asegurar el suministro de diesel, cuya demanda, como se ha dicho, aumentó fuertemente. ENAP ha tenido que aumentar su capacidad de almacenaje, de distribución y otras afines, además sus márgenes de refinación han fluctuado estrechando los márgenes operativos de la empresa.

El Ministro, señor Tokman, expresó que la disminución de envíos desde Argentina provocó que se requiriera una disponibilidad mucho mayor de diesel y en forma casi inmediata, lo que implicó esfuerzos para el aumento de la capacidad de refinación, de almacenamiento, de distribución y en la cantidad de embarques, en lo que ENAP jugó un papel fundamental.

Observó que puede llamar la atención que una empresa ligada al rubro petrolero requiera de una capitalización, pero la verdad es que ENAP es más una empresa de refinación que de producción de

petróleo, pudiendo verificarse que las empresas dedicadas a refinación han sufrido el mismo problema por fluctuación de precios y márgenes.

El Ministro, señor Velasco, expuso que el último capítulo del proyecto se refiere a acuerdos con los gremios, en que el criterio fue abordar los problemas de cada agrupación adoptando mecanismos distintos de tratamiento de acuerdo a las necesidades de cada cual.

Inicialmente el proyecto contenía el acuerdo con FENABUS, que representa a los buses interurbanos, en que se aumenta a 35% lo que recuperan por pago de peajes, y transitoriamente, por un año, se sube hasta 45%. El resto son acuerdos con el transporte de carga, con los taxistas, con el transporte escolar y CONABUS, que es el gremio de transporte de buses fuera de Santiago.

Señaló que el criterio que rigió la negociación fue la de solucionar los problemas del transporte público y ese fue el límite que se fijó.

La **Honorable Senadora señora Matthei** expresó que el gremio del transporte de turismo quedó excluido siendo que compiten con los buses interurbanos que si recibirá subsidio. Agregó que si bien no es transporte público, transporta público y no se ve diferencia respecto del transporte escolar.

El Ministro, señor Velasco, señaló que el transporte escolar se encuentra inscrito en un registro especial.

El asesor de política macroeconómica del Ministerio de Hacienda, señor David Noe, indicó que el transporte interurbano es objeto de una devolución de los peajes desde hace varios años, por lo que no se está estableciendo ninguna discriminación con esta iniciativa.

La **Honorable Senadora señora Matthei** manifestó entender lo anteriormente planteado, pero sostuvo que perfectamente podría regularse el punto por ella referido y, por otro lado, los buses de transportes interurbanos pueden arrendarse para uso turístico, caso en el que recuperará parte de lo pagado por peajes, por lo que igual se plantea una discriminación.

El Ministro, señor Velasco, reiteró que la devolución existe hace varios años y lo que se hace aquí es sólo aumentar el monto de la misma transitoriamente.

El **Honorable Senador señor Frei** consultó acerca de lo planteado por el Ministro del Interior en cuanto a abrir una discusión sobre los impuestos a los combustibles, y si de dicha discusión forma parte este proyecto o no.

El Ministro, señor Velasco, señaló que la prioridad inmediata del Ejecutivo es lograr la aprobación del proyecto en discusión porque de otro modo la próxima semana se verificará un alza fuerte en el precio de los combustibles.

Asimismo, el Gobierno está dispuesto a estudiar los diferentes proyectos, considerando que varios parlamentarios han planteado que no se deben alterar los ingresos permanentes del Fisco porque son dichos ingresos los que permiten financiar los proyecto sociales, como la Reforma Previsional.

El Honorable Senador señor García preguntó si era necesario efectuar la capitalización de ENAP, dado que los gobiernos corporativos actuales generan bastante desconfianza. Además, el Fisco le debe 350 millones de dólares a dicha empresa por lo que solicitó conocer el monto total de lo adeudado y la justificación de una y otra cosa.

El Ministro, señor Velasco, afirmó que el Fondo data de la época de la Guerra del Golfo y siempre se ha legislado y estructurado así, pensándolo para un número determinado de años.

Señaló que, respecto a ENAP, en Chile existen dos fuentes de combustibles, los que vende ENAP y los que los privados compran directamente en el exterior, históricamente, fue mayor la primera fuente, pero actualmente eso ha cambiado, debido a las mayores importaciones de diesel, por lo mismo han existido dos formas de compensación en la ley, una, el FEPCO efectúa las compensaciones correspondientes al sector privado y, la otra, cuando se trata de ENAP, existe una cuenta que se salda una vez al año por parte del Fisco, y el monto de 350 millones corresponde al monto acumulado desde el año pasado.

Indicó que una cosa distinta es una capitalización que corresponde a patrimonio de la empresa que le otorga mayor liquidez.

Reiteró que por los montos de los créditos actuales se hace indispensable que las compensaciones se hagan con mayor frecuencia, dado que ENAP no puede esperar el cierre del año.

El Honorable Senador señor García planteó que en algún momento se tiene que pagar lo adeudado a ENAP, lo que aumentará la liquidez de la empresa y en vez de capitalizar se pudo hacer la compensación ahora.

El Ministro, señor Velasco, señaló que no se hace de la forma descrita porque, en la situación actual, ENAP requiere tener una cantidad de diesel mucho mayor para enfrentar las emergencias, y para eso

requiere un mayor capital de trabajo, lo que es menos costoso que un endeudamiento.

La **Honorable Senadora señora Matthei** manifestó que con los gobiernos corporativos actuales no se puede entregar capitales cuantiosos sin más.

El **Honorable Senador señor Ominami** expresó que ENAP ha sido un agente fundamental para enfrentar la crisis actual. Además, preguntó porqué no se incluye el gas natural en el proyecto.

El **Honorable Senador señor Frei** sostuvo que el endeudamiento de ENAP es de 2.300 millones de dólares y que su problema es que las clasificadoras de riesgo estaban bajando su categoría.

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó quien autoriza el endeudamiento de ENAP.

El Director de Presupuestos, señor Arenas, indicó que es el Ministerio de Hacienda el que autoriza dicho endeudamiento.

La **Honorable Senadora señora Matthei** planteó que el problema de los referidos endeudamientos es que la empresa no tiene un contrapeso que controle la inversión y gasto de los recursos, porque el Ministerio de Hacienda no tiene los recursos ni el personal para lograr un control efectivo.

Por lo anterior, señaló preferir una compensación inmediata del crédito y no una capitalización.

El Director de Presupuestos, señor Arenas, manifestó que con el presente proyecto se comienza a compensar inmediatamente. Respecto de lo que ya se debe, puede que se demore más en enterarse.

Otra cosa es que debido a las operaciones actuales, la escala de movimientos requiere de un capital de trabajo, y la formula planteada por la Honorable Senadora señora Matthei significaba que la empresa debía registrar como una pérdida el dinero adeudado por el Fisco.

El Ministro, señor Tokman, expuso que existe un problema con el GNL por el subsidio a los combustibles sustitutos, el que fue estudiado y en que se concordó el compromiso, tanto de él como del Ministro de Hacienda, de resolverlo previa definición de cómo establecer el cálculo del subsidio o impuesto aplicable para que sea igualitario respecto de los otros combustibles. Señaló que la dificultad viene dada porque una cosa es el gas que viene por gasoducto, otra cosa será el que llegue a Quintero, otra distinta

la que ocurre con el gas en Magallanes, además de ser diferentes los contratos firmados por el Consorcio con ENAP, Endesa y Metrogas. Lo mismo ocurre con Energas, Gasvalpo y las generadoras, en que la fijación de precios es una negociación bilateral y de largo plazo. Observó que el temor de los distribuidores de gas natural está dado por la posibilidad de no ser competitivos para recuperar los clientes industriales que han perdido.

El Honorable Senador señor Frei señaló que el problema es que no se puede esperar por una solución para el año 2009, porque los contratos hay que hacerlos ahora, así como dar una señal en ese sentido. Comentó que en Argentina partieron después que nosotros y ya están operando en Bahía Blanca.

El Ministro de Hacienda, señor Velasco, manifestó compartir plenamente lo planteado por el Ministro señor Tokman y por el Honorable Senador señor Frei.

Precisó que el problema del GNL se da frente al diesel y el subsidio al mismo viene de años atrás, no es una creación del presente proyecto. Asimismo, la introducción del GNL no se hace ahora porque el sistema del Fondo está hecho para el petróleo y el gas natural requiere un sistema diverso.

La Honorable Senadora señora Matthei planteó que sería bueno establecer algún tipo de compromiso en el sentido referido, porque la señal que se daría provocará ahora un efecto positivo respecto del GNL, en el sentido de que el Fondo será neutral respecto de todos los combustibles.

El Ministro, señor Velasco, señaló que puede quedar constancia en el informe del compromiso de resolver el problema del gas natural licuado a la brevedad.

El Honorable Senador señor García expresó que lo más conveniente sería firmar un compromiso entre el Ejecutivo y la Comisión de Hacienda en el sentido de que entre 30 y 60 días más ingresará un proyecto que solucione la distorsión generada por el FEPCO respecto del gas natural licuado.

El Ministro, señor Tokman, indicó que lo único que sería inconveniente es dejar sentado el criterio de comparación entre el diesel y el gas natural, porque se restringiría de antemano la solución sin saber cuál es la más adecuada.

La Honorable Senadora señora Matthei manifestó que al ver que las soluciones respecto del GNL deben ser múltiples en relación a los otros combustibles, se constata que los impuestos específicos

causan distorsiones y problemas en la economía que hacen necesario eliminarlos.

El Ministro, señor Velasco, precisó que el problema no está dado por el impuesto específico sino por el FEPCO, ya que ninguno de los usos energéticos mencionados pagan el referido tributo.

El Honorable Senador señor Escalona manifestó estar de acuerdo en que se redacte un compromiso entre el Ejecutivo y la Comisión en el sentido referido por el Honorable Senador señor García.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros, concordó con los representantes del Ejecutivo firmar un acuerdo, que se acompaña como anexo del presente informe, en el sentido de abordar la distorsión provocada por el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles derivados del Petróleo en la toma de decisiones respecto del gas natural licuado.

El Honorable Senador señor Frei expuso su preocupación por el hecho de tener que despachar en 24 horas un proyecto de esta envergadura.

Recordó que el Honorable Senado tomó un acuerdo en el sentido de solicitar la rebaja del impuesto a los combustibles. En su opinión, es mejor lo anteriormente expuesto que tener las presiones sucesivas que se han generado en torno al presente proyecto.

Agregó que llevamos años con un problema energético en que se lamenta el que no lo hayamos abordado como país de la forma que corresponde.

El Ministro, señor Velasco, expresó entender la preocupación por el breve plazo para discutir el proyecto, y señaló que se debe a que los fondos se agotaron mucho más rápido de lo que cualquiera pudo prever.

El Honorable Senador señor García manifestó que, desde el punto de vista del ciudadano, se vio mal el manejo durante del paro de los transportistas de carga y el desabastecimiento que se produjo, además que se creó la ilusión de que se eliminaría el impuesto y en cambio se solucionaron situaciones sectoriales específicas.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, fue aprobado con los votos a favor de los Honorables Senadores señores Escalona, Frei, García y Ominami, y la abstención de la Honorable Senadora señora Matthei.

Artículo 1°

Mediante el artículo 1° se introducen diversas modificaciones en la ley N° 20.063, que creó el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, siendo la más importante de ellas la que faculta al Ministerio de Hacienda para incrementar el FEPCO por una vez en US\$ 1.000 millones, mediante la transferencia de recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social, además se incorpora al gas licuado de petróleo entre los combustibles que acceden al Fondo. Las otras tienen por objeto precisar algunos aspectos relativos a la operatoria del fondo y a proporcionar mayor información sobre la utilización del mismo.

Puesto en votación el artículo fue aprobado, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami.

Artículo 2°

Propone un aporte extraordinario de capital a la Empresa Nacional del Petróleo por un monto de US \$250 millones, durante 2008, para financiar los aumentos en el volumen de las importaciones, almacenamiento y transporte que esta empresa pública ha debido realizar en el último tiempo, lo que le permitirá mantener sus operaciones de importación de diesel y otros combustibles para satisfacer la demanda local.

Puesto en votación el artículo fue aprobado con los votos a favor de los Honorables Senadores señores Escalona, Frei, García y Ominami, y el voto en contra de la Honorable Senadora señora Matthei.

Artículo 3°

Introduce las siguientes modificaciones a la ley N° 19.764:

- Modifica su artículo 1°, en el siguiente sentido:

Reemplaza, en su inciso segundo, la frase “A partir del 1 de enero de 2003” y el guarismo “20%”, por “A partir del 1 de julio de 2009” y “35%” respectivamente.

Agrega en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“La recuperación del 35% regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de julio de 2009.”.

Deroga su inciso cuarto.

- Deroga en el artículo 2°, su inciso cuarto.

Puesto en votación el artículo fue aprobado, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami.

Disposiciones Transitorias.

Artículo primero transitorio

Dispone que, excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2008 y el 30 de junio del año 2009, ambas fechas inclusive, el porcentaje de recuperación a que se refiere el inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 19.764, será 45%. El porcentaje de recuperación referido precedentemente regirá respecto de los peajes pagados a contar del 1 de julio de 2008.

Puesto en votación el artículo fue aprobado, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami.

Artículo segundo transitorio

Establece que, excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2008 y el 30 de junio del año 2009, ambas fechas inclusive, el porcentaje de 25% a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764 será de un 80%. Lo anteriormente dispuesto se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible a partir del 1 de julio de 2008 y hasta el 30 de junio de 2009.

Puesto en votación el artículo fue aprobado, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami.

Artículo tercero transitorio

Concede, en los términos y condiciones que establece este artículo, un reembolso de cargo fiscal a los propietarios que, al 16 de junio de 2008, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros a que se refiere los artículos 2° y siguientes del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, sea que se trate de propietarios de automóviles de

alquiler, cualquiera sea la modalidad de éstos de conformidad al artículo 72 del citado decreto supremo, como de propietarios de buses urbanos y rurales.

Para los efectos de este artículo se entenderá por buses urbanos aquellos inscritos con anterioridad al 16 de junio de 2008 en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros y adscritos a servicios urbanos en una región distinta a la Región Metropolitana.

Igualmente, tendrán derecho al reembolso a que se refiere el inciso primero, los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares que, al 16 de julio de 2008, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares a que se refiere el decreto supremo N° 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El reembolso será por un monto equivalente a 4 veces el valor del impuesto anual por permiso de circulación, a que se refiere el número 1.- del literal b) del artículo 12 del decreto N° 2.385, de 1996, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido y sistematizado del decreto ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales, para el caso de los vehículos de alquiler, y de un monto equivalente a 5 veces el valor de dicho impuesto, para el caso de los buses urbanos y rurales. En el caso de los empresarios de transporte remunerado de escolares el reembolso será de dos unidades tributarias mensuales. Dicho reembolso no será compensable ni retenible.

El reembolso se efectuará en dos cuotas, de conformidad a las reglas siguientes:

1) Tratándose de los propietarios de automóviles de alquiler, la primera cuota, equivalente a 2 veces el valor del impuesto anual por permiso de circulación, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente al valor del primer reembolso expresado en unidades tributarias mensuales, se efectuará en enero de 2009.

En el evento que, con posterioridad al 16 de junio de 2008, se haya cancelado la inscripción del automóvil de alquiler en el registro a que alude el inciso primero de este artículo por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingresa al registro en reemplazo del que sale de éste, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente, de conformidad a lo definido en el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo, al momento de solicitar el reembolso.

2) Tratándose de los propietarios de buses urbanos y rurales la primera cuota, equivalente a 2 veces el valor del impuesto

anual por permiso de circulación, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente a tres veces valor del impuesto anual por permiso de circulación expresado en unidades tributarias mensuales, se efectuará en enero de 2009.

3) En el caso de los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares, la primera cuota, equivalente a una unidad tributaria mensual, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente a una unidad tributaria mensual, se efectuará en enero de 2009.

Para acceder al reembolso a que se refiere este artículo tanto los vehículos de alquiler como los buses urbanos y rurales deberán permanecer inscritos en el registro a que se refiere el inciso primero al momento de solicitar el reembolso. Por su parte, los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares deberán permanecer a igual fecha inscritos en el registro a que alude el inciso tercero de este artículo y, en todos los casos a que se refiere este inciso, haber obtenido, de conformidad a lo establecido en la ley N° 18.290, de tránsito, el permiso de circulación correspondiente al año 2008.

Dentro de los sesenta días siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Hacienda dictará, mediante decreto supremo, un reglamento para la aplicación de este beneficio, en el que establecerá el procedimiento de pago del reembolso, por parte del Servicio de Tesorería. Este Servicio podrá pagarlo mediante cheque nominativo o depósito en la cuenta corriente, de ahorro, a plazo o a la vista que posea el beneficiario. Este reglamento establecerá, también, un cronograma de pagos y las condiciones y modo de acreditar los requisitos para impetrar el reembolso respectivo, los que podrán incluir, entre otros, la exhibición del permiso de circulación correspondiente al año 2008, el certificado de inscripción y anotaciones vigentes del Registro Nacional de Vehículos Motorizados y el certificado de revisión técnica y de emisión de gases vigentes.

El mayor gasto que represente la aplicación de este artículo durante el año 2008, se financiará con cargo a la Partida Presupuestaria del Tesoro Público.

Puesto en votación el artículo fue aprobado, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Matthei y señores Escalona, Frei, García y Ominami.

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero sustitutivo elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 9 de junio de 2008, señala, de modo textual, lo siguiente:

“El presente proyecto de ley faculta al Ministro de Hacienda a adicionar US\$1.000 millones al fondo mediante el cual opera el mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la Ley N°20.063 y sus modificaciones posteriores. Este aporte se realizará mediante una o más transferencias de recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social, creado por el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2006, del Ministerio de Hacienda. Estas transferencias no representan gasto fiscal si no hasta el otorgamiento efectivo de créditos a la primera venta o importación de combustibles derivados del petróleo, en aquellos casos que establece el mecanismo de estabilización de precios en cuestión.

En segundo término, el presente proyecto de ley faculta al Ministro de Hacienda para que efectúe durante 2008, y por una sola vez, un aporte extraordinario de capital a la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), por un monto de US\$250 millones. Este aporte de capital se financiará con recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público.

En tercer lugar, el presente proyecto de ley modifica la Ley N°19.764, incrementando, a partir del 1 de julio de 2008, el porcentaje de recuperación por concepto de peajes para los contribuyentes de transporte de pasajeros, pasando éste de un 20% a un 35%. Esta modificación tiene un costo fiscal, por concepto de menores ingresos tributarios, de aproximadamente \$1.650 millones en 2008 y \$3.300 millones anuales a partir de 2009. Adicionalmente, y sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el Proyecto de Ley eleva el mencionado porcentaje de recuperación por concepto de peajes a un 45%, lo que tiene un costo fiscal aproximado de \$1.050 millones en 2008 y \$1.050 millones en 2009, dado por menores ingresos tributarios.

Finalmente, y sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el proyecto de ley eleva el porcentaje de recuperación del impuesto específico al diesel a que tienen derecho los contribuyentes de transporte de carga, desde un 25% a un 80%. Esta medida tiene un costo fiscal aproximado de \$14.750 millones en 2008 y \$14.750 millones en 2009, dado por menores ingresos tributarios.”.

Posteriormente, se presentó un informe financiero complementario, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de

Hacienda, con fecha 16 de junio de 2008, que señala, de modo textual, lo siguiente:

“La presente indicación al proyecto de ley 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, plantea mecanismos transitorios adicionales para paliar el efecto de las alzas de los precios internacionales de los combustibles derivados del petróleo.

En particular, se concede un reembolso de cargo fiscal a los propietarios que, al 16 de junio de 2008, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros a que se refieren los artículo 2° y siguiente del DS N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sea que se trate de propietarios de automóviles de alquiler, cualquiera sea la modalidad de éstos de conformidad al artículo 20 del citado decreto supremo, como de propietarios de buses urbanos y rurales. Igualmente, tendrán derecho a este reembolso los empresarios del transporte remunerado de escolares que, a esa misma fecha, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares, a que se refiere el DS N° 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El costo fiscal de estos reembolsos en 2008 será de aproximadamente \$9.400 millones, los que se financiarán con cargo a la Partida Presupuestaria del Tesoro Público, mientras que en 2009, el costo fiscal será de aproximadamente \$10.300 millones.”.

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

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY

“Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.063, que crea el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo:

1) Intercálase, en el inciso primero del artículo 1º, la frase “el gas licuado de petróleo” precedida de una coma (,) entre las expresiones “el petróleo diesel” y “y el kerosene doméstico”.

2) Sustitúyese, en el inciso segundo de su artículo 3º, la frase “, sin considerar para estos efectos las ventas e importaciones que realice la Empresa Nacional del Petróleo” por la siguiente: “y las ventas que realice la Empresa Nacional del Petróleo respecto de su producción propia de combustibles derivados del petróleo”.

3) Agrégase, en su artículo 5º, el siguiente inciso final:

“A contar del día 1 de julio de 2008, facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$ 1.000 millones, mediante una o más transferencias de recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social, creado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, del Ministerio de Hacienda.”.

4) Agrégase en el literal b), del inciso primero del artículo 6º, la siguiente oración final:

“Con todo, tratándose del kerosene doméstico, durante los meses de junio, julio, agosto y septiembre de los años de vigencia del Fondo, el monto del crédito será igual al resultante de la diferencia entre el precio de paridad y el de referencia superior, multiplicada por el factor 1,5.”.

5) Modifícase el inciso tercero de su artículo 6º, en el siguiente sentido:

a) Elimínase la frase “previo informe de la Comisión Nacional de Energía,”, la primera vez que aparece.

b) Sustitúyese la frase “proyección de importaciones de los derivados a que se refiere esta ley para las próximas 12 semanas multiplicada por los créditos fiscales a que se refiere la letra b) que se encuentren vigentes, sea superior al saldo del fondo” por la siguiente: “estimación del valor total de los créditos proyectados, para el período que reste para la vigencia de la aplicación del mecanismo de estabilización establecido en el artículo 1º de esta ley, fuese superior al saldo del Fondo determinado por la Comisión Nacional de Energía, previo informe de ésta, en el que se contenga la referida estimación”.

c) Elimínase la frase “Para estos efectos no se considerarán las importaciones de la Empresa Nacional del Petróleo en virtud de lo dispuesto en el artículo 8º de la presente ley.”.

d) Agrégase a continuación de las palabras “tratándose de las importaciones” la siguiente frase antecedita de una coma (,): “de las ventas de la Empresa Nacional del Petróleo y de los créditos futuros”.

6) Modifícase el artículo 8° en el siguiente sentido:

a) Elimínase, en su inciso primero, toda la frase que sigue a continuación del punto seguido (.), pasando éste a ser punto final (.).

b) Intercálase el siguiente inciso tercero:

“Con todo, los créditos que se acumulen en la cuenta a que se refiere el inciso primero de este artículo a partir del 1 de julio de 2008, serán pagados mensualmente a la Empresa Nacional del Petróleo mediante una o más transferencias del Fondo creado por el artículo 1° de esta ley.”.

c) Elimínase, en su actual inciso tercero, que pasó a ser cuarto, la expresión inicial “Con todo,” iniciando con mayúscula la conjunción “si” que sigue a continuación.

d) Sustitúyese, en su inciso final, el vocablo “trimestralmente” por “mensualmente”.

Artículo 2°.- Autorízase al Ministro de Hacienda para que, a contar del primer día del mes siguiente al de entrada en vigencia de esta ley, mediante decreto expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”, efectúe durante el 2008, y por una sola vez, un aporte extraordinario de capital a la Empresa Nacional del Petróleo por un monto de US\$ 250 millones, que se financiará con recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público.

Artículo 3°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.764:

1) Modifícase su artículo 1°, en el siguiente sentido:

a) Reemplázanse, en su inciso segundo, la frase “A partir del 1 de enero de 2003” y el guarismo “20%”, por “A partir del 1 de julio de 2009” y “35%” respectivamente.

b) Agrégase en su inciso segundo, la siguiente oración final:

“La recuperación del 35% regirá respecto de los peajes pagados a partir del 1 de julio de 2009.”.

c) Derógase su inciso cuarto.

2) Derógase el inciso cuarto del artículo 2°.

Disposiciones Transitorias.

Artículo primero transitorio.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2008 y el 30 de junio del año 2009, ambas fechas inclusive, el porcentaje de recuperación a que se refiere el inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 19.764, será 45%.

El porcentaje de recuperación a que se refiere el inciso anterior regirá respecto de los peajes pagados a contar del 1 de julio de 2008.

Artículo segundo transitorio.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2008 y el 30 de junio del año 2009, ambas fechas inclusive, el porcentaje de 25% a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764 será de 80%.

Lo dispuesto en el inciso anterior se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible a partir del 1 de julio de 2008 y hasta el 30 de junio de 2009.

Artículo tercero transitorio.- Concédese, en los términos y condiciones que establece este artículo, un reembolso de cargo fiscal a los propietarios que, al 16 de junio de 2008, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros a que se refiere los artículos 2° y siguientes del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, sea que se trate de propietarios de automóviles de alquiler, cualquiera sea la modalidad de éstos de conformidad al artículo 72 del citado decreto supremo, como de propietarios de buses urbanos y rurales.

Para los efectos de este artículo se entenderá por buses urbanos aquellos inscritos con anterioridad al 16 de junio de 2008 en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros y adscritos a servicios urbanos en una región distinta a la Región Metropolitana.

Igualmente, tendrán derecho al reembolso a que se refiere el inciso primero, los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares que, al 16 de julio de 2008, se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Transporte Remunerado de Escolares a que se refiere el decreto supremo N° 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El reembolso será por un monto equivalente a 4 veces el valor del impuesto anual por permiso de circulación, a que se refiere el número 1.- del literal b) del artículo 12 del decreto N° 2.385, de 1996, del Ministerio del

Interior, que fija el texto refundido y sistematizado del decreto ley N° 3.063, de 1979, sobre Rentas Municipales, para el caso de los vehículos de alquiler, y de un monto equivalente a 5 veces el valor de dicho impuesto, para el caso de los buses urbanos y rurales. En el caso de los empresarios de transporte remunerado de escolares el reembolso será de dos unidades tributarias mensuales. Dicho reembolso no será compensable ni retenible.

El reembolso se efectuará en dos cuotas, de conformidad a las reglas siguientes:

1) Tratándose de los propietarios de automóviles de alquiler, la primera cuota, equivalente a 2 veces el valor del impuesto anual por permiso de circulación, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente al valor del primer reembolso expresado en unidades tributarias mensuales, se efectuará en enero de 2009.

En el evento que, con posterioridad al 16 de junio de 2008, se haya cancelado la inscripción del automóvil de alquiler en el registro a que alude el inciso primero de este artículo por aplicación de lo previsto en el artículo 73 bis del decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, el reembolso se efectuará al propietario del vehículo que ingresa al registro en reemplazo del que sale de éste, siempre que el nuevo vehículo se encuentre con inscripción vigente, de conformidad a lo definido en el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo, al momento de solicitar el reembolso.

2) Tratándose de los propietarios de buses urbanos y rurales la primera cuota, equivalente a 2 veces el valor del impuesto anual por permiso de circulación, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente a tres veces valor del impuesto anual por permiso de circulación expresado en unidades tributarias mensuales, se efectuará en enero de 2009.

3) En el caso de los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares, la primera cuota, equivalente a una unidad tributaria mensual, se reembolsará una vez que entre en vigencia el reglamento a que se refiere el inciso séptimo del presente artículo. La segunda cuota, equivalente a una unidad tributaria mensual, se efectuará en enero de 2009.

Para acceder al reembolso a que se refiere este artículo tanto los vehículos de alquiler como los buses urbanos y rurales deberán permanecer inscritos en el registro a que se refiere el inciso primero al momento de solicitar el reembolso. Por su parte, los propietarios de vehículos del transporte remunerado de escolares deberán permanecer a igual fecha

inscritos en el registro a que alude el inciso tercero de este artículo y, en todos los casos a que se refiere este inciso, haber obtenido, de conformidad a lo establecido en la ley N° 18.290, de tránsito, el permiso de circulación correspondiente al año 2008.

Dentro de los sesenta días siguientes a la publicación de esta ley, el Ministerio de Hacienda dictará, mediante decreto supremo, un reglamento para la aplicación de este beneficio, en el que establecerá el procedimiento de pago del reembolso, por parte del Servicio de Tesorería. Este Servicio podrá pagarlo mediante cheque nominativo o depósito en la cuenta corriente, de ahorro, a plazo o a la vista que posea el beneficiario. Este reglamento establecerá, también, un cronograma de pagos y las condiciones y modo de acreditar los requisitos para impetrar el reembolso respectivo, los que podrán incluir, entre otros, la exhibición del permiso de circulación correspondiente al año 2008, el certificado de inscripción y anotaciones vigentes del Registro Nacional de Vehículos Motorizados y el certificado de revisión técnica y de emisión de gases vigentes.

El mayor gasto que represente la aplicación de este artículo durante el año 2008, se financiará con cargo a la Partida Presupuestaria del Tesoro Público.”.

- - -

Acordado en sesiones celebradas el día 17 de junio de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señor Eduardo Frei Ruiz-Tagle (Presidente), señora Evelyn Matthei Fornet y señores Camilo Escalona Medina (Juan Pablo Letelier Morel), José García Ruminot y Carlos Ominami Pascual.

Sala de la Comisión, a 18 de junio de 2008.

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 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. (BOLETÍN N° 5.902-05)

- I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** en lo fundamental, ayudar a las personas o empresas que utilizan combustibles derivados del petróleo. Para el logro de este propósito, el proyecto adiciona recursos e introduce perfeccionamientos al mecanismo de estabilización de precios de dichos combustibles por US\$ 1.000 millones, agregándose el gas licuado de petróleo entre los combustibles contemplados, autoriza una capitalización de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) por un monto de US\$ 250 millones, e incrementa de un 20% a un 35% la proporción del reintegro de lo pagado en peajes de rutas concesionadas por parte de las empresas de transporte de pasajeros interurbanos. Adicionalmente, y sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el proyecto de ley eleva el mencionado porcentaje de recuperación por concepto de peajes a un 45%.

Además, sólo para el período comprendido entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, el proyecto de ley eleva el porcentaje de recuperación del impuesto específico al diesel a que tienen derecho los contribuyentes de transporte de carga, desde un 25% a un 80%.

Finalmente, se concede un reembolso de cargo fiscal a los propietarios que se encuentren inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros, sea que se trate de propietarios de automóviles de alquiler, cualquiera sea la modalidad de éstos como de propietarios de buses urbanos y rurales. Igualmente, tendrán derecho a este reembolso los empresarios del transporte remunerado de escolares.

- II. ACUERDOS:** aprobado en general por cuatro votos a favor y una abstención (4x1 abstención).

Artículo 1º: Aprobado (Unanimidad 5x0).

Artículo 2º: Aprobado (4x1 en contra).

Artículo 3º: Aprobado (Unanimidad 5x0).

Artículo primero transitorio: Aprobado (Unanimidad 5x0).

Artículo segundo transitorio: Aprobado (Unanimidad 5x0).

Artículo tercero transitorio: Aprobado (Unanimidad 5x0).

- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de tres artículos permanentes y tres artículos transitorios.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. **URGENCIA:** discusión inmediata.
- VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S. E. la señora Presidenta de la República.
- VII **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo trámite.
- VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 17 de junio de 2008.
- IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de la Comisión de Hacienda.
- X. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 17 de junio de 2008, fue aprobado en general por 70 votos a favor y 34 en contra, y en particular por unanimidad de 104 votos a favor.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - La ley N° 20.063, que crea Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.
 - La ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los pasajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.
 - El decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.
 - El decreto ley N° 3.063, de 1979, que establece normas sobre rentas municipales.
 - Ley N° 18.290, de Tránsito.

- El decreto Supremo Nº 38, de 2003, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que crea y reglamenta el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares.

Valparaíso, a 18 de junio de 2008

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

ANEXO

PROTOCOLO DE ACUERDO

En Valparaíso, a 18 de junio de 2008, el Ministro de Hacienda Sr. Andrés Velasco y el Ministro de Energía Sr. Marcelo Tokman, a nombre del Gobierno de Chile, considerando que:

- 1.- El Gobierno de Chile, con fecha 4 de junio de 2008, presentó un proyecto de ley con el objeto de adicionar recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.
- 2.- Durante la discusión del mencionado Proyecto se constató la necesidad de estudiar algún mecanismo que permita mantener el necesario equilibrio de precios relativos en el mercado nacional entre combustibles a los que se aplica el Fondo y el Gas Natural Licuado (GNL).
- 3.- El Gobierno reconoce la importancia de contar con una matriz energética diversificada por lo que concuerda con la necesidad de incorporar al GNL a dicha matriz y las inversiones que se han realizado para este fin.

ACUERDAN LO SIGUIENTE:

Los ministros de Hacienda y Energía enviarán un Proyecto de Ley al H. Congreso Nacional, dentro de un plazo de sesenta días a contar de la total aprobación del proyecto de ley 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, que permita, a partir de mediados del año 2009, mantener el necesario equilibrio en los precios relativos en el mercado nacional entre combustibles a los que se aplica el Fondo y el GNL.

H. Senador Eduardo Frei

H. Senador Camilo Escalona

H. Senador José García Ruminot

H. Senadora Evelyn Matthei

H. Senador Carlos Ominami

Sr. Andrés Velasco
Ministro de Hacienda

Sr. Marcelo Tokman
Ministro de Energía