

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE MINERÍA Y ENERGÍA, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente que enfrenta variaciones en los precios internacionales de los combustibles.

BOLETÍN Nº 7.064-05

HONORABLE SENADO:

Vuestras Comisiones de Hacienda y de Minería y Energía, unidas, tienen el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

La iniciativa fue discutida sólo en general, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación.

A las sesiones en que las Comisiones unidas estudiaron esta iniciativa de ley asistieron, además de sus miembros, en calidad de invitados, del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Felipe Larraín; el Asesor, señor Salvador Valdés; el Economista, señor Patricio Sepúlveda, y el Coordinador Legislativo, señor Jaime Salas; del Ministerio de Minería, el Subsecretario, señor Pablo Wagner, y el Jefe de Gabinete del Subsecretario, señor Juan Antonio Coloma; del Ministerio de Energía, el Abogado de la División Jurídica, señor Gonzalo Carreño y del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, los asesores, señorita Egle Zavala y señor José Pablo Núñez.

Concurrieron, además, los Abogados Asesores de la Corporación de Estudios para Latinoamérica (CIEPLAN), señora Macarena Lobos y señor Sebastián Pavlovic; la Abogada Asesora del Instituto Libertad y Desarrollo, señora Silvia Baeza, y los señores Carlos Cortes, Secretario Ejecutivo de la Asociación de Distribuidores de Gas Natural AGN Chile; Francisco Neira, Gerente Grandes Clientes de Gas Valparaíso y Gonzalo Palacios, Gerente de Planificación y Desarrollo de Metrogas.

- - -

En la sesión del día 18 de agosto de 2010, la Sala del Senado acordó que el presente proyecto fuera informado por las Comisiones de Hacienda y de Minería y Energía, unidas.

- - -

OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY

Crear nuevos mecanismos de protección ante variaciones en los precios internacionales de algunos combustibles derivados del petróleo, sustituyendo el sistema que ha operado en base al Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo (FEPP), y el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC).

- - -

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° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala .
- La ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo.
- La ley N° 20.063, que crea Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.
- La ley N° 20.259, que establece rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modifica otros cuerpos legales.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje expone que, en cuanto a los objetivos, aspectos favorables y aspectos desfavorables de la iniciativa legal, el Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo (FEPP) y el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC) han tenido por objeto evitar que las fluctuaciones de los precios internacionales lleguen sin atenuación al mercado doméstico.

Asimismo, manifiesta que el FEPP fue creado en enero de 1991 por la ley N° 19.030 a raíz de la primera guerra del Golfo Pérsico. Operó entre 1991 y 2005 para todos los combustibles. Este fondo redujo en parte las oscilaciones de los precios internos en el período, hasta el año 2000, logrando eliminar sólo un cuarto de la volatilidad subyacente en los precios internacionales. El FEPP obtuvo ese resultado con un ancho de banda de +/-12,5% del precio de referencia.

No obstante, el FEPP fue objeto de una reforma el año 2000. Ella vinculó su tasa de cobertura del exceso de precio al tamaño del fondo que subsistía para el respectivo combustible. Este vínculo impidió que el fondo se agotara en sentido estricto, pues siempre queda un saldo de centavos en el fondo, pero también redujo su cobertura promedio.

Continúa indicando que el FEPC, por su parte, fue creado por la ley N° 20.063 en el año 2005 en respuesta a la baja cobertura que entregó el FEPP después del huracán Katrina. Este fondo operó con un ancho de banda de +/-5% del precio de referencia y volvió a la tasa de cobertura previa a la reforma del 2000, es decir a 100% cualquiera fuera el tamaño del fondo. La comparación de la volatilidad del precio con y sin FEPC indica que la efectividad del FEPC fue modesta también, pues eliminó entre un quinto y un sexto de la volatilidad semanal de los precios internacionales. En suma, el FEPC logró un resultado similar al FEPP, a pesar de contar con un ancho de banda mucho menor.

Agrega el Mensaje que la modestia de la estabilización que lograron el FEPP y el FEPC es consecuencia de que el grueso de los cambios en los precios ha sido permanente, y por ende, no ha podido ser “estabilizado”.

Se consigna además, que el FEPC y el FEPP, han presentado también las siguientes limitaciones:

El FEPC se agotó o estuvo a punto de agotarse en dos ocasiones desde el año 2005. Al agotarse, incumplió el objetivo de brindar un plazo a los consumidores para pagar los costos de ajustarse a los nuevos precios. Esta falencia se observó también en su antecesor, el FEPP, que a partir de su reforma del año 2000, pasó varios años con saldo ínfimo.

En resumen, durante los diez años que van desde el 1° enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2009, el costo fiscal de estos dos fondos se estima en US\$ 1.494 millones, incluyendo el IVA perdido. Se afirma que esta cifra está lejos del costo fiscal que tendría una estabilización genuina, que sería cero y además representa una práctica que significó entregar elevados subsidios a los contribuyentes.

Se argumenta en favor de la iniciativa en informe que dicha situación resulta incompatible con la actual austeridad fiscal, derivada en parte del terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010, por lo que uno de los objetivos del proyecto es reducir este costo fiscal contingente.

El actual diseño del FEPC tampoco ha evitado que estos subsidios de hecho beneficien a los dueños de entidades consumidoras que son capaces de cubrirse por sí mismos u obtienen coberturas de terceros privados. En presencia de subsidios de hecho, un exceso de cobertura estatal crea altos costos fiscales.

Por otra parte, las ocasiones en que el fondo se ha agotado, o ha fallado en otorgar cobertura y tiempo de ajuste a los usuarios, se ha combinado con la rigidez en la magnitud del Impuesto Específico a los Combustibles (IEC) establecido por la ley N° 18.502. La reducción transitoria del IEC a la gasolina entre octubre de 2008 y marzo de 2010 tuvo un costo fiscal de US\$ 850 millones. Esta cifra justificaría un esfuerzo especial para proteger al Impuesto Específico a los Combustibles, mediante su flexibilización.

También se fundamenta el proyecto en que la existencia de estos fondos ha tenido un efecto no buscado, como es reducir la demanda privada por mecanismos usados en países desarrollados, como las coberturas para cambios en los precios de los combustibles. Esto ha causado un subdesarrollo artificial del mercado chileno de coberturas. Su aparición, por ende, favorecería la modernización de las empresas chilenas, contribuyendo al crecimiento económico en la línea de las reformas Bicentenario al mercado de capitales.

La entrega de cierto ámbito de discreción por parte del FEPP y el FEPC al Ejecutivo, en cuanto a cambiar los valores de ciertos parámetros, se justificaba porque en un mecanismo de fondos siempre existe un dilema entre acotar el gasto de recursos fiscales y postergar el ajuste del precio a público. Los mejoramientos que se plantean en el proyecto de ley permiten acotar dicho ámbito de discreción sin sacrificar ninguno de los objetivos indicados.

En cuanto a los fundamentos del proyecto de ley, el Mensaje expone que, en una primera etapa, el sistema propuesto apunta a reducir el costo fiscal y a atenuar o superar las limitaciones del FEPC, antes enunciadas.

Se propone focalizar la protección en los contribuyentes del Impuesto Específico a los Combustibles, flexibilizando su magnitud, de modo de favorecer a los contribuyentes que asumen la carga de limitar las externalidades ya referidas, tales como congestión, contaminación y otras.

La mayor parte del volumen de combustibles que recupera el IEC (y por esa vía deja de pagarlo), es consumido por entidades que pueden proveerse por sí mismas de un plazo para enfrentar los costos de ajustarse a los cambios en los precios de combustibles, o acceder a mecanismos provistos por terceros. La focalización de la protección incentivará a dichas entidades a cubrirse efectivamente por sí mismas o a apreciar más la provista por terceros privados. Ello también estimulará el desarrollo en Chile del mercado de coberturas para cambios de precio.

En una segunda etapa, se propone introducir seguros de protección ante las variaciones de precios, siguiendo la práctica mundial para coberturas de este tipo. En su modalidad más simple, un seguro de protección consiste en pagar una prima a todo evento y en cobrar una indemnización de ocurrir el evento cubierto.

En este caso, el evento cubierto consiste en aumentos en el precio de un determinado combustible en el mercado internacional, que exceden de cierto umbral o “precio de ejercicio”, fijado previamente, al momento de contratar el seguro, con una fórmula cuyo valor es determinable de manera objetiva. Replicando el ancho de banda del FEPP, se propone que dicho precio de ejercicio sea el precio promedio de los últimos meses más 12,5%.

Este sistema contrataría coberturas en forma frecuente, de manera que el conjunto de contratos vaya cubriendo todas las semanas o meses, sin interrupción.

En el sistema de seguros, la cobertura o seguro es contratada por el Ministerio de Hacienda en el mercado internacional de derivados financieros. El Fisco recupera la prima pagada sumando un componente al Impuesto Específico a los Combustibles (IEC), previa división de la prima total por el número total de metros cúbicos que reciben cobertura. En caso de existir indemnización, el Fisco la transmite en su totalidad a los contribuyentes del IEC, por la vía de restar del IEC el cuociente obtenido dividiendo la indemnización total entre el número total de metros cúbicos cubiertos.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

El Subsecretario de Minería, **señor Wagner**, expresó que el proyecto tiene entre sus finalidades no perjudicar al contribuyente con el impuesto específico a los combustibles y el impuesto al valor agregado, y al mismo tiempo resguardar los recursos que considera el Estado dentro de la recaudación por dichos tributos

Agregó que se establecen ciertos parámetros de cálculo asociados al precio del petróleo crudo West Texas Intermediate (WTI), así como a un sistema de cálculo de precios móviles para determinar el precio de referencia en relación al impuesto específico a los combustibles. Asimismo, se establece un sistema de seguros que cubran las oscilaciones en el precio de los combustibles y productos derivados que cumplan la misma función, y que permitan asegurar un precio de referencia y objetivizarlo.

Manifestó que se dispondrá de mecanismos más propios de economía de mercado que estabilizarán el precio de los combustibles con variaciones lo más bajas posibles y más adecuados desde el punto de vista de la planificación tributaria y fiscal.

El **Honorable Senador señor García** consultó qué resultado se produce al comparar la situación actual con lo que establece el proyecto en discusión, y qué espera el Ejecutivo que ocurra con la contratación de seguros, dado de que se trata del aspecto más novedoso de la iniciativa.

La **Honorable Senadora señora Rincón** preguntó qué ocurría antes con los aportes del Estado al Fondo y que pasará ahora de aprobarse el proyecto de ley, en que la banda de precios se amplía a 12,5%. Asimismo, solicitó una explicación de lo afirmado por el informe financiero, respecto a que la primera etapa definida por el proyecto implica una menor recaudación que se podría encontrar en un rango amplísimo de “3,2 a 245 millones de dólares de los Estados Unidos”.

El **Honorable Senador señor Prokurica** consultó la razón de que siempre se haya usado como precio de referencia el del Golfo de México que es más alto, siendo que Chile compra petróleo a países como Venezuela o Nigeria. Asimismo, preguntó el motivo de que el precio actual de los combustibles sea muy similar al que existió cuando el precio del barril de petróleo llegó a 140 dólares, siendo que hoy el referido precio es mucho más bajo.

Además, indicó que hace mucho tiempo que solicitaban un componente variable del impuesto específico a los combustibles, de forma de no hacer más gravosa la situación de los consumidores cuando hay alzas de los precios del petróleo y sus derivados.

A continuación, el Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, efectuó una exposición en formato power point del siguiente tenor:

Nuevos Mecanismos de Protección ante Variaciones de Precios de Combustibles

Hitos.

El 30 junio expiró el FEPCO, creado en 2006.

Automáticamente, el 1° de julio se reactivó el FEPP, creado en 1991.

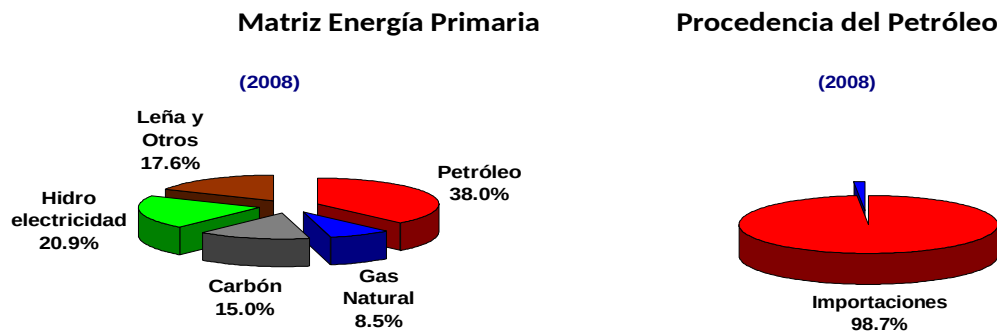
Pero los saldos del FEPP son ínfimos, por lo tanto no dan protección.

El Gobierno desea subsanar esta situación, pero sólo para los consumidores pequeños.

- Primera etapa: sustituir FEPP por impuesto específico variable (SIPCO).
- Segunda etapa: introducir seguros (SEPCO).

ANTECEDENTES.

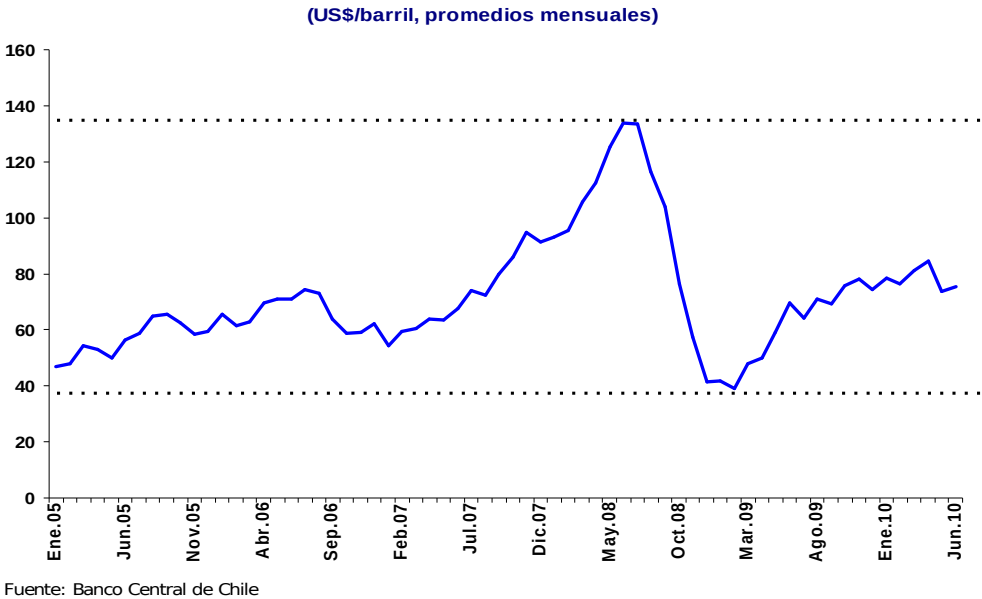
Petróleo: El energético más importante en Chile es Importado casi en su Totalidad



En 2009 las importaciones de petróleo representaron el 10% de las importaciones totales de bienes. Chile debe adaptarse a las variaciones permanentes de los precios internacionales.

Fuente: Comisión Nacional de Energía y Banco Central de Chile

Precio Internacional del Petróleo es altamente Volátil



“Estabilización” versus “protección”.

- La “estabilización” sólo puede ocurrir cuando los precios tienden a volver a sus valores originales a lo largo del tiempo.
- Pero gran parte de las variaciones en los precios de combustibles han sido de naturaleza permanente, no transitoria.

- En este caso, no es posible “estabilizar”. Los fondos de estabilización se agotan, o crecen sin límite.

- Sí es posible “proteger” = postergar llegada de nuevos precios. Suavizar, por tiempo finito.

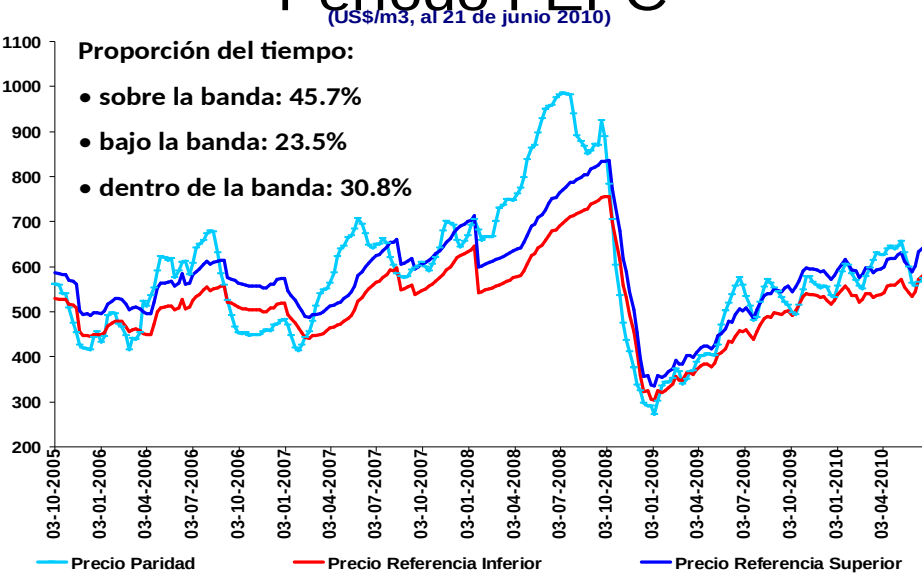
¿Sirve postergar llegada nuevos precios? si alza es permanente, conviene adaptarse ya:

- Pero en este caso, recuperar viabilidad requiere invertir en nuevos equipos.

- Si accede a crédito barato, puede invertir. Un seguro sólo protegería la pequeña parte del patrimonio cubierta por postergación del alza.

- Pero, si el crédito es caro, la indemnización del seguro es esencial para invertir de manera viable. El seguro protege a todo el patrimonio.

El pasado: Gasolina durante el Período FEPC



Fuente: Comisión Nacional de Energía

El pasado. Costo Fiscal del FEPP y del FEPC:
Enero-00 — Diciembre-09

	Período (US\$ MM)	
	2000-2005 (FEPP)	2006-2009 (FEPC)
Costo Fiscal directo FEPP y FEPC	353	824
Menor Recaudación IVA	81	236
Menor Recaudación por Disminución IEC	—	850*
Total	434	1.910
Total Década	2.344	



No hubo neutralidad fiscal. Hubo fuertes subsidios.

* Corresponde a menor recaudación entre abril de 2008 y marzo de 2010

SIPCO: SISTEMA DE PROTECCIÓN AL CONSUMIDOR FRENTE A
VARIACIONES EN EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES.

Resumen de la Propuesta.

- Se crea un componente variable para el impuesto específico a los combustibles (IEC) (haciendo caer el IEC cuando el precio internacional sube).

IEC = IEC base + IEC variable.

- Acoge demanda ciudadana.

- Es técnicamente correcto. Veremos que el SIPCO focaliza la protección en los contribuyentes del Impuesto Específico.

ETAPA 1: SIPCO.

- Componentes del precio al por mayor:

FEPP:

Precio paridad CIF*(1+IVA) + IEC + Imptos FEPP – CréditosFEPP*(1+IVA).

(Se produce una asimetría al existir IVA en la parte de los créditos por el FEPP y no existir en la parte de los impuestos, lo que

explica que en un cuadro anterior se refiera una menor recaudación por este impuesto).

SIPCO:

Precio paridad CIF*(1+IVA) + IEC' donde IEC' = IEC base + IEC variable.

IEC base = 6 UTM/m³ para la gasolina; 1,5 UTM/m³ para el diesel.

IEC variable = Impuesto o Crédito si el precio de paridad queda fuera de la banda de +/- 12,5%.

- ¿Cómo se determina el IEC variable? Con una fórmula similar a la del FEPP vigente.

- Caso de subsidio (precio alto), el IEC variable sale negativo:

IEC variable = (precio promedio móvil+12,5%) - precio spot.

- Caso de impuesto (precio bajo), el IEC variable sale positivo:

IEC variable = (precio promedio móvil -12,5%) – precio spot.

Diferencias entre el SIPCO y el FEPP.

1. SIPCO se financia vía impuestos y subsidios, no por medio de un fondo. Equivale a un fondo que no se agota. En cambio, el saldo del FEPP es cero así es que no da protección.

2. SIPCO y FEPP tienen ancho de banda de 12,5%, mientras que FEPCO tuvo ancho de 5%. El costo fiscal de FEPCO fue el doble y casi no redujo la volatilidad del precio mayorista.

3. FEPP daría cobertura a todos los consumidores; en cambio SIPCO sólo cubre a quienes pagan IEC; y no a quienes lo recuperan.

El SIPCO y quienes recuperan IEC.

SIPCO. ¿Cómo?: Quienes recuperan el IEC pierden la protección del

- Precio al por mayor de quien recupera 100% es:

RECUPERO. $PParid\ CIF \cdot (1 + IVA) + (IEC\ base + IEC\ variable) -$

¡Cancela! Pero, $RECUPERO = IEC\ base + IEC\ variable \Rightarrow$

Esto afecta principalmente a las mineras, grandes industrias y generadoras eléctricas.

SIPCO. - Ellas pueden cubrirse por su cuenta, sin el

- Esto focaliza la protección en los contribuyentes del IEC que no recuperan. Mayoría son pequeños.

La “Señora Juanita” y la Pyme.

- Al existir un IEC variable, habrá protección para todos quienes paguen (y no recuperen) el Impuesto Específico a la gasolina y el diesel.

- Como todos los automóviles y buses que usan gas licuado o gas natural comprimido pagan IEC, todos obtendrán protección. Incluso los de regiones VIII y XII, hoy excluidos.

Excepciones a favor de:

- La Pyme que usa diesel: aunque no paga IEC al diesel, tendrá protección del SIPCO / SEPCO, siempre que pague IVA, tenga derecho a recuperar IEC y venda menos de 25 mil UF /año.

- Usuarios de kerosene doméstico: aunque no pagan IEC, tendrán protección, pero no vía SIPCO sino vía un suplemento al FEPP.

¿Quién deberá comprar su propia Protección, o Protección para Clientes? (como hacen sus pares de otros países).

- Quienes usan diesel sin fines de transporte, y recuperan 100% del Impuesto Específico.

- Las grandes distribuidoras de gas licuado y de gas natural ya brindan protección de precios a sus clientes al por menor (para fidelizarlos). A su vez, esos distribuidores ya se protegen comprando seguros

de precio, o se abastecen con contratos a largo plazo con precios protegidos. No necesitan que el Ministerio de Hacienda les compre protección.

¿Cuánta cobertura habrá con SIPCO y SEPCO?

Valor de la venta de combustibles derivados del petróleo, 2009
(millones US\$; valorizada al precio de paridad de importación al 10 agosto 2010)

Gas Licuado	Gasolinas	Kerosene D.	Diesel	P. Combustibles
771	2057	105	5719	1017
Total para 2009: 9.669 millones de dólares				
8,0%	21,3%	1,1%	59,1 %	10,5%
Porcentaje cubierto por FEPCo y FEPP, hasta 30 junio				
100%	100%	100%	100%	100% (FEPP)
Porcentaje cubierto por SIPCO-SEPCO, si se aprueba proyecto				
0%	100%	100%	60%	0%
Ventas valoradas cubiertas por SIPCO-SEPCO + FEPP-K				
0	2057	105	3432	0
Reducción de la cobertura estatal:			4076 Mill. de dólares	

P. Combustibles son petróleos combustibles, que consumen fundamentalmente las navieras y algunas industrias.

Etapas 2: Seguro de protección SEPCO.

- Seguros contratados por el Ministerio de Hacienda en el exterior.

- Ejemplo de seguro: Cada mes se compra cobertura para tres meses más adelante. Cuando llega el mes cubierto, el contrato compara precio spot con promedio últimos 3 meses. Si spot excede promedio en más de 12,5%, el exceso origina indemnización.

- Sólo cambia la fórmula de IEC variable. Ahora se vincula al seguro. ¿Cómo? La prima y la indemnización del seguro son traspasadas al componente variable del impuesto específico. Son traspasadas al consumidor.

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó qué ocurriría si existe un shock de precios por circunstancias de una duración más prolongada que tres meses y sube excesivamente el precio de las primas de los seguros.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, indicó que durante el tiempo que opere la primera etapa continuarán estudiando el mecanismo y es posible que cambien los plazos referidos.

El **Honorable Senador señor Orpis** consultó si existen otros países que operen actualmente con esta modalidad.

El asesor del Ministerio de Hacienda, **señor Valdés**, sostuvo que hay otros países que operan con modalidades muy parecidas aunque no idénticas, como México, que otorga un precio establecido a público y se cubre en el exterior, misma cosa que hacen varios países asiáticos.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, agregó que los mayores participantes de estos seguros son grandes empresas privadas.

Etapa 2: SEPCO

Precio mayorista con SEPCO:

$$\text{Precio paridad} \times (1 + \text{IVA}) + (\text{IEC}_{\text{base}} + \text{IEC}_{\text{variable}})$$

IEC _{variable}	Prima – Indemnización	si precio spot supera el precio promedio de los últimos 3 meses en más de 12,5%, el exceso genera indemnización
	Prima	en caso contrario

- Cuando el precio internacional suba y se reciban indemnizaciones, el componente variable es NEGATIVO y el IEC total baja. Viceversa.
- Proyecto de ley restringe primas a 4% del precio internacional al por mayor (unos \$10/lt).

Beneficios de pasar a SEPCO:

- Estabilización macroeconómica. En escenarios de precios altos el costo del crédito lo paga la contraparte extranjera. En cambio, en el esquema actual, se reparte la pobreza entre el fisco y los consumidores.

- Más equidad competitiva entre Gas Natural/Diesel/GLP: al desaparecer el costo fiscal, desaparecen las actuales distorsiones. Todos ofrecerán protección a su cliente final, sin subsidio para ninguno.

- Más desarrollo financiero.

Desafío de pasar a SEPCO: El diseño de contratos y licitaciones tomará 6-12 meses. Ampliar unidad de Hacienda que maneja FEES.

La **Honorable Senadora señora Rincón** reiteró su consulta sobre cuál es la razón que se suba la banda del 5% al 12,5%. Asimismo, consultó sobre la menor recaudación que consigna el informe financiero para el SIPCO, que se podría encontrar en un rango amplísimo de 3,2 a 245 millones de dólares de los Estados Unidos.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, expresó que se debe a que en los últimos 20 años operó tres cuartas partes de dicho lapso con una banda de 12,5% y solamente durante el FEPCO con 5%, y se evaluó que la reducción del ancho de la banda había tenido gran costo económico con un beneficio mínimo.

Sobre la menor recaudación, señaló que se obtiene al simularla con los precios que se han observado en los últimos dos años, los que presentan grandes variaciones.

El **Honorable Senador señor García** manifestó entender que el Sistema está diseñado para una volatilidad de precios normal, pero planteó tener dudas sobre lo que ocurrirá con una volatilidad completamente anormal, como sería en caso de una guerra, por ejemplo. En orden a lo señalado precedentemente, consultó con qué herramienta queda el Ejecutivo para hacer frente a alzas extraordinarias de precios.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, indicó que el mecanismo protege ante situaciones extraordinarias, en cualquiera de las dos etapas, y en los seguros se vio, a propósito del terremoto, que las compañías cumplen ante eventos anormales.

El **Honorable Senador señor Orpis** consultó si las grandes empresas se cubrían ante las variaciones de precios o descansaban en la protección que otorgaba el Estado.

En relación a los shocks externos, observó que se debe haber analizado cuál es la extensión de los mismos, porque si se está cubierto sólo por tres meses han existido situaciones que duran mucho más.

El **Honorable Senador señor Frei** sostuvo que por mucho tiempo se planteó bajar el impuesto específico de manera definitiva, y agregó que le preocupa ver que se quiere un Sistema que no comprometa mayormente recursos fiscales, dado que le parece que existirán beneficios muy acotados para los consumidores, a lo que se suma que en las regiones que no son las más pobladas del país, los precios de los combustibles son 40 ó 50 pesos más caras por litro que en el resto del país, lo que ha llevado a que todo el parque industrial se instale en dos o tres regiones.

El **Honorable Senador señor Prokurica** observó que el mercado chileno es muy pequeño por lo que funciona sin competencia, y un elemento destacable del proyecto es que cuando se quita el beneficio a las grandes empresas, es posible que ellas busquen otros proveedores y se introduzca cierta competencia en el mercado. Respecto de la menor recaudación del IVA, señaló no compartir la explicación entregada porque históricamente el precio del petróleo ha ido subiendo, más allá de coyunturas

específicas, por lo que no cree que la recaudación haya disminuido, y por lo mismo siempre solicitaron un impuesto variable que no perjudicara aun más a los consumidores.

El **Honorable Senador señor García** observó que existe un costo fiscal por la menor recaudación del impuesto específico, lo diferente es que no existe un Fondo.

El **Honorable Senador señor Escalona** señaló que compartía lo expresado por el Honorable Senador señor Frei, y que debieran buscarse mecanismos que vayan en beneficio de las regiones menos favorecidas, problema que también se vislumbra con los proyectos relativos al Sistema de Transporte Transantiago, porque de lo contrario aumentará la migración a la región Metropolitana con todos los problemas que ello conlleva. Agregó que es necesario que se contemplen incentivos o se igualen las condiciones para el resto del país respecto de la ciudad de Santiago.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, expuso, respecto del costo fiscal, que si se parte del precio promedio en relación a la banda que se establece, es igualmente probable que el referido precio baje o suba, si baja opera un impuesto variable positivo, y si sube opera una menor recaudación, lo que explica además la amplitud de la menor recaudación indicada por el informe financiero. Observó que se trata de un proyecto de ley que busca suavizar el precio de los combustibles y no de entregar subsidios respecto de ellos. Agregó que cuando nos encontremos en el segundo modelo de seguros, no existirá un costo fiscal, excepto en un caso extremo de que las primas superen los límites establecidos en el proyecto.

Respecto de las grandes empresas, manifestó que contaban con cobertura con el sistema vigente, y no sabe que ha ocurrido a partir del 30 de junio cuando finalizó la vigencia del FEPCO.

El asesor, **señor Valdés**, planteó que existen algunas grandes empresas que llevan años utilizando coberturas, comenzando por las empresas aéreas, que nunca accedieron a protecciones respecto del precio de los combustibles, así como algunas grandes mineras, distribuidoras de gas licuado y generadoras eléctricas que han comprado seguros, especialmente en el último tiempo, en que la política del Estado respecto de la materia ha ido variando y al interior de la banda establecida no existía protección.

El Ministro, **señor Larraín**, acotó, con relación al plazo de tres meses referido a los seguros, que puede ser un período muy corto y si surge la necesidad de ampliarlo, así se hará.

Respecto de lo señalado por el Honorable Senador señor Prokurica, expresó que Chile es un tomador de precios en el mercado internacional, y aunque no accedemos a descuentos por el tamaño de nuestro consumo, no existe un perjuicio por tratarse de un precio establecido. Asimismo, respecto de las primas de los seguros, al ser el Estado el que contrate globalmente con la cobertura más grande que se pueda tomar, probablemente obtendrá precios más convenientes.

Con relación a las intervenciones de los Honorables Senadores señores Frei y Escalona, señaló que se trata de cuestiones de fondo que escapan de los alcances del presente proyecto de ley, y se debe analizar como estimular la competencia en el mercado de los combustibles, estudiando si la diferencia de precios según el lugar se debe a diferencias de costos, transporte y oferentes, y en qué proporción cada uno.

Agregó que informarán en marzo del próximo año de los avances referidos a la segunda etapa que contempla el proyecto de ley.

El asesor, **señor Valdés**, indicó que el Sistema está pensado para precios y situaciones extraordinarias, lo que se manifiesta en que es necesario que se perfore el techo de la banda que se establece para que actúen los mecanismos de la iniciativa legal.

El Ministro, **señor Larraín**, manifestó que dentro de la mayoritaria aprobación conseguida en la Cámara de Diputados, la mayor de todas la consiguió la parte del proyecto referida al SEPCO.

El **Honorable Senador señor Prokurica** expresó que es importante incorporar mecanismos que eviten la arbitrariedad, para que no se otorguen beneficios adicionales según el momento político que se viva, esto es que opere con independencia del Gobierno de turno.

En la siguiente sesión, la Comisión recibió a los representantes de la Asociación de Distribuidores de Gas Natural (AGN CHILE), cuyo Secretario Ejecutivo, **señor Cortés**, indicó que la entidad agrupa a los principales distribuidores de gas natural del país, como GasValpo, Metrogas, Gas Sur y Gasco Magallanes.

El Gerente de Planificación y Desarrollo de Metrogas, **señor Palacios**, efectuó una exposición en formato power point del siguiente tenor:

Comentarios Proyecto de Ley: “Sistema de Protección al Contribuyente de los Precios Internacionales de los Combustibles” (SIPCO).

1) Comentarios Generales.

El Proyecto de Ley representa en su segunda etapa un avance en materia de protección a nivel país de la volatilidad de los precios de los combustibles y que bien implementada permitirá una protección al consumidor sin distorsionar el mercado.

La cobertura vía derivados financieros permite:

–Clarificar y definir de manera objetiva los créditos e impuestos estabilizadores.

–El mercado de derivados es accesible para actores públicos y privados.

–Permite que terceros, no afectos al Sipco, pero que compiten con combustibles que sí lo están, contraten directamente los derivados que mejor se ajusten a su realidad permitiendo un desarrollo equilibrado del mercado.

Sin embargo, el proyecto de ley tiene dos fuentes de distorsión para el mercado de los Derivados del Petróleo y del Gas Natural (GN):

–Se mantienen las fuentes de discrecionalidad del FEPC en la Etapa 1.

2. –Inclusión del kerosene (parafina) en las Etapas 1 y

2) Comentarios específicos.

Etapa 1, Transitoria.

1. Duración de la Etapa 1.

2. Desequilibrios entre mercado GNV/GLP y Gasolina.

3. Propositiones de mejoras a la metodología para evitar las distorsiones observadas en el FEPC:

a. Desacople entre precios Paridad para efectos del SIPCO, y los precios de Paridad de importación ENAP.

b. Cambios en los criterios de los parámetros “n”, “m” y “s”.

c. Colocar límite de montos máximos que puede subsidiar el FEPC.

Etapa 2, Fondo del Proyecto.

4. Inclusión de la parafina al FEPP.

5. Transparencia y claridad para la contratación de seguros.

1.- Duración Etapa 1.

- En artículo transitorio se señala que la primera etapa durará hasta la fecha en que “por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura...”.

- Por lo tanto la decisión de pasar a la segunda etapa compete exclusivamente al Ministerio de Hacienda, entendiéndose así que la etapa 1 podría durar tanto como sea necesario, no existiendo un criterio objetivo que obligue a iniciar la etapa 2.

Propuesta: definir en la ley la duración máxima de la Etapa 1.

2.- Desequilibrios entre mercado GNV/GLP y Gasolina.

a) Si bien es adecuado equilibrar los Impuestos Específicos (IE) del Gas Licuado Vehicular y Gas Natural Vehicular, persiste el desequilibrio con respecto a la Gasolina, combustible que es el verdadero punto de comparación para la venta de GLP y GNV en el mercado automotriz.

b) En efecto, el subsidio o impuesto que se le aplique a la Gasolina puede ser muy distinto al que se le aplique al GLP/GNV, lo que distorsiona la competitividad:

—A modo de ejemplo, mientras operó el FEPC para el Gas Licuado, la Gasolina y el Diesel (2008-2010) los diferenciales de subsidio producidos entre Gas Licuado y Gasolina fueron relevantes. (Vinculado a gráfico de página 24)

—Se hace muy difícil proyectar un negocio como el GNV que esta tratando de penetrar el mercado con la llegada del GNL y que ha realizado importantes inversiones en el último tiempo para promocionar la conversión a GNV. (Vinculado a inversiones señaladas en página 23)

Propuesta: aplicar al GLP y GNV el mismo IE variable de la Gasolina durante la primera etapa.

3.- Propuestas para evitar las distorsiones observadas en el FEPC.

a) Desacople entre precios Paridad para efectos del SIPCO y los precios de Paridad de importación de ENAP.

—El precio de venta ex refinería de ENAP (paridad de importación) es un buen indicador de mercado, ya que le ha permitido competir con las importaciones durante más de 30 años.

—Intentar emular de manera paralela los precios de paridad de importación es válido, pero en la medida que exista un buen acople con la realidad del mercado.

—Esto no ha ocurrido para algunos derivados en el pasado desde que ha operado el FEPC (caso GLP). (Vinculado a gráfico de página 25)

–Mientras más cercano sea el precio de paridad a la realidad del mercado, la eficiencia de los seguros a contratar será mejor.

Propuesta: calcular los precios de paridad de SIPCO con la misma mecánica que utiliza ENAP para fijar sus precios de Paridad de Importación.

El Honorable Senador señor García consultó cuál es el precio de paridad relevante para definir el valor de venta al público.

El representante de Metrogas, **señor Palacios**, señaló que el precio de paridad de ENAP es aquel en que la empresa vende sus productos, y el de la Comisión Nacional de Energía es relevante sólo para efectos de calcular el subsidio o impuesto que se le aplica al producto que ENAP vende, y al no ser éste igual al que determina ENAP se provoca una distorsión.

El Honorable Senador señor García preguntó si la distorsión mencionada implica que se traspase a los consumidores un precio mayor.

El representante de Metrogas, **señor Palacios**, sostuvo que no implica un traspaso de costos a los consumidores, y opinó que ENAP tiene un incentivo enorme para fijar un precio de paridad correcto, porque una diferencia mínima implica enormes cifras monetarias.

La Honorable Senadora señora Matthei planteó que debieran conocer el motivo de la diferencia en los precios, accediendo a la metodología aplicada tanto por la Comisión Nacional de Energía como por ENAP.

El Economista del Ministerio de Hacienda, **señor Sepúlveda**, manifestó que la motivación del Ejecutivo para no usar el mismo precio fijado por ENAP es que la empresa tiene una política comercial al fijarlo.

El Honorable Senador señor Frei observó que la situación del gas respecto de los otros combustibles difiere porque los otros combustibles son importados prácticamente en su totalidad.

El representante de Metrogas, **señor Palacios**, señaló que en el GLP se importa entre un 30% y un 40% aproximadamente.

El Honorable Senador señor Orpis solicitó que se entregaran los antecedentes de las distorsiones que se han producido en el pasado y la discrecionalidad que se ha verificado en la fijación de los parámetros.

b) Cambios en los criterios de parámetros “n”, “m” y “s”.

–Estas variables al ser modificables, introducen significativa discrecionalidad al sistema e impiden que terceros contraten los seguros y coberturas equivalentes.

–Adicionalmente, el modificar estas variables en forma separada para cada combustible, introduce un elemento adicional de incertidumbre que afecta el desequilibrio de mercado entre la Gasolina y el GLP/GNV.

Propuesta:

Fijar el valor de estos parámetros en la ley e igual para todos los combustibles.

Igualar el período de referencia del WTI “n” al de margen “s”, para evitar distorsiones y precios irreales como ocurre con el GLP.

Fijar por ley el peso relativo de los precios históricos y los futuros.

c) Colocar límite de montos máximos que puede subsidiar el FEPC.

–El proyecto ley establece que Hacienda puede ajustar el Subsidio del FEPC si la estimación de valor total de los créditos proyectados para el periodo menor entre 16 semanas y la fecha de entrada en vigencia de la segunda etapa es superior al 50% del saldo del FEPC al 31/06/2010 (180 millones de dólares, aproximadamente). (Vinculado a lámina de página 23)

–Lo anterior no impide que los montos subsidiados por el FEPC pueden haber sido varias veces el límite antes señalado al momento que ocurra dicha condición.

Propuesta: establecer en la ley claramente el monto máximo que el FEPC pueda acumular positiva y negativamente en la primera etapa.

La **Honorable Senadora señora Matthei** señaló que si la trayectoria de los precios va en alza, a la larga el Fondo se agota y debe ser suplementado por medio de una nueva ley, en cambio el proyecto en discusión evita ese problema.

El representante de Metrogas, **señor Palacios**, expresó considerar preferible que otro Poder del Estado autorice nuevos recursos para el Fondo, a que no exista límite para el gasto del Ejecutivo.

El **Honorable Senador señor García** acotó que la primera etapa no es un Fondo, sino que contempla un componente variable del impuesto específico que sube o baja según el precio de los combustibles.

4.- Inclusión de la parafina al FEPP.

- Proyecto exceptúa a la parafina de sus disposiciones generales, como único combustible que en forma permanente quedará afecto al FEPP, entregándole 5,4 MMUS\$ al Fondo.

- El fondo parte desbalanceado porque puede subsidiar por 5,4 MMUS\$ y generar impuesto por sólo 1,5 MMUS\$. Además, se mantiene la incertidumbre futura de nuevos aportes.

- La historia demuestra que los fondos han operado como subsidio a la parafina. Con el FEPP el subsidio fue de 6,9 MMUS\$ y con el FEPCO el subsidio fue de 19,1 MMUS\$, o sea, un total de 26 millones de US\$.

- Este subsidio ha generado un importante incremento en el consumo de parafina que aumenta en un 22% del 2008 al 2009 y se espera una cifra superior para este año. Una gran parte de este cambio de tendencia se ha dado por la utilización de este combustible por parte de sectores de altos ingresos de la población. (Vinculado a lámina de página 25)

- La parafina con FEPP y sus sustitutos sin FEPP conlleva una clara discriminación con combustibles competitivos que también tienen una demanda importante en sectores de bajos ingresos (Gas Natural y GLP). (Vinculado a cuadro "Distribución de Clientes Residenciales de GN (2007-2008)" de página 26)

- Si se quiere subsidiar la calefacción de los sectores de bajos ingresos es mucho más eficiente y efectivo hacerlo por medio de un subsidio directo y no indirecto vía el precio de un solo combustible que conlleva un importante uso del mismo en sectores de altos ingresos.

- Según un reciente estudio de prestigio, la parafina es el combustible que mayor contaminación genera al interior de los hogares y por lo tanto no se entiende que la autoridad vaya a seguir promocionando su uso. (Vinculado a lámina de página 22)

Propuesta: excluir a la parafina del mecanismo de estabilización.

- Proyecto señala que para la parafina aplicará la misma mecánica del FEPP, incluso durante la 2ª etapa, por el hecho de no existir "un mercado internacional profundo de coberturas del Kerosene".

- Para los plazos que se pretende conseguir dichas coberturas (< 12 meses) sí hay coberturas para el Kerosene y alternativamente

hay derivados con alta correlación con la parafina con lo que si puede lograr el objetivo buscado. Algunos ejemplos: (Vinculado a ejemplos de página 23)

- El mecanismo del FEPP no es replicable vía derivados financieros, lo que hace imposible que los distribuidores de combustibles competitivos con la parafina se cubran contra sus efectos.

Propuesta: de incluirse la parafina, que sea vía el mecanismo de seguros propuesto en la 2ª etapa.

5) Transparencia y claridad Etapa 2.

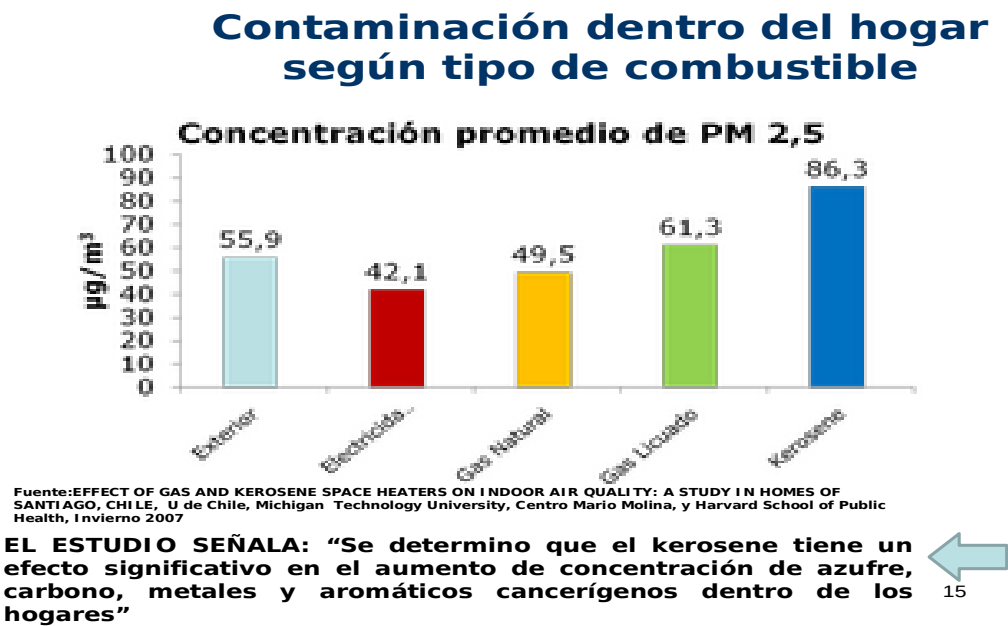
En Titulo III, artículo 4º, se señala que se “establecerán normas de determinación del tipo de coberturas financieras que se podrán contratar” y un “reglamento que establecerá los procedimientos de contratación, seguridad, supervisión y control de estas operaciones” al respecto:

- Es central que para el éxito de esta segunda etapa, todos los actores del mercado conozcan las reglas del juego en forma clara y oportuna.

- Lo anterior es clave para poder replicar fielmente las estrategias de cobertura que implemente el Ministerio, a fin de remediar cualquier potencial desequilibrio que pueda existir.

Propuesta: que en la ley se establezca que el reglamento deberá incluir una instancia de información precisa a los agentes del mercado indicando, con anticipación suficiente, las condiciones bajo las cuales se va a cotizar y contratar los seguros.

Anexos.



Excepción de la parafina.

Ejemplos de derivados:

–European Jet Kerosene (Platts) Cargo CIF NWE
Calendar Swap con precios publicados hasta diciembre 2012.

–Singapore Jet Kerosene (Platts) Future Swap
Final con precios publicados hasta Enero 2011.

–Diesel y Kerosene Costa del Golfo correlacionan
99,82%.

Inversiones en GNV a partir de la llegada del GNL
(Agosto 2009 y 2010):

- Inversiones en 5 nuevas estaciones de Servicio
(1): 9 MMUS\$.

- Inversiones de Metrogas en extensiones de redes
para conectarla a estaciones y en subsidios para reconexiones y conversión de
taxis 1 MMUS\$.

(1) La empresa Gazel tiene un plan de negocio de
construir 24 nuevas estaciones de servicios para GNV en los próximos 6 años.

Limite de créditos

“El crédito fiscal por metro cúbico podrá ser
ajustado ...en el evento que la estimación del valor
total de los créditos proyectados, para el período
menor entre dieciséis semanas y aquél que reste
para la

vigencia de la aplicación de los mecanismos
establecidos en el Título II de esta ley,
fuese superior al equivalente al

50% del saldo del FEPC al 30 de junio de 2010
y previo informe de la Comisión Nacional de Energía
en el que se contenga la referida estimación. El
ajuste será el necesario para no alcanzar dicho tope
en el lapso indicado ...

Con todo, en el evento que se alcance el tope,
dejarán de regir desde la semana siguiente a dicho
evento los créditos fiscales a que se refiere este
artículo.”



No se
preestablece un
plazo máximo



180 Millones de US\$
fijos, independiente
de los
crédito/ impuestos
anteriores



No queda claro la
mecánica de agotar
el “fondo” ni la
forma en que se va
a ir ajustando

S e puede dar el caso de que en repetidos periodos de 16 o
más semanas se repartan una y otra vez los 180 MMUS\$ en
forma de subsidio

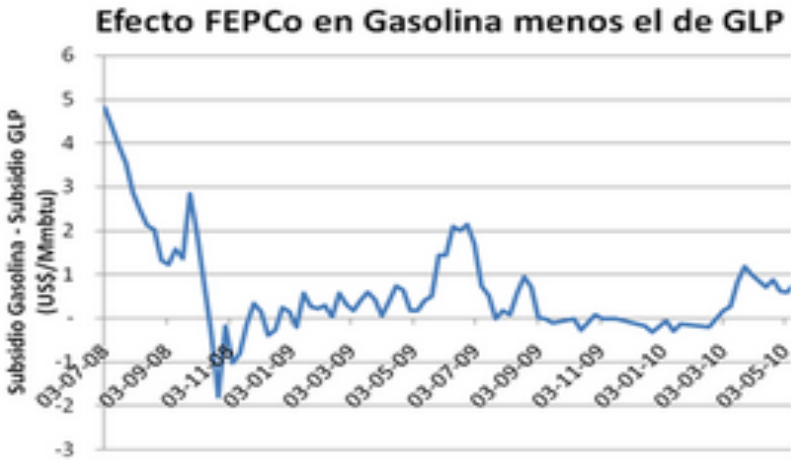
Cuadro N° 8
FONDO DISPONIBLE ESTIMADO

Saldos, Movimientos y Estimaciones del Fondo	AI	US\$
Saldo Fondo informado por Tesorería	16 de Junio de 2010	369.510.221
Aportes y retiros en proceso informados por Tesorería y las Compañías	16 de Junio de 2010	-6.612.039
Fondo Disponible Estimado Art N°6	24 de Junio de 2010	362.898.182

Cuadro N° 9
MOVIMIENTOS PROYECTADOS DEL FONDO

Combustible	Movimiento US\$
GASOLINA	452.113
KEROSENE	18.433
DIESEL	853.463
GAS LIQUADO	877.576
GNL	1.221.677
TOTAL	3.423.263

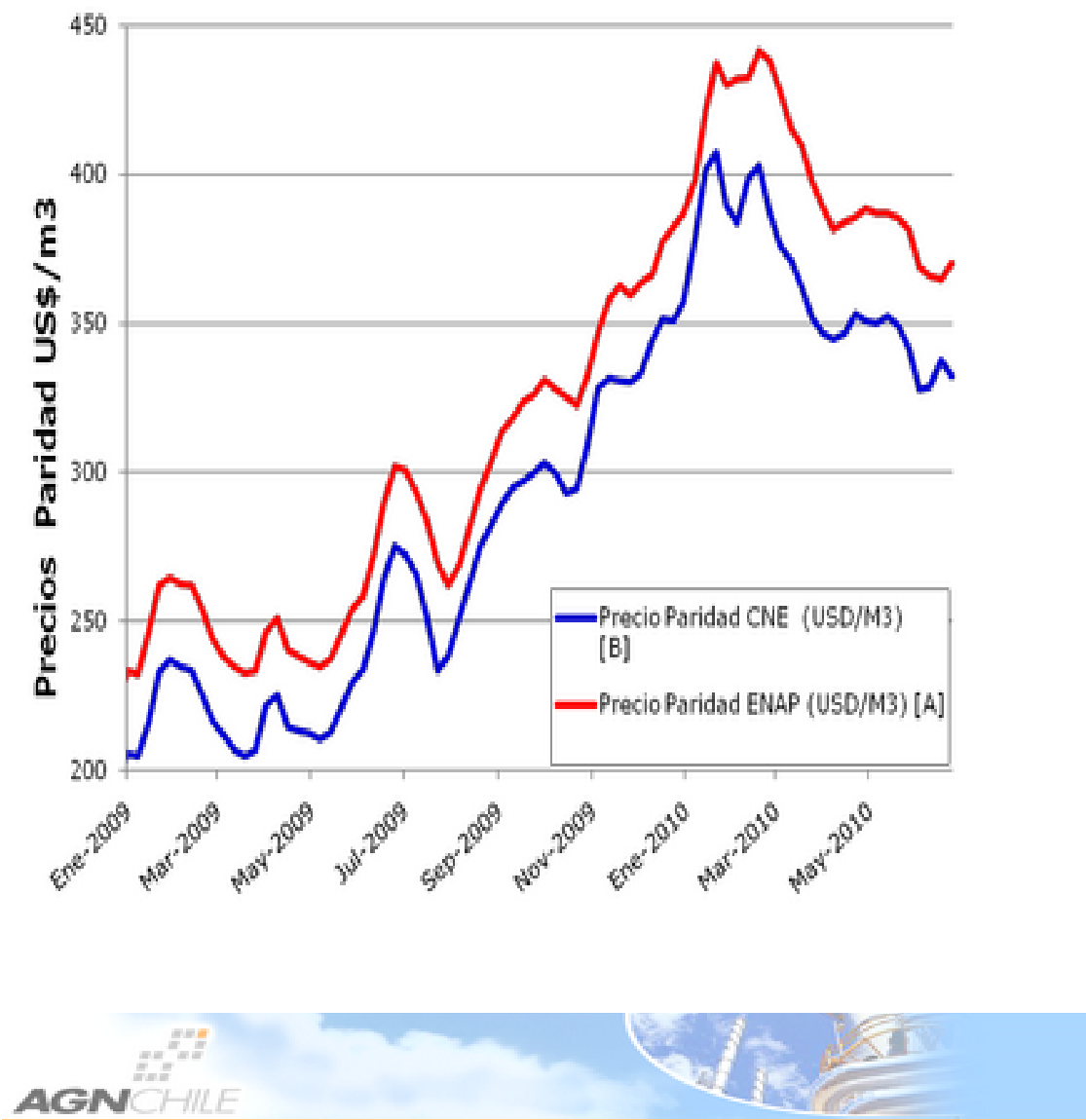
Saldo 24/06	362.989.182
Movimiento 30/06	3.423.263
Saldo 30/06	359.565.919
Tope	179.782.960



Serie 2008-2010: hubo en promedio un mayor subsidio de 0,6 US\$/MMBtu para la gasolina, respecto del GLP, aproximadamente 20% del margen del negocio de venta GLP/GNV automotriz.

En ocasiones, la cifra subió de 2 US\$/MMBtu llegando a 5 US\$/MMBtu.

3) Propuestas para evitar las distorsiones observadas en el FEPC.



Apoyado por la masificación de tecnología de calefacción más eficiente a base de este combustible:

Consumo de parafina en la zona oriente de la capital exhibe alza de 45% desde 2008

Desde una demanda casi inexistente, el crecimiento de las ventas de este hidrocarburo obligó a las distribuidoras a adaptarse, porque antes las estaciones en esta área no tenían surtidor de kerosene.

La polémica por el subsidio al kerosene

La parafina recibió un fuerte impulso en el momento que propuso el Gobierno para complementar el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (FEPCO), para recibir recursos del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPPE).

El Ejecutivo fundamentó esta decisión en el hecho de que este hidrocarburo es insumo vital utilizado por la población de menores recursos.

El momento, hoy en el Congreso, no considero esta profecía para el gas licuado, pero a que, según cifras del sector, más del 80% del consumo del hidrocarburo en invierno corresponde a los sectores C2, C3 y C4.

En la industria gaseosa el Gobierno que habilita un subsidio del 50% para el gas licuado, que no cubre el de la parafina y que opera durante los meses de invierno, lo que significa a proteger a los consumidores de menores recursos, reduciendo los costos de los combustibles.

FLUJO — Pese a 2008 estar por los últimos meses de servicio en la zona sur, que continúan con surtidor de parafina. Hoy, en muchos de ellos, la alta demanda deriva en filas de compradores.

Suma de 20' toneladas del combustible, a la capital le corresponden al 50%.

Silvestre Huentun, gerente general de Adco, indicó que prioriza 2008 la demanda en la zona sur, pero que las estaciones de servicio en esta zona han comenzado a recibir surtidores.

de parafina y en los últimos dos años destacan hidrocarburos.

"Una demanda que inicialmente dejó de estar asociada únicamente con el combustible de uso doméstico para los segmentos más pobres", indicó el ejecutivo.

Los grupos cívicos de las zonas que importan el combustible de parafina se quejan a que a los 100 mil toneladas que consumían en 2008, este año se necesitan más de 150 mil.

Menores recursos

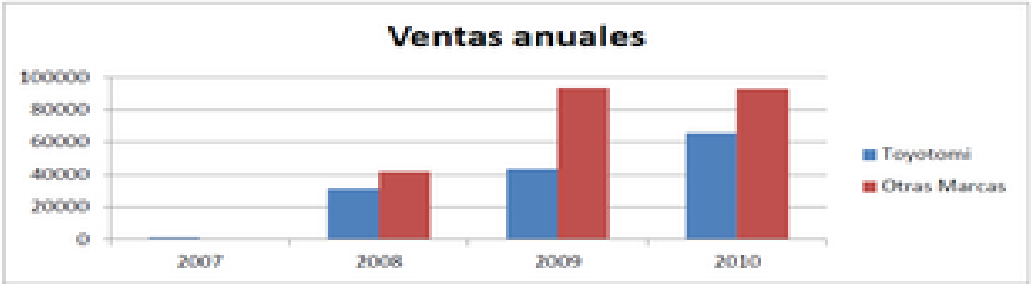
Otros datos de la industria de combustibles indican que en 2009 y tomando como base parafina y gas licuado, solo el 36,4% del consumo para calefacción de los segmentos C2, C3 y C4 correspondió a kerosene doméstico, mientras que el 63% del consumo total de parafina correspondió a los grupos socioeconómicos ABC.

Artefactos importados a parafina.

Explosivo aumento de compras de artefactos a kerosene, especialmente en sectores de altos ingresos.

Año	Importaciones Estufas Kerosene total anual	Importaciones estufas Kerosene Laser (1)
2006	1.040	0
2007	5.327	308
2008	73.038	7.226
2009	137.204	24.419
2010	161.441	40.840

(1) Precio artefacto CIF importación + IVA = 230.000\$ promedio 2009-2010



Fuente: Aduanas.

Distribución de Clientes Residenciales de GN (2007-2008).

	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

La **Honorable Senadora señora Matthei** consultó cuál es el valor promedio del subsidio que ha existido para la parafina en el último año, y si estiman que los consumidores se han cambiado a la calefacción de dicho tipo por el subsidio que recibe o por los artefactos más eficientes en relación a los otros tipos de calefacción.

Asimismo, consultó si tienen algún tipo de comparación respecto de precios de petróleo y gas que sirvan para ver si existe alguna correlación entre los precios de uno y otro, dado que sostienen que debiera existir un mismo subsidio para ambos, pero si los precios internacionales se mueven de forma diferenciada quizás la solución debiera ser otra.

El representante de Metrogas, **señor Palacios**, sostuvo que lo que pretenden es que en la primera etapa el mecanismo sea neutro respecto de los diferentes combustibles, cuestión que no ha ocurrido con anterioridad, porque los Fondos han actuado como subsidios y no como estabilizadores.

Agregó que su sector actualmente utiliza las coberturas, entre otras cosas porque la fijación del precio del gas es distinta a la que utilizan los combustibles que compiten con él, y reiteró que lo que requieren son reglas claras, como ya ocurrió mientras operó el FEPCO.

Respecto de la parafina, señaló que existió un subsidio adicional hace dos años que podía ser un 50% superior al de los otros combustibles, lo que significó una señal potente para el mercado. Por lo mismo, cree que los clientes han preferido la parafina tanto por el subsidio y el precio existente, especialmente en el año 2008, como por la eficiencia de combustión que tienen las máquinas que utilizan dicho combustible, dado que quema todos los gases al interior del hogar.

El Secretario Ejecutivo de AGN CHILE, **señor Cortés**, manifestó que quieren mejorar la información de la población en cuanto al problema de la contaminación intradomiciliaria, y como gremio, la próxima semana, entregarán un estudio al Ministerio de Salud sobre el tema, porque muchos sólo se fijan en el gasto y no en los efectos sobre la salud de las personas.

El **Honorable Senador señor Frei** planteó que antes de votar preferiría escuchar a representantes de ENAP y del Ministerio de Energía para aclarar las dudas surgidas, como por ejemplo, lo relativo a la situación diferenciada de la parafina.

El **Honorable Senador señor Prokurica** observó que también le interesa analizar en profundidad algunos temas, como el de las distorsiones de los precios, por lo que sería necesario invitar al Ministro de Energía, pero durante la discusión en particular que sería el momento oportuno para hacerlo, más aun considerando que hoy no existe ninguna protección ni cobertura para proteger a los consumidores.

Puesto en votación en general el proyecto de ley el **Honorable Senador señor Frei** manifestó que se abstendría, porque se

requiere más tiempo para estudiarlo y discutirlo, además que la iniciativa implica que el Estado disminuye su colaboración respecto de la situación existente hasta hace pocos meses, y la segunda etapa de seguros todavía no se encuentra bien definida ni explicada.

El **Honorable Senador señor Orpis** fundamentó su voto favorable planteando que existe acuerdo en la existencia de un componente variable del impuesto específico, y que la discusión en particular es la etapa en que deben corregirse las normas, como podría ser alguna distorsión en los precios.

El **Honorable Senador señor Escalona** fundamentó su voto de abstención indicando que lo hace por estar convencido de que el Sistema que ha dejado de regir hace pocos meses es mejor que el que se propone, siendo más confiable y seguro que el Fisco provea un Fondo que regule los precios a un sistema tan discrecional como el que se propone, que además traspasa la mayor parte de los costos a los consumidores.

Sometido a votación en general el proyecto de ley, votaron a favor los Honorables Senadores señora Matthei y señores García, Orpis y Prokurica, y se abstuvieron los Honorables Senadores señoras Allende y Rincón, y señores Escalona y Frei. De conformidad al artículo 178, inciso primero, del Reglamento del Senado, se procedió de inmediato a repetir la votación.

La **Honorable Senadora señora Matthei** fundamentó su voto favorable manifestando que el anterior Sistema consideraba el aporte de mayores recursos fiscales, dado que la banda de precios que gatillaba el mecanismo del Fondo era más estrecha (+/- 5%), y se ingresaron sumas considerables de dinero. Expresado lo anterior, consideró preferible que los subsidios entregados por el Estado se enfoquen en las personas más pobres, como ocurre en el caso del kerosene, no así con las gasolinas, porque quienes cuentan con menos recursos no tienen autos y en el transporte público se percibe muy indirectamente la cobertura de los Fondos, y si se trata de gastar 2.000 millones de dólares es preferible que se haga en otras materias, como los médicos especialistas para las regiones del norte y del sur del país.

La **Honorable Senadora señora Rincón** fundamentó su voto en contra expresando que la presentación del Ejecutivo sobre los costos del proyecto de ley generan una gran preocupación al tratarse de cifras tan dispares que van entre los 3 y 245 millones de dólares, y que no entregan ningún dato preciso acerca de la segunda etapa de seguros.

El **Honorable Senador señor Frei** fundamentó su voto en contra señalando que en este momento no existe urgencia para aprobar el proyecto, y son varios los puntos que requieren revisión, como la primera etapa que podría ser indefinida, costos fiscales imprecisos e incertidumbre respecto del sistema de seguros, a lo que se suma que no se ven incentivos para igualar la situación de precios de los combustibles de

varias regiones respecto de la zona central del país, lo que a la larga significará que el parque industrial desaparezca de las referidas regiones.

El **Honorable Senador señor Orpis** fundamentó su voto favorable indicando que es preferible un impuesto variable a la protección de un Fondo que no entrega estabilización y es muy costoso, y el sistema de coberturas representa un gran avance frente al aporte directo de recursos del Fisco, porque libera fondos para invertirlos en otras materias más necesarias.

El **Honorable Senador señor Escalona** fundamentó su voto de abstención planteando que el sistema de seguros profundizará el problema de que el combustible se encarece en la medida que su venta de aleja de Santiago, generando un problema adicional a todo nuevo emprendimiento que se quiera iniciar.

Repitiendo la votación, votaron a favor los **Honorables Senadores señora Matthei y señores García, Orpis y Prokurica**, en contra los **Honorables Senadores señoras Allende y Rincón**, y señor Frej, e insistió en su abstención el **Honorable Senador señor Escalona**. De conformidad al artículo 178, inciso segundo, del Reglamento del Senado, se consideró la abstención como favorable a la posición que obtuvo mayor número de votos y que era la de aprobar en general el proyecto de ley.

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 8 de julio de 2010, señala, de modo textual, lo siguiente:

“1. El presente proyecto de ley contempla en sus dos primeros Títulos la creación de un nuevo mecanismo de protección a los contribuyentes de los Impuestos Específicos a los Combustibles (IEC) de la Ley N° 18.502. Asimismo, este proyecto propone en el tercer Título focalizar la operatoria del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP) creado por la Ley N° 19.030 en el Kerosene doméstico.

2. El mecanismo aludido se funda en el establecimiento de un componente variable en la base de cálculo de tales impuestos cuya determinación está asociada a las variaciones de precios internacionales de los combustibles derivados de petróleo, pudiendo resultar positivo o negativo. El impacto financiero se ha dimensionado considerando el efecto que la aplicación de este mecanismo puede tener en la recaudación esperada del Impuesto Específico a los Combustibles y en las devoluciones que Tesorería General de la República deba hacer cuando corresponda. Es así como se estima, para la primera etapa establecida en el Título I, que el proyecto implica una menor recaudación que se podría encontrar en un rango

de 3,2 a 245 millones de dólares de los Estados Unidos si el mecanismo fuera aplicado en un año con volatilidad como la observada los dos últimos años.

Para la segunda etapa contemplada en el Título II, la aplicación del mecanismo en base a instrumentos financieros de seguro allí propuestos tendrá un efecto financiero neto nulo para el Fisco, por cuanto los pagos que se realicen por contratación de los instrumentos financieros que corresponda serán financiados por la recaudación del componente variable del Impuesto Específico.

3. En relación con el FEPP, el proyecto dispone en su Título III un aporte de 5,4 millones de dólares de Estados Unidos a dicho Fondo, y un retiro del saldo existente al 30 de Junio del año en curso en los subfondos específicos distintos del correspondiente al Kerosene.

En todo caso, se estima que podría existir un efecto indirecto en la recaudación del IVA toda vez que este proyecto establece que un tratamiento homogéneo respecto de este impuesto para el nuevo componente variable del IEC, sea éste positivo o negativo.

4. Sin perjuicio de lo anterior, los efectos de aplicar el mecanismo antes descrito se incorporarán en el Proyecto de Ley de Presupuestos para el año 2011.”.

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 del acuerdo precedentemente expuesto, vuestras Comisiones de Hacienda y de Minería y Energía, unidas, tienen el honor de proponeros la aprobación en general de la iniciativa legal en trámite, en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es del siguiente tenor:

PROYECTO DE LEY:

“Título I

De los Mecanismos de Protección a los Contribuyentes de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502

Artículo 1°.- *Crea los mecanismos de protección para los Contribuyentes de los Impuestos Específicos establecidos en la ley N° 18.502, que dan plazo para ajustarse a las variaciones de precios.* Créanse mecanismos con el objeto de facilitar el ajuste de los contribuyentes de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502, a

las nuevas condiciones de los precios de venta internos de la gasolina automotriz, del petróleo diesel y del gas natural comprimido y gas licuado de petróleo, ambos de consumo vehicular, motivadas por cambios en sus cotizaciones internacionales. Dichos mecanismos operarán principalmente a través de incrementos y rebajas a los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502 y regirá a partir del jueves de la semana siguiente a la de publicación de la presente ley.

Los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502, se revisarán periódicamente y, cuando corresponda en conformidad con esta ley, se modificarán sumando o restando a las tasas establecidas en la misma ley, denominadas componente base, un componente variable determinado para cada uno de los combustibles señalados en el inciso primero, que incrementará o rebajará dichos impuestos de conformidad con lo establecido en los artículos siguientes.

La tasa de los Impuestos Específicos a los Combustibles que se aplicará será igual al componente base sumando o restando, según corresponda, el componente variable calculado y determinado de conformidad con esta ley.

Los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado que tengan derecho a recuperación de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502, deberán calcular el monto de dicha recuperación sobre la base de los impuestos determinados conforme a la presente ley. Si el monto a recuperar resultare negativo, su valor absoluto deberá ser sumado a los débitos del Impuesto al Valor Agregado.

Con todo, los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado que tengan derecho a recuperar el Impuesto Específico a los Combustibles de acuerdo al artículo 7° de la ley N° 18.502 y al decreto supremo N° 311, de 1986, del Ministerio de Hacienda, y cuyos ingresos anuales promedio, considerando en dicho promedio de enero a diciembre de los dos años calendario anteriores, por ventas, servicios u otras actividades de su giro, hayan sido inferiores a 25.000 unidades de fomento, deberán efectuar dicha recuperación sólo por el monto del impuesto específico equivalente al componente base, sin considerar el componente variable. Para calcular estos montos, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos los obtenidos por quienes hayan sido sus relacionados en los términos establecidos por el artículo 20, N° 1, letra b) de la Ley de Impuesto a la Renta, en al menos uno de los dos años calendario. También deberán efectuar la recuperación del Impuesto Específico a los Combustibles en los términos indicados en este inciso, los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado que hayan iniciado actividades en el año calendario previo, y cuyo ingreso anual en dicho año por las ventas, servicios u otras actividades de su giro, haya sido inferior a 25.000 unidades de fomento, debiendo incluir en dichos ingresos los obtenidos por sus relacionados en el mismo año calendario.

Los contribuyentes que hagan uso de los beneficios señalados en el inciso anterior deberán declarar ante el Servicio de Impuestos Internos en la forma, plazo y condiciones que éste determine, quiénes hayan

sido sus relacionados en los términos establecidos por el artículo 20, N° 1, letra b) de la Ley de Impuesto a la Renta.

Título II

Del Sistema de Protección al Contribuyente ante variaciones de los Precios de los Combustibles

Artículo 2°.- Parámetros de cálculo del elemento variable de los Impuestos Específicos establecidos en la ley N° 18.502. El primer mecanismo señalado en el artículo 1° se denominará “Sistema de Protección al Contribuyente ante variaciones de los Precios de los Combustibles”. En este primer mecanismo, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502, se determinará considerando las diferencias con los precios de paridad de importación, respecto a precios de referencia superior e inferior calculados a partir del precio de referencia intermedio, los cuales serán determinados semanalmente para los combustibles derivados del petróleo que se identifican en el artículo anterior, salvo para el gas natural comprimido, para el cual se considerarán los precios del gas licuado de petróleo para uso vehicular. La determinación se hará por decreto emitido por el Ministerio de Energía y dictado bajo la fórmula "por orden del Presidente de la República", previo informe de la Comisión Nacional de Energía, y que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda.

Los precios de referencia intermedios se determinarán considerando como base el precio del petróleo crudo West Texas Intermediate (WTI), un diferencial de refinación y los demás costos e impuestos necesarios para representar el valor del respectivo derivado puesto en Chile.

El valor del petróleo crudo WTI a utilizar en la determinación del precio de referencia intermedio de los combustibles, corresponderá al promedio simple móvil de los precios promedio semanales del petróleo crudo WTI, en el período comprendido entre "n" semanas hacia atrás contadas desde la semana respectiva, y "m" meses hacia adelante considerando precios en los mercados de futuros. El informe de la Comisión Nacional de Energía a que se refiere el inciso primero deberá indicar la metodología de cálculo del citado promedio.

El diferencial de refinación a utilizar en la determinación del precio de referencia intermedio de los combustibles, corresponderá al que se extraiga del promedio móvil de los precios promedio semanales de los respectivos combustibles, en el período comprendido por "s" semanas hacia atrás contadas desde la semana respectiva. El informe de la Comisión Nacional de Energía deberá indicar la metodología de cálculo del citado promedio móvil.

El valor del parámetro "n", "m" o "s" tendrá una vigencia mínima de cuatro semanas, al término de las cuales podrán ser modificados en el respectivo decreto que fija los precios de referencia, previo informe de la Comisión Nacional de Energía. No obstante lo anterior, los valores mínimos de "n" y "s" corresponderán a ocho semanas y el valor mínimo

de "m" a tres meses, mientras que los valores máximos de "n" y "s" corresponderán a treinta semanas y el valor máximo de "m" a seis meses.

La Comisión Nacional de Energía deberá explicitar en su informe los precios de referencia intermedio y la metodología usada para determinar estos precios.

Los precios de referencia superior o inferior para un determinado combustible, no podrán diferir de un doce coma cinco por ciento del precio de referencia intermedio correspondiente. El precio de referencia intermedio calculado y el resultado de la aplicación del porcentaje de 12,5 referido anteriormente, se restringirá al primer decimal, redondeando el resto.

Para los efectos de esta ley, se entenderá por precio de paridad de importación, la cotización promedio de dos semanas observada de entre los mercados internacionales relevantes de los combustibles gasolina automotriz, petróleo diesel y gas licuado de petróleo y para calidades similares a las vigentes en Chile, incluidos los costos de transporte, seguros y otros, cuando corresponda. Para estos efectos, para cada combustible se considerará un mercado relevante o un promedio de dos mercados relevantes.

Los precios de referencia y de paridad se expresarán en dólares de los Estados Unidos de América y se calcularán según se establezca en el reglamento. Tales precios o valores serán mera referencia y no constituirán precios mínimos ni máximos de venta.

El precio de paridad de cada combustible será fijado semanalmente por el Ministerio de Energía, previo informe de la Comisión Nacional de Energía. Éste será calculado, por primera vez, dentro de la semana de publicación de esta ley, considerando los precios promedio observados las dos semanas anteriores y regirá a partir del día jueves siguiente. En lo sucesivo, el precio de paridad se fijará una vez por semana, considerando los precios promedio observados en las dos semanas anteriores y entrará en vigencia el día jueves siguiente a su fijación.

Los decretos que se dicten en virtud de lo dispuesto en este artículo y en el artículo siguiente se ejecutarán desde la fecha señalada en los mismos.

Para los efectos de este artículo y del artículo siguiente, se entenderá por semana al período de siete días consecutivos cuyo comienzo y término será determinado por el decreto respectivo.

Sin perjuicio de lo establecido en los incisos anteriores, los informes de la Comisión Nacional de Energía a que se refieren este artículo y el artículo siguiente, serán enviados al Ministerio de Energía a más tardar el día lunes previo a su entrada en vigencia.

Artículo 3°.- Definición del componente variable de los Impuestos Específicos establecidos en la ley N° 18.502. Para esta primera etapa, establécese a beneficio o de cargo fiscal, según corresponda, un

mecanismo integrado por los siguientes impuestos y créditos fiscales específicos de tasa variable, a los combustibles a que se refiere esta ley, los cuales se aplicarán principalmente a través del nuevo componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles:

1) Si el precio de referencia inferior es mayor que el precio de paridad, ese combustible estará gravado por un impuesto cuyo monto por metro cúbico será igual a la diferencia entre ambos precios. En este caso el componente variable de ese Impuesto Específico será igual al valor de aquel impuesto y se sumará al componente base.

2) Si el precio de paridad excede al precio de referencia superior, operará un crédito fiscal cuyo monto por metro cúbico será igual a la diferencia entre ambos precios. En este caso, el componente variable de ese Impuesto Específico será igual al valor absoluto de dicha diferencia y este valor se restará del componente base.

3) Si el crédito fiscal fuera mayor que el componente base, el valor absoluto de la diferencia entre ambos será abonado por el Servicio de Tesorerías al importador o vendedor en la primera venta en Chile, según se establezca en el reglamento que se dicte al efecto.

4) El gas natural comprimido para consumo vehicular estará gravado con un impuesto o recibirá un crédito fiscal cuyo monto por cada mil metros cúbicos será igual al monto del impuesto o crédito, según corresponda, del gas licuado de petróleo para consumo vehicular en el mismo período multiplicado por 1,5195. Este impuesto o crédito será el componente variable del Impuesto Específico del gas natural comprimido y se sumará o restará al componente base, según corresponda.

El crédito fiscal por metro cúbico podrá ser ajustado mediante decreto emitido por el Ministerio de Energía, el que deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda, bajo la fórmula "por orden del Presidente de la República", en el evento que la estimación del valor total de los créditos proyectados, para el período menor entre dieciséis semanas y aquél que reste para la vigencia de la aplicación de los mecanismos establecidos en el Título II de esta ley, fuese superior al equivalente al 50% del saldo del Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo al 30 de junio de 2010 y previo informe de la Comisión Nacional de Energía en el que se contenga la referida estimación. El ajuste será el necesario para no alcanzar dicho tope en el lapso indicado y podrá ser distinto para cada combustible considerando su incidencia proyectada en el crédito. Con todo, en el evento que se alcance el tope, dejarán de regir desde la semana siguiente a dicho evento los créditos fiscales a que se refiere este artículo.

El Impuesto Específico a aplicar a los combustibles será el informado por el Servicio de Impuestos Internos a más tardar el día jueves de la semana en que empiece a regir. El monto del Impuesto Específico se expresará en UTM/m³ en el caso de la gasolina automotriz, del petróleo diesel y del gas licuado de petróleo, y en UTM/1.000m³ en caso del gas natural comprimido, y será calculado según se establezca en el reglamento que se dicte.

Estos montos se calcularán por primera vez el martes de la semana siguiente a la de publicación de esta ley, los que regirán a partir del jueves siguiente al martes mencionado y se modificarán cada vez que entren en vigencia nuevos precios de paridad o de referencia.

El componente variable del Impuesto Específico tendrá el mismo tratamiento respecto al Impuesto al Valor Agregado que el aplicado al Impuesto Específico. Asimismo, si el crédito determinado en el numeral 2) del inciso primero resultare mayor que el componente base, el valor absoluto de la diferencia entre ambos será deducible de la base imponible del Impuesto al Valor Agregado en la forma que informe el Servicio de Impuestos Internos.

Título III

Del Seguro de Protección del Contribuyente ante Variaciones en los Precios de Combustibles

Artículo 4°.- Autorización para contratar coberturas.
Autorízase al Fisco para contratar seguros o coberturas necesarias para cubrir los volúmenes de consumo de los combustibles señalados en el artículo 1° de esta ley, sujetos a los Impuestos Específicos establecidos en la ley N° 18.502, estimados por la Comisión Nacional de Energía y previamente informados por ésta al Ministerio de Hacienda. El mecanismo se denominará "Seguro de Protección del Contribuyente ante Variaciones en los Precios de Combustibles".

Mediante uno o más decretos supremos, suscritos por el Ministerio de Hacienda, se establecerá un sistema de seguro, consistente en la contratación de las coberturas financieras indicadas en el inciso precedente y se dictarán las disposiciones que sean necesarias para su funcionamiento.

El Presidente de la República, mediante los decretos supremos indicados en el inciso precedente, establecerá normas de determinación del tipo de coberturas financieras que se podrán contratar, sea comprando opciones "call" o vendiendo opciones "put", o bien opciones que combinen perfiles de pago de ambas. Estas opciones sólo podrán referirse a los precios de los combustibles mencionados en el artículo 1° de esta ley para aquellos combustibles autorizados para ser comercializados en Chile. También podrán aplicarse a precios de otros combustibles, siempre que dichos precios exhiban un comportamiento similar al de los anteriores y que además sean transados en mercados con gran volumen de transacciones con relación a las operaciones del Fisco.

En cada uno de estos contratos, la diferencia máxima entre la fecha de contratación y la última fecha de ejercicio será de doce meses. Del mismo modo, en cada contrato la diferencia mínima entre la fecha de contratación y la primera fecha de ejercicio será de dos meses.

Para las opciones "put" y para las opciones que combinen perfiles de pago de opciones "put y call", sólo se podrán contratar aquellas clases de opciones que sean autorizadas a través de un oficio del Ministerio de Hacienda, que deberá ser específico para cada nueva clase autorizada. Dentro de los quince días siguientes, el Ministro de Hacienda deberá remitir un informe a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, que justifique dicha autorización.

Un reglamento, dictado por el Ministerio de Hacienda, suscrito por el Ministro de Energía, establecerá los procedimientos de contratación, seguridad, supervisión y control de estas operaciones. Dichos procedimientos tendrán por único objeto contratar aquellas opciones que combinadas logren el mínimo costo y la máxima cobertura para los consumidores cubiertos, considerando también la seguridad de cumplimiento de las contrapartes.

El mismo reglamento, establecerá los mecanismos de información periódica al público, referida a la contratación y evolución de estas operaciones. En todo caso, las operaciones, incluyendo su evolución, deberán ser informadas dentro de los treinta días siguientes al término del respectivo semestre calendario, a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.

En los contratos de las coberturas autorizadas de conformidad a esta ley, se deberá exigir, a lo menos, que cada opción "put" y opción combinada que se venda evite comprometer pagos que, en cada fecha de ejercicio, superen el producto de 30% del precio promedio del combustible al cual se refiere la respectiva opción en los diez días hábiles anteriores a cada fecha de pago establecida en el respectivo contrato, y la cantidad física cubierta por dicho contrato.

Asimismo, en el caso de las opciones "call", la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible no podrá superar el 4% del precio promedio de paridad de importación de ese combustible en los últimos diez días hábiles anteriores a dicha semana, multiplicado por la demanda física estimada para esa semana del combustible sujeto a Impuesto Específico. Cuando el Ministerio de Hacienda proyecte que esta restricción tiene posibilidades significativas de ser incumplida, deberá instruir que los contratos suscritos a continuación logren una seguridad razonable de que se cumplirá. En ningún caso esas modificaciones podrán elevar el precio de ejercicio por encima del precio promedio de los últimos meses más 12,5%, ni reducir a menos de tres el número de meses tomados en cuenta para determinar el precio de ejercicio, ni reducir por debajo de dos meses el período que media entre la fecha de contratación y la primera fecha de ejercicio.

En el o los decretos supremos indicados en el inciso tercero de este artículo, se regularán las siguientes materias:

1) La determinación de la fórmula para estimar el número de opciones a comprar y/o vender y su alcance. Las variables referidas

a cantidades físicas de productos sujetas al Impuesto Específico deberán contar con un informe previo de la Comisión Nacional de Energía;

2) La periodicidad con que se contratarán las opciones y los plazos y períodos de ejercicio o liquidación que éstas podrán tener;

3) Los criterios para elegir la fórmula usada para crear la proyección más reciente disponible del consumo esperado que paga Impuesto Específico, para cada combustible, prevista en el artículo 5° siguiente. Estas proyecciones deberán contar con un informe previo de la Comisión Nacional de Energía;

4) Los criterios para determinar la periodicidad de las fechas de ejercicio de las opciones, y

5) Los criterios de selección y diversificación de las contrapartes en los contratos de opciones, que minimicen el riesgo de incumplimiento.

Los respectivos contratos serán firmados por el Ministro de Hacienda.

La representación del Fisco en las operaciones que en cumplimiento de este artículo éste realice directamente, podrá ser delegada por el Presidente de la República en el Ministro de Hacienda o en los funcionarios que éste designe.

Los pagos o cobros de las coberturas que se contraten se operarán desde una cuenta especial del Servicio de Tesorerías. Por medio de decreto del Ministerio de Hacienda expedido bajo la fórmula "por orden del Presidente de la República" se señalarán los procedimientos de contabilidad separada de cada operación.

La Comisión Nacional de Energía prestará al Ministerio de Hacienda la asesoría que éste necesite en relación con el mecanismo de protección a que se refiere esta ley, según se determine en el o los decretos supremos que se adopten de conformidad con este artículo. Asimismo, dicha Comisión enviará, en la forma que se determine en el reglamento, al Ministerio de Hacienda información referida a proyecciones de los consumos esperados cubiertos por el Impuesto Específico, para cada combustible, de los precios de éstos en el mercado internacional y de las especificaciones de calidad a considerar para la contratación de las coberturas, a fin de que el Ministerio pueda determinar las opciones a contratar.

Artículo 5°.- Definición del Componente Variable de los Impuestos Específicos establecidos en la ley N° 18.502, en el Seguro de Protección. En la segunda etapa, con el seguro de protección para variaciones de precios, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles será determinado como el Pago Neto de las opciones asignadas a cada combustible en esa semana, dividido por la cantidad del combustible respectivo cubierta por el seguro de protección y ponderada por el grado de

cobertura. El Pago Neto de las opciones asignadas semanalmente a cada combustible se calculará como la suma del costo neto de las primas pagadas y recibidas esa semana, menos la liquidación neta ingresada en esa semana al ejercer las opciones correspondientes al mismo combustible y cumplir las indemnizaciones de opciones vendidas por dicho combustible.

Establécense a beneficio o de cargo fiscal, según corresponda, los siguientes impuestos y créditos fiscales específicos de tasa variable, a los combustibles a que se refiere el artículo 1° de esta ley, los cuales se aplicarán principalmente a través del nuevo componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecidos en la ley N° 18.502:

1) Si el Pago Neto es positivo para un combustible, ese combustible estará gravado por un impuesto, cuyo monto por metro cúbico será igual al Pago Neto dividido por la proyección más reciente disponible del consumo esperado cubierto por el seguro de protección y ponderado por el grado de cobertura, para ese mismo combustible. El componente variable del Impuesto Específico será igual al valor de aquel impuesto que se sumará al componente base.

2) Si el Pago Neto es negativo para un combustible, operará un crédito fiscal para ese producto, cuyo monto por metro cúbico será igual al valor absoluto del Pago Neto dividido por la proyección más reciente disponible del consumo esperado cubierto por el seguro de protección y ponderado por el grado de cobertura, para ese mismo combustible. El componente variable de ese Impuesto Específico será aquel crédito fiscal y este valor se restará del componente base.

3) Si el crédito fiscal fuera mayor que el componente base, el valor absoluto de la diferencia entre ambos será abonado por el Servicio de Tesorerías al importador o vendedor en la primera venta en Chile, según se establezca en el reglamento que se dicte.

4) El gas natural comprimido para consumo vehicular estará gravado con un impuesto o recibirá un crédito fiscal cuyo monto por cada mil metros cúbicos será igual al monto del impuesto o crédito, según corresponda, del gas licuado de petróleo para consumo vehicular en el mismo período multiplicado por 1,5195. Este impuesto o crédito será el componente variable del Impuesto Específico del gas natural comprimido y se sumará o restará al componente base, según corresponda.

Estos montos se calcularán por primera vez el martes de la semana siguiente al inicio de la segunda etapa, regirán a partir del primer día de la semana siguiente y se modificarán cada vez que se determine un nuevo Pago Neto. El Impuesto Específico a aplicar a los combustibles será informado por el Servicio de Impuestos Internos a más tardar el día jueves de la semana en que empieza a regir.

El monto del Impuesto Específico se expresará en UTM/m³ en el caso de la gasolina automotriz, del petróleo diesel y del gas licuado de petróleo, y en UTM/1.000m³ en caso del gas natural comprimido, y será calculado según se establezca en el reglamento que se dicte al efecto.

Para los efectos de este artículo, se entenderá por semana al período de siete días consecutivos cuyo comienzo y término será determinado por el decreto respectivo.

El componente variable del Impuesto Específico tendrá el mismo tratamiento respecto al Impuesto al Valor Agregado que el aplicado al Impuesto Específico. Asimismo, si el crédito fiscal determinado en el número 2) del inciso segundo de este artículo, resultare mayor que el componente base, el valor absoluto de la diferencia entre ambos será deducible de la base imponible del Impuesto al Valor Agregado en la forma y monto que informe el Servicio de Impuestos Internos.

Título IV

Del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo

Artículo 6°.- *Modificaciones al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo.* Modifícase la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, de la siguiente forma:

1) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 2°:

a) Agrégase, en el inciso sexto, a continuación de la expresión "se restringirá al primer decimal", la expresión ", redondeando el resto".

b) Sustitúyese, en el inciso noveno, el párrafo que comienza con la frase "Este será calculado" y hasta el punto final, por el siguiente: "Este será calculado, por primera vez, dentro de la semana de publicación de esta ley, considerando los precios promedio observados en la semana anterior y regirá a partir del día jueves de la semana siguiente. En lo sucesivo, el precio de paridad se fijará una vez por semana, considerando el precio promedio observado en la semana anterior y entrará en vigencia el día jueves siguiente a su fijación.".

c) Reemplázase el inciso penúltimo, por el siguiente: "Los decretos que se dicten en virtud de lo dispuesto en este artículo, se ejecutarán desde la fecha señalada en los mismos.".

2) Reemplázase el artículo 5°, por el siguiente:

"Artículo 5°.- Para todos los efectos requeridos por esta ley, la Comisión Nacional de Energía estimará semanalmente los recursos disponibles del Fondo, así como el consumo semanal promedio esperado de las próximas 12 semanas, en adelante, también "q".

Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar, mediante decreto expedido bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República", el Fondo en 5,4 millones de dólares de los

Estados Unidos de América, mediante una o más transferencias de recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público."

3) Modifícase el artículo 6º, de la siguiente forma:

a) Elimínanse en la letra a), del inciso primero, las expresiones que siguen a la frase "será igual a la diferencia entre ambos precios," pasando la coma a ser punto aparte.

b) Intercálase el siguiente inciso segundo: "El parámetro de protección temporal (T) señalado anteriormente será igual a 12."

4) Reemplázase el artículo 8º, por el siguiente:

"Artículo 8º.- Las disposiciones de esta ley se aplicarán solamente al kerosene doméstico."

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 7º.- Facúltase al Servicio de Tesorerías para transferir a la Cuenta Única Fiscal los saldos de los subfondos específicos de gasolina automotriz, petróleo diesel, gas licuado y petróleos combustibles creados al amparo de la ley N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo.

Artículo 8º.- El gasto que irroque esta ley se imputará a la partida 50, Tesoro Público, de la Ley de Presupuestos del Sector Público.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo único.- Durante la primera etapa, el componente variable de los Impuestos Específicos a los Combustibles establecido en la ley N° 18.502, será determinado según establece el artículo 3º del Título II de esta ley. La segunda etapa se iniciará en la fecha en que por primera vez corresponda al Ministerio de Hacienda elegir entre ejercer o no una cobertura del mecanismo del Título III contratada previamente. A partir del jueves de la semana subsiguiente a dicha fecha aquél componente variable establecido por el artículo 3º tendrá valor igual a cero y tendrá aplicación el componente variable establecido por el artículo 5º del Título III de esta ley.

El Ministerio de Hacienda informará en su página electrónica la primera contratación en el marco del mecanismo de Seguro de Protección del Contribuyente ante Variaciones en los Precios de Combustibles señalado en el Título III, dentro de los 3 días hábiles siguientes de suscrito dicho contrato."

- - -

Acordado en sesiones celebradas los días 31 de agosto y 7 de septiembre de 2010, con asistencia de los Honorables Senadores señor Camilo Escalona Medina (Presidente), señoras Isabel Allende Bussi, Evelyn Matthei Fornet y Ximena Rincón González, y señores Eduardo Frei Ruiz-Tagle, José García Ruminot, José Antonio Gómez Urrutia, Jaime Orpis Bouchon y Baldo Prokurica Prokurica.

Sala de las Comisiones unidas, a 10 de septiembre de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LAS COMISIONES DE HACIENDA Y DE MINERÍA Y ENERGÍA, UNIDAS, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea un nuevo sistema de protección al contribuyente que enfrenta variaciones en los precios internacionales de los combustibles. (BOLETÍN N° 7.064-05)

- I. **OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** crear nuevos mecanismos de protección ante variaciones en los precios internacionales de algunos combustibles derivados del petróleo, sustituyendo el sistema que ha operado en base al Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo (FEPP), y el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC).
- II. **ACUERDOS:** aprobado en general por aplicación del inciso segundo del artículo 178 del Reglamento del Senado. En primera votación cuatro votos a favor y cuatro abstenciones, repetida la votación se verifican cuatro votos a favor, tres votos en contra y una abstención, por lo que la abstención se estima favorable a la posición mayoritaria de aprobación.
- III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de 8 artículos permanentes y 1 artículo transitorio.
- IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no hay.
- V. **URGENCIA:** no tiene.
- VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.
- VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 18 de agosto de 2010.
- IX. **TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.
- X. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 17 de agosto de 2010, fue aprobado en general por mayoría de 97 votos a favor, 6 en contra y 4 abstenciones.
- XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
 - La ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala .

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

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

- La ley N° 20.259, que establece rebaja transitoria al impuesto a las gasolinas automotrices y modifica otros cuerpos legales.

Valparaíso, a 10 de septiembre de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de las Comisiones Unidas