

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL 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.

BOLETÍN 5902-05

Honorable Cámara:

La Comisión de Hacienda pasa a informar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, sobre el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, originado en un Mensaje de S. E. la Presidenta de la República, quien, para el despacho de esta iniciativa, ha hecho presente la urgencia calificándola de “suma” para todos sus trámites constitucionales, contando, en consecuencia, esta Cámara con un plazo de diez días para el despacho del proyecto, término que vence el día 14 de junio de 2008, por haberse dado cuenta de la urgencia en la Sala el día 4 de junio recién pasado.

* * * * *

I. CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1.- IDEA MATRIZ DEL PROYECTO.

La idea matriz o fundamental del proyecto persigue ir en ayuda del presupuesto de 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, 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.

2.- NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL.

No hay.

3.- APROBACIÓN EN GENERAL DEL PROYECTO.

La iniciativa fue aprobada en general por la mayoría de los miembros de la Comisión (7 votos a favor y 5 votos en contra).

4.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS POR LA COMISIÓN.

No hay.

5.- DIPUTADO INFORMANTE.

Se designó diputado informante al señor Montes, don Carlos.

* * * * *

II. ANTECEDENTES GENERALES.

El mensaje.

En el mensaje de esta iniciativa, la 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 para reducir la oscilación de los precios internos en un periodo de inestabilidad de los precios del petróleo y sus derivados en los mercados internacionales.

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 de su eficacia en mitigar las fluctuaciones de precios, 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.

Por la elevada incertidumbre respecto a la trayectoria futura del precio del petróleo, es preciso tomar esta acción decidida que permita proteger a nuestro país de las fluctuaciones excesivas.

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.

Disposiciones legales que se modifican por el proyecto

- La ley N° 20.063, que crea el 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.

Contenido del proyecto.

Esta iniciativa se encuentra estructurada sobre la base de cuatro artículos permanentes.

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. Las otras tienen por objeto precisar algunos aspectos relativos a la operatoria del fondo y a proporcionar mayor información sobre la utilización del mismo. Así, se incluyen las ventas de ENAP respecto a su producción de combustibles derivados del petróleo en la fórmula para determinar el monto de los aportes de FEPCO, y se compromete en adelante una información mensual de los movimientos del fondo y su saldo neto.

El 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.

El artículo 3° -como una medida destinada a apoyar a las empresas de transporte público rural, interurbano o internacional que utilizan intensivamente y en forma productiva la red de rutas concesionadas del país- propone modificar la ley N° 19.764, que dispuso en favor de ellas la

recuperación de una proporción de lo pagado en peajes, a fin de incrementarles dicho reintegro desde un 20% (a que tienen derecho en la actualidad) a un 35%.

Finalmente, el artículo 4° determina que el beneficio dispuesto en el artículo anterior regirá respecto de los peajes pagados a contar del 1 de julio de 2008.

Informe Financiero.

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, con fecha 2 de junio de 2008, señala que el aporte de US\$ 1.000 millones al fondo mediante el cual opera el mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo, se realizará mediante una o más transferencias de recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social. Estas transferencias no representan gasto fiscal sino hasta el otorgamiento efectivo de créditos a la primera venta o importación de combustibles, en los casos que establece el mecanismo de estabilización de precios en cuestión.

Agrega que el aporte extraordinario de capital a ENAP, a efectuarse por una sola vez durante 2008, por US\$ 250 millones, se financiará con recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público.

Con motivo de las indicaciones presentadas por el ejecutivo durante la tramitación del proyecto, el informe financiero sustitutivo de fecha 9 de junio de 2008, tras reiterar lo anterior, explicita que la modificación del porcentaje de recuperación por concepto de peajes para los contribuyentes de transporte de pasajeros 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, entre el 1° de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009, se eleva el porcentaje de recuperación a 45%, con un costo fiscal aproximado de \$1.050 millones en 2008 e igual cifra en 2009, por menores ingresos tributarios. Finalmente, y en el mismo período, el incremento del porcentaje de recuperación del impuesto específico al diesel a que tienen derecho los contribuyentes de transporte de carga, desde un 25% a un 80%, tiene un costo fiscal para 2008 de aproximadamente \$14.750 millones, con igual cifra para 2009, por menores ingresos tributarios.

* * * * *

III.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

Durante el análisis de esta iniciativa, la Comisión contó con la asistencia y colaboración de las siguientes autoridades y funcionarios del Estado: señores Andrés Velasco, Ministro de Hacienda; Felipe Harboe, Ministro del Interior (S); Alberto Arenas, Director de Presupuestos; Julio Valladares, Subdirector de Racionalización y Función Pública de la Dirección de Presupuestos; José Pablo Gómez, Jefe de la División de Finanzas Públicas de dicha Dirección; Juan Luis Monsalve, Jefe de Gabinete; Juan Araya, Luis Felipe Céspedes, Rodrigo González y David Noe, todos asesores del Ministerio de Hacienda; y las señoras María Olivia Recart, Ministra de

Hacienda (S); Edith Vásquez, Asesora Financiera del Ministerio de Hacienda; Macarena Lobos, Jackeline Saintard y Edith Garcés, Asesoras de la Dirección de Presupuestos.

Se contó además con la presencia de las siguientes personas: señoras Paula Hurtado, asesora financiera de la Asociación de Gas Natural AGN-Chile; y Carla Echeverría, representante de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile, CONATACOH; y los señores Carlos Cortés, Secretario Ejecutivo de la Asociación de Gas Natural AGN-Chile; Luis Mariano Rendón, Presidente del Movimiento de Acción Ecológica de Chile; Héctor Sandoval, Presidente de CONATACOH; Sergio Rojas, Sergio Rodríguez, Ramiro Aguilera, Patricio Soto, Salvador Morales, Ernesto Guerrero, Juan Santander, Jorge Carrasco, Mario Alsina y Eduardo Lillo, todos representantes de CONATACOH; Mario Retamal y Luis Monasterio, ambos del Movimiento de Acción Ecológica de Chile.

a) Síntesis de la opinión de las personas escuchadas por la Comisión.

El señor Sandoval, Presidente de CONATACOH señaló que frente a las medidas anunciadas por el Gobierno de rebajar el impuesto específico que beneficiará al gremio de los transportistas, se sienten discriminados, puesto que consideran que tienen el mismo derecho que otros medios de transporte a que se les rebaje el impuesto específico. Por ello solicitó que el Parlamento rechace el reforzamiento de US\$ 1.000 millones para el FEPCO mientras no sea considerado todo el transporte en esta rebaja. Se refirió especialmente a los taxis colectivos, pues una parte de éstos utilizan como combustible el petróleo, debiendo pagar el 100% de su impuesto específico, otros usan bencina, con un impuesto específico cuatro veces mayor que el del petróleo y, por último, quienes usan gas tampoco están considerados en la rebaja del impuesto específico. Añadió que no se puede seguir privilegiando a aquellos que tienen más medios en desmedro de los trabajadores más humildes, como son los que se desempeñan en taxis colectivos.

El señor Cortés, Secretario Ejecutivo de AGN Chile, señaló que los diversos fondos de estabilización del petróleo y sus derivados han actuado en definitiva como subsidios más que como estabilizadores de los precios, lo que hace prohibitivamente riesgoso tomar decisiones de compra a futuro de gas natural licuado, que beneficiarían la competitividad del país. Añadió que en mayo de 2007, cuando el FEPCO tenía supuesta fecha de término en junio de 2007, los gestores del proyecto de GNL Quintero (ENAP, Metrogas y Endesa) tomaron decisiones de ejecutar el proyecto del Terminal, con una inversión de unos US \$1.000 millones y firmaron contratos de compra de gas natural licuado, GNL, con la empresa BG a 21 años, que en valor presente significa un compromiso del orden de US \$10.000 millones. Con la cifra de GNL contratado, se podría abastecer el 100% del sector residencial y comercial y del orden del 60% de la industria de la zona central del país. Agregó que existen además otras ofertas enormes de inversión, con las que se coparía la capacidad de regasificación, pudiendo suministrarse al 100% de la industria de la zona central del país. Indicó que esto tendría como consecuencia un beneficio ambiental, de seguridad energética y diversificación de la matriz energética que, sin

embargo, se torna totalmente inviable bajo las condiciones actuales de subsidios al diesel y kerosene vía el FEPCO, más aún al no conocerse la evolución futura de estos subsidios y los eventuales nuevos aportes que la autoridad pueda hacer a ambos fondos.

Su asesora financiera, la señora Hurtado, señaló que lo que se requiere en definitiva es eliminar el efecto de las distorsiones que inducen los subsidios a los sustitutos del gas natural en las decisiones de compra del mismo. Para resolverlas, propuso agregar al proyecto de ley en trámite una indicación que incorpore el gas al FEPCO, manteniendo un subsidio equivalente por caloría respecto del diesel. Argumentó que 1º.- El Fondo tiene un ritmo discrecional de gasto que lo decide la autoridad; 2º.- No todo el consumo de gas natural generará un gasto fiscal adicional, puesto que la gran mayoría del gas natural se usa en reemplazo del diesel; 3º.- El impacto fiscal depende del ritmo de convergencia entre los precios de referencia y el precio internacional, que lo define la autoridad; y 4º.- De no incorporar al gas natural a este fondo se genera un costo social importante para el país, por usar diesel en vez de gas natural cuando el gas natural es un insumo más barato sin subsidio. Agregó finalmente que con el subsidio de hoy el impacto fiscal anual de incorporar el gas natural sería de un máximo de US\$ 80 millones. Por último, frente a la indicación del Ejecutivo respecto a agregar el gas licuado de petróleo, GLP, al FEPCO, los representantes de AGN Chile solicitaron igualdad de trato y reglas claras respecto a dos sustitutos perfectos como son el GLP y el GNL, dando cuenta de que esta distorsión del mercado les significaría US\$ 40 millones menos de ingresos anuales.

El Presidente del Movimiento de Acción Ecológica de Chile, señor Rendón, señaló que los subsidios al petróleo constituyen una regresión ambiental y social. Por cuanto el precio correcto de un bien es aquel que logra incorporar todas las externalidades. Indicó que el petróleo y sus derivados se caracterizan justamente por sus externalidades negativas, por lo que debieran usarse impuestos y no subsidios. Pasó a detallar los efectos nocivos de estos combustibles, tales como el recalentamiento global, la muerte y enfermedad por el aire que envenenan, la pérdida del espacio público y la congestión, la muerte y el daño para las personas por mayor accidentabilidad, la pérdida de la paz por el ruido de sus motores, neumáticos, bocinazos y alarmas, la destrucción del tejido urbano causado por la construcción de autopistas y el fomento de un estilo de vida insano. Frente a este panorama, se preguntó si el actual impuesto específico no es suficiente, dando cuenta de estudios que demuestran que en Europa las externalidades negativas de este tipo de combustibles equivalen aproximadamente al 7,3% del producto interno bruto. Señala que si para Chile se tomara menos de la mitad, un 3% por ejemplo, estas externalidades tendrían un valor de US\$ 4.500 millones; tres veces más que los actuales ingresos por concepto de impuesto específico a los combustibles. Resumió que no se internaliza el daño causado por estos combustibles y encima, el gobierno quiere fomentar su consumo. Señala que la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo, OECD, recomienda justamente lo contrario: aumentar impuestos al petróleo para mejorar la eficiencia energética del transporte. Pasando al plano social, cuestionó quienes son los que se benefician realmente con iniciativas como el FEPCO. Para ello mostró un estudio del Fondo Monetario Internacional, FMI, que concluye que

apenas el 20% de los recursos destinados a subsidiar el petróleo y sus derivados llegan al 40% más pobre de la población. La alternativa que propuso para apoyar a este segmento fue rebajar el IVA.

b) Discusión y votación general del proyecto.

El señor Ministro de Hacienda expuso acerca de la inflación que ha experimentado el precio real del petróleo durante las últimas cuatro décadas, durante lo transcurrido del actual período presidencial y, muy especialmente, durante lo que va corrido del año en curso. En todos los casos, enfatizó, se ha registrado un aumento del precio, pero jamás tanto como desde hace un año a la fecha, en que se ha duplicado el precio internacional del barril de crudo, pues el mismo ha pasado de US\$ 65 a sobre US\$ 125.

Hizo presente que desde el gobierno del entonces Presidente Aylwin se viene usando algún tipo de mecanismo estabilizador de los precios de los combustibles derivados del petróleo para los efectos de atenuar las fuertes fluctuaciones de precios que se producen en el mercado internacional del crudo. Para dichos efectos, en el mes de septiembre de 2005, se dictó la ley N° 20.063, que creó los Fondos de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, en razón de que Chile es un importador neto de dicho insumo. El FEPCO opera en base a establecer un techo y un piso en torno a un precio de referencia, que varía semanalmente de acuerdo a las fluctuaciones internacionales. Si las variaciones llevan a los combustibles derivados del petróleo (gasolinas, diesel o kerosene) por sobre el techo de la banda (en más de 5%), entonces el FEPCO entrega un crédito a los consumidores. Por el contrario, si las variaciones de precios los llevan por debajo del piso de la banda (en menos de 5%), El FEPCO cobra impuestos a los consumidores. Al respecto, mostró con gráficos cómo efectivamente el FEPCO estabiliza el precio, habiendo operado más veces como débito, pero otras tantas como crédito.

Agregó que la historia con el diesel y la parafina es parecida a las gasolinas, aunque fluctúe de distinta forma en el mercado internacional. También hizo presente que el margen de refinación ha incrementado su valor por dos factores, principalmente: 1.- el huracán Katrina, que destruyó las industrias al sur de Estados Unidos, y 2.- la sequía que ha llevado a generar energía con diesel, tanto en Chile como en grandes zonas de África. Respecto a los costos asociados al fondo, éstos dependerían de los precios y de las cantidades producidas en el mercado mundial. Destacó que en el último año no ha habido gas ni agua suficientes en Chile, empleándose, en consecuencia, el diesel para generar electricidad, lo que ha tenido un fuerte efecto en el precio y en la cantidad del diesel disponible en nuestro país. Por último, detalló que el crédito promedio otorgado en las últimas ocho semanas es de \$81,4 en gasolina, \$51,6 en kerosene, y \$50,2 en diesel.

Señaló que cuando el fondo comienza a reducir sus haberes, la ley determina una reducción del monto del subsidio. Hay una proyección a doce semanas, en razón de la cual, si con el saldo disponible en el fondo no alcanza a cubrirse dicho plazo, se opera con menos del 100%. Es así como al 4 de junio de 2008 se operaba con un 84% del

subsidio. Agregó que para el día siguiente subirían los combustibles, porque bajaba a un 64% el crédito, por acercarse el momento en que los recursos del fondo se acabarían. Expuso que el efecto positivo del alza del dólar en los exportadores, acá es negativo, pues queda más caro el combustible expresado en pesos.

Algunos señores Diputados manifestaron interés por conocer el mecanismo bajo el cual se determinan las bandas de precio y por la duración que se prevé para este aporte al FEPCO. Otros subrayaron que se produce una transferencia de recursos desde quienes utilizan el diesel para transportes y quienes no, que son la mayoría. Por ello, se propuso que la devolución de lo pagado se hiciera extensiva también al transporte de carga, respecto al impuesto específico al petróleo diesel que emplea este gremio. Un grupo de Diputados solicitaron revisar el rol social de determinadas actividades, para efectos de considerarlas para nuevos aportes, como el otorgado a ENAP.

Se debatió la posibilidad de incorporar el gas licuado al FEPCO y la de crear un bono de compensación por el mayor precio de la parafina. A partir del problema de equidad suscitado por los distintos mecanismos que finalmente operan subsidiando determinados combustibles en desmedro de otros, se señaló por Diputados de distintas bancadas la necesidad de revisar la estructura del sistema tributario chileno.

Sometida a votación la idea de legislar sobre la iniciativa del Ejecutivo, **fue aprobada por 7 votos a favor (señores Delmastro, Jaramillo, Montes, Ortiz, Saffirio, Súnico y Tuma) y 5 votos en contra (señores Aedo, Alvarado, Bauer, Barros y Von Mühlenbrock).**

Quienes votaron a favor lo hicieron por compartir los fundamentos y objetivos generales y específicos tenidos en consideración por el Ejecutivo para legislar en el sentido propuesto.

Quienes se pronunciaron por la negativa llamaron al Ejecutivo a eliminar o rebajar el impuesto específico a estos combustibles, antes que seguir inyectando aportes al Fondo. Estos aportes representarían sólo el 25% aproximadamente de los ingresos fiscales por vía de impuesto específico de los próximos dos años en que operaría, lo cual no les parece justificado cuando el precio mundial es tan alto.

c) Discusión y votación en particular del proyecto.

La Comisión de Hacienda dio al articulado del proyecto el tratamiento que se describe a continuación.

Artículo 1°.

Mediante este precepto, se introducen diversas modificaciones en la ley N° 20.063, que crea el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, a través de cuatro numerales.

El Ejecutivo formuló indicación para anteponer el siguiente número 1), nuevo, modificándose correlativamente la numeración subsiguiente:

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

Puesta en votación esta indicación, fue aprobada por mayoría.

Asimismo, el Ejecutivo formuló indicación para intercalar, a continuación del primitivo número 2), que pasó a ser 3), el siguiente numeral 4), nuevo, pasando los números 3) y 4), a ser números 5) y 6), respectivamente:

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

‘Con todo, tratándose del kerosene doméstico, durante los meses de junio, julio y agosto 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.’.”

Acto seguido, a solicitud unánime de los miembros de la Comisión, en orden a extender el beneficio que otorga esta disposición hasta el mes de septiembre, en razón del frío que afecta al sur del país hasta esa fecha, el Ejecutivo formuló una nueva indicación, complementaria de la anterior, para sustituir en el nuevo numeral 4), que se incorpora, la conjunción “y” que precede a la palabra “agosto” por una coma (,) e intercalar, entre la palabra “agosto” y la frase “de los años de vigencia del Fondo”, la expresión “y septiembre”.

Puestas en votación ambas indicaciones, fueron aprobadas por unanimidad.

Sometido a votación el artículo 1°, fue aprobado por mayoría.

Artículo 2°.

Autoriza un aporte extraordinario de capital a la ENAP, por US\$ 250 millones.

Fue aprobado por asentimiento unánime.

Artículo 3°.

Modifica la ley N° 19.764, a fin de incrementar el porcentaje de reintegro del pago de peajes a que tienen derecho las empresas de transporte público interurbano.

El Ejecutivo formuló indicación para sustituir este artículo por el siguiente:

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

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

a) Reemplázase, 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, nueva:

“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 en el artículo 2°, su inciso cuarto.”

Los artículos derogados establecían que para acceder a este beneficio, los contribuyentes debían adscribirse con sus vehículos a un sistema de cobro electrónico de peajes debidamente normado por el Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, este sistema nunca se puso en marcha.

Puesta en votación la indicación, fue aprobada en forma unánime.

Artículo 4°.

Fija la fecha de entrada en vigencia del beneficio establecido en el artículo precedente.

El Ejecutivo formuló indicación para suprimirlo, la que fue **aprobada por unanimidad**.

Disposiciones transitorias.

El Ejecutivo formuló indicación para incorporar en el texto del proyecto, bajo este epígrafe, dos artículos transitorios del siguiente tenor:

“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 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 un 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.”.

Puesta en votación, fue aprobada por unanimidad.

* * * * *

IV. INDICACIONES DECLARADAS INADMISIBLES.

En relación con el artículo 3°, fue declarada inadmisble por el Presidente de la Comisión, por incidir en una materia que es de la competencia exclusiva del Presidente de la República, una indicación formulada por los diputados señores Alvarado, Dittborn, Lorenzini y Von Mühlenbrock, para sustituir, en el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, el guarismo 25% por 35%, a partir del 1 de julio de 2008. El propósito perseguido por los autores de la indicación era aumentar el porcentaje de recuperación de las sumas pagadas por los camiones pesados por concepto del impuesto específico al petróleo diesel, a que tienen derecho las empresas de transporte de carga.

Asimismo, por igual motivo, fue declarada inadmisble una indicación de los diputados señores Lorenzini, Ascencio, Delmastro, Duarte, Jaramillo, Latorre, León, Ortiz, Ojeda, Sabag, Saffirio, Robles, Silber, Súnico y Venegas, que tenía por objeto: 1) Otorgar un bono de compensación por el mayor precio de la parafina, equivalente a \$20.000.-, por los meses de junio, julio y agosto de este año, al 40% más pobre de la población; y 2) Incorporar el gas licuado entre los combustibles a que se refiere la ley N° 20.063, que crea el Fondo de Estabilización de Combustibles derivados del Petróleo (FEPC), considerando su masivo uso en los hogares chilenos y el alza que ha experimentado en los últimos meses.

* * * * *

V. PROYECTO DE LEY APROBADO POR LA COMISIÓN.

Por las razones expuestas y por las que en su oportunidad dará a conocer el señor Diputado Informante, la Comisión recomienda aprobar el siguiente proyecto de ley, al cual, además, en virtud del artículo 15 del Reglamento de la H. Corporación, se le han introducido algunas modificaciones de forma que no se detallan y que se incluyen en el siguiente texto:

“ P R O Y E C T O D E L E Y :

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 expresión “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 la frase “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 8º 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 a la ley N° 19.764:

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

a) Reemplázase, 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 en el artículo 2°, su inciso cuarto.

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 un 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.”

* * * * *

Sala de la Comisión, a 11 de junio de 2008.

Tratado y acordado en sesiones de fechas 4, 5, 10 y 11 de junio en curso, con la asistencia de los miembros titulares de la Comisión, diputados señores Eugenio Tuma Zedan (Presidente), René Aedo Ormeño, Claudio Alvarado Andrade, Rodrigo Álvarez Zenteno, Roberto Delmastro Naso, Julio Dittborn Cordua, Enrique Jaramillo Becker, Carlos Montes Cisternas, José Miguel Ortiz Novoa, Alberto Robles Pantoja, Eduardo Saffirio Suárez, Raúl Súnico Galdames y Gastón Von Mühlenbrock Zamora; y la concurrencia, en calidad de reemplazantes, de los diputados señores Ramón Barros Montero, Eugenio Bauer Jouanne, Gonzalo Duarte Leiva y Jorge Insunza Gregorio de las Heras. Asistieron, además, los diputados señores Gabriel Ascencio Mansilla; Alejandro García-Huidobro Sanfuentes; Francisco Encina Moriamez; Pablo Lorenzini Basso y Osvaldo Palma Flores.

ANDRÉS LASO CRICHTON,
Secretario de la Comisión.