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

SANTIAGO, 11 de mayo de 2012.

M E N S A J E Nº 064-360/

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

Honorable Cámara de Diputados:

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

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

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

Cumpliendo con el compromiso anterior, es que hemos diseñado medios para atenuar en mayor medida el impacto inmediato de las alzas en el precio de los combustibles, a través del fortalecimiento del carácter variable del

impuesto específico que los grava. Esto permitirá proteger en mayor grado a los consumidores y, en especial, a las pequeñas y medianas empresas, facilitando la adaptación a dichas variaciones.

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

1. Alza del precio internacional de los combustibles

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

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

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

Tal como señalaba el mensaje del proyecto de ley que adelantaba la plena vigencia del SIPCO previsto en la ley N° 20.493, la coyuntura política y económica internacional que se inició en el mundo árabe en 2011 continúa afectándonos directamente. Inicialmente, el alza de febrero de dicho año se atribuyó al conflicto en Libia, pero su término no logró disminuir los precios de las

gasolinas y el diesel en el mercado mundial. Diversos analistas pronosticaron en su oportunidad que la debilidad de la economía europea haría descender los precios internacionales de las gasolinas y el diesel, situación que no se verificó en la práctica.

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

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

Ninguno de estos factores ha modificado la magnitud de la congestión vehicular en nuestro país, o hecho disminuir la contaminación del aire causada por vehículos motorizados o ha modificado la magnitud del número de accidentes causados por vehículos a gasolina o diesel; así como tampoco ha afectado las cifras de recuperación del gasto fiscal en la infraestructura vial que no está cubierta por peajes. De esta forma, la enorme alza del precio internacional de los combustibles no ha modificado la magnitud (en pesos por litro) del impuesto específico eficiente que nuestro país debería aplicar a los combustibles de uso vehicular y que se aplican desde el año 1947.

2. Sistemas creados en las últimas décadas

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

Con motivo de las alzas en los precios internacionales provocadas en 1990 por la primera guerra del Golfo Pérsico, la ley N° 19.030 estableció en enero de 1991 el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (conocido por su sigla, FEPP). El FEPP actuaba

por medio de “créditos” al impuesto específico. Este diseño trasladó al Estado la responsabilidad de dar protección transitoria de precios a todos los usuarios domésticos, incluso aquellos usos sin carácter vehicular, tales como la actividad industrial y de generación de electricidad.

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

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

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

II. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

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

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

La primera, es que estos sistemas no han provisto de protección a los consumidores al interior de su “banda”. Por banda se entiende

la zona de inacción del sistema, es decir, el rango de precios donde no se permiten reducciones ni incrementos en los impuestos. En dicha zona toda la volatilidad de los precios internacionales al por mayor se transmite a los precios domésticos al por mayor.

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

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

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

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

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

La segunda característica clave es que ninguno de estos sistemas provee protección

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

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

Además, el sistema iniciado en marzo de 2011 se concibió como un sistema transitorio, que daría paso a un sistema de Seguros de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico (SEPCO). Este último sistema ha requerido múltiples estudios previos a su implementación, sin perjuicio de que se ha avanzado de forma sistemática. A continuación se explican los beneficios y los avances hacia la implementación del sistema de seguros.

2. Beneficios de la implementación del sistema de seguros

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

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

plazos largos, es por medio de contratos de seguro (SEPCO).

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

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

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

3. Avances en el desarrollo del SEPCO

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

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

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

Las siguientes etapas, que se encuentran en curso, incluyen el diseño de sistemas de control contable, auditoría interna y protocolos de operación que aseguren respaldos para compromisos tomados a la velocidad requerida por dichos mercados, que impidan fraudes y errores en la contratación de los respectivos seguros.

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

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

4. El fortalecimiento del carácter variable del impuesto específico

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

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

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

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

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

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

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

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

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

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

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

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

2. Ajustes de aplicación general

a. Ajustes asociados al IVA

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

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

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

3. Coordinación entre sistemas y fortalecimiento de los seguros SEPCO

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

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

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

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

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

Esos estudios también muestran que es posible preservar el techo a la indemnización semanal que los consumidores chilenos pagarían a los extranjeros en eventos de caída de los

precios internacionales, con elevar el valor actuarial para la opción “put”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

si ese escenario desfavorable se repitiera en el invierno de 2013, el fondo se agotaría.

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

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

P R O Y E C T O D E L E Y:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) Elimínase el actual inciso decimosegundo.

g) Agréguese el siguiente inciso final, nuevo:

"Si existiere un saldo de primas impagas por opciones "call" contratadas con anterioridad, cuyos plazos de ejercicio están expirando, y si dicho saldo pendiente excediere el tope máximo establecido en el inciso noveno del artículo 4°

para la suma neta del conjunto de todas las primas que corresponda pagar y recibir en una misma semana por un mismo combustible, se restará el 100% del saldo pendiente de la suma de las indemnizaciones netas aún no transferidas a los consumidores, si las hubiere, y de las primas recibidas en esa misma semana por la venta de opciones “put”, si las hubiere. El saldo restante será cubierto por el Fisco.”.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dicha proporción será determinada, para cada distribuidor y para cada semana, sobre la base de las proporciones observadas en una o más semanas anteriores, según determine un decreto de los Ministerios de Hacienda y Energía dictado bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República”. Las primeras semanas en que se determine dicha proporción para un mismo distribuidor, se atribuirán

proporciones de 100% a la o las semanas previas al inicio de las entregas de biogases a ese distribuidor. Con todo, la determinación de dichas proporciones no podrá dar origen en caso alguno a un remanente de gas natural de origen fósil, con derecho a ser considerado en el cálculo de la proporción de los períodos siguientes, ni a devolución de los impuestos establecidos en esta ley.

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

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

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

JORGE BUNSTER BETTELEY
Ministro de Energía