



# Biblioteca

del Congreso Nacional de Chile

## Historia de la Ley

**N° 20.246**

Adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la Ley N° 20.063.

**24 de enero, 2008**

## Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información proporcionada por el Sistema de Tramitación de Proyectos del Congreso Nacional (SIL).

Se han incluido los distintos documentos de la tramitación legislativa, ordenados conforme su ocurrencia en cada uno de los trámites del proceso de formación de la ley, en ambas Cámaras.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley, como por ejemplo la cuenta en Sala o la presentación de urgencias.

Para efectos de facilitar la impresión de la documentación de este archivo, al lado izquierdo de su pantalla se incorpora junto al índice, las páginas correspondientes a cada documento, según la numeración del archivo PDF.

La Biblioteca del Congreso Nacional no se hace responsable de las alteraciones, transformaciones y/o del uso que se haga de esta información, las que son de exclusiva responsabilidad de quienes la consultan y utilizan.

# INDICE

<b>1. Primer Trámite Constitucional: Cámara De Diputados</b>	4
1.1. Mensaje del Ejecutivo	4
1.2. Informe Comisión de Hacienda.	7
1.3. Discusión en Sala	9
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora.	43
<b>2. Segundo Trámite Constitucional: Senado</b>	44
2.1. Informe Comisión de Hacienda.	44
2.2. Discusión en Sala	55
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen.	81
<b>3. Trámite Finalización: Cámara De Diputados</b>	82
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.	82
<b>4. Publicación De Ley En Diario Oficial</b>	83
4.1. Ley N° 20.246	83

## MENSAJE PRESIDENCIAL

## 1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

### 1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. La Presidenta de la República, con el que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la Ley N° 20.063. Fecha 14 de enero, 2008. Cuenta en Sesión 130, Legislatura 355. Cámara de Diputados.

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

**MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA  
REPUBLICA CON EL QUE ADICIONA RECURSOS AL  
MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE  
COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO  
ESTABLECIDO EN LA LEY N° 20.063.**

---

SANTIAGO, 14 de enero de 2008

### **M E N S A J E N° 1364-355/**

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo, establecido en la ley N° 20.063, y sus modificaciones posteriores.

#### **FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA.**

#### ***Mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del Petróleo.***

El mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del Petróleo creado por la ley N° 20.063 ha permitido reducir la volatilidad de los precios de combustibles en el mercado nacional, evitando de tal manera que eventos transitorios en los mercados internacionales generen excesivas variaciones en los precios domésticos.

Como se ha explicado con ocasión de la propia ley N° 20.063 y sus modificaciones posteriores, leyes N° 20.115 y 20.197, este mecanismo compara el precio de paridad de importación por combustible con un precio de referencia construido a partir de dos componentes: el promedio móvil del precio del crudo de petróleo y el promedio móvil del diferencial de refinación, que es el margen existente entre el precio

## MENSAJE PRESIDENCIAL

del crudo de petróleo y el precio del combustible refinado que se transa en el mercado internacional. De esta manera, el mecanismo permite mitigar de manera focalizada eventos relacionados con el petróleo crudo que puedan afectar el precio final del combustible en el mercado local, así como eventos en el diferencial de refinación que puedan tener este mismo efecto.

***Incremento sistemático en el precio internacional del petróleo crudo.***

Durante los últimos años, los mercados internacionales han experimentado, por diversas causas, importantes oscilaciones tanto en los precios del petróleo crudo, como también en el margen de refinación. El hecho de haber contado oportunamente con este mecanismo ha permitido reducir sensiblemente el efecto de tales oscilaciones en el mercado nacional.

Durante el último año se ha visto un incremento sistemático en el precio internacional del petróleo crudo, lo que se ha agudizado especialmente en los últimos seis meses.

En el mismo periodo se ha observado un incremento importante en las importaciones de petróleo diesel destinadas a satisfacer la demanda energética.

Los eventos antes descritos han significado que el mecanismo ha operado a plena capacidad en meses recientes, consumiendo parte importante de los recursos originalmente contemplados para tres años. En este contexto, como muestra de la preocupación constante de este Gobierno por implementar mecanismos que permitan reducir los efectos que generan las fluctuaciones de precios de los combustibles, en el presente proyecto de ley se propone adicionar recursos al mecanismo de estabilización, que permitan viabilizar su funcionamiento en el periodo indicado ante el nuevo escenario experimentado en los últimos meses, y así generar los beneficios sociales antes descritos.

**CONTENIDO DEL PROYECTO.**

El proyecto que someto a vuestra consideración propone permitir la adición de recursos adicionales al mecanismo, otorgándole la facultad al Ministro de Hacienda para realizar transferencias desde el Fondo de Estabilización Económica y Social,

## MENSAJE PRESIDENCIAL

al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, hasta por el monto de recursos que sean necesarios para su adecuada operación durante la vigencia del mismo, con un tope de US\$ 200 millones.

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 Único.-** Agréguese, en el artículo 5° de la ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo hasta en US\$ 200 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 2006, del Ministerio de Hacienda."".  
Dios guarde a V.E.,

**MICHELLE BACHELET JERIA**  
Presidenta de la República

**ANDRÉS VELASCO BRAÑES**  
Ministro de Hacienda

**SANTIAGO GONZÁLEZ LARRAÍN**  
Ministro de Minería

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

**1.2. Informe Comisión de Hacienda.**

Cámara de Diputados. Fecha 15 de enero, 2008. Cuenta en Sesión 131, Legislatura 355.

Valparaíso, 15 de enero de 2008.-

El Secretario de la Comisión de Hacienda que suscribe, **CERTIFICA:**

Que el texto que se acompaña, debidamente autenticado, contiene el articulado íntegro del **PROYECTO DE LEY QUE ADICIONA RECURSOS AL MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO ESTABLECIDO EN LA LEY N° 20.063 (Boletín N° 5.721-05)**, con urgencia calificada de "discusión inmediata", fue aprobado por esta Comisión con la asistencia de los Diputados señores Ortiz, don José Miguel (Presidente), Aedo, don René; Alvarado, don Claudio; Álvarez, don Rodrigo; Delmastro, don Roberto; Dittborn, don Julio; Insunza, don Jorge; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Montes, don Carlos; Robles, don Alberto; Sunico, don Raúl y Von Mühlenbrock, don Gastón.

Asistieron a la Comisión durante el estudio de la iniciativa los señores Andrés Velasco, Ministro de Hacienda; Luis Felipe Céspedes, Coordinador de Asesores de dicha Cartera y Matías Bernier, Jefe de Programación Financiera de la Dirección de Presupuestos.

Sometido a votación en general el proyecto se aprobó por la unanimidad de los Diputados presentes.

En el análisis en particular se presentó una indicación del Diputado señor Lorenzini, don Pablo, para eliminar en el artículo único la palabra "hasta", la que puesta en votación fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes.

Sometido a votación el artículo único fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

La Comisión acordó que el informe se emitiera en forma verbal directamente en la Sala, para lo cual se designó Diputado Informante al señor **GASTÓN VON MÜHLENBROCK**.

Al presente certificado se adjunta el informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos.

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

En consecuencia, se propone a la Sala el siguiente texto:

**P R O Y E C T O   D E   L E Y**

**“Artículo Único.-** Agréguese, en el artículo 5° de la ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

“Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$ 200 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 2006, del Ministerio de Hacienda.”.”.

**JAVIER ROSSELOT JARAMILLO**  
Secretario de la Comisión de Hacienda

## DISCUSIÓN EN SALA

**1.3. Discusión en Sala**

Cámara de Diputados. Legislatura 355, Sesión 131. Fecha 15 de enero, 2008. Discusión general. Se aprueba en general y en particular a la vez.

**INCREMENTO DE FONDOS DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO. Primer trámite constitucional.**

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Esta sesión especial se ha citado con el objeto de tratar el proyecto de ley, con urgencia calificada de discusión inmediata, de origen en un mensaje de S.E. la Presidenta de la República, que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la ley N° 20.063.

Diputado informante de la Comisión de Hacienda es el señor Gastón Von Mühlenbrock Zamora.

*-Antecedentes:*

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor VON MÜHLENBROCK.- Señor Presidente, la Comisión de Hacienda pasa a informar sobre el proyecto de ley que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la ley N° 20.063.

El fundamento del mecanismo de estabilización de precios ha tenido por función, desde el punto de vista jurídico, la referida ley N° 20.063 y sus modificaciones posteriores; las leyes N°s 20.115 y 20.197, como lo señala el mensaje. Dicho mecanismo compara el precio de paridad de importación de combustibles con un precio de referencia considerado sobre la base de dos componentes: el precio móvil del petróleo crudo y el promedio móvil de diferencial de refinación que es el margen existente entre el precio del crudo y el precio del combustible refinado que se transa en el mercado internacional. De esta manera, el mecanismo permite mitigar, en forma focalizada, los eventos relacionados con el petróleo cuando puedan afectar el precio final del combustible en el mercado local, así como eventos de diferencial de refinación que puedan tener este mismo efecto.

Durante el último año, se ha visto un incremento sistemático del precio internacional del petróleo crudo, que se ha agudizado, especialmente en los últimos seis meses.

Los eventos antes descritos han significado que el mecanismo ha operado a plena capacidad en meses recientes, consumiendo parte importante de los recursos originalmente contemplados para tres años.

## DISCUSIÓN EN SALA

En la reunión de la Comisión de Hacienda participaron el señor Andrés Velasco, ministro de Hacienda, como también el señor Luis Felipe Céspedes, coordinador de asesores de dicha cartera, y el señor Matías Vernier, jefe de Programación Financiera de la Dirección de Presupuestos, los cuales explicaron, en forma resumida, que el fondo de estabilización de precios de los combustibles, durante el 2007, entregó créditos para atenuar las fluctuaciones hasta por 57 pesos por litro, en el caso de las gasolinas, y por 32 pesos por litro, en el caso del Diesel.

El fondo de estabilización de precios de los combustibles utilizó, durante el 2007, 57,7 millones de dólares para estabilizar los precios.

La utilización reciente del fondo, a plena capacidad, ha significado una reducción significativa de los recursos disponibles para la estabilización. El saldo, al 31 de diciembre de 2007, fue de 17,4 millones de dólares, y el saldo, al 11 de enero de 2008, es de 13,2 millones de dólares.

Con los actuales niveles de recursos, la estabilización que se puede realizar es sólo parcial. Por eso, se ha considerado necesario inyectar 200 millones de dólares para mitigar los efectos de factores de riesgo que se visualizan, como bruscas alzas, posiblemente transitorias, derivadas de eventos climáticos o de tensiones geopolíticas; alta incertidumbre en los precios futuros o posible recesión en Estados Unidos y sus impactos sobre el resto del mundo, y efectos inflacionarios en altos precios de los combustibles en Chile.

La entrada de recursos al fondo permitirá una mayor estabilización de los precios de los combustibles. Se espera que, como consecuencia de la operatoria del fondo con nuevos recursos, se generen créditos por, al menos, 40 pesos en el caso de la gasolina. El monto preciso dependerá del valor del dólar y del precio del petróleo, como también de la reducción de presiones inflacionarias en el corto plazo y de la incertidumbre inflacionaria en plazos mayores.

En el debate habido en la Comisión participaron los diputados señores José Miguel Ortiz (Presidente), René Aedo, Claudio Alvarado, Rodrigo Álvarez, Roberto Delmastro, Julio Dittborn, Jorge Insunza, Enrique Jaramillo, Pablo Lorenzini, Carlos Montes, Alberto Carlos, Raúl Sunico y quien habla, Gastón Von Mühlenbrock.

Durante el análisis particular el diputado señor Lorenzini formuló indicación para eliminar en el artículo único la palabra "hasta". Puesta en votación fue aprobada por la unanimidad de los diputados presentes.

Es importante señalar que el proyecto de ley faculta al ministro de Hacienda para incrementar el fondo de estabilización de precios del petróleo y los combustibles en 200 millones de dólares, mediante una o más transferencias de recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social, creado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Hacienda.

Sometido a votación el artículo único fue aprobado por la unanimidad de los Diputados presentes.

Es todo cuanto puedo informar.

## DISCUSIÓN EN SALA

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Antes de iniciar el debate, solicito el acuerdo para que la Comisión de Agricultura sesión simultáneamente con la Sala, a fin de recibir a la nueva ministra de Agricultura, en su primera visita.

¿Habría acuerdo?

No hay acuerdo.

Tiene la palabra el diputado señor Ramón Farías.

El señor FARÍAS.- Señor Presidente, solicito que recabe nuevamente el acuerdo, porque la sesión para recibir a la nueva ministra de Agricultura a propósito de votarse un proyecto muy importante, estaba programada con antelación. Además, la Comisión de Agricultura en pleno, desde la derecha hasta la Concertación, está de acuerdo con sesionar esta tarde.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- ¿Habría acuerdo?

No hay acuerdo.

Iniciando el debate, tiene la palabra el diputado señor Fernando Meza.

El señor MEZA.- Señor Presidente, hace muchos años se creó el impuesto específico a los combustibles; desde aquella 1,5 UTM por metro cúbico de combustible (mil litros) pasamos con el correr de los años a las 6 UTM.

Chile no es el mismo de aquellos años, cuando se creó este impuesto para financiar la construcción y mantención de las carreteras. Sin embargo, hoy tenemos buenas carreteras, concesionados la mayoría, en las que se cobra peaje que pagamos todos los usuarios y que cada vez es más caro.

Por eso, desde hace bastante los parlamentarios, en nombre de la ciudadanía, venimos pidiendo a los ministros de Hacienda de los gobiernos de la concertación que se pongan la mano en el corazón y entiendan que el impuesto a los combustibles ya no afecta a aquellos poderosos propietarios de vehículos lujosos del pasado, sino que duele fuertemente en el bolsillo de la sufrida clase media chilena, que cada día pasa hambre con corbata.

A propósito de este proyecto, que inyectará 200 millones de dólares al fondo de estabilización del precio del petróleo, el Partido Radical levanta su voz, como lo viene haciendo frecuentemente en este sentido, para pedirle nuevamente el Gobierno, al Ejecutivo en general, que revise bajar este impuesto, que la carga que recauda dos mil millones de dólares anuales a costa de los bolsillos de la clase media trabajadora, no puede seguir. No basta con inyectar soluciones de parche, como los dineros que hoy vamos a aprobar, sino que buscar soluciones definitivas, porque el petróleo va a seguir y probablemente el barril de crudo llegue a los 150 dólares. Cada día hay más usuarios y menos petróleo en el mundo. De manera que buscar energías alternativas y lograr justicia económica, sobre todo cuando Chile puede hacerlo, es cada día más necesario.

## DISCUSIÓN EN SALA

Manifestamos nuestra tranquilidad, conformidad y satisfacción por lo anunciado por el ministro de Hacienda de estar llano a discutir en marzo próximo la rebaja de impuesto a los combustibles. Esto es una novedad, porque hasta hace poco la sordera absoluta. Basta reducir 1 UTM por cada mil litros de petróleo para disminuir el precio de las bencinas en alrededor de 60 pesos el litro.

El éxito macroeconómico del país ha llegado también a la clase media y hoy casi todas las familias tienen acceso al crédito para comprar un automóvil, sea nuevo o usado. Por lo tanto, la familia de clase media tiene derecho a usar su vehículo para dirigirse al lugar de las vacaciones, pero asumiendo que tiene que sufrir el alto costo de los peajes y de los combustibles.

El litro de bencina cuesta promedio 700 pesos; sin embargo, en Tocopilla, ciudad asolada por las catástrofes naturales, supera esta cifra.

Es el momento para manifestar nuestra aprobación a la inyección de 200 millones de dólares extraordinaria al fondo de estabilización del precio del petróleo, como nos ha solicitado el Ejecutivo, lo que no quiere decir que la bancada radical seguirá apoyando medidas de esta naturaleza, que son de parche y que estos 200 millones de dólares que hoy se inyectan extraordinariamente no guardan relación con los más de 2 mil millones de dólares que el Gobierno recauda a costa del bolsillo ya no de los potentados sino de la clase media trabajadora.

Para los pequeños agricultores, para los muchos transportistas de autobuses, sobre todo de camiones que esta larga franja necesita por miles, se hacen cada día más insoportables las alzas, porque por ende les sube los costos de operación. Un camionero común y corriente, dueño de uno o dos camiones, debe asumir que la mitad del costo del flete se le va en combustible.

Por eso, insisto, vamos a aprobar el proyecto, porque por primera vez se entrega un subsidio directo a la clase media trabajadora, pero también vamos a insistir en terminar o disminuir el abusivo impuesto a los combustibles, que cada día castiga más a la sufrida clase media chilena, sobre todo en un país en el que abundan los recursos económicos por lo que no tiene extraordinaria necesidad de seguir castigando a este sector tan importante de la ciudadanía.

He dicho.

El señor ORTIZ (Presidente accidental).- Tiene la palabra el diputado señor Marcelo Díaz.

El señor DÍAZ (don Marcelo).- Señor Presidente, quiero expresar mi total apoyo al proyecto, que inyecta 200 millones de dólares al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo. Sin duda, se trata de una medida muy importante y necesaria para hacer frente a una realidad bien particular, cual es que la tendencia al alza del petróleo ha superado incluso las expectativas de muchos actores y agentes económicos. Una buena señal de que estamos en la dirección correcta es la enorme utilización de los recursos que inyectamos hace un tiempo a este fondo, lo que ha motivado que el Ejecutivo aumente sustantivamente los recursos que en esta ocasión se van destinar al fondo.

## DISCUSIÓN EN SALA

Tal como lo han planteado el diputado Fernando Meza y muchos otros en los últimos días, considero necesario -por lo que saludo y celebro la decisión del ministro de Hacienda sobre el punto- iniciar una reflexión seria, profunda y meditada respecto de una modificación a la estructura tributaria que afecta a los combustibles, particularmente para rebajar el impuesto específico que los afecta, toda vez que nada hace pensar que la tendencia al alza del precio del petróleo pueda atenuarse; por el contrario, algunos han señalado que incluso podría superar la barrera de los 150 dólares por barril.

Esta realidad está impactando de manera muy directa al presupuesto familiar no sólo de quienes utilizan el transporte público, sino que de manera bastante significativa a quienes usan sus vehículos particulares de manera habitual. Me refiero a la clase media. Si a esto sumamos una cierta tendencia al alza en los precios de otros productos, el cuadro final es un impacto relevante en los recursos de que disponen las familias de ingresos medios para poder hacer frente a las distintas demandas que tienen que satisfacer.

Por lo tanto, necesitamos aplicar una medida que, junto con el efecto estabilizador que produce este fondo, nos ayude a rebajar de manera significativa el valor de los combustibles, ya no sólo del diésel, que, por cierto, tiene una estructura tarifaria bastante favorable en relación con el resto de los combustibles, sino de la gasolina, lo que beneficiará a quienes utilizan vehículos como herramientas de trabajo. Me refiero a los dueños de taxis y de colectivos, especialmente a la ciudadanía de regiones como la mía, La Serena y sus alrededores, que usa mayoritariamente el sistema de taxis colectivos para transportarse. Además de lo anterior, se requiere disminuir el impuesto específico que grava los combustibles.

Este conjunto de decisiones nos va a permitir hacer frente a esta compleja realidad en un plazo muy razonable, la que, reitero una vez más, está afectando de manera muy significativa y dramática al presupuestos de miles de familias a lo largo del país.

Veo con satisfacción el anuncio del Gobierno de discutir a partir de mazo esta propuesta que muchos hemos venido planteando, destinada a reducir el impuesto específico que hoy grava a los combustibles, y de adoptar medidas complementarias que ayuden a paliar el efecto que está teniendo en los presupuestos familiares.

En consecuencia, voy a votar favorablemente.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ignacio Urrutia.

El señor URRUTIA.- Señor Presidente, comparto plenamente las palabras de nuestro Vicepresidente Fernando Meza respecto del proyecto.

Los precios del petróleo y del dólar han bajado muchos en los últimos días. Lamentablemente, el Gobierno no ha hecho nada respecto de este último; pero, en fin, es harina de otro costal. En consecuencia, lo más probable

## DISCUSIÓN EN SALA

es que la bencina baje en las próximas semanas debido a lo anterior y no por esta inyección de recursos.

En otras palabras, el precio del petróleo estuvo al borde de los 100 dólares por barril, pero hoy está alrededor de 93 ó 94 dólares. A su vez, el dólar estaba a 500 ó 495 pesos en ese momento, pero hoy está a 473. Por lo tanto, lo más probable es que se produzca una baja en el precio de los combustibles, que ayudará a bajar en parte la tremenda inflación que hemos tenido durante el último tiempo.

Sin embargo, algunos economistas, sobre todo internacionales, hablan de que el precio del petróleo puede llegar incluso a los 200 dólares el barril, lo cual a uno le puede parecer una locura; pero hace un año también era una locura pensar que el barril de petróleo podía llegar a 100 dólares. O sea, no sabemos hasta qué nivel puede llegar el precio del barril de petróleo, ya que hay una incertidumbre total al respecto.

Según me contaba el diputado informante, esta inyección de 200 millones dólares al Fondo de Estabilización alcanzaría para mantener el precio de los combustibles por un año, cálculo que está basado en el valor que tienen hoy el petróleo y el dólar. Si cualquiera de esos valores sufre un aumento relativamente importante, lo más probable es que ocurra lo mismo que sucedió con los 60 millones de dólares que se inyectaron anteriormente, es decir, que duraron la mitad del período calculado.

Por lo tanto, considero que ésta no es una solución definitiva, tal cual como ha dicho el señor Vicepresidente don Fernando Meza. La solución aquí pasa, sin lugar a dudas, por una rebaja del impuesto específico a los combustibles, algo que no sólo ha planteado la Oposición desde hace mucho tiempo, sino que también lo ha hecho la Concertación. No es un tema menor. Incluso, diputados opositores, como Julio Dittborn, han propuesto un sistema de flexibilización de los impuestos, de tal manera que cuando sube el petróleo, bajan los impuestos y viceversa, lo que impediría una variación significativa de los ingresos del Estado, pero permitiría bajar el precio de los combustibles a las personas que lo usan.

Tenemos una inflación galopante, ya que llegamos a al 7,8 por ciento durante el año pasado, porcentaje que no veíamos desde hace muchos años. Esta inflación se debe en gran parte al alza de los precios de los combustibles, porque cuando sube la bencina, no sólo afecta a quien usa un auto, sino que a todos los consumidores, porque también se incrementan los valores de los fletes. En estos momentos, en mi zona, en la comuna de Parral y en las provincias de Linares y de Cauquenes, se está cosechando trigo; gran parte de este producto se lleva en camiones a Santiago. Desde el año pasado a la fecha, el valor de los fletes ha subido entre 30 y 40 por ciento, lo que obviamente repercute no sólo en el precio de ese cereal, sino que en el precio de la fruta, como ocurrió anteriormente, independiente de las heladas que se produjeron. Es decir, este incremento de los fletes se traspasa directamente a los productos que van a la venta, lo que explica gran parte de la inflación.

Por lo anterior, cuesta entender que el Gobierno mantenga su posición, a pesar de que los personeros de la coalición gobernante y de la Alianza le piden

## DISCUSIÓN EN SALA

insistentemente que, más allá de la aplicación del mecanismo de estabilización de precios que existe, disminuya el impuesto a los combustibles, no sólo para que bajen las bencinas y el petróleo, sino que también el IPC, porque de ese modo disminuirá el costo de los productos que consumimos todos los chilenos.

No obstante, recién ahora, ante la probabilidad de que el precio del petróleo supere los 100 dólares por barril -valor que ha bordeado en el último tiempo-, el ministro de Hacienda se abre a analizar la posibilidad de rebajar esos impuestos. Lo que se debe hacer es actuar ahora, no esperar a marzo. Antes de que el señor ministro salga a vacaciones hay que tomar medidas sobre la materia y buscar la manera de rebajar esos tributos, puesto que son extremadamente dañinos, no sólo para la gente que tiene auto, sino para los consumidores en general, porque -reitero- al subir el precio del transporte automáticamente se incrementa el valor de todos los bienes, que es lo que ha ocurrido en el último tiempo. Sin duda, el IPC continuará alto en la medida en que no seamos capaces de bajar ese impuesto.

Asimismo, soy absolutamente partidario de bajar el IVA, porque su porcentaje es extremadamente alto. En la actualidad, no se justifica el IVA en 19 por ciento.

La adición de 200 millones de dólares al fondo mediante el cual opera el mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo es muy importante. Pero el impuesto a los combustibles va más allá que eso, porque si el precio del petróleo o del dólar se disparan aún más, esos recursos no van a durar un año, sino mucho menos, de manera que a corto plazo vamos a encontrarnos con el problema de que al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo se le acabó la plata.

En consecuencia, es muy importante reiterar que la baja del impuesto específico a los combustibles es la solución a los grandes problemas del país, puesto que, entre otras cosas, ayudará a generar una fuerte baja del IPC, que hoy nos tiene tan complicados.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fulvio Rossi.

El señor ROSSI.- Señor Presidente, a través de este proyecto el Gobierno de alguna manera está dando una respuesta a los planteamientos del diputado señor Ignacio Urrutia y de muchos parlamentarios de la propia Concertación, de mi propio partido, quienes han planteado que la solución definitiva de la crisis de los combustibles pasa por la baja del impuesto específico que se les aplica.

Cuando los problemas son transitorios puede haber respuestas transitorias, pero cuando son crónicos debe haber respuestas de largo plazo, razón por las que celebro las declaraciones que hicieron los ministros Andrés Velasco y Edmundo Pérez Yoma el lunes pasado, quienes señalaron públicamente que el Gobierno, por primera vez -antes nunca había escuchado una declaración tan clara y categórica-, se abría a generar un debate respecto

## DISCUSIÓN EN SALA

del impuesto específico a los combustibles, lo que, a mi juicio, constituye un paso fundamental.

Para el problema que estamos analizando se requiere una solución de largo plazo, de largo aliento. El Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles, que comenzó a regir en 2005, durante el Gobierno del Presidente Lagos, ha permitido morigerar o atenuar las fluctuaciones y las alzas de los precios de los combustibles generadas por el incremento del valor del crudo a nivel internacional. Algo similar ocurrió con el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, que empezó a regir en 2000. Sin embargo, el último año el diésel subió 100 pesos el litro, lo que constituye el alza más grande de la década, y el litro de gasolina subió 68 pesos, incremento que también es uno de los mayores de la década.

El Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo ha contribuido a atenuar las fluctuaciones, pero no ha logrado frenar y mantener en un límite razonable el precio de los combustibles, lo que ha generado consecuencias para la calidad de vida de la gente, en especial para la que utiliza vehículos como fuente laboral. Lo señalado ha repercutido en la clase media, porque a raíz del mejoramiento de las condiciones de vida de la gente, en gran parte gracias a lo realizado por los gobiernos de la Concertación, en la actualidad la clase media puede acceder a adquirir un vehículo, pero el problema que cada quince días o una vez a la semana Enap está anunciando nuevas alzas.

Hace poco el precio del barril de petróleo llegó a los 100 dólares, valor similar que alcanzó en 1980, durante la Guerra del Golfo, y toda la coyuntura internacional hace presagiar que las condiciones externas no variarán, de manera que, tal como lo manifestó el diputado que me antecedió en el uso de la palabra, el valor del barril de petróleo puede fácilmente llegar a los 150 ó 200 dólares.

Nada nos permite pensar que la situación va a cambiar, de modo que si no tomamos decisiones radicales, drásticas y de largo plazo el precio de los combustibles va a seguir subiendo a niveles que generarán un serio problema para la sociedad.

Creo que pocos impuestos molestan y agobian tanto a la gente como el impuesto específico a los combustibles, el cual es de 6 UTM el metro cúbico. No me resulta razonable, al igual como a la inmensa mayoría de los chilenos, que por cada litro de gasolina estemos pagando entre 40 y 50 por ciento de impuesto. El impuesto específico de los combustibles triplica al IVA, de manera que pequeñas bajas de ese tributo, cuyo cargo fijo es de 4,5 UTM el metro cúbico, implicarían disminuciones de 50, 60 ó 70 pesos el litro, lo que generaría un impacto muy positivo en la calidad de vida de la clase media.

Algunos han manifestado que la eliminación o rebaja de ese impuesto significaría una medida regresiva, porque el quintil más rico es el que consume más, pero el quintil más rico seguirá consumiendo igual, sin importar el precio de los combustibles. Al respecto, se debe considerar que el subsidio que se está entregando también es regresivo, y lo denomino de esa forma porque el Fondo de Estabilización ha actuado más como crédito fiscal, mediante la inyección de recursos, que como impuesto, a través de su recuperación. Todo

## DISCUSIÓN EN SALA

fondo tiene sentido cuando en algún momento logra recuperar los recursos que inyecta, pero al transformarse en un crédito fiscal constituye un subsidio regresivo, porque el cincuenta por ciento de los recursos del Fondo de Estabilización del Precio del Combustible va al quintil más rico, y menos del 10 por ciento al más pobre.

Como tenemos un subsidio regresivo, debemos buscar soluciones de largo plazo, porque las platas del Fondo se obtienen de los excedentes del cobre, a partir de la responsabilidad fiscal. Entonces, desde todo punto de vista, esa solución es transitoria y parche, porque el precio del cobre hoy es muy positivo para nuestra economía, pero no sabemos que pasará mañana o pasado.

En la práctica, estamos desvistiendo un santo para vestir a otro, porque al quintil más bajo, al 20 por ciento más pobre de nuestra población, a lo mejor se le puede ayudar con un bono como el que a veces se ha entregado en invierno, que les sirve, por ejemplo, para comprar parafina. Pero la única manera de llegar a impactar la calidad de vida de la clase media y su poder adquisitivo es por la vía de la rebaja de impuestos, aspecto sobre el que hay consenso entre economistas de distintas vertientes.

Por eso, quiero decir con mucho respecto que me gustaría que al igual que ahora el ministro de Hacienda y otros secretarios de Estado participaran de los debates de todos los proyectos de ley que envía el Ejecutivo, porque si no nos escuchamos entre el Ejecutivo y el Congreso Nacional el debate se transforma en diálogo de sordos.

Celebro que la Presidenta de la República, porque sin duda alguna esta medida es decisión suya, se haya formado la convicción de que llegó el momento de bajar el impuesto específico de los combustibles. Hay muchas fórmulas para hacerlo, pero lo importante es que no caigamos en dogmas, sino que pensemos que la clase media lo está pasando mal.

Este es un gobierno con fuerte sello social y estoy convencido de que gracias a la adición de 200 millones de dólares a ese Fondo sin duda contribuirá a paliar el alza de los precios de los combustibles, pero la solución de fondo espero que la tengamos en marzo, con un proyecto de ley que modifique este impuesto, porque no siempre ha existido. Se introdujo en 1986. Se dijo que era para las externalidades negativas del transporte, sobre las obras viales y las carreteras. Sin embargo, hoy los chilenos pagamos permiso de circulación y hay carreteras concesionadas que se encargan de la conservación.

Por lo tanto, hago un llamado a que se cumpla el compromiso que aquí se ha sellado, de alguna manera, en el sentido de que a partir de marzo iniciemos la tramitación y discusión de un proyecto de ley que reduzca el impuesto específico, más allá que vamos a apoyar con mucho entusiasmo la inyección de 200 millones de dólares al mecanismo de estabilización de precios de combustibles que ha propuesto el Ministerio de Hacienda.

He dicho.

## DISCUSIÓN EN SALA

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Amelia Herrera.

La señora HERRERA (doña Amelia).- Señor Presidente, en primer lugar, quiero señalar que el inyectar 200 millones de dólares al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo no es nada nuevo. Además, no solucionará el problema de fondo y que dice relación con los serios efectos que en la economía está provocando el constante cambio en los precios de los combustibles.

Éste es un tema social y económico, por cuanto los afectados son trabajadores que utilizan vehículos como medio de subsistencia, es decir, son su herramienta de trabajo.

Pero quiero hacer un poco de memoria. En 2000, durante el gobierno de Eduardo Frei Ruiz-Tagle, se impulsó un proyecto para modificar el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, iniciativa legal que apuntaba a inyectar más recursos a ese fondo, el cual en los últimos años de su mandato se agotó debido a que no se sinceraron las alzas internacionales. Ya entonces se requerían 200 millones de dólares, monto que era similar a lo que se había gastado y que hoy el Gobierno nos solicita aprobar para inyectar al mismo fondo.

Sin embargo, tras asumir Ricardo Lagos hubo una decisión interna de no seguir subsidiando los precios de los combustibles. Más bien se buscó generar un mecanismo que permitiera evitar grandes fluctuaciones en el mercado.

Fue así como el Ministerio de Hacienda trabajó en una fórmula que se introdujo al proyecto de ley del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo. Ahí se originó el cambio semanal de precios internos, el cual se anuncia luego de que el Gobierno define el precio de paridad de importación. Este último corresponde al valor que se transa la gasolina en la costa del Golfo de México – antes se tomaba como referencia el mercado de Estados Unidos-, pero puesto en el mercado nacional.

Esos valores sirven a la Enap para fijar sus precios y a la Comisión Nacional de Energía para calcular eventuales subsidios.

La nueva ley introdujo nuevos recursos al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo y lo dividió en cinco.

Se creó un fondo para cada combustible: bencina, diesel, parafina, gas licuado y fuel oil. Sin embargo, como desde el 2000 ha existido una escalada progresiva del valor del petróleo y de los combustibles, los recursos se volvieron a agotar.

La ley N° 20.063 creó el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo, que es un instrumento financiero que busca contrarrestar las alzas en los precios de las gasolinas en todos sus octanajes, diesel y kerosene, vía mecanismo de otorgar créditos y/o cobrar gravámenes, según suban o bajen los precios.

El Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo fue creado el 4 de agosto de 2005, en la administración de Ricardo Lagos, con un aporte de 10 millones de dólares, producto del alza del petróleo y sus derivados, como

## DISCUSIÓN EN SALA

consecuencia de los efectos dejados, en ese entonces, por el huracán Katrina en la costa del golfo de Estados Unidos. Este instrumento debía durar hasta el 30 de junio de 2006. La ley N° 20.115 lo prorrogó hasta el 20 de junio de 2007; luego, la ley N° 20.197 lo extendió hasta el 2010.

En junio de 2007 el Gobierno ingresó un proyecto de ley al Congreso para inyectar otros 60 millones de dólares adicionales, recursos que debían durar hasta mediados de 2010, fecha en que finaliza la duración del fondo.

Ayer, sin embargo, y a raíz del aumento del precio del crudo en los mercados internacionales, el ministro de Hacienda anunció una nueva inyección de recursos, esta vez por 200 millones de dólares: 80 millones en 2008, otros 80 millones en 2009 y los restantes para el primer semestre de 2010.

Cabe señalar que hoy le quedan al citado fondo, para utilizar como estabilizador, 13 millones de dólares.

Aquí quiero hacer un paréntesis. Ya durante la tramitación del proyecto que inyectó 60 millones de dólares al citado fondo, en junio de 2007, varios de nosotros manifestamos la necesidad de eliminar el impuesto específico a los combustibles, el que fue concebido como un fondo que debemos pagar quienes usamos las carreteras del país para mejorarlas o mantenerlas en buen estado.

Aquí cabe hacerse una pregunta. ¿Qué pasa entonces con las vías que hoy son concesionadas y que por utilizarlas se paga peaje? ¿No son las propias concesionarias las encargadas de mantenerlas?

Este gravamen le entrega al fisco anualmente cerca de 1.400 millones de dólares, cifra no menor si consideramos lo que hoy se nos solicita que aprobemos para que se inyecte al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo: 200 millones de dólares.

Señor Presidente, por su intermedio quiero señalarle al ministro de Hacienda que es necesario, y por eso valoro su nueva postura adoptada sobre la materia, estudiar la eliminación del impuesto específico a los combustibles. Con ello estaríamos ayudando a un importante sector de nuestro país como son los transportistas, los taxistas, los colectiveros y los fleteros, entre otros, todos trabajadores que sus únicos ingresos dependen de sus vehículos como posibilidad de movilizarse. Asimismo, se lograría favorecer a la ciudadanía produciendo como consecuencia una baja importante en los precios de los productos de consumo básicos.

Señor ministro, el pueblo de Chile ya no resiste medidas de parche. Esto es urgente y debe concretarse la solución que no es otra que eliminar el impuesto específico a los combustibles.

Obviamente, hoy aprobaremos este proyecto de ley, porque peor es nada.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Eugenio Tuma.

## DISCUSIÓN EN SALA

El señor TUMA.- Señor Presidente, este proyecto de ley, bastante simple, apunta a un tema que preocupa principalmente a casi todos los chilenos, desde el punto de vista de su presupuesto, de su bolsillo y de su rentabilidad, y digo que a casi todos los chilenos porque la inmensa mayoría utiliza el combustible para todas sus actividades.

Pero qué curioso, señor Presidente. Hay actividades que no utilizan combustibles y son las que más rentan en el país.

La industria bancaria, que tiene una rentabilidad de 14,31 por ciento, con una utilidad del orden de 1.456 millones de dólares en el último año, no utiliza combustible, no paga impuesto al combustible y no tiene el drama de la inmensa mayoría de los chilenos.

Entonces, cuando se habla de equidad tributaria, tiene que ver con que la industria bancaria paga lo mismo de impuesto a la renta, un 17 por ciento, que las pymes o que cualquier industria que, permanentemente, está absorbiendo estas atroces alzas en el precio de los combustibles y que constituye un gravamen extraordinario para sus actividades y para todos aquellos que utilizan la movilización o el transporte.

De modo que cuando el ministro dice que, por primera vez, está abierto a hacer una modificación en los precios de los combustibles, en los impuestos, concuerdo en que habría que buscar alguna compensación y, naturalmente, ésta debe estar orientada a una reforma tributaria que tenga equidad, porque todos los sectores van a enfrentar esta lacra que significa el alza permanente en el precio de los combustibles que, curiosamente, unos pagan y otros no, porque no usan ese combustible.

En mi opinión, debería establecerse una disminución gradual de los impuestos a los combustibles y ser reemplazados por otros tributos, con el objeto de que el programa de la Presidenta de la República pueda ir manteniendo los compromisos asumidos en virtud de la reforma social.

Nuestra bancada va a aprobar el proyecto, que significa aumentar en 200 millones de dólares el colchón que va a permitir una mayor gradualidad para soportar las alzas. Lo que está haciendo este Fondo, en definitiva, es poner un colchón para soportar grandes variaciones; pero, en ningún caso, eso rebaja el monto del precio de los combustibles para los usuarios, sino que es sólo una atenuante respecto de las alzas permanentes que se producen.

Por ello, se debería buscar un instrumento que permita paliar este esfuerzo que está haciendo la inmensa mayoría de los chilenos para enfrentar estas alzas que tienen que ver con razones internacionales más que nacionales.

Vamos a aprobar el proyecto que permitirá incrementar este Fondo, pero quiero dejar en claro que la solución integral está en hacer un esfuerzo para bajar los impuestos que deben pagar los chilenos en materia de combustible.

El mecanismo a través del cual se calcula el precio de los combustibles y sus alzas tiene que ver con algo que hemos definido internamente, en cuanto a calcular el promedio de los precios del petróleo crudo en el mercado del Golfo

## DISCUSIÓN EN SALA

Pérsico. Hay otros mercados donde la ENAP compra el petróleo, y no lo compra al promedio del mercado del Golfo Pérsico, que es el más alto del mundo.

Por tanto, estamos aplicando a los consumidores el cálculo del alza de un precio ficticio, abultado –que es lo que ocurre en el Golfo Pérsico-, y no lo que en realidad está pagando la Enap, y estamos aumentando las utilidades de la Enap a costa de los bolsillos de los trabajadores más modestos y de las pymes.

En ese sentido, pido al ministro revisar el sistema de cálculo del precio final que se establece para la Enap y para los distribuidores. En mi opinión, debería tomarse el precio al que realmente compra la Enap y no el precio de referencia del mercado más alto que existe en el mundo en lo que se refiere a combustibles.

Por último, éste es un tema que está en la primera prioridad de la agenda de la gente. Desde ese punto de vista, nuestra obligación como Poder Legislativo es resolver esta demanda generalizada a lo largo del país.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado don Pablo Lorenzini.

El señor LORENZINI.- Señor Presidente, los parlamentarios nos debiéramos acostumbrar a hablar con la verdad.

Muchas veces –para algunos quizás demasiadas-, en este hemiciclo hemos criticado políticas públicas del Gobierno; también, al ministro de Hacienda y a su equipo asesor. Pero dar hoy cualquier excusa respecto de lo que estamos debatiendo, simplemente, me parece risible.

Quienes llevamos años como parlamentarios –los diputados Tuma, Álvarez, Ortiz, Dittborn-, sabemos que ésta no es la primera vez que abordamos el tema, ya que también lo analizamos hace ocho o diez años. Pero no voy a referirme a eso ahora.

Lo concreto es que hoy el Gobierno ha reaccionado: se nota el cambio de Gabinete; se nota un ministro del Interior como Pérez Yoma; se nota la instrucción de la Presidenta de la República y un ministro de Hacienda que hoy está siendo asistido políticamente para aplicar este instrumento a la economía en términos ciudadanos.

Reconozco la hidalguía del ministro de Hacienda, Andrés Velasco. Se lo planteamos hace algunas semanas en la Comisión de Hacienda, donde hay diputados de Gobierno y de Oposición, y también en las reuniones que periódicamente tenemos los parlamentarios de la Concertación con nuestros ministros: necesitamos una reacción rápida. El ministro nos dijo que lo que viene –no de Frei, sino de Lagos-, es que el 2006 ó el 2007 se acaba el Fondo, ya que quedan 13 millones de dólares. Y señaló: “Cuando insuflamos 60 millones de dólares, hace un par de años, cuando el barril estaba en 65 dólares, pensamos que iba a llegar a 70 millones ó a 75 millones; pero nos equivocamos todos; los analistas internacionales y nacionales”. También está la inflación, y el Banco Central.

## DISCUSIÓN EN SALA

Pero, ¿qué pasa ahora? Le dijimos: "Ministro, hay dos salidas: Una es abordar el tema específico del impuesto que se aplica a los combustibles". Pero el ministro nos señaló: "Está bien, diputado, pero ustedes se van de vacaciones la próxima semana, la semana distrital y febrero no van a estar en la Cámara. Las opciones son dos: debatir el tema en la Cámara a partir de marzo o abril, o discutir ahora un proyecto de discusión inmediata, para poner la plata. Eso, para no hacer más teoría, porque es ahora cuando los chilenos están de vacaciones, es ahora cuando van por las carreteras, es el 1° de marzo, 27 y 28 de febrero, cuando los transportistas, sobre todo del mundo rural, deben llevar al colegio a los niños, y ellos sufren. Es ahora cuando la pequeña empresa está haciendo sus balances y proyectando sus costos. ¿Y qué nos dice el ministro? ¡Hagamos ahora lo inmediato! Otras veces, lo hemos criticado por la tardanza, por no entrar al debate; pero, hoy, va, toma una decisión, y en cuarenta y ocho horas, nos envía un proyecto, que acaba de ser analizado por la Comisión de Hacienda, donde fue aprobado en forma unánime; pero hoy venimos a criticar. Es que ahora queremos discutir la rebaja del impuesto a los combustibles. ¡Perdón! Cada cosa en su minuto. Hoy, felicitamos al Gobierno, al ministro, porque con este proyecto la ciudadanía va a tener que pagar 40 ó 50 pesos menos en el valor de las gasolineras; 20 ó 25 pesos menos, en el *diésel* -aún no he sacado el cálculo para el *kerosene*-. Eso es lo concreto; no es discutible ni evaluable.

Agradecemos al Gobierno por haber reaccionado prontamente frente a un tema ciudadano.

Está claro que, también, debemos controlar a las gasolineras, porque ¿está seguro, ministro, de que van a hacer lo que establece el proyecto? Veamos las diferencias. Los 40 ó 50 pesos se ven entre las gasolineras que están ubicadas a la salida de Santiago hacia Valparaíso y aquellas que están al oriente de Santiago, cerca de la Cordillera. ¿Y es culpa del Gobierno el alza de los precios internacionales, si todos calculamos 65, 70, 75 millones de dólares? No éramos expertos y le metimos 60 millones de dólares. Pero esa cantidad se acabó. Ahora, cuando el Gobierno dice que le va a meter 200 millones de dólares, la primera pregunta que hice -la semana pasada hicimos algunas predicciones en algún medio- dijimos 80 millones de dólares; 60 millones, más el aumento, 80 millones. ¿Por qué 200 millones de dólares? Estamos siendo responsables, hasta el término de este Gobierno y hasta que Soledad Alvear empiece a gobernar, le damos plazo hasta junio del 2010 para que usted tenga plata: 80 millones de dólares para este año; 80 millones para el próximo, y 40 millones de dólares para el 2010. Ahí están los 200 millones de dólares.

En la Comisión de Hacienda, presenté una indicación -agradezco la inmediata reacción del Ejecutivo al respaldarla-. El artículo único del proyecto, dice: "hasta 200 millones". Yo le dije: "Ministro, no debemos dejar a la ciudadanía ninguna duda de que son 200 millones de dólares". Usted tiene la facultad por 200 millones de dólares. Para qué el "hasta". El día de mañana, Dios no lo quiera, hay cambio de Gabinete. Usted sabe que de repente se repiten. Están los segundos tiempo; pero pueden venir los alargues cuando hay empate. Entonces, ¿por qué no nos aseguramos? Como podría llegar otro

## DISCUSIÓN EN SALA

ministro que pensara de distinta manera que el actual, garanticemos los 200 millones. Por eso, presentamos una indicación en ese sentido, y entiendo que fue acogida por el Ejecutivo. Ya veremos cuándo se entregarán, pero son 200 millones de dólares. Tema cerrado; bajan las gasolinas. Veamos si los distribuidores van a bajar los precios, y en ese aspecto la ciudadanía tendrá que fiscalizar.

Otra cosa es el segundo tema, que el ministro comparte –ha cambiado de criterio y lo celebro- y así lo ha manifestado. Él había dicho –me imagino que representando el pensamiento del Gobierno- que no habría cambios tributarios durante la presidencia Bachelet. Hoy, hay un cambio, que es aceptable. Entiendo que vamos a ir con los tribunales tributarios en marzo, porque los necesitamos. El ministro ha dicho que estará disponible para hablar, en junio o julio. Una vez que tengan implementada la reforma previsional, estará disponible para crear una AFP estatal, para que participe el Banco del Estado o para discutir el asunto. Hay opiniones diferentes, cruzadas, transversales.

Hace unos días nos dijo al diputado Montes y a mí que estaba disponible para conversar sobre franquicias como el IVA a la construcción, con los topes correspondientes. Dijo que estaba abierto a discutir –más de alguien lo ha planteado- el tema tributario. Nos dicen que hay que rebajar el impuesto específico a las gasolinas y a mí me parece que hay distintas opciones: a largo plazo, de una sola vez, un poco, en forma gradual, etcétera. A algunos diputados les gusta eso de la pausa reflexiva. Podríamos tener muchas pausas, buscar la manera de hacerlo. Es un tema que está en la palestra y el ministro ha dicho que lo va a discutir; que lo dejen llegar a marzo o abril, porque hay otros temas pendientes. En lo inmediato, aquí está la rebaja.

Pero hay un aspecto más de fondo. Creo que lo que nos falta es algo que tienen otros países: políticas públicas, sobre todo en esta materia. ¿Saben ustedes lo que pasa con Enap-Magallanes? Y aquí le voy a dar un espacio al diputado Álvarez para que lo ratifique. Hay energía suficiente. Entiendo que la Enap está exportando, y nosotros comprando. Comparto lo que decía el diputado Tuma. Le compramos a México. ¿Por qué no buscamos mercados más cercanos como Sao Paulo y otros que son menos volátiles? ¿Cuál es la política de hidrocarburos de la Enap? Necesitamos una política de hidrocarburos a largo plazo, pero en Chile no la tenemos. Habrá que discutir el tema relativo a la Enap.

Sé que al Ejecutivo le molestan las empresas públicas, los gobiernos corporativos públicos, todo lo que tenga que ver con Codelco. Pero son empresas de todos los chilenos y, por lo tanto, nos afectan a todos. Respecto de la Enap, no veo por qué no podemos ser transparentes y discutir lo que viene. Necesitamos políticas públicas, así como también debemos discutir el tema relativo a los impuestos específicos en su mérito, cuando corresponda. Pero hoy no nos corresponde hacerlo; lo que queremos ahora es, simplemente, dar tranquilidad y asegurarles a los chilenos que, con esta medida, el litro de gasolina no va a sobrepasar los 680 pesos, con los correspondientes valores inferiores del diésel y del kerosene. De esta manera, los pequeños productores

## DISCUSIÓN EN SALA

podrán pronosticar y proyectar sus costos con tranquilidad, lo que no podían hacer con el sube y baja que existía; no sabían cuándo ganaban plata y cuándo perdían.

Obviamente, no estamos hablando de las grandes empresas. Además, el ministro comentaba –concuero con él- que esto tiene efectos indirectos. El precio de la energía eléctrica tiene su polinomio, su estructura, y uno de sus costos de producción depende del precio del diésel. Por eso ha aumentado tanto su consumo. Entonces, si baja el precio de éste, también debería variar la fórmula de cálculo y, a la larga, tener un *atemperamiento* de los precios de la energía eléctrica que han sido bastante fuertes.

En estas condiciones, no nos queda más que aplaudir la decisión del Gobierno. Sé que al ministro de Hacienda le ha costado mucho, pero ha estado dispuesto a escuchar los temas que preocupan a la ciudadanía. No han sido planteados por los diputados de la Concertación ni de Oposición, sino que por todos. Es un problema ciudadano; no hay que apropiarse de estos asuntos; no son de unos ni de otros. También debo decir que los diputados Dittborn, Álvarez, Ortiz, Tuma, es decir, todos los que hemos estado en la Comisión de Hacienda durante 10 años, consideramos que éste es un tema de todos, es un asunto ciudadano y nuestras bancadas nos respaldan.

Por cierto, la Democracia Cristiana va a respaldar este proyecto, lo que no quita que, en su minuto, en marzo, posiblemente, citemos al ministro de Hacienda a una sesión especial para que analicemos el impuesto específico con tranquilidad. Cuando tenga andando la reforma previsional, analizaremos éste y otros temas tributarios. Pero hoy, felicitaciones, vamos a aprobar este proyecto y espero que a partir del lunes los ciudadanos chilenos paguen menos por la gasolina.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Estimados y estimadas colegas, hay 17 diputados inscritos y sólo quedan 25 minutos de debate. Por lo tanto, les pido que reduzcan el tiempo de sus intervenciones.

Tiene la palabra el honorable diputado Rodrigo Álvarez.

El señor ÁLVAREZ.- Señor Presidente, voy a acoger su consejo de que seamos breves.

Aquí estamos frente a dos situaciones distintas. En primer lugar, el proyecto en discusión, que otorga 200 millones de dólares adicionales –sin el “hasta”; me parece muy buena la indicación del diputado Lorenzini- para el mecanismo de estabilización de precios de los combustibles.

Nuestra bancada va a votarlo a favor, porque nos parece que es una de las fórmulas con que se puede enfrentar esta crisis. Además, vemos una mejor disposición del ministro de Hacienda en relación con la magnitud de la crisis o, al menos, con los problemas que ésta podría acarrear.

Recuerdo a otras autoridades del Ministerio de Hacienda que se negaban a aceptar que el petróleo podría llegar a un valor cercano a los cien dólares el barril. Decían –lo recordará el diputado Lorenzini- que, en el fondo, se debía a

## DISCUSIÓN EN SALA

que los especuladores estaban tomando posiciones a futuro y, de esa forma, logrando subir los precios.

La verdad es que la actual crisis internacional es mayúscula, los precios están altos y ni el propio mercado puede predecir lo que va a ocurrir exactamente, debido a que hay muchos factores internacionales –el ministro lo señaló en la Comisión de Hacienda- que están condicionando esta situación. Entonces, ante la emergencia y el evidente peligro de un mayor precio del petróleo, nos parece que recurrir a este mecanismo es una fórmula adecuada.

Por lo tanto, le decimos sí al proyecto, y lo vamos a votar favorablemente.

En segundo lugar, está el tema de la tributación, en general, de los combustibles, no sólo de la gasolina, sino que también del petróleo, del gas –el diputado Lorenzini y los demás integrantes también lo vivieron en su momento en la Comisión de Hacienda- utilizado como combustible y su tributación. Hace pocos días, la Cámara aprobó un proyecto de acuerdo para pedir que se redujera.

Quiero insistir en que ésta ha sido una petición permanente de la Alianza, en particular, de la UDI. La mejor prueba de ello son los hechos. Nosotros siempre hemos votado en contra de las seis o siete alzas de impuestos de los combustibles, que recuerde, en los últimos diez años. No fue con nuestros votos que se aprobaron esas alzas de impuestos; siempre hemos estado en contra de ello y, por lo tanto, ahora estamos más disponibles para bajarlos, porque nos parece que estamos viviendo una situación mucho más compleja.

Por eso, saludamos el reconocimiento de este debate por parte del ministro de Hacienda y esperamos que en marzo podamos discutir una rebaja sustancial de los impuestos –considerando muchos factores- que afectan a los combustibles y, al mismo tiempo, una mejor malla tributaria para los distintos combustibles que hoy utiliza la comunidad de Arica a Magallanes, que está absolutamente desesperada por este concepto. Incluso, ocurren situaciones muy curiosas. Por ejemplo, en algunos lugares se puede cruzar la frontera e ir a llenar el estanque de gasolina. Lo saben quienes habitamos cerca de las ciudades en las cuales se puede hacer eso. En mi región, hay varios sectores donde basta con recorrer 20 ó 30 kilómetros para ir a comprar gasolina a Argentina. En todo caso, no parece ser la solución más indicada y, por lo mismo, hay que entrar a debatir derechamente la rebaja de los impuestos.

Para terminar –siguiendo la sugerencia del Presidente de que abreviemos nuestras intervenciones-, anuncio, como ya lo dije, que vamos a votar favorablemente el proyecto.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el honorable diputado José Miguel Ortiz.

## DISCUSIÓN EN SALA

El señor ORTIZ.- Señor Presidente, hoy en la Comisión de Hacienda nos correspondió tratar este proyecto que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de los combustibles.

Creo que es bueno, para el establecimiento de la historia fidedigna de la ley y para los miles de chilenas y chilenos que siguen las sesiones de la Cámara a través de la emisión directa o de las retransmisiones, hacer un recuerdo de lo que significa para nuestro país el problema energético, en particular, del petróleo.

Actualmente, sólo el 2 por ciento del petróleo y sus derivados es producido en Chile. Es decir, somos un país absolutamente dependiente porque debemos importar el 98 por ciento restante. Esto significa que nuestro país ha debido ser vigoroso en lo que respecta a las inversiones y al crecimiento económico, en general. Nadie podría poner en duda que en períodos de incertidumbre económica los precios del petróleo suelen ser particularmente volátiles.

Nuestro país, que es importador de petróleo, no tiene ninguna posibilidad de alterar la tendencia de los precios en los mercados internacionales. Pero eso no significa que no haya cabida para la política pública, y la mejor demostración es, precisamente, el proyecto que estamos tratando en primer trámite constitucional.

La estabilización, en general, del petróleo y sus derivados, permite a las familias y a las empresas tener más confianza acerca de los precios, aislándolas, en lo posible, de fuertes oscilaciones que impactan su presupuesto y reducen su bienestar.

Adicionalmente, el proyecto reducirá la presión inflacionaria que generan aumentos sorpresivos en los precios de los combustibles, con lo cual damos tiempo a las personas y a las empresas para determinar si los aumentos son transitorios, en cuyo caso no habría necesidad de subir los precios.

El fondo de estabilización de precios de los combustibles ha probado ser un mecanismo exitoso para reducir la volatilidad del precio de los principales combustibles en el mercado interno y evitar traspasar a la inflación los efectos de coyunturas particularmente negativas que no reflejan cambios permanentes.

En nuestro país, este fondo ha permitido estabilizar los precios de la gasolina, el queroseno y el diesel.

Chile cuenta con mecanismos de estabilización de precios del petróleo desde 1991. Este fondo se estableció en septiembre de 2005, por un período de 21 meses y reemplazó y a la vez mejoró los mecanismos existentes.

Su autorización vencía en junio de 2007, pero en atención a su eficacia se renovó hasta 2010, mediante la publicación en el Diario Oficial de la ley N° 20.197. Para posibilitar su acción, en esa ocasión se realizó un aporte adicional de 60 millones de dólares.

¿Cuáles son sus resultados? Al disminuir la volatilidad de los precios de los tres principales combustibles del mercado interno, podemos ver, con cifras oficiales, que los precios de la gasolina se han reducido en 18 por ciento,

## DISCUSIÓN EN SALA

gracias a la operatoria del fondo, mientras que para el diesel la reducción ha sido de 14 por ciento.

En 2007, este fondo entregó créditos para reducir o atenuar las fluctuaciones en los mercados internacionales hasta por un máximo de 57 pesos por litro, en el caso de la gasolina, que en ese tiempo estaba alrededor de 500 y tantos pesos, lo que significaba, al menos, un 10 por ciento de rebaja, y de 32 pesos en el caso del diesel.

En los períodos en que se otorgó crédito, éste fue de 25 pesos en promedio para la gasolina y de 16 pesos para el diesel.

Tal como dijo el diputado Pablo Lorenzini, tanto en la Comisión de Hacienda como en la Sala hemos debatido sobre este fondo desde 1991 a la fecha. Su aplicación ha significado paliar significativamente las alzas transitorias de precios provenientes de los mercados internacionales.

La renovación del fondo, en junio de 2007, significó, hasta hoy, que el precio del petróleo experimentara un alza significativa. En esa ocasión, el precio del petróleo se encontraba en torno a los 65 dólares por barril. Hoy, se ubica en torno a los 95 dólares por barril. Esta alza en su precio ha estado asociada a un crecimiento constante de la demanda y a una reacción limitada de la oferta.

Con todo, la utilización a plena capacidad del fondo en períodos recientes ha significado una reducción significativa en los recursos disponibles para la estabilización. El saldo actual es de sólo 13 millones de dólares. Más aún, con los actuales niveles de recursos, la estabilización que se puede realizar es sólo parcial. De ahí la importancia del proyecto, porque dados los precios internacionales, tal como se verificó la semana pasada, el fondo sólo podría otorgar una fracción de crédito del que correspondería si hubiese mayores recursos.

El aumento de 200 millones de dólares al fondo, a través de este mecanismo de probada eficacia, permitirá que siga operando hasta que venza su autorización, en julio de 2010. Los recursos provienen del tesoro público.

La inyección de nuevos recursos al fondo permitirá una mayor estabilización de los precios de los combustibles, por montos cercanos a 50 pesos de rebaja por litro, cifra que incidirá especialmente en nuestra clase media en este período de vacaciones.

Lo anterior reducirá de manera significativa los efectos de recientes aumentos internacionales en el precio del petróleo.

Adicionalmente, nos permitirá estar preparados para enfrentar alzas transitorias que se pudiesen producir por hechos puntuales, como el que ocurrió en el pasado como consecuencia del huracán Katrina, o de tensiones geopolíticas en el medio oriente.

Los doce diputados que hoy participamos en el debate y votación del proyecto en la Comisión de Hacienda, aprobamos por unanimidad la idea de legislar y el artículo único del proyecto, porque apunta a beneficiar especialmente a diversos sectores de nuestro país.

## DISCUSIÓN EN SALA

Por último, en nombre de la bancada del Partido Demócrata Cristiana, anuncio nuestro apoyo a la iniciativa y solicito a la Sala su aprobación unánime.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Roberto Sepúlveda.

El señor SEPÚLVEDA.- Señor Presidente, después de escuchar a los diputados que me han antecedido en el uso de la palabra, no cabe duda de que el proyecto ha concitado prácticamente un apoyo transversal unánime.

El propósito de la iniciativa es autorizar al Ministerio de Hacienda para inyectar hasta 200 millones de dólares al fondo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo, creado mediante la promulgación de la ley N° 20.063, de 2005.

Pero para un debate más profundo, se hace necesario recalcar y reiterar algunas reflexiones y consideraciones de carácter histórico que ya han señalado los diputados que me han antecedido en el uso de la palabra.

El impuesto específico a los combustibles fue creado con el objeto de gravar el daño generado por la destrucción de caminos vehiculares como consecuencia del terremoto de marzo de 1985. De esa forma, el fisco podía obtener los recursos necesarios para hacer frente a la reconstrucción de las carreteras y caminos, porque en aquella época, en la década de los 90, le correspondía al Estado su financiamiento.

Pero, hoy el Estado no es el principal ente que construye, mantiene o repara las carreteras y demás obras viales, sino que a través de las vías concesionadas, explotadas por las empresas particulares, se recupera la inversión con el cobro de peajes.

Por esta razón, es fácil concluir que el Gobierno utiliza estos recursos para otros fines. Cabe considerar, además, que en los últimos diez años se ha triplicado el impuesto específico a los combustibles. Cuando se creó, en los años 90, era de 2,58 UTM por metro cúbico. En la actualidad, esa cifra ha ascendido a 6 UTM por metro cúbico. Casi 200 pesos por litro de bencina son para financiar ese impuesto. Si se agrega el IVA respectivo que pagan los automovilistas particulares, vemos que el 42 por ciento del precio por litro de bencina va a parar a las arcas fiscales.

A lo anterior, debo agregar que este impuesto tenía un carácter esencialmente transitorio, debido a los daños que se ocasionaron en las carreteras con motivo del terremoto de 1985, como ya lo expresé.

Es obvio, que cuando el Estado establece un impuesto, es muy difícil quitarlo con el paso del tiempo. Este tributo se ha convertido en un importante factor recaudador, por lo que no existe, al menos, interés en suprimirlo.

Por las consideraciones señaladas, cabe preguntarse si no es más simple fijar un límite al impuesto específico a la gasolina y evitar que el fisco se enriquezca a costa de todos los ciudadanos.

## DISCUSIÓN EN SALA

Lo más grave es que vivimos en una ciudad llena de hoyos y pagamos dos o tres veces más por ocupar calles y carreteras. Se pagan permisos de circulación, peaje e impuesto específico. El único ganador con el precio de la gasolina es el Estado. Por ello, es ilusorio que desee suprimir este tributo.

En resumen, tenemos un Estado que cada año recauda más impuesto por el aumento del parque automotor, versus su escasa participación en la construcción de caminos y carreteras nuevas. Los "Moya", los que constituyen la mayor participación de este país, pagan por partida doble.

Ha llegado el momento en que el ministro de Hacienda y el Gobierno escuchen este clamor ciudadano transversal, porque no es posible seguir estrujando a la gente y abusando de los ciudadanos mediante el cobro de este impuesto abusivo y regresivo a los combustibles.

Por lo tanto, cuando escuchamos a los colegas expresar que están dispuestos a aprobar este proyecto de ley, también nos gustaría oír al ministro su disposición para ir eliminando gradualmente este impuesto a los combustibles.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Solicito la unanimidad de la Sala para prorrogar por 30 minutos la sesión, a fin de que hablen 3 minutos los diez diputados inscritos.

El señor MONTES.- No hay acuerdo.

El señor MEZA (Vicepresidente).- No hay acuerdo.

Tiene la palabra el diputado Antonio Leal para plantear un asunto reglamentario.

El señor LEAL.- Señor Presidente, sólo para reforzar su petición, porque todos nos inscribimos al comienzo de la sesión; no durante su transcurso.

Además, el debate es bien de fondo, por lo cual es importante que entreguemos nuestra opinión. Treinta minutos no van a cambiar el curso de los acontecimientos de la historia parlamentaria de hoy. De manera que pido recabar de nuevo el acuerdo de la Sala.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Solicito el acuerdo ...

*-Hablan varios señores diputados a la vez.*

El señor MEZA (Vicepresidente).- No hay acuerdo.

Tiene la palabra el diputado señor Latorre por un asunto reglamentario.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, es muy distinto que se asegure que hablan todos los diputados inscritos a que, simplemente, se prorrogue la sesión por media hora.

## DISCUSIÓN EN SALA

Tengo la impresión de que en media hora no alcanzarían hablar las catorces personas inscritis.

El señor MEZA (Vicepresidente).- No hay acuerdo.  
Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor JARAMILLO.- Señor Presidente, se dijo que ésta era una discusión seria y profunda. Sin embargo, llama mucho la atención la diversidad de ideas expresadas en este hemiciclo.

Se habla de bajar tributos -lo que muchos quieren, incluyéndome a mí-, del IVA y del impuesto específico a los combustibles. Al parecer, nos olvidamos de que todavía somos un país subdesarrollado y que dependemos del Estado para sobrevivir en las mínimas necesidades que la mayoría exige.

No obstante lo anterior, como país deberíamos abocarnos a la tarea de disminuir el consumo de energía. Su utilización racional evitará que a futuro tengamos que enfrentarnos a eventuales recortes de la misma, con las consecuencias conocidas por todos para el normal desarrollo de la vida nacional.

Por ello, la mantención del impuesto al combustible constituye un freno al mayor consumo. El Fondo de Estabilización también es un freno al aumento de los precios que se complementan de buena manera. Pero como algunos no quieren mayor presupuesto para el país, apuntan a su rebaja o eliminación.

No quiero juzgar la idea de algunos. Pero, al parecer, no les agrada el Presupuesto de la Nación de treinta y tanto mil millones de dólares. La contribución del impuesto específico a éste es cercana a los 2 mil millones. Entonces, es parte importante del presupuesto. Es un impuesto real al consumo, que se libera de algún tanto por ciento con este fondo.

El fondo ha probado ser exitoso, justamente para reducir la volatilidad del precio de los principales combustibles en el mercado nacional. Asimismo, para evitar traspasar a la inflación, lo principal de esta medida, los efectos de coyunturas particularmente negativas, que no reflejan cambios permanentes.

En particular, el fondo permite estabilizar los precios de la gasolina, del kerosene y del diesel, que forman parte del consumo diario necesario para el desarrollo del país, cuyo consumo ha aumentado en forma considerable. Más aún cuando debido a la crisis del gas con Argentina, han debido entrar en operación centrales de ciclo combinado, las que por la falta de gas han funcionado principalmente con petróleo. Se sabe que son necesarias para producir la energía eléctrica y, eventualmente, el gas domiciliario.

Cuidar nuestra energía y establecer mecanismos, como el propuesto, para evitar la volatilidad excesiva de los precios, es una tarea que como país debemos enfrentar con seriedad. Más aún cuando sabemos que una mala temporada de lluvias puede provocar un aumento del consumo de petróleo y una situación de racionamiento de energía.

Por eso, no tendríamos esta discusión si fuéramos dueños de la energía. Pero nos cuesta dar el visto bueno a un proyecto de serio razonamiento con la ciudadanía. Esto es nada más que para provocar un lento proceso en el

## DISCUSIÓN EN SALA

aumento de materia prima, lo que más necesitamos. La energía nos da la posibilidad de obtener mayor materia prima.

Por eso, el impuesto específico es discutible. No es tan fácil eliminarlo y sacarlo del Presupuesto de la Nación. Quizás cuando seamos desarrollados podamos enfrentarnos con la rebaja de tributos día a día. Pero en el momento actual, pido discutir el asunto con seriedad.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Presidente en ejercicio).- Tiene la palabra el diputado señor Jorge Ulloa.

El señor ULLOA.- Señor Presidente, pido reunión de Comités.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Presidente en ejercicio).- Cito a reunión de Comités.

Se suspende la sesión.

Para continuar con el debate del proyecto, tiene la palabra el diputado Juan Carlos Latorre.

El señor LATORRE.- Señor Presidente, nuestra bancada ha manifestado a través de las intervenciones de los diputados José Miguel Ortiz y Pablo Lorenzini su plena adhesión al proyecto. Más allá de lo que significa esta iniciativa, que espero que aprobemos por unanimidad, quiero manifestar que la postura de la Democracia Cristiana es que se legisle respecto de un cambio sustancial en la forma en que hoy se aplica el impuesto a los combustibles. Es un acuerdo del consejo nacional de la Democracia Cristiana, del que quiero dejar constancia en esta oportunidad, dado que en las intervenciones de varios de nuestros colegas se han anticipado algunos de los criterios que tendrán cuando el Ejecutivo discuta este tema a partir de marzo. Quiero entender que junto con los fundamentos de la presente iniciativa existe el compromiso del Ministerio de Hacienda de dar forma a un proyecto que nos permita, a más tardar en marzo, discutir los términos en que se mantiene o no la carga tributaria sobre los combustibles, sean éstos petróleo, diesel, gasolina o gas.

Reitero nuestra disposición a aprobar el presente proyecto y manifiesto nuestro deseo de que, de una vez por todas, podamos legislar en materia tributaria respecto del impuesto único a los combustibles.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Jaime Mulet.

El señor MULET.- Señor Presidente, sin lugar a dudas, el proyecto constituye un avance frente a la situación de desesperación que viven miles y miles de familias que han visto subir el precio de los combustibles.

La bancada de diputados independientes vamos a apoyar este proyecto porque creemos que es importante. Sin perjuicio de ello, quiero referirme a

## DISCUSIÓN EN SALA

algunos aspectos que considero necesario tener presentes. En primer lugar, la carga tributaria que afecta a los chilenos, en particular, estoy pensando en los pequeños empresarios, en los pequeños transportistas, en los taxistas, etcétera, no sólo con el impuesto a la renta, sino con todo tipo de impuesto en materia de combustibles, se transforma en algo realmente gravoso. Hay que pensar que un taxista que gasta 20 mil pesos en combustible al día está aportando al Estado, sólo por concepto de impuesto específico y de IVA, cerca de 7 mil pesos mensuales. O sea, un tercio del valor de su insumo principal es puro impuesto. Por tanto, aunque el proyecto constituye un avance para impedir que el precio de los combustibles siga subiendo de manera desmedida, debemos pensar después en una solución más de fondo respecto de cómo se reparte la carga tributaria en el país. Cabe considerar, además, que una persona común y corriente, que gana 200 ó 300 mil pesos, paga un 20 por ciento de impuesto al valor agregado en cada uno de los bienes que consume. Sin duda, hay un desequilibrio. Es importante abrirse a la discusión más de fondo. Los pequeños aportan más, proporcionalmente, que los grandes en materia de impuestos. En los combustibles ello también se refleja, especialmente en los casos que he dado como ejemplo.

Creo que para la urgencia, para la contingencia, el proyecto constituye una medida razonable. Pero, ni Dios lo quiera, si el precio de los combustibles sigue subiendo o si se mantiene a estos niveles, bordeando los 100 dólares el barril de petróleo, sin duda hay que pensar en una solución más de fondo que permita, ya sea por la vía del impuesto a los combustibles u otra, alivianar la carga tributaria que se hace cada día más pesada para los pequeños empresarios, para la gente de clase media, para el chileno común y corriente que aporta, que paga, que contribuye, que tributa mucho más que lo que tributan las grandes empresas, que ni siquiera a través de la renta llegan a pagar el 20 por ciento.

Con las observaciones expuestas, anuncio el voto favorable de los diputados independientes a este proyecto que adiciona recursos al mecanismo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado Antonio Leal.

El señor LEAL.- Señor Presidente, considero muy importante lo que ha dicho el diputado Rodrigo Álvarez, quien introdujo el concepto de crisis. De pronto, da la impresión de que estamos en una situación casi normal o de que se trata de un tema nacional. Sin embargo, la verdad es que estamos ante una crisis de la globalización, que tiene que ver, entre otras cosas, con la crisis de los hidrocarburos, con la escasez de recursos hídricos y con otros problemas de esa naturaleza. A ello se agregan los conflictos que de extenderse de Irak a Irán agudizarían la crisis petrolífera y pueden crear un escenario mucho más complejo que el de hoy. Por tanto, es correcta esa interpretación. Debemos analizar cómo enfrentamos la crisis, que ha significado, en los días pasados,

## DISCUSIÓN EN SALA

que el precio internacional del barril de petróleo haya llegado a 100 dólares. Pero ése no es el único elemento que influye y que determina el precio de los combustibles y de las gasolinas en Chile. El precio de los combustibles y de la gasolina lo determina el precio de los combustibles, en especial en los mercados norteamericano y mexicano.

En la actual situación, el precio del litro de bencina se encuentra en 700 pesos, y en el norte y en algunos lugares del sur, alcanza los 730 ó 740 pesos.

Por lo tanto, valoro que, para enfrentar la crisis, el Gobierno decidiera enviar a tramitación al Congreso Nacional el proyecto de ley que adiciona recursos al Fondo de estabilización de precios de los combustibles, no por un monto de 60 millones de dólares, como ocurrió el año pasado, o de 40 millones o 10 millones de dólares, como sucedió en años anteriores, sino por un monto de 200 millones de dólares.

La medida se orienta en el sentido de la prevención, dado el hecho de que durante un período relativamente extenso el precio del petróleo puede fluctuar entre 90 y 100 dólares el barril.

En los últimos días, gracias a que la economía norteamericana se encuentra refinando más petróleo, se produjo una baja en el precio, pero puede tratarse de una tendencia no permanente.

Una vez que la iniciativa se convierta en ley de la República, significará una disminución del precio de la bencina en 40 ó 50 pesos.

Sin embargo, pido al señor ministro iniciar el debate respecto de la flexibilización del impuesto específico, que no puede representar, cuando el petróleo está a 100 dólares el barril, el 33,4 por ciento del precio de la gasolina, más el 10,4 por ciento por concepto de IVA.

Por eso, soy partidario, no de eliminar el impuesto específico, porque es necesario –no tengo tiempo para argumentar sobre el particular–, sino de flexibilizarlo, en la perspectiva de garantizar los intereses de los sectores medios y populares, del 25 por ciento de chilenos que tiene automóvil y, sobre todo, de la gente que trabaja con él.

Agradezco a los Comités por otorgarnos estos minutos, escasos para hacer un análisis y una reflexión en profundidad sobre la materia.

Finalmente, reitero la invitación al ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco, a abrir una mesa de reflexión sobre la flexibilización de dicho impuesto, con participación del Congreso Nacional y el Ministerio de Hacienda. Como planteé en la discusión que tuvo lugar el año pasado, soy partidario de un impuesto móvil que se adecue a las circunstancias cambiantes de acuerdo con los factores que, a nivel internacional, influyen en forma determinante en la fijación de los precios de los combustibles en el país.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alejandro García-Huidobro.

## DISCUSIÓN EN SALA

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.- Señor Presidente, la iniciativa del Gobierno, que adiciona 200 millones de dólares al Fondo de estabilización de precios de combustibles, es semejante a otras tramitadas con anterioridad.

Valoro la disposición del ministro de Hacienda de estudiar la posibilidad de flexibilización del impuesto específico a los combustibles. Dicho impuesto tiene dos destinos: el primero, para la construcción de carreteras. Sin embargo, en la actualidad ellas se concesionan. El segundo, contribuir a la prevención en materia de contaminación. No obstante, no conozco aporte alguno a esa materia con los recursos que se recaudan mediante dicho impuesto.

Cuando se inició el cobro del impuesto específico, su monto alcanzaba a 2 UTM por metro cúbico, y hoy es de 6 UTM por metro cúbico. Por lo tanto, se ha más que duplicado. Reitero, su cálculo se hace en unidades tributarias mensuales, cuyo precio base, como se sabe, se incrementa de acuerdo con el IPC. En ese sentido, es bueno recordar que uno de los problemas serios que enfrenta el país dice relación con la inflación.

Por lo tanto, existe una doble preocupación: por un lado, mayor precio del petróleo a nivel internacional y, por otro, mayor valor de la UTM.

Por eso, como bien expresaron los colegas Álvarez y Leal, llegó el momento de que el Gobierno busque algún sistema para flexibilizar el impuesto específico a los combustibles. En ese sentido, el senador Jaime Orpis presentó un proyecto cuya idea matriz apunta a que, en la medida en que se incrementa el precio del petróleo, se reduzca en forma automática el impuesto específico. A mi juicio, sería una manera bastante razonable para que el país contara con un paliativo, porque nadie conoce los precios que alcanzará el petróleo durante este año o el próximo y lo más probable es que continúen incrementándose.

Por lo tanto, ¿quiénes serán los más afectados? Los más pobres, los automovilistas y los que deben utilizar taxis colectivos o básicos y, en general, el transporte público.

Los camioneros pueden recuperar parte del impuesto específico, pero los taxistas no pueden hacerlo.

Hoy, de cada 10 mil pesos de bencina que cualquiera de los presentes echa a su automóvil, prácticamente 5 mil pesos van al erario nacional vía tributos. Ésa es la realidad del país.

Por lo tanto, se debe buscar alguna solución definitiva a ese problema, lo que pasa por la flexibilización del impuesto específico a los combustibles.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Alberto Robles.

El señor ROBLES.- Señor Presidente, el proyecto viene a ser un paliativo ante el problema tremendamente crítico existente en el país.

Cada día, los chilenos advierten la forma como sube el precio del petróleo y de la bencina, con lo cual, desde un punto de vista estrictamente

## DISCUSIÓN EN SALA

económico, se afecta el bolsillo de todos los chilenos, porque desde el más humilde hasta la persona de mayores recursos deben hacer uso del petróleo o la bencina para el desarrollo de sus actividades diarias, como ocurre con quien compra en el almacén de la esquina y con el almacenero, que debe transportar los víveres a su local y, por lo tanto, traspasar a sus clientes el mayor costo por concepto de transporte.

Además, el aumento en el precio del petróleo incide en el incremento del precio de la energía, con lo cual disminuye la capacidad económica de los chilenos, que no pueden destinar sus recursos a la satisfacción de necesidades de otra índole.

Por lo tanto, el proyecto en discusión es de toda lógica, porque busca mantener un nivel de precio para el petróleo y la bencina, de manera que el efecto del aumento de precios a nivel internacional no sea tan relevante para los bolsillos de los chilenos.

No obstante, sin perjuicio de celebrar la adición de recursos para el Fondo de estabilización de precios de los combustibles, es necesario abordar otro tema importante: el impuesto específico.

Los impuestos están pensados, desde el punto de vista del Estado, para conseguir ingresos y, de esa manera, satisfacer necesidades de sus ciudadanos. Sin embargo, el impuesto específico a los combustibles significa aumentar y aumentar el precio de la gasolina. Por lo tanto, la cantidad de impuesto que ingresa a las arcas fiscales es proporcional al aumento del precio de la bencina.

En consecuencia, desde el punto de vista de la población, es un impuesto regresivo porque, al final, afecta a todos los bolsillos y, sobre todo, en forma muy directa, a la clase media, como expresó el colega del Partido Radical y Vicepresidente de la Cámara, diputado señor Fernando Meza.

Por eso, parece lógico que el Ejecutivo estudie alguna forma de recaudar por concepto de ese impuesto lo que el país requiere para redistribuir en sus ciudadanos, pero no el delta adicional que se produce tras cada aumento de precios del petróleo.

Por lo tanto, se debe buscar algún sistema flexible que, tal vez, permita fijar la tasa impositiva de ese impuesto cuando el precio aumente en forma muy importante, y si baja, se podría buscar la forma de elevar el impuesto.

Señor Presidente, para terminar, por su intermedio llamo al ministro de Hacienda a revisar el impuesto específico a la bencina.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Osvaldo Palma.

El señor PALMA.- Señor Presidente, sin duda, todos vamos a votar a favor de este proyecto que aumenta el fondo de estabilización de precios de los combustibles; pero, por ayudar a la gente, porque, como muchos, pienso que no es la forma de solucionar este grave problema. Sólo es un mal parche para un tremendo desastre que afecta a todos los chilenos, principalmente a los

## DISCUSIÓN EN SALA

más humildes, a la pequeña empresa, a los pequeños agricultores. Deben tomarse medidas más serias. Mantener este impuesto que sube el precio de los combustibles en un 40 por ciento es sólo recaudar más dinero con el sacrificio de la gente. Así no se gobierna. No es el objetivo de un buen gobierno recaudar más; gobernar es mucho más que eso; mantener la hacienda pública es mucho más que buscar medidas de parche y alivios pasajeros, con el dinero de todos. El problema, todos lo saben, persistirá y, repito, ésta no es la solución verdadera. La salida es eliminar el impuesto específico que ya no tiene razón de ser. El Estado tiene capacidad financiera más que suficiente para hacerlo sin que le afecte ningún problema. El Estado debe estar para solucionar los problemas del pueblo -ése es uno de los pilares fundamentales-, pero no a costa del pueblo.

Parece que los gobiernos de esta Concertación de izquierdas cometen errores de conceptos y aplican definiciones erradas. Se los ve separados del pueblo cuando se trata de impuestos; pero lo engañan al tratar de justificar este impuesto regresivo, improcedente y obsoleto, además de injusto, pues hacen pagar casi el doble por litro de combustible con el objeto de mantener carreteras. Qué carreteras, se pregunta uno y por qué todos los chilenos. Hoy, la gran mayoría de esas carreteras están concesionadas a privados y estos reciben peaje; hay que pagar sí o sí para transitar por ellas, muchas sin alternativa lógica y aquí ya deja de ser peaje; es otro verdadero impuesto.

¿Por qué no se toma también como parámetro, para fijar el precio del petróleo, uno más bajo y no el más caro del mundo, como es el del Golfo? Es otra manera de engañar. Reitero, éste es sólo un alivio parcial y pasajero. La enfermedad seguirá igual, la gente continuará sufriendo altos precios, artificialmente elaborados, para recaudar más dinero, alrededor de 1.600 millones al año, del bolsillo de los que tienen menos.

Señor Presidente, vamos a votar a favor; pero, reitero una vez más, ésta es sólo una aspirina para una enfermedad grave. La solución real es suprimir el impuesto específico, como tantas veces lo hemos planteado a todos los gobiernos de la Concertación, pero se hacen los sordos y son insensibles cuando dicen defender al pueblo.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- A continuación, tiene la palabra el honorable diputado del Partido por la Democracia, señor Jorge Insunza.

El señor INSUNZA.- Señor Presidente, sólo quiero señalar un punto adicional a este debate que, según mi parecer, no está apuntando al carácter más estructural del alza de precios del petróleo.

Insisto en recordar, como en otras ocasiones, que, hace cuatro años, teníamos un precio por barril de 24 dólares y hoy estamos rozando los 100 dólares. Y ello se debe a tendencias muy gruesas, al aumento del consumo mundial, principalmente en economías emergentes, a veces, a factores puntuales por efectos climáticos, como la crisis provocada por el huracán Katrina. Pero, en los últimos años, por lo menos, a seis focos de tensiones

## DISCUSIÓN EN SALA

geopolíticas, algunas de las cuales van a mantener su influencia en los próximos años: la tensión entre Estados Unidos e Irán, por los programas nucleares que tendría ese país y por la influencia que ejerce sobre Irak; por la ocupación en Irak que todavía no se estabiliza y, por lo tanto, ese país no produce como antes; por los conflictos internos de Nigeria, que han derivado, además, en ataques a las infraestructuras petroleras de ese país; por los problemas de piratería en el estrecho que está entre Indonesia y Malasia, por donde pasan cincuenta mil buques al año y donde se ha generado una situación de gran inestabilidad; por las tensiones que también ha encabezado el presidente Chávez con Estados Unidos y también por una estrategia mucho más agresiva, desde el punto de vista de su política internacional, por parte del presidente Putin en Rusia, que también ha pasado a condicionar a ésta como un factor de sus relaciones, en general, con occidente y con Europa.

Si uno observa cada uno de esos factores, la diplomacia chilena sólo podrá opinar y nada más. Cualquiera otra intervención que queramos hacer será de mera buena voluntad, pero no vamos a atacar esos problemas de fondo. Quiero decir que los precios del petróleo seguirán altos y que ése sigue siendo un punto de debilidad de nuestro país, puesto que es extraordinariamente dependiente de ello.

Entonces, sólo coloco una precaución en este debate, cual es que si miramos únicamente en la perspectiva de cómo reducimos los precios o, incluso, tratamos de reducirlos artificialmente, nos vamos a encontrar, en el corto o mediano plazo, con nuevas sorpresas y nuevas exigencias de cómo los rebajamos.

Aquí, en rigor, tenemos que ir a una reducción del consumo; tomar medidas de ahorro energético más en serio que en el país no se han dispuesto a adoptar con radicalidad e incisividad en diversos campos.

Debemos también ir a estrategias de reemplazo del diésel en la generación eléctrica. Esa situación no puede sostenerse en forma inestable en el país.

Asimismo, debemos evaluar una reducción del consumo por los automovilistas. Planteo que, incluso, en el contexto de una discusión del fondo de estabilización de los impuestos específicos, consideremos subsidios más directos para traer automóviles con tecnologías que consuman menos.

Tenemos un abanico de otras propuestas; no sólo enfrentar el fenómeno puntual de las alzas a que estamos sujetos en la actualidad.

He dicho.

El señor MEZA (Vicepresidente).- A continuación, tiene la palabra el honorable diputado de Renovación Nacional, señor René Aedo.

El señor AEDO.- Señor Presidente, este proyecto de ley adiciona con 200 millones de dólares el fondo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo, fundamentalmente, porque dicho fondo ha ido disminuyendo sus recursos paulatinamente y, hoy, se encuentra con alrededor de 13 millones de dólares.

## DISCUSIÓN EN SALA

Haciendo historia, este fondo, establecido en la ley N° 20.063, de septiembre del 2005, dispone un sistema de amortiguación de la variación de los precios de los combustibles, fundamentalmente con el precio de importación, con un precio de referencia relacionado con el precio móvil del crudo y con el precio móvil diferencial de refinación; es decir, con el costo y la refinación.

Este proyecto establece que el mecanismo siga funcionando y se eviten las actuales variaciones bruscas del precio del petróleo. Desde el 2002 hasta el 2007, el precio ha evolucionado de 20 dólares el barril a más de 90 dólares el barril y, probablemente, siga en ascenso y pase la cifra de 100 dólares el barril. Por lo tanto, se hace necesario establecer un mecanismo de amortiguación.

Pero, por otra parte, el costo del precio de los combustibles que pagan los usuarios incide directamente en el impuesto específico a dichos combustibles y, en ese sentido, el impuesto, especialmente a las gasolinas, que es de 6 unidades tributarias por metro cúbico, y el diésel, de 1,5 unidades tributarias por metro cúbico, afecta gravemente al precio que hoy pagan los usuarios, especialmente a quienes transportan, porque, dentro del consumo del diésel, que es de alrededor de 6 millones de metros cúbicos, el 33 por ciento corresponde al sector de la industria y minería, que no paga impuesto específico.

La señora ALLENDE, doña Isabel (Presidenta accidental).- Disculpe, diputado, está terminando su tiempo. Debe redondear su idea.

El señor AEDO.- Señora Presidenta, redondeando, quiero decir que, hoy, el impuesto específico aporta el 40 por ciento del costo de la gasolina y sería un efecto mucho más importante que el que daría el fondo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo. Hago un llamado al Gobierno para que estudie esta situación.

Vamos a apoyar el aporte de 200 millones de dólares al fondo de estabilización.

He dicho.

La señora ALLENDE, doña Isabel (Presidenta accidental).- En el tiempo del Partido Socialista, tiene la palabra el diputado señor Alfonso De Urresti.

El señor DE URRESTI.- Señora Presidenta, el proyecto responde a una inquietud de muchos sectores del país. Inyectar 200 millones de dólares al fondo de estabilización del precio de los combustibles será un gran alivio y una gran señal para compensar o mitigar la enorme alza en el precio de las gasolinas. Esperamos que la gente que salga de vacaciones en su vehículo note que el precio de las gasolinas disminuyó.

Saludamos y celebramos la decisión del Ministerio de Hacienda de inyectar tan importante cantidad de recursos, de manera de mitigar los efectos

## DISCUSIÓN EN SALA

de las enormes fluctuaciones en el precio de los combustibles y así no traspasar a precio final estos aumentos. El mercado internacional nos está mostrando que el barril de crudo romperá la barrera de los 100 dólares, valor que viene para seguir aumentando su precio.

Aprovechamos la presencia del ministro de Hacienda y le pedimos que revise el impuesto específico a los combustibles. Hace un par de días la bancada Socialista planteó la necesidad de eliminar o reducir considerablemente este tributo, porque consideramos que no corresponde. Según estimaciones, el litro de la gasolina de 95 octanos tiene una carga de 200 pesos. Es decir, se está gravando a mucha gente que utiliza su vehículo bencinero, amén del uso particular, en actividades productivas. Gran parte de la flota de taxis está compuesta por vehículos bencineros; igual cosa ocurre con los minibuses de transporte escolar. Es decir, son miles las personas que viven del transporte y este impuesto no está beneficiando a este sector de la economía.

Hay consenso para aprobar esta inyección de 200 millones de dólares al fondo de estabilización del precio de los combustibles, pero también hay consenso para invitar al ministro a sumar a la discusión de revisar el impuesto específico a los combustibles. ¡Ministro, están los votos! Seamos innovadores, seamos receptivos de ese clamor de miles de taxistas, de transportistas escolares de tener un margen de utilidad como cualquier otro tipo de emprendedores.

Vamos a votar favorablemente el proyecto, pero le decimos al ministro que tenemos que revisar el impuesto específico a las gasolinas.

He dicho.

La señora ALLENDE, doña Isabel (Presidenta accidental).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor GARCÍA (don René Manuel).- Señora Presidenta, el proyecto me trae a la memoria la inquietud de miles y miles de ciudadanos que nos preguntaban por qué no hacíamos algo para bajar el precio de los combustibles.

Durante el debate ha quedado demostrado que todos los parlamentarios estamos por bajar el impuesto específico de los combustibles. Esto es fundamental que la gente lo sepa, porque pensaban que los parlamentarios no teníamos voluntad de bajarlo. Por eso, el proyecto es un primer paso, porque el segundo será bajar el impuesto específico.

Para este caso, traigo a colación un refrán español que dice: "Nunca te cases con tonta por la moneda, porque la moneda se acaba y la tonta queda". Este proyecto es lo mismo, se acabarán los 200 millones de dólares y el impuesto específico quedará. O sea, va a quedar la tonta y la moneda se va a acabar.

En consecuencia, el paso importante es revisar el impuesto específico. De esta forma estaríamos dando un verdadero alivio a todas las personas que usan combustible en sus rubros productivos. Además, aliviaríamos no sólo a la

## DISCUSIÓN EN SALA

clase media, sino que a todos los chilenos al bajar el impuesto específico. Si al fletero le suben el petróleo, lo lógico es que suba el flete, costo que traspasa al dueño del almacén que utilizó sus servicios. A su vez, el almacenero sube su mercadería; es decir, el costo final de las alzas de las bencinas lo pagan los usuarios.

El otro día nos alegrábamos tremendamente, porque "El Mercurio" anunciaba que había bajado los cd y los dvd, los televisores y los refrigeradores, etcétera, pero que habían subido las lentejas, los porotos y el trigo, todo productos relacionados de alguna manera con las oscilaciones del precio de los combustibles y no del dólar, porque si así fuese tendría que bajar.

Estamos absolutamente de acuerdo en que el proyecto es un paso tambaleante, pero sirve para llegar al final de lo que queremos: revisar y bajar el impuesto específico.

Se dice que las bencinas bajarán 40 pesos por litro, pero en marzo, cuando todos hayan vuelto de sus vacaciones.

Con lo que han bajado el dólar y el barril de crudo, ya superamos los 40 pesos. La semana pasada la bencina subió 20 pesos la semana, pero en marzo va a bajar a 40; es decir, la rebaja no se sentirá. Seamos honestos. Esto es como para decir que tenemos disponibles 200 millones de dólares para ayudar a bajar los combustibles. En el fondo, no van a bajar nada, porque ya está bajando el precio del dólar y felizmente sigue bajando el del barril de crudo.

Ministro, le reitero el refrán español que hace poco cité: "No te cases con tonta por la moneda, porque la moneda se acaba y la tonta queda". Los 200 millones de dólares se acabarán en seis meses más y el impuesto específico a los combustibles seguirá.

Por lo tanto, lo llamamos a escuchar a los parlamentarios y envíenos un proyecto de ley. Nuestro compromiso para aprobarlo y eliminar o rebajar ese impuesto que tanto daño está haciendo a la productividad nacional.

He dicho.

El señor LEAL (Presidente accidental).- Tiene la palabra la diputada señora Isabel Allende.

La señora ALLENDE (doña Isabel).- Señor Presidente, diputados de todas las bancadas, sin excepción, hemos anunciado que votaremos favorablemente el proyecto, pero nuestro clamor es terminar con el impuesto específico a las gasolinas. El Gobierno tiene que escucharnos, porque representamos a los ciudadanos que semana a semana sufren las consecuencias del alza de precio de las bencinas.

Estamos diciendo que los combustibles son un instrumento de trabajo y cada vez hay más emprendedores que los utilizan y las alzas de sus precios se traducen en un severo revés para los bolsillos de la clase media y media baja trabajadora y, en general, para los bolsillos de todos los ciudadanos. Es hora que el Gobierno entienda que si nos envía un proyecto de ley sobre el impuesto específico, contará con la más amplia unanimidad de esta Cámara de Diputados para legislar. Sería interesante que el gobierno se comprometiera a

## DISCUSIÓN EN SALA

enviarlo a la brevedad, porque estamos todos contestes en que esta situación no puede continuar. La verdad es que las condiciones internacionales son inciertas, ya que todas las predicciones indican que el precio del petróleo puede seguir subiendo, por lo que necesitamos resolver este problema que se agrava día a día. Estoy pensando no sólo en esa familia de clase media que ocupa su automóvil, sino que en quienes usan su vehículo como instrumento de trabajo. Como es sabido, Puente Alto debe ser una de las comunas que tiene la mayor cantidad de gente que trabaja en taxis colectivos, instrumento vital para las personas a la hora de trasladarse, al igual que del Metro y nuestro aporreado Transantiago.

Por lo tanto, termino reiterando la importancia que tendría para todos la existencia de un compromiso del gobierno para arreglar a futuro el tema del impuesto específico a los combustibles.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Finalmente, tiene la palabra el diputado señor Francisco Chahuán.

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, el incremento de recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo que se pretende lograr con el proyecto, no es, en nuestro concepto, la solución a la mitigación del impacto que produce el alza de los combustibles.

Creemos derechamente que debe eliminarse el impuesto específico a los combustibles o, al menos, establecerse un nivel de explotación máximo, ya que en la actualidad no tiene razón de ser, más aún si se considera que cuando se estableció, hace casi veinte años, tenía por objeto obtener recursos para reconstruir los caminos destruidos por el terremoto de 1985.

Sin embargo, desde hace mucho tiempo no se construyen ni reparan caminos o carreteras, ya que estas obras se han entregado a concesionarios que recuperan lo invertido a través de las tarifas que cobran a los conductores de vehículos.

Entonces, ¿para qué se sigue manteniendo este impuesto que grava en forma tan significativa el precio de los combustibles, al punto de que más del 40 por ciento del precio de cada litro de ese producto se destina a ese tributo, a lo que hay que sumar el impuesto al valor agregado?

La mantención de este impuesto no tiene sustento alguno en la actualidad, ya que, por el contrario, produce efectos negativos en los sectores emprendedores de nuestro país, pues las pymes deben usar vehículos por estrictas razones de trabajo y, por lo tanto, no pueden dejar de consumir combustible.

A lo expuesto, debemos agregar que la posesión de un automóvil no es un lujo en la actualidad, sino que una herramienta de trabajo para gran parte de la clase media, que se ve obligada a enfrentar el encarecimiento artificial de los combustibles.

Por estas razones, más que inyectar esta importante suma al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, creemos que

## DISCUSIÓN EN SALA

lo que corresponde es eliminar el impuesto específico a los combustibles, tal como se ha comprometido en innumerables ocasiones por los propios candidatos presidenciales de la Concertación, lo que constituye además un clamor de carácter transversal en nuestro país, o, al menos, reducirlo o dejarlo con un carácter flotante, cuando el precio del combustible alcance un determinado nivel.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Roberto Delmastro para plantear una cuestión de reglamento.

El señor DELMASTRO.- Señor Presidente, el Ejecutivo hizo suya una indicación del diputado Lorenzini, que no era admisible, destinada a eliminar eliminó la palabra "hasta" en el proyecto de ley. No obstante, el informe financiero insiste en esa palabra, por lo que sería bueno dejar constancia de que lo válido es el texto del proyecto y no el del informe financiero.

He dicho.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Muchas gracias, señor diputado.

Se suspende la sesión por cinco minutos, con el objeto de llamar a los señores diputados que están en sus respectivas comisiones.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Se reanuda la sesión.

En votación general el proyecto de ley que adiciona recursos al mecanismo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, establecido en la ley N° 20.063.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 93 votos. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.*

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- **Aprobado.**

VOTACIÓN.

El señor DÍAZ, don Marcelo (Vicepresidente).- Por no haber sido objeto de indicaciones, se declara también aprobado en particular.

Por haber cumplido con su objeto, se levanta la sesión.

*-Se levantó la sesión a las 19.31 horas.*

**JORGE VERDUGO NARANJO,**  
Jefe de la Redacción de Sesiones.

## OFICIO DE LEY

**1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora.**

Oficio de Ley. Comunica texto aprobado. Fecha 15 de enero, 2008. Cuenta en Sesión 83, Legislatura 355. Senado.

A S.E. EL  
PRESIDENTE DEL  
H. SENADO

Oficio N° 7239

VALPARAÍSO, 15 de enero de 2008

Con motivo del Mensaje, Certificado y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

mlp/m  
eg

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$ 200 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."."

Dios guarde a V.E.

MARCELO DÍAZ DÍAZ  
Presidente en ejercicio de la Cámara de Diputados

CARLOS LOYOLA OPAZO  
Secretario General de la Cámara de Diputados

## INFORME COMISION HACIENDA

## 2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

### 2.1. Informe Comisión de Hacienda.

Senado. Fecha 16 de enero, 2008. Cuenta en Sesión 84, Legislatura 355.

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA,**  
recaído en el proyecto de ley, en segundo  
trámite constitucional, que adiciona recursos al  
mecanismo de estabilización de precios de  
combustibles derivados del petróleo establecido  
en la Ley N° 20.063.

**BOLETÍN N° 5.721-05**

#### **HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros acerca del proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, originado en Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

A la sesión en que vuestra Comisión consideró esta iniciativa legal asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Carlos Ignacio Kuschel y Juan Pablo Letelier.

En representación del Ejecutivo concurren, del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Andrés Velasco; el Coordinador de Asesores, señor Luis Felipe Céspedes; y de la Dirección de Presupuestos de dicha cartera, el Jefe de Programación Financiera, señor Matías Bernier, y el Subdirector de Racionalización y Función Pública, señor Julio Valladares.

- - -

Cabe señalar que, por tratarse de un proyecto que consta de un artículo único, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, vuestra Comisión de Hacienda discutió la iniciativa en general y en particular a la vez.

- - -

#### **OBJETIVO DEL PROYECTO**

Adicionar recursos al mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del Petróleo, establecido en la Ley N° 20.063, que crea el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo.

## INFORME COMISION HACIENDA

- - -

**ANTECEDENTES**

El Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República señala que el mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del petróleo, creado por la ley N° 20.063, ha permitido reducir la volatilidad de los precios de combustibles en el mercado nacional, evitando de tal manera que eventos transitorios en los mercados internacionales generen excesivas variaciones en los precios domésticos.

Agrega que, como se ha explicado con ocasión de la propia ley N° 20.063 y sus modificaciones posteriores, leyes N° 20.115 y 20.197, este mecanismo compara el precio de paridad de importación por combustible con un precio de referencia construido a partir de dos componentes: el promedio móvil del precio del crudo de petróleo y el promedio móvil del diferencial de refinación, que es el margen existente entre el precio del crudo de petróleo y el precio del combustible refinado que se transa en el mercado internacional. De esta manera, el mecanismo permite mitigar de manera focalizada eventos relacionados con el petróleo crudo que puedan afectar el precio final del combustible en el mercado local, así como eventos en el diferencial de refinación que puedan tener este mismo efecto.

Destaca, asimismo, que durante los últimos años los mercados internacionales han experimentado, por diversas causas, importantes oscilaciones, tanto en los precios del petróleo crudo como en el margen de refinación. El hecho de haber contado oportunamente con este mecanismo ha permitido reducir sensiblemente el efecto de tales oscilaciones en el mercado nacional.

De acuerdo con lo expuesto, durante el último año se ha visto un incremento sistemático en el precio internacional del petróleo crudo, lo que se ha agudizado especialmente en los últimos seis meses.

En el mismo periodo, se ha observado un incremento importante en las importaciones de petróleo diesel destinadas a satisfacer la demanda energética.

Los eventos antes descritos han significado que el mecanismo ha operado a plena capacidad en meses recientes, consumiendo parte importante de los recursos originalmente contemplados para tres años. En este contexto, como muestra de la preocupación constante del Gobierno por implementar mecanismos que permitan reducir los efectos que generan las fluctuaciones de precios de los combustibles, en el presente proyecto de ley se

## INFORME COMISION HACIENDA

propone adicionar recursos al mecanismo de estabilización, que permitan viabilizar su funcionamiento en el periodo indicado ante el nuevo escenario experimentado en los últimos meses, y así generar los beneficios sociales antes descritos.

En mérito de lo reseñado, el proyecto en análisis propone permitir la adición de recursos adicionales al mecanismo, otorgándole la facultad al Ministro de Hacienda para realizar transferencias desde el Fondo de Estabilización Económica y Social, al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, hasta por el monto de recursos que sean necesarios para su adecuada operación durante la vigencia del mismo, con un tope de US\$ 200 millones.

- - -

**DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR**

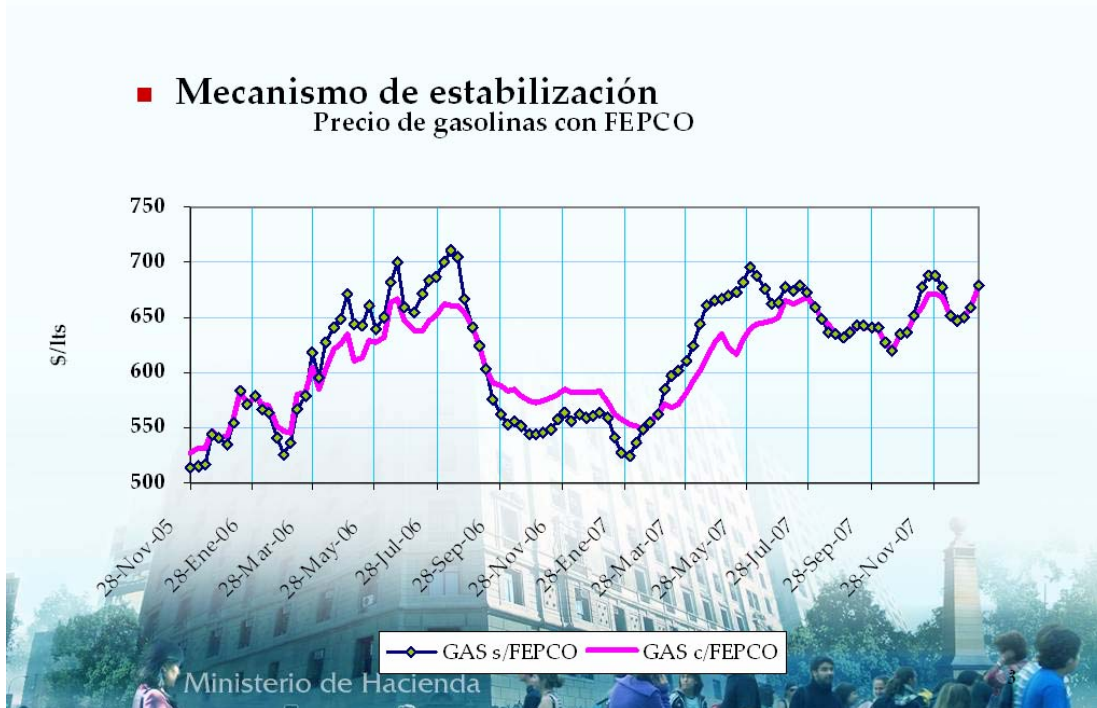
El **Ministro de Hacienda, señor Andrés Velasco**, explicó que el mecanismo al que la presente iniciativa alude, opera mediante el denominado Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo (FEPCO), cuyo objetivo es el de estabilizar el precio de paridad de importación (precio internacional) respecto de un precio de largo plazo, llamado precio de referencia, de modo de hacer frente a la alta volatilidad actual en el precio del petróleo, que también ha repercutido en nuestro país.

Para ello, según sea el caso, se otorga un crédito a la primera venta o importación, cuando el precio de paridad está por sobre el precio de referencia, o se establece un impuesto a la primera venta o importación, cuando el precio de paridad está por debajo del precio de referencia.

El siguiente gráfico, señaló, ilustra sobre los efectos del Fondo sobre el precio de las gasolinas.

## INFORME COMISION HACIENDA

## FEPCO



Los beneficios del FEPCO, añadió, han de traducirse en, por una parte, mayor confianza a las familias y las empresas respecto de los precios de combustibles, aislándolas en lo posible de grandes oscilaciones que impactan sus presupuestos y reducen su bienestar. Y, por otra, en una menor presión inflacionaria que se generaría por aumentos sorpresivos en los precios de los combustibles.

Resaltó, al efecto, los resultados del FEPCO durante el año 2007:

INFORME COMISION HACIENDA

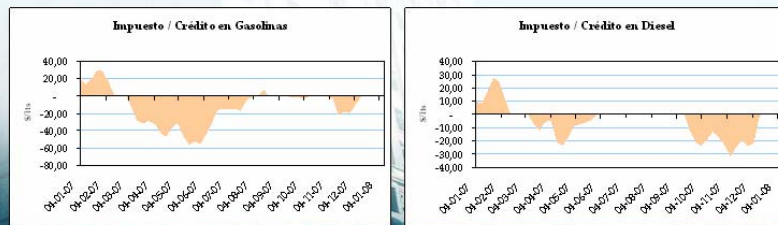
## FEPCO

### ■ Resultados durante el año 2007

- Disminución de la volatilidad en los precios

	s/FEPCO	c/FEPCO	Δ (%)
<b>Gasolinas</b>	46.9	38.2	<b>-18,4%</b>
<b>Kerosene</b>	40.4	36.0	<b>-10,9%</b>
<b>Diesel</b>	39.9	34.3	<b>-14,1%</b>

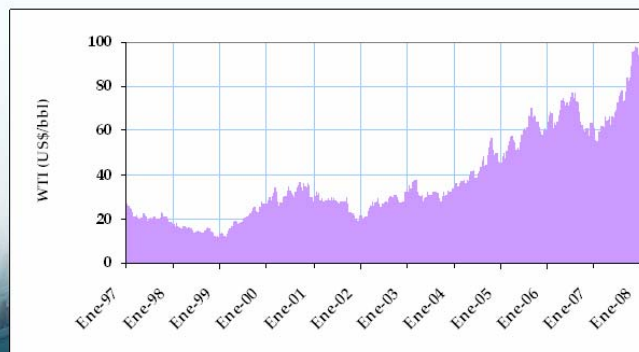
- FEPCO entregó créditos para atenuar las fluctuaciones hasta por **57 \$/lts** en el caso de gasolinas, y **32 \$/lts** en el caso del diesel.



## FEPCO

### ■ Resultados durante el año 2007

- FEPCO utilizó durante el año **US\$ 57,7 millones** para estabilizar los precios.



## INFORME COMISION HACIENDA

Reseñó, enseguida, el estado del Fondo, cuya utilización reciente a plena capacidad ha significado una reducción significativa de los recursos disponibles para la estabilización (saldo al 31 de diciembre de 2007 de US\$ 17,4 millones, y al 11 de Enero de 2008 de US\$ 13,2 millones), situación que, atendidos los actuales niveles de recursos, redundará en que la estabilización que se puede realizar es sólo parcial.

Por lo expuesto, prosiguió, se ha considerado necesario inyectar US\$ 200 millones para mitigar los efectos de factores de riesgos que se visualizan, a saber, bruscas alzas, posiblemente transitorias, derivadas de eventos climáticos o tensiones geopolíticas; alta incertidumbre en precios futuros por posible recesión en Estados Unidos y su impacto sobre el resto del mundo; y efecto inflacionario de altos precios de los combustibles en Chile.

Con dichos recursos, finalizó su exposición el Ministro, los resultados esperados son:

- Una mayor estabilización de los precios de los combustibles.
- Que, producto de la operatoria del fondo con nuevos recursos, se generen créditos por al menos \$40 en el caso de la gasolina. El monto preciso dependerá del valor del dólar y del precio del petróleo.
- Reducción de presiones inflacionarias en el corto plazo y de incertidumbre inflacionaria en plazos mayores.

A continuación, el **Honorable Senador señor García** consultó, por una parte, por qué se optó por este mecanismo y no, derechamente, por una disminución del impuesto a los combustibles; y por otra, acerca de la procedencia de los US\$ 200 millones.

El **Ministro de Hacienda** manifestó que, en la coyuntura actual, con el precio del petróleo encumbrado y proyectado a los próximos noventa días a, aproximadamente, US\$ 95 el barril, y considerando los cambios en la inflación del país, el Gobierno ha estimado que el mecanismo propuesto es el que más adecuadamente permite morigerar las alzas de los precios de los combustibles. Así es posible atender la premura actual, sin perjuicio de que se evalúe, como efectivamente ocurre, la posibilidad señalada por Su Señoría.

Agregó, a su vez, que los recursos mencionados se sacan desde el Fondo de Estabilización Económica y Social, para ser transferidos al FEPCO.

Ante las consultas formuladas por el **Honorable Senador señor Novoa**, el **Ministro de Hacienda** explicó que el monto del subsidio no depende del monto que se ha considerado transferir desde un Fondo al otro, toda vez que el tamaño del subsidio, o del impuesto, en su caso, estará dado por la paridad de referencia que considera el precio internacional

## INFORME COMISION HACIENDA

con el precio de largo plazo esperado para el petróleo. Así, cuando el FEPCO está a niveles muy bajos (entendiéndose por tal cuando no alcanza para cubrir un período de doce semanas), disminuye automáticamente el subsidio.

Aclaró, enseguida, que no se trata de un subsidio con carácter permanente, pues si el precio de mercado se mantiene alto, con el tiempo el precio de largo plazo va a alcanzarlo.

Señaló, además, que el mecanismo en análisis es fiscalmente neutro, pues conoce de períodos en los que hay crédito y de otros en los que hay impuesto, y opera, como se ha dicho, sobre la base contable de transferir recursos desde un Fondo al otro. En consecuencia, no representa gasto.

El **Jefe de Programación Financiera del Ministerio de Hacienda, señor Matías Bernier**, acotó que, en todo caso, lo que debe ocurrir es que al Fondo de Estabilización Económica y Social le sean devueltos los recursos que va a transferir.

El **Honorable Senador señor Letelier** consultó si los fondos que se transfieren son en dólares o en pesos.

El **Coordinador de Asesores del Ministerio de Hacienda, señor Luis Felipe Céspedes**, expuso que la Ley de Presupuestos en vigor autoriza al FISCO a endeudarse en el mercado local hasta por US\$ 2.200 millones. Es a esa capacidad, precisamente, a la que se está apelando en estos momentos para financiar diversos mecanismos, entre ellos, el contenido en el presente proyecto.

El **Honorable Senador señor Ominami** precisó que la transferencia de recursos contenida en la iniciativa es de "hasta" US\$ 200 millones, de manera que no significa que la totalidad de ellos vayan a ser gastados, cuestión que sólo se dilucidará de acuerdo al comportamiento de los mercados.

Al efecto, el **Jefe de Programación Financiera del Ministerio de Hacienda** agregó que, sin haber una estimación precisa del tiempo de inversión de los recursos, a lo que se aspira es a que el FEPCO pueda ser sustentable en el tiempo. Y para eso es que se ha estimado que una cifra razonable es la de US\$200 millones.

El **Honorable Senador señor Sabag** señaló que lo que debe ocurrir es que el crédito que se está otorgando con el aporte estatal, se recuperará cuando, si los precios del petróleo disminuyen, se gatille el impuesto que permitirá compensar los montos.

## INFORME COMISION HACIENDA

Ante una consulta del **Honorable Senador señor Kuschel**, los **representantes del Ejecutivo** reiteraron que el presente ha demostrado ser un instrumento muy eficaz para reducir la volatilidad de los precios del petróleo.

El **Jefe de Programación Financiera del Ministerio de Hacienda** precisó, ante una intervención del **Honorable Senador señor García**, que Chile no cuenta con convenios especiales para la compra del petróleo, de manera que se accede a él a través de los mercados comunes.

**Puesto en votación el proyecto, fue aprobado, en general y en particular, con los votos afirmativos de los Honorables Senadores señores Escalona, García, Ominami y Sabag, y la abstención del Honorable Senador señor Novoa.**

- - -

**INFORME FINANCIERO**

El Informe Financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 14 de enero de 2008, señala, de modo textual, lo siguiente:

“1.- El proyecto de ley tiene como objetivo adicionar recursos al Fondo mediante el cual opera el mecanismo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo establecido en la ley N° 20.063, y sus modificaciones posteriores.

2.- El presente proyecto faculta al Ministro de Hacienda a transferir recursos al Fondo, hasta el equivalente a US\$ 200 millones, provenientes del Fondo de Estabilización Económica y Social.

3.- Dicha transferencia de recursos, representarán gasto fiscal sino hasta el otorgamiento efectivo de créditos a la primera venta o importación, en aquellos casos que establece el mecanismo.

4.- Cabe señalar que así como el mecanismo contempla el otorgamiento de créditos, también puede generar eventuales impuestos a beneficio fiscal que incrementarán el Fondo.”.

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

## INFORME COMISION HACIENDA

- - -

**TEXTO DEL PROYECTO**

En mérito de las consideraciones anteriores, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de ley en informe, en los mismos términos en que fuera despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

"Artículo único.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$ 200 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."."

- - -

Acordado en sesión realizada el día 16 de enero de 2008, con asistencia de los Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina (Presidente), José García Ruminot, Jovino Novoa Vásquez, Carlos Ominami Pascual y Hosain Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 16 de enero de 2008.

ROBERTO BUSTOS LATORRE  
Secretario

## INFORME COMISION HACIENDA

**RESUMEN EJECUTIVO**

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE ADICIONA RECURSOS AL MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO ESTABLECIDO EN LA LEY N° 20.063.**

**(Boletín N° 5.721-05)**

- I. PRINCIPAL OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** adicionar recursos al mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del Petróleo, establecido en la Ley N° 20.063.
- II. ACUERDO:** aprobado en general y en particular por cuatro votos a favor y una abstención.
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** un artículo único.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** discusión inmediata.
- VI. ORIGEN INICIATIVA:** Mensaje de S.E. la señora Presidenta de la República.
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en general y en particular (Unanimidad 95x0).
- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 15 de enero de 2008.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** informe de la Comisión de Hacienda.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
  - Ley N° 20.063, que crea el fondo de estabilización de precios de combustibles derivados del petróleo.
  - Ley N° 20.115, que prorroga la vigencia del mecanismo de estabilización de precios del combustible derivados del petróleo establecido en la ley N° 20.063, con las modificaciones que indica.

INFORME COMISION HACIENDA

- Ley N° 20.197, que prorroga la vigencia del mecanismo de estabilización de precios del combustible derivados del petróleo establecido en la ley N° 20.063, con las modificaciones que indica.

Valparaíso, 16 de enero de 2008.

ROBERTO BUSTOS LATORRE  
Secretario

## DISCUSION SALA

**2.2. Discusión en Sala**

Senado. Legislatura 355, Sesión 84. Fecha 16 de enero, 2008. Discusión general. Se aprueba en general y en particular sin modificaciones.

**INCREMENTO DE FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO**

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles derivados del petróleo, establecido en la ley N° 20.063, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de "discusión inmediata".

**--Los antecedentes sobre el proyecto (5721-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 83ª, en 15 de enero de 2008.**

**Informe de Comisión:**

**Hacienda, sesión 84ª, en 16 de enero de 2008.**

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.  
El señor HOFFMANN (Secretario General).- El objetivo principal de la iniciativa es adicionar recursos al Fondo mediante el cual opera el mecanismo de estabilización de precios de los combustibles derivados del petróleo, facultando al Ministro de Hacienda a transferir al citado Fondo hasta el equivalente de 200 millones de dólares.

La Comisión de Hacienda discutió el proyecto tanto en general cuanto en particular y le dio su aprobación por 4 votos a favor (Honorable señores Escalona, García, Ominami y Sabag) y una abstención (Senador señor Novoa), en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Tiene la palabra el Senador señor Escalona.

El señor ESCALONA.- Señor Presidente, el mensaje de Su Excelencia la Presidenta de la República señala que "El mecanismo de estabilización de los precios de combustibles derivados del petróleo creado por la ley N° 20.063 ha permitido reducir la volatilidad de estos en el mercado nacional, evitando de tal manera que eventos transitorios en los mercados internacionales generen excesivas variaciones en los precios domésticos."

Agrega que, "Como se ha explicado con ocasión de la propia ley N° 20.063 y sus modificaciones posteriores, leyes N° 20.115 y 20.197, este mecanismo compara el precio de paridad de importación

## DISCUSION SALA

por combustible con un precio de referencia construido a partir de dos componentes: el promedio móvil del precio del crudo de petróleo y el promedio móvil del diferencial de refinación, que es el margen existente entre el precio del crudo de petróleo y el precio del combustible refinado que se transa en el mercado internacional. De esta manera, el mecanismo permite mitigar de manera focalizada eventos relacionados con el petróleo crudo que puedan afectar el precio final del combustible en el mercado local, así como eventos en el diferencial de refinación que puedan tener este mismo efecto.”.

Destaca, asimismo, que “Durante los últimos años, los mercados internacionales han experimentado, por diversas causas, importantes oscilaciones tanto en los precios del petróleo crudo, como también en el margen de refinación. El hecho de haber contado en forma oportuna con este mecanismo ha permitido reducir sensiblemente el efecto de tales oscilaciones en el mercado nacional.”.

Y añade que, de acuerdo con lo expuesto, “Durante el último año se ha visto un incremento sistemático en el precio internacional del petróleo crudo, lo que se ha agudizado especialmente en los últimos meses.”.

“En el mismo período” -prosigue el mensaje- “se ha observado un incremento importante en las importaciones de petróleo diésel destinadas a satisfacer la demanda energética.”.

“Los eventos antes descritos” -continúa- “han significado que el mecanismo ha operado a plena capacidad en meses recientes, consumiendo parte importante de los recursos originalmente contemplados para tres años. En este contexto, como muestra de la preocupación constante de este Gobierno por implementar instrumentos que permitan reducir los efectos que generan las fluctuaciones de precios de los combustibles, en el presente proyecto de ley se propone adicionar recursos al mecanismo de estabilización, que permitan viabilizar su funcionamiento en el período indicado ante el nuevo escenario experimentado en los últimos meses, y así generar los beneficios sociales antes descritos.”.

En mérito de lo reseñado -expresa el mensaje-, “El proyecto que someto a vuestra consideración propone permitir la adición de recursos adicionales al mecanismo, otorgándole la facultad al Ministro de Hacienda para realizar transferencias desde el Fondo de Estabilización Económica y Social, al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, hasta por el monto de recursos que sean necesarios para su adecuada operación durante la vigencia del mismo, con un tope de US\$200 millones.”.

Durante la tramitación en la Cámara de Diputados, la iniciativa sufrió una leve modificación: se eliminó la palabra “hasta” de la expresión “hasta en US\$200 millones”. De esa manera, su artículo único establece: “Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$200 millones, mediante una o más transferencias de

## DISCUSION SALA

recursos existentes en el Fondo de Estabilización Económica y Social, creado” -como ya dije- “por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, del Ministerio de Hacienda.”.

De acuerdo con la estimación señalada por el señor Ministro de Hacienda en su informe a la Comisión, se espera que esa medida permita mitigar los precios en alrededor de 40 pesos por litro, lo cual, durante el verano, tendrá un impacto importante en la capacidad de consumo -sobre todo en el caso de las personas que se aprestan a hacer uso de sus vacaciones-, y en consecuencia, en la baja de la inflación. Y, por otro lado, posibilitará que las actividades productivas, en especial las energéticas, tengan un respiro derivado del precio más bajo del diésel.

En virtud de tales razones, la Comisión de Hacienda, por 4 votos a favor y una abstención, aprobó la propuesta de ley en los términos en que la despachó la Cámara de Diputados.

Por cierto, queda pendiente para el reinicio de la actividad legislativa tras el receso la discusión acerca del impuesto específico propiamente tal. El mismo Ministro de Hacienda ha manifestado en forma pública que el Gobierno asume la necesidad de abrir un debate con relación a ese tributo, lógicamente con la intención, no de subirlo, sino de rebajarlo.

El señor PROKURICA.- ¡Quién sabe...!

El señor CHADWICK.- ¡Vienen las campañas...!

El señor ESCALONA.- Conviene hacer esa precisión, ya que dicho Ministro señaló su disposición a ese respecto. Pero solo habló de “debatir”. Yo entiendo que se trata de debatir con el ánimo de rebajar el referido impuesto.

Como expresé, la Comisión de Hacienda acogió en plenitud este proyecto, no obstante que el Senador señor Novoa se abstuvo, por razones que no me corresponde a mí explicar y que, imagino, él dará a conocer durante su intervención.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, yo concurrí con mi voto a la aprobación de este proyecto de ley porque creo que llevar alivio a las familias de clase media en lo concerniente al precio de los combustibles y, de paso, contribuir a rebajar la inflación son objetivos deseados y compartidos.

Sin embargo, uno quisiera -y, a mi juicio, es lo que debiera hacerse- ir definitivamente a una disminución del impuesto específico a los combustibles.

No parece razonable que el Fisco esté, por un lado, aplicando en esta materia en tributo especial -como hemos dicho en muchas oportunidades, se creó en la década del 80 con el fin de construir la infraestructura vial que el país necesitaba, lo que hoy se

## DISCUSION SALA

está haciendo por la vía de las concesionarias; por lo tanto, desde ese punto de vista, se trata de un impuesto obsoleto-, y por otro, devolviendo parte de los recursos recaudados -no todos-, por la vía de un subsidio al precio de los combustibles.

El Ministro de Hacienda, en declaraciones públicas de hace un par de días, señaló, por primera vez, que el Ejecutivo se abría a la posibilidad de revisar el impuesto a los combustibles con el propósito de disminuirlo.

La verdad es que hoy estamos frente a un precio internacional del petróleo de un nivel al que nadie pensó jamás que se podía llegar. Hace pocos días el barril sobrepasó los 100 dólares; hoy está, aproximadamente, en 95. Y todo parece indicar que esos van a ser los rangos en que se va a quedar el precio.

Por lo tanto, creo que los recursos que estamos aportando al Fondo de Estabilización se van a agotar y que, al final, nos veremos en la obligación de ir derechamente a una disminución del impuesto a los combustibles.

Sin embargo, esta es la propuesta que nos ha traído el Ejecutivo. Y he querido votarla a favor porque -repito- me parece que constituye un alivio para la clase media y, sobre todo, una contribución a la lucha contra la inflación. No olvidemos que esta llegó a 7,8 por ciento a diciembre del año recién pasado.

Esta mañana recibimos el informe de política monetaria del Banco Central. Allí se nos señala que las alzas de precios se van a quedar por lo menos durante el primer semestre del presente año. Es decir, durante el 2008 también vamos a tener una tasa de inflación bastante más allá de 3 por ciento, que es el rango meta que se fijó el Instituto Emisor.

La inflación es el impuesto que mayormente afecta a los más pobres. Por consiguiente, el Gobierno debe contribuir a las acciones que realice el Banco Central para lograr disminuirla. Y una forma concreta de hacerlo es precisamente bajando el precio de los combustibles; porque una de las razones por las cuales la inflación se ha disparado ha sido el alto valor internacional de ellos.

Entonces, nosotros mismos estamos importando una causa de inflación, con lo cual hacemos que la pequeña y la mediana empresas deban soportar una carga financiera mayor, que las familias tengan que afrontar una carga financiera más elevada.

La gran mayoría de los hogares se encuentran tremendamente endeudados. Y estoy seguro de que ahora los costos de los créditos que otorgan las casas comerciales a través de tarjetas de diversa índole van a subir, lo cual significará que las familias habrán de destinar un porcentaje más alto de sus ingresos al pago de intereses.

## DISCUSION SALA

Sin embargo, podemos contribuir a disminuir todo eso -no digo a evitarlo, pero sí a rebajarlo- en la medida que bajemos el precio de los combustibles.

¿Cómo podemos disminuir el valor de los combustibles? Reduciendo significativamente el tributo que los afecta, que es bastante elevado, porque tiene el porcentaje específico y, además, el impuesto al valor agregado.

Por eso, yo no reniego de mi voto favorable.

Creo, sí, que a la Sala le gustará mucho escuchar al Ministro de Hacienda explicar por qué optaron por esta solución y no por una más permanente, como sería la rebaja del impuesto a los combustibles, luego de que él mismo así lo manifestara a la prensa en días recientes.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, como lo expresaron el Senador informante y el Honorable señor García, el Fondo de Estabilización es un instrumento que permite paliar o regular en parte los precios de los combustibles a los usuarios.

Este es un asunto que se ha venido discutiendo por muchos años, cada vez que se producen períodos de alzas en el valor del petróleo y, por tanto, de los combustibles, lo cual genera bastante inestabilidad y provoca un daño significativo a los bolsillos de los consumidores.

La realidad que viven los precios del petróleo ha superado los peores pronósticos. Y esto, en mi opinión, debe llevarnos a lo que aquí se ha planteado con claridad y que -entiendo- el propio Gobierno está tratando de asumir: la revisión a fondo del impuesto específico a los combustibles.

Nos expresaba el Honorable señor Escalona que la aplicación de dicho instrumento de estabilización, con un aporte de 200 millones de dólares, como se establece en el proyecto, va a generar un indudable alivio a los usuarios. Porque se habla de que el precio de las bencinas podría bajar 40 pesos. Pero esa rebaja, con suerte, representará 5, 6 ó 7 por ciento del valor de cada litro de combustible.

Por cierto, aquello implica un alivio; pero, claramente, no constituye una solución. Los precios siguen extraordinariamente altos. Y si alguien necesita viajar, hacer turismo, efectuar transporte o trabajar, tal paliativo, con los elevados valores de los combustibles, no es una solución efectiva.

Entonces, como se trata además de un factor que ha influido notoriamente en el alza del IPC, el problema ya no tiene solo dimensión sectorial, ni siquiera desde el ángulo de los ingresos del Estado, sino que ahora reviste carácter nacional, por lo que debe ser encarado con urgencia.

## DISCUSION SALA

Alguien decía hoy que la dificultad la constituyen los ingresos estimados en el Presupuesto de la Nación por concepto de impuesto específico, que en la práctica se encuentran destinados a inversión, a gastos y a satisfacer una serie de necesidades del Estado. Pero ese argumento es bastante relativo, porque, según la información existente, a raíz del aumento de los precios el año pasado se recaudaron alrededor de 500 millones de dólares de más.

Cabe preguntarse, entonces -porque, como se dijo, este tema no es nuevo-, qué habría pasado si la revisión del impuesto específicos a los combustibles se hubiese adoptado hace ocho meses o un año y cuánto habría influido ello en el altísimo IPC que tuvimos en 2007.

Algunos hablan de un punto o dos. Y esa diferencia, en mi opinión, justifica plenamente plantearse de una vez por todas y de manera más permanente la revisión del impuesto específico.

Normalmente, uno tiende a hacer referencia al impuesto a las gasolinas, que es más alto que el del petróleo. Pero, de todas maneras, en este hay un porcentaje elevado. Y el petróleo influye mucho más en servicios, en costos de producción, en transporte directo, en transporte de pasajeros y de carga. En este último existe una incidencia directa en los precios al consumidor. Y, sin duda, ha habido en alza en el sector, aunque no tan significativa como los transportistas quisieran, porque no han podido traspasarla al usuario. Pero es incuestionable que las tarifas por los servicios de transporte han subido, lo cual implica un mayor costo que después se traspasa a los consumidores. Y, por supuesto, eso ha generado la inflación de que aquí se habla.

Por lo tanto, señor Ministro, me parece que el momento es bastante urgente, y la coyuntura, muy difícil y complicada como para no encarar el problema.

En todo caso, me alegra lo que se ha planteado en términos de revisar el impuesto específico a los combustibles y que exista una apertura clara en tal sentido.

Algunos dirán que ya llegó el tiempo de las elecciones y que, por tanto, hay que buscar alternativas como aquella. Francamente, para mí, la cuestión va más por la línea que he expuesto. Hay fórmulas alternativas que permiten garantizar los ingresos tributarios ya comprometidos. Puede establecerse una escala móvil o flexible que permita operar con la lógica que he escuchado a ingenieros y a los propios parlamentarios: a mayor precio del petróleo, menor impuesto, y viceversa. Y habrá que fijar las escalas o las tablas que posibiliten mantener los equilibrios y tener los ingresos tributarios asegurados, pero sobre la base de rebajar sustancialmente los precios de los combustibles al consumidor.

Me gustaría que el Ministro de Hacienda nos pudiera explicar si el Gobierno tiene una estimación de lo que podría significar

## DISCUSION SALA

una rebaja sustancial del impuesto a los combustibles y del efecto que ello provocaría en el IPC. Porque ese cálculo debe estar hecho. Y es importante que lo tengamos sobre la mesa. Porque si hubiéramos aplicado tal medida hace seis u ocho meses, probablemente habríamos tenido un IPC menor y con ello estaríamos resguardando el bolsillo de la gente que vive de un ingreso permanente que, mientras los precios de todo suben a diario, no ha sido objeto de los aumentos que todos quisiéramos.

La otra discusión que permanentemente se registra a propósito del impuesto a los combustibles es si su rebaja favorece a los sectores de mayores ingresos o a los de menores ingresos.

Aquí, a mi juicio, no existen dos opiniones. Hoy día, la gente que tiene vehículos para distintas actividades, desde lo particular hasta lo productivo, cruza -diría- prácticamente a la totalidad de la población. De una u otra manera, las personas se ven directamente afectadas por estos precios, ya sea porque son usuarias de servicios de transporte o porque son propietarias de vehículos en los cuales se desplazan o, lisa y llanamente, trabajan. Ello dice relación al pequeño sector productivo agrícola; al pequeño transportista; al habitante de la Capital que, por las dificultades del Transantiago, optó por volver a salir en auto, en la medida en que el sistema de transporte público no le garantiza todavía los horarios, ni la seguridad, ni la eficiencia que todos quisiéramos. Y si, más aún, agregamos el hecho de que esos mismos usuarios -estoy hablando de particulares- deben pagar, además, peajes bastante altos para desplazarse por las carreteras o ciudades, entonces estamos aplicando un doble impuesto a sectores que lo que realmente necesitan, como aquí se ha dicho, es un poco de alivio.

Me parece que debemos aprobar el proyecto, obviamente, porque da un alivio y permite al Gobierno tomar medidas rápidas para rebajar los precios de los combustibles. Acá se ha hablado de 40 pesos, lo que no es demasiado, pero sí reviste importancia.

Y pienso que lo más relevante es que podamos tener alguna alternativa válida, ingeniosa, eficiente, viable, de aquí a un mes o al empezar marzo, que permita una rebaja sustancial de los impuestos a los combustibles y garantice el equilibrio de los ingresos tributarios que el Estado ya tiene comprometidos.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor VELASCO (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, como muy bien han dicho varios señores Senadores, el país enfrenta hoy una situación muy distinta y más difícil, evidentemente, en los precios de los combustibles. Hace algunos años, el barril de petróleo costaba 20 dólares; un año atrás, 60 dólares; en la actualidad, casi 100, lo que constituye una situación inédita, sin precedentes.

## DISCUSION SALA

Esto ha tenido dos impactos nocivos en Chile. Primero, ha tocado directamente el bolsillo de la gente, llegado el momento de ir a la bomba a echar bencina al auto o a la camioneta de la pequeña empresa.

Segundo, ha contribuido a gatillar una mayor inflación, como la vivida en los últimos meses, debiendo el Banco Central -esta mañana estuvo aquí el señor José de Gregorio, su Presidente- enfrentar presiones por el lado de la oferta, de nuevo bastante inéditas, tanto en el caso de los combustibles como en los precios de los alimentos.

En seguida, justamente el alza, que nadie predijo, del precio de los combustibles ha llevado a que el Fondo de Estabilización - que el mismo Senado aprobó, estableciendo un monto de 60 millones de dólares, en junio del año pasado- se haya gastado más rápidamente de lo previsto.

En ese momento, cuando vinimos a esta Corporación, las proyecciones -no del Gobierno, sino de los mercados internacionales; las implícitas en los precios- mostraban un precio del petróleo más o menos plano. No es que nosotros lo inventáramos: es lo que decían los mercados.

Pues bien, dichas proyecciones no se dieron. Por lo tanto, esos 60 millones de dólares se han ido agotando. Hoy día, el Fondo tiene aproximadamente 13 millones de dólares.

¿Cuál es la expresión concreta y tangible para la gente de lo que ha ocurrido? Dado el mecanismo contenido en la ley despachada por el Senado, cuando el Fondo no tiene para financiar doce semanas de créditos a los niveles en que deberían hallarse, se reduce automáticamente la contribución al bolsillo de las personas. En consecuencia, hoy, con 13 millones de dólares, estamos en una situación en que el crédito, tanto para las gasolinas como para el diésel y la parafina, ha convergido prácticamente a cero.

En opinión del Ejecutivo, entonces -y lo han considerado también así la Cámara de Diputados y la Comisión de Hacienda del Senado-, resulta imprescindible, urgente, hacer un aporte. Y ha propuesto 200 millones de dólares con una meta en mente: dar tranquilidad a la gente, a fin de que no se requiera enfrentar situaciones imprevistas porque el día de mañana el Fondo no pueda proporcionar la plata necesaria para la labor que ha realizado muy bien, cual es estabilizar los precios de los combustibles.

En el último año, el crédito a la gasolina -obviamente, ello fluctúa, porque así lo establece la ley, pero me refiero a los momentos en que ha sido mayor- ha alcanzado a 57 pesos por litro, y a más de 30 en el caso del diésel. Es decir, cuando hemos visto un incremento brusco en los precios internacionales, el Fondo -por supuesto, cuando tenía los recursos- ha contribuido a aplacarlo, menos en las últimas semanas, y a echarle una manito al bolsillo de la gente de clase media.

## DISCUSION SALA

Nos parece imprescindible contar con los recursos señalados -ojalá, a la brevedad-, por lo cual agradezco de antemano la posibilidad de que el proyecto sea aprobado hoy, lo que permitirá, como lo dijeron algunos señores Senadores, restablecer el crédito a sus niveles normales, para estos precios. Y, en nuestra estimación, ello significa aproximadamente 40 pesos -quizás, algo más- por litro, lo que debería reflejarse en un menor costo al comprar combustible.

Lo anterior es una prioridad que pienso que todos compartimos. No he escuchado, en estos días de debate parlamentario, un matiz al respecto. Por consiguiente, insisto en la importancia de disponer de esos recursos prontamente, como espero que ocurra.

Cada semana que pasa es un tiempo en el cual no están los fondos en el mecanismo de estabilización, y, por lo tanto, no se puede aplicar el crédito al precio de las bencinas, del diésel y del queroseno.

¿Qué más ha planteado el Gobierno en el contexto de esta nueva coyuntura? Ha dicho: "A circunstancias nuevas, miradas nuevas".

Naturalmente, cuando el precio del petróleo es de 20 dólares por barril y la inflación alcanza a 2 por ciento anual, la situación es distinta y las políticas aconsejables difieren de aquellas que corresponden cuando el precio del barril es de casi 100 dólares y la inflación sobrepasa 7 por ciento.

Por eso, el Gobierno ha dicho -y lo reitero aquí- que no descarta ninguna opción y que está disponible para analizarlas todas, en el entendido de que el objetivo común es disminuir el efecto de estos precios en el bolsillo de la gente y apoyar al Banco Central en la labor, que es de todos, de disminuir la inflación.

Algunos señores Senadores han pedido mayores detalles. En respuesta a esas inquietudes, y más que coartar el debate o anticiparme a lo que pueda ser, quisiera proponer que lo lleváramos a cabo como debe ser en democracia y que hiciésemos los planteamientos con la información y los datos correspondientes.

Me adelanto a añadir que, justamente en una circunstancia de tanta volatilidad e incertidumbre en los precios, resulta muy importante ver cómo va evolucionando el del petróleo a la hora de tomar decisiones. Mas reitero aquí la voluntad del Ejecutivo de no descartar opciones en la búsqueda de alternativas para disminuir el impacto de los mayores precios y, asimismo, contribuir a la baja de la inflación.

Pero, además -y aquí termino-, tenemos hoy un instrumento disponible, ya en operaciones, que es el Fondo. Nos parece imprescindible contar con los recursos de que se trata, de modo que pueda volver a operar, y que, al hacerlo, pueda echarle una manito a la gente, especialmente en este período de verano, en que todos queremos salir a unas merecidas vacaciones.

## DISCUSION SALA

Gracias.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, pido que se abra la votación, porque el proyecto es muy importante y quedan pocos minutos para que termine el Orden del Día. Y la idea es despacharlo en esta sesión.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Se abre la votación.

**--(Durante el fundamento de voto).**

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Conforme a la lista de inscritos, tiene la palabra el Senador señor Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, la verdad es que no comparto el diagnóstico planteado por el señor Ministro de Hacienda. En general, hace varios años que todos los analistas y los estudios serios, nacionales y extranjeros, señalaban que el precio internacional de los combustibles iba a subir de manera sistemática en el tiempo -aunque tal vez no con el alcance de que el petróleo llegaría a 100 dólares el barril- y que, en definitiva, los precios altos habían llegado para quedarse.

Por eso, no concuerdo con el diagnóstico de que "ante nuevas realidades, nuevas medidas".

Para ver particularmente el asunto de la gasolina, cabe hacer presente que 58 por ciento del valor corresponde hoy al precio base y 42 por ciento solo a tributos.

Y el impuesto específico, creado originalmente para financiar la construcción de carreteras, se transformó después, a medida que fue aumentando, y pasó a constituir un elemento de recaudación fiscal. En 1992, su valor era de 3,6 UTM por metro cúbico; en 1995, de 4,4 UTM; en 2000, de 5,2 UTM, para permanecer en 6 UTM a partir de 2001.

Por lo tanto, repito, primero, que los altos precios se habían previsto hace bastante tiempo, y segundo, que el impuesto específico se transformó en un elemento de recaudación.

Algunos de nosotros preveíamos, señor Presidente, coincidiendo con los analistas internacionales, que los precios altos habían llegado para quedarse. Por tal razón -y ello le consta al señor Ministro de Hacienda-, en el año 2006 presentamos una propuesta para establecer, no el mecanismo transitorio de un Fondo, sino un sistema permanente, como lo es un impuesto móvil a los combustibles.

¿Qué se persigue con esa medida? Como el aumento del precio final de la gasolina se debe a un alza en el precio base y, por lo tanto, al impacto en la base tributaria del IVA, la propuesta del impuesto variable busca neutralizar el incremento del IVA mediante una disminución del impuesto específico de igual magnitud que el IVA. De esta manera, la recaudación anualizada se mantendría prácticamente constante, al contrario de lo que sucede ahora, cuando sube al aumentar el precio.

## DISCUSION SALA

Repito: desde 2006 hemos sugerido un impuesto móvil a los combustibles. Y el efecto fiscal no era feroz. Nos pusimos en tres escenarios distintos: cuando el precio subía 5 pesos por sobre los 600, que es donde se gatilla el mecanismo, y cuando se incrementaba en 25 y en 50 pesos. En el primer caso, la menor recaudación tributaria en un período de seis meses llegaba a no más allá de 2,7 millones de dólares; en el segundo, a no más allá de 13,7 millones, y en el tercero, a no más allá de 27,5 millones.

Esa propuesta se encuentra en poder del señor Ministro de Hacienda desde hace dos años. De manera que no se trata de una improvisación. Ante las constantes alzas en el precio de los combustibles, planteamos un sistema permanente. Recién ahora - ignoro si ello coincide o no con el cambio de Gabinete- el Gobierno se ha abierto a la posibilidad de establecerlo.

Pero era necesario llegar a eso, señor Presidente, cuando por un lado se otorga un subsidio y por el otro no se disminuye la recaudación tributaria. Es decir, lo que se reduce en las arcas fiscales por concepto de subsidio, se recupera hoy vía mayor recaudación tributaria en razón de los aumentos de precio.

Obviamente, es el mejor de los escenarios. Pero lo lógico sería establecer un sistema permanente -vamos a seguir insistiendo en ello- y el impuesto móvil, tantas veces planteado desde el año 2006.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- Señor Presidente, debo manifestar que mi abstención en la Comisión tuvo como propósito preciso que se discutiera en profundidad acá en la Sala cuál es el sistema más adecuado para evitar que el precio internacional de los combustibles provoque un impacto en la población y, al mismo tiempo, que se efectuara un análisis a fondo y se escucharan compromisos de parte del señor Ministro de Hacienda con respecto a los anuncios efectuados en cuanto a la modificación del impuesto específico a los combustibles.

Creo que, efectivamente -tal como manifestó el Senador señor Orpis-, no resulta razonable que los ingresos fiscales aumenten en la misma medida en que se incrementen los precios internacionales de los combustibles.

Por lo demás, esa situación es tan insostenible que, por otro lado, es necesario compensar de alguna forma a la población mediante el Fondo de Estabilización de Precios, el que en definitiva puede transformarse en gasto, como ha ocurrido en el pasado. Porque esos recursos se agotan, y lo que inicialmente se establece como un Fondo de Estabilización de Precios termina siendo un aporte fiscal, que constituye un gasto, o un subsidio, o una compensación por el mayor precio de los combustibles.

## DISCUSION SALA

A mi juicio, estudiar un impuesto variable, que signifique disminuir el impuesto específico cuando el precio internacional supere cierto margen, y, cuando este se halle en niveles normales o bajo ellos, aquel vuelva a la tasa habitual, es, quizás, el sistema más apropiado y objetivo. Porque, cuando suben los precios internacionales, los ingresos fiscales aumentan por concepto del IVA. Entonces, perfectamente podría aplicarse una rebaja equivalente en el impuesto específico. Con ello se conseguiría el propósito de la estabilización del precio y no disminuirían los ingresos fiscales.

Esa fue la razón por la cual me abstuve en la Comisión. Pero en la votación acá en la Sala me pronunciaré favorablemente, porque estimo fundamental acudir en auxilio de las personas afectadas por la inflación, que es bastante alta. Y esta, debido al aumento internacional de los precios de los combustibles, se expresa, además, en un alza muy significativa, que perjudica principalmente a los sectores de clase media, a los que perciben un ingreso fijo, que muchas veces no tienen capacidad para defenderse del efecto inflacionario.

Finalmente, pienso que una modificación al esquema tributario del impuesto a los combustibles podría ser una forma más objetiva o menos discrecional que el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles.

Debemos reconocer que hace poco más de seis meses, cuando se dictó la ley que ahora se propone modificar, se fijaron parámetros más objetivos para la aplicación del Fondo. Sin embargo, la iniciativa para aportarle recursos va a depender siempre del Poder Ejecutivo, y, desde ese punto de vista, puede ser discrecional. En efecto, el Gobierno podrá encontrarse dispuesto a enviar un proyecto antes de un proceso electoral, pero no en un período normal.

El establecimiento de un mecanismo permanente para modificar el impuesto específico y compensarlo con el IVA asegura plena transparencia en la materia, lo cual creo que es muy importante para la ciudadanía.

Votaré que sí.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, el proyecto en debate tiene por objeto incrementar el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.

Si uno analiza el punto, el propósito de ese tipo de fondos lo indica su nombre. Pero el que nos ocupa no estabiliza los precios. En la práctica, y todos lo saben, solo trata de amortiguar las alzas. Porque nadie pensó -ninguna revista especializada lo ha sostenido, ni la más modesta- que los precios no iban a subir.

Le recuerdo al Ministro de Hacienda que hace unos cuatro meses enviamos una carta a la Presidenta de la República y a su

## DISCUSION SALA

persona, que se denominó "Carta de Atacama", donde decíamos que todas las revistas técnicas afirmaban que el precio del barril de petróleo llegaría a 100 dólares. O sea, esto no era una incógnita, sino un secreto a voces: todo el mundo sabía que este producto iba en alza.

Ahora, ¿por qué me preocupa que el Gobierno envíe este proyecto y no uno que termine con la causa del problema? Porque, analizada en profundidad la situación, si bien la medida propuesta resulta muy agradable para quienes tenemos que cargar combustible en las bombas hoy día y para quienes deben asumir costos importantes (taxistas, colectiveros, micreros y camioneros) pues se amortiguarán los efectos de las alzas, tal solución es como ponerle un parche curita a quien padece cáncer o hacerle una transfusión a un enfermo descuidando la herida. Ello, porque tal situación va a continuar.

La cuestión de fondo ha sido planteada aquí por los Senadores señores García y Orpis -y el señor Ministro anunció que se presentará una iniciativa al respecto, lo cual me alegra mucho- y tiene que ver con hallar la manera de rebajar el impuesto específico de los combustibles. Este es uno de los más altos del mundo y afecta -en esto no se equivoque, Senador Pizarro- no solo a la gente de clase media, sino también a las personas más modestas, quienes, en mi opinión, pagan el mayor costo derivado del incremento en los precios de los combustibles. ¿Por qué? Porque, aunque no tengan vehículo, resulta que en Chile hay que transportar la leche, el pan, la carne, todo...

El señor PIZARRO.- ¡Yo dije eso!

El señor PROKURICA.- Me parece muy bien.

Esa es la cuestión de fondo.

De una vez por todas hay que analizar el problema en sus causas.

La actual estructura impositiva, señor Ministro, tiene un incentivo perverso. Pareciera que a todo el mundo le doliese cuando el precio internacional de los combustibles sube; no obstante, yo noto en usted una tremenda sonrisa, porque a Hacienda le conviene el alza. Parece increíble, pero es así: cada vez que se eleva el precio internacional, como el IVA es proporcional, las arcas fiscales aumentan.

El año antepasado la recaudación llegó a 1.600 millones de dólares y el año pasado, a 1.900 millones de dólares. Para 2008, algunas revistas estiman que, de seguir las cosas así, se recolectarán 2.300 millones de dólares solo por concepto del impuesto específico.

Me alegro de que hoy día se haya visto la luz al final del túnel, aunque es tarde, pues, en mi opinión, no cabía esperar para hacer este debate. De hecho, el proyecto en análisis nunca tuvo que haberse enviado. Debí presentarse una iniciativa tendiente a modificar la estructura tributaria de los combustibles, a fin de resolver la causa del problema.

Además, aprovecho de pasarle un aviso al señor Ministro que también estaba contenido en la denominada "Carta de Atacama":

## DISCUSION SALA

la gente que trabaja en el transporte de pasajeros (taxistas, colectiveros y otros) también vive una realidad muy difícil, porque el gasto en combustible constituye el 80 por ciento de sus costos. Por lo tanto, en la actualidad ella está trabajando para subsistir. Ante tal realidad, le solicito -ojalá se incluya en la discusión sobre la rebaja del impuesto específico- que esas personas puedan acceder al beneficio de descontar el 25 por ciento de tal tributo. Los camioneros cuentan hoy día con esa ayuda, pero no así el sector de los colectiveros y taxistas.

Muchas veces se me ha dicho: "No, es que no llevan contabilidad". Eso es un detalle. Arreglemos la situación de ese sector, porque esa gente lo está pasando mal, señor Ministro. Si la queremos ayudar, démosle una mano en serio.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Vásquez.

El señor VÁSQUEZ.- Señor Presidente, me alegra mucho que este proyecto se haya visto hoy, porque, evidentemente, tiende a paliar una situación urgente, grave e indispensable de abordar por parte del Gobierno. De modo que la crítica al hecho de que se haya enviado esta iniciativa y no otra es absolutamente reversible, porque otra habría sido de más lato conocimiento, de más larga tramitación. Por tanto, no habríamos podido reaccionar ante el impacto que estas alzas han generado en la población, que es lo que queremos evitar.

Además, quiero discordar con aquellos que señalan que el impuesto específico de los combustibles es la causa del problema. Esta radica en otra parte: en Medio Oriente, en los conflictos derivados de las guerras o del cartel de la OPEP. Eso determina el precio internacional de los combustibles, que repercute en el país no solo en el valor directo de estos, sino también en todos los costos asociados y derivados de su aplicación. El que se ha mencionado aquí, fundamentalmente, es el transporte.

No olvidemos que hoy hasta la generación de energía eléctrica se basa más en la utilización del diésel -incluso del carbón-, por lo cual, los costos se asumen en función del aumento del precio internacional de los combustibles.

Concuerdo en que hay que rebajar el impuesto específico y comparto el criterio general que tiene como meta la proposición de la Alianza, en el sentido de establecer una suerte de compensación: como al aumentar el valor del tributo, que es la base imponible, sube la recaudación por medio del IVA, deberíamos tener, por tanto, según la teoría, un impuesto móvil. En esta última parte yo no estoy de acuerdo.

En mi opinión, hay que modificar la estructura tributaria en términos tales que resulte lo menos alterada posible pero con un efecto similar a lo planteado.

## DISCUSION SALA

He señalado al señor Ministro de Hacienda que mi proposición va en el mismo sentido, pero con un mecanismo distinto. Este consiste en que, tal como el IVA a la construcción constituye un crédito contra el IVA o contra otros gravámenes -como el de Primera Categoría-, a partir de cierto rendimiento tributario el impuesto específico al combustible debiera constituir un crédito contra otros tributos, con la gran ventaja de que el sistema recaudatorio -a diferencia del ejemplo del IVA a la construcción- se halla absolutamente focalizado. O lo paga ENAP, por la refinación, o los importadores, por el ingreso al país del diésel, del queroseno o de la gasolina. De modo que no son más de diez los contribuyentes que deben recaudar el impuesto específico a los combustibles y son ellos los que tendrían derecho a la aplicación del crédito.

En ese sentido, creo que sería altamente conveniente realizar un estudio que permitiese mantener la estructura tributaria con el efecto de la compensación del impuesto. Porque nadie puede prever que a lo mejor el día de mañana nos llenaremos de gas. No hay que olvidar que este gravamen se aplica solo a las gasolinas y al combustible automotor. En consecuencia, no todo combustible está afecto al impuesto específico.

Por ello, cambiarlo resulta tremendamente complicado. Yo prefiero dejarlo como está y, simplemente, buscar un mecanismo alternativo que posibilite la compensación correspondiente.

Me alegra mucho que el Ministerio de Hacienda haya propuesto esta modificación al Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, que voy a votar favorablemente. Y sugiero un cambio en el mecanismo para aplicar el impuesto específico, tal como he señalado.

He dicho.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Arancibia.

El señor ARANCIBIA.- Señor Presidente, me sumo a la felicidad que siente el Senador señor Vásquez por la propuesta contenida en este proyecto, que aliviará los bolsillos de los chilenos en cuarenta pesos, según dicen, una vez aprobada la iniciativa, a la cual, ciertamente, voy a concurrir con mi voto favorable.

En términos generales, quiero expresar que, en su concepción básica, esta ley no solo se aplicó cuando el barril de crudo costaba 20 dólares -después subió a 60 y ahora se halla en los 100-, sino que buscaba absorber las fluctuaciones que experimentaba el precio del combustible en determinado período de tiempo. Ese era su propósito, y lo sigue siendo.

Pero, si Sus Señorías atienden a cómo se ha movido el valor de dicho precio en el último año, observarán que las variaciones son mínimas. La pendiente es pronunciadísima; es decir, va en una escalada de incremento de precios absoluta, casi sin fluctuaciones. Por lo tanto, la regla de oro que opera

## DISCUSION SALA

en este caso, si bien ha funcionado, tal como se plantea acá, no constituye la solución del problema.

Por cierto, vamos a apoyar este traspaso de 200 millones de dólares, porque esos recursos le permitirán al sistema, bien o mal, seguir funcionando. Como dijo el señor Ministro, quedan 13 millones de dólares para absorber las alzas, y con esos recursos el Fondo no operará en la forma prevista.

Por lo tanto, valoro esta iniciativa legal, porque, de alguna manera, va a mejorar el sistema.

La otra cosa que me alegra es que se abriera la posibilidad de presentar un proyecto -entiendo que de eso se trata; después discutiremos aquí en forma amplia y profunda sus alcances y contenidos- que permita controlar el alza que se produce ciertamente por el incremento del precio del petróleo -como expresaba el Senador señor Vásquez-, pero que se ve aumentada exponencialmente por los impuestos que se le aplican.

Sobre este último aspecto vamos a poder operar.

Pero dejo constancia de algo importante: cualquiera que sea el proyecto, su origen debe ser el Ejecutivo. Nuestras ideas pueden ser más o menos brillantes, más o menos trascendentes, pero la iniciativa -y, por lo tanto, la responsabilidad- con relación al precio de los combustibles hoy día recae absolutamente en el Gobierno.

Y el hecho de que le estemos aprobando el texto en análisis con la celeridad que hemos procedido habla de nuestra disposición a colaborar para mejorar una situación que ha sido generada por un retardo de propuestas específicas del Ejecutivo tendientes a controlar, entre otros indicadores, la inflación.

Quiero dejar claro eso. Mi voto va a ser favorable.

La solución que encontremos -sea la del Senador señor Vásquez, la del Senador señor Orpis, la del Senador señor Novoa, etcétera-, que permita al Estado asegurar un nivel de ingresos por la línea impositiva que se establezca, me parecerá justa.

Espero ver resuelto este problema en el mediano plazo. Escuché en los medios de comunicación que en marzo próximo el Ministerio de Hacienda estaría presentando el proyecto respectivo. Si fuese así, tendremos tiempo para debatir sobre el particular antes del inicio del proceso electoral, que era otra de las preocupaciones que teníamos sobre la materia.

Ojalá seamos capaces de generar un buen debate en su momento y tengamos la suerte de que el incentivo para que ello suceda -el proyecto que debe mandar el Ejecutivo- se haga efectivo lo antes posible, a objeto de que la situación actual no se mantenga en el tiempo.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Kuschel.

El señor KUSCHEL.- Señor Presidente, nuestro país posee un intenso transporte interno de pasajeros y de carga por su fisonomía física, su geografía, y también por su comercio de exportación.

## DISCUSION SALA

No comparto la idea del Senador señor Vásquez en cuanto a que el impuesto específico a los combustibles lo pagan tres empresas. Lo pagamos todos los consumidores, y a veces con poco crecimiento o con inflación considerable, como sucede ahora.

Cada vez que se ha tramitado un alza del impuesto específico he votado en contra, porque mi Región se encuentra a mil kilómetros al sur de Santiago. El país se halla concentrado. Y los altos precios de los combustibles, además, favorecen la centralización. Por eso Chile está amontonado alrededor de la Capital.

Ahora el señor Ministro nos dice que discutiremos este proyecto sin la información ni los datos de respaldo correspondientes.

No se respondió la pregunta del Honorable señor García, ni la del Senador señor Pizarro, en cuanto a saber cuáles son las alternativas que consideró dicha Cartera, cuáles fueron los detalles, cómo se evaluó esta propuesta -para tener los antecedentes sobre la mesa, como señaló el Honorable señor Pizarro-, cuáles son los montos inyectados desde la creación del Fondo de Estabilización, cuáles son las fechas que se manejan.

¿Por qué digo esto último? Porque recordemos que una vez, con posterioridad a una elección presidencial, se incrementaron los precios de los combustibles. Debieron haber subido mucho antes, pero lo hicieron una o dos semanas después, cuando se hallaba asegurado el resultado electoral.

Asimismo, ¿en cuánto se estabiliza el precio de los combustibles?; ¿en cuánto se rebaja la inflación?; ¿qué impacto tendrá sobre esta lo que se propone? Porque nos dicen que el objetivo de la iniciativa es ayudar a enfrentar la inflación.

Ahora, el aumento de esta se explica -como expresó el señor Ministro cuando discutimos la Ley de Presupuestos- por un alza en el costo de la energía, en el precio de los combustibles de todo tipo y de los alimentos. Y yo agregaría: por un incremento desordenado en el gasto público. El gasto público se elevó en casi 10 por ciento y estamos creciendo 4 ó 5 por ciento.

¿Serán compatibles esos indicadores?

Un país que crece poco y gasta mucho sufre un impacto en su inflación, a no ser que hayan cambiado mucho las reglas en Economía.

Ahora bien, como aumenta la inflación, el Banco Central sube las tasas de interés. Y eso repercute en los deudores -por la UF-, pero también en la actividad económica. Como se eleva la tasa de interés, la gente compra menos; al comprar menos, se produce menos y nuestra economía de nuevo crece menos; al crecer menos, se vende menos, los empresarios invierten menos y se contrata a menos gente. Y son las contrataciones, los empleos, los que generan la riqueza.

Por tal motivo, pido que se dé más información, porque hasta aquí todo es vago, general.

En Regiones nosotros tenemos problemas particulares; hay carencias mayores. La que represento se halla a mil kilómetros de Santiago; otras, se encuentran mucho más atrasadas y distantes. Chile sigue cortado. La gente de Chaitén, de Futaleufú, de Palena tendrá que pagar más todavía por

## DISCUSION SALA

un servicio de trasbordo que ya es de mala calidad, caro, lento, impreciso e irregular en sus horarios.

De Puerto Montt al sur se cuenta con una sola vía, a veces con mucho tráfico, otras, con poco. El Plan Chiloé no avanza.

Entonces, la cuestión energética resulta fundamental para las Regiones, no solo para Santiago.

Por los motivos expuestos, votaré que sí, señor Presidente, dado que, por primera vez, se plantea bajar los impuestos en esta materia.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.- Señor Presidente, es difícil oponerse a reforzar el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo.

Resulta evidente que se trata de una contribución para evitar las presiones inflacionarias originadas en el alza descomunal del precio internacional del petróleo. Y ayudará, por lo menos en el corto y en el mediano plazo, a los bolsillos no solo de la clase media, sino también de varios otros sectores de la economía.

Quiero compartir una paradoja que me llama la atención.

Por lo regular, cuando aumentan los precios, el consumo debería bajar. Pero en nuestro país sucede que, a pesar del alza significativa que han experimentado, un segmento de consumidores continúa un proceso acelerado de compra de vehículos (entre 220 mil y 250 mil). La gran mayoría de ellos funciona con bencina. Quienes adquieren autos petroleros pertenecen más bien al segmento ABC1. El resto prefiere los bencineros.

Nos hallamos frente a un fenómeno que se presenta a nivel nacional. En algún momento tendremos que discutirlo en su mérito, más aún si somos una nación con poca producción de petróleo o de sus derivados.

Siento que habrá que analizar en su minuto si los acuerdos de libre comercio han afectado en esta materia.

Adicionalmente, es evidente que, al abrir el debate acerca del Fondo de Compensación, muchos estamos tentados de abordar lo relativo al impuesto específico a los derivados del petróleo.

Soy de los que aplaudieron, al igual que muchos ciudadanos, la invitación del Ministro de Hacienda a que en marzo se inicie una discusión para revisar dicho tributo. Sería ideal que pudiéramos establecer algún tipo de instrumento móvil, de acuerdo con el precio internacional. Creo que tendremos la capacidad de construir algo en tal sentido.

Si fuera posible, incluso se podría ir un poco más allá en la reducción de tal gravamen, compensándolo con la eliminación de subsidios que ya no son necesarios, como el dirigido a la construcción, gracias al cual se devuelve entre el 60 y el 70 por ciento del IVA.

Sin duda, me parece que sería bueno contar con un instrumento que tuviera un impacto para desacelerar en forma importante el aumento de la inflación.

## DISCUSION SALA

Lo expuesto nos lleva a otro debate, relacionado con lo que se discutió con el Banco Central hoy en la mañana. Algunos vimos sin mucha satisfacción cómo el Instituto Emisor no quería hacerse cargo de fenómenos que están afectando a diversos sectores de la economía con el alza del dólar, situación que está llevando a la quiebra a muchos pequeños exportadores nacionales. Se trata de una situación dramática.

Por lo anterior, en la Comisión pregunté varias veces a los representantes del Ministerio de Hacienda qué pasaría si los 200 millones de dólares que se traspasan al Fondo de Estabilización -como se plantea- fueran comprados en el mercado. Ello permitiría, por lo menos, parar el absurdo de ser el país donde la moneda nacional se ha fortalecido más, pero con efectos dramáticos para amplios sectores de la economía.

Y esperamos que cuando en marzo se discuta lo relativo al impuesto específico logremos entender que también debemos abordar una materia poco grata, en cuanto a qué se hace con el impuesto al diésel.

El parque automotriz se "dieseliza" cada vez más. Sé que eso constituye un debate incómodo e ingrato. Pero en algún momento hemos de asumir qué pasa con los sectores de mayores ingresos que compran vehículos diésel y terminan pagando menos impuestos en el momento de adquirir el combustible para dichos vehículos, los que no son asequibles a todos los sectores.

Señor Presidente, considero que el Fondo de Compensación es positivo.

Hago más las reflexiones de la Presidenta Bachelet cuando conversó con el Presidente Chávez. Como este habla tanto de la región y de la solidaridad, bueno sería que aumentara la producción de petróleo en particular para nuestra región, a fin de que los países pobres o en desarrollo no deban pagar tan altos precios por dicho combustible.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Larraín.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, el alza del petróleo a nivel internacional ha significado para el Fisco chileno un gran negocio: ha ganado plata como nadie sin haber hecho ningún esfuerzo. Simplemente, por efecto de los impuestos, los ingresos finales -se esperaban mil 400 millones de dólares- terminaron siendo en el 2007 de mil 900 millones de dólares, de acuerdo con informaciones aparecidas estos días en la prensa. Es decir, sin moverse de su escritorio, el Fisco ganó 500 millones de dólares. El punto es de dónde salieron: del bolsillo de la clase media chilena, la principal usuaria de los combustibles.

Aquí hay una situación que creo francamente inequitativa. No puede ser que el Fisco crezca a costa de los chilenos sin justificación y sin necesidad.

## DISCUSION SALA

Por lo tanto, cuando se plantea un proyecto de esta naturaleza - como dijo el Ministro de Hacienda, constituye "una manito" para la clase media-, yo pregunto por qué no darle la mano. A esta se le ha dado un gran "manotazo", no digo intencionadamente, pues ello es el resultado del sistema tributario que afecta a los combustibles, y ha sufrido las consecuencias de esta situación.

Estimo que lo justo no es hacer las cosas como se están proponiendo.

Por cierto que el Fondo y esta contribución de recursos ayuda.

El Ministro propone que en marzo nos sentemos a conversar y a resolver lo relativo al impuesto específico a los combustibles. ¿Por qué esperar ese mes? ¿Por qué no podemos resolver estos temas ahora? ¿Hay temor a rebajar el impuesto, o a tener un tributo móvil, como aquí se ha dicho? Esta última es una idea que ha circulado desde hace mucho rato, a objeto de que el Fisco no tenga perjuicios. Se esperaban mil 400 millones de dólares. Con esta modalidad, si sube el precio, baja el impuesto; pero si disminuye - también hay que ponerse en ese escenario-, aquel aumenta. De esa manera, el Fisco no pierde plata. Pero se hace justicia. Así, la gente no deberá desembolsar frente a una situación distinta en el mercado internacional, y el Fisco ganará a costa de aquella cuando suba el precio, que es lo que ocurre hoy día.

Este no es un fenómeno reciente. Llevamos ya varios años con el mismo escenario. Y aunque injusta, la situación tiene remedio.

Quiero ver al Gobierno y al Senado preocupados por la clase media. Y una señal clara, precisa, sería rebajar el impuesto específico a los combustibles. No mañana, sino hoy. Lo podemos hacer ahora. No se trata de dar una mera "manito" a la clase media, sino de darle la mano, ayudarla de frentón. Porque a la gente con recursos no le importa el aumento. Por su parte, los más humildes caminan o andan en micros; tienen efectos menores o simplemente reciben subsidio. Pero la clase media se encuentra al garete. Creo que llegó la hora de que entreguemos señales concretas. Ojalá que esta hubiese sido una de verdad, y no a medias.

Votaremos a favor, pero de nuevo con la insatisfacción de que seguimos dejando las cosas a mitad de camino, sin llegar a la meta por haber perdido el rumbo.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Longueira.

El señor LONGUEIRA.- Señor Presidente, en primer lugar, quiero referirme a la urgencia de "discusión inmediata" asignada al proyecto. Ello es una demostración más de la improvisación de tener que votar algo que era evidente que iba a ocurrir. Los informes aparecidos en la prensa, los estudios respecto al aumento del precio del petróleo no son una novedad. Y eso nos obliga a pronunciarnos a favor. Sin embargo, como

## DISCUSION SALA

se ha dicho reiteradamente en las intervenciones, no constituye la solución de fondo al problema.

Hay un punto que nadie ha destacado y que deseo mencionar.

El Fisco ha tenido una doble recaudación. Por cierto, una muy importante es a través del IVA. Por el solo hecho de que aumenten los precios percibe ingresos muy significativos. Pero, paralelamente, en los dos últimos años ha tenido una recaudación excepcional, producto del cambio de la malla energética del país, al suplir el gas de Argentina por petróleo. Hoy prácticamente ninguna central térmica en Chile está funcionando con gas de ese país. Todas ellas funcionan hoy con un sistema distinto, porque ya no son abastecidas de gas. Y ese traspaso energético ha significado durante estos últimos años un incremento enorme en los metros cúbicos de consumo de petróleo. Ello ha implicado otra recaudación extraordinaria para el Fisco, que por cierto no estaba considerada.

El señor SABAG.- Se devuelve ese IVA. Las empresas lo recuperan.

El señor LONGUEIRA.- No estoy hablando del IVA, sino del aumento en el consumo de petróleo.

En consecuencia, hay una doble recaudación por el incremento del consumo. Ya se ha mencionado el crecimiento del parque automotriz. El efecto en el ingreso del erario es indudable. Por lo tanto, el informe financiero debiera no solo entregar el gasto que implica el proyecto -es bastante obvio señalar que su costo es de 200 millones de dólares, porque esa es la cantidad que se propone aportar-, sino que también tendría que indicar a cuánto ha llegado la mayor recaudación. Y no tengo ninguna duda en decir que este año ha resultado considerablemente superior a esa suma por efectos de mayor recaudación del IVA y consumo de metros cúbicos de derivados del petróleo, el cual, en el fondo, es lo que consume hoy día el país, principalmente por la crisis de la malla energética y, además, por el crecimiento del parque automotriz.

Por eso, señor Presidente, deseo manifestar que esta es la última vez que concurro con mi voto favorable a este tipo de solución.

En mi opinión, el Senado tiene que hacer presente al Ejecutivo lo que hemos venido sosteniendo reiteradamente a través de distintas propuestas y en diferentes discusiones, en cuanto a que la solución de fondo radica en establecer un impuesto específico menor o uno específico volátil en función del precio.

En verdad, carece de todo sentido que el Fisco obtenga una recaudación extraordinaria, muy cuantiosa, a costa de que todos los chilenos estemos sufriendo el aumento del precio del petróleo, lo cual genera -ya se ha mencionado en otras intervenciones- un efecto directo en la clase media y especialmente en los sectores más pobres que el año pasado vieron subir la inflación a 7,8 por ciento. Esto en gran medida se debe a los efectos que ha tenido en la industria

## DISCUSION SALA

nacional el costo de producción al haber cambiado la malla energética del país. A ello, debe agregarse el impacto que ha provocado en el mundo el aumento del precio de los combustibles.

Pero no parece coherente que ello ocurra con el Fisco que tiene las holguras que hoy día todos conocemos.

Cuando uno planteaba hace algunos años la posibilidad de rebajar impuestos, el planteamiento inmediato era sobre qué se pretendía reducir en el gasto social. Afortunadamente, ahora, cuando se sugiere la necesidad de rebajar tributos, parecería de mal gusto argumentar lo que se desea achicar. Porque lo único que compartimos en general es que el Fisco no puede gastar todos los recursos que recauda y que debe ahorrarlos en el extranjero. Porque existe una recaudación fiscal enorme.

Por lo anterior, considero que hoy día es posible estudiar una solución de fondo.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, lamentablemente, la constante y excesiva alza del precio del petróleo implica que los combustibles suban también en forma permanente.

En nuestro país, a través de la ley N° 20.063, del año 2005, se creó el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo, el cual en la actualidad se encuentra reducido a solo 13,2 millones de dólares, que son absolutamente insuficientes para las enormes subidas de precio que ha experimentado el petróleo en el último tiempo.

Por eso, el Ejecutivo ahora está pidiendo la autorización de 200 millones de dólares para incrementar dicho Fondo, lo que significa que va a bajar a lo menos en 40 pesos el precio del litro de cada una de las bencinas. Esperamos que también se rebaje el del petróleo.

Eso es muy bueno porque actualmente tenemos una presión de inflación que casi llega al 8 por ciento. Una de las maneras de reducirla es que los derivados del petróleo bajen; que la locomoción colectiva tenga un menor costo; que el traslado de las diversas mercancías no se descargue después en el precio de los productos que consumen las personas.

Por lo tanto, es una muy buena medida la que está adoptando el Gobierno. Y por ello, ciertamente, aprobaremos el proyecto

Sin embargo -como se ha dicho aquí-, aquella es una "solución de parche". Es importante enfrentar de manera definitiva los aumentos del impuesto específico. Al respecto, recuerdo un caso puntual: se destinaron 300 millones de dólares para pagar las pensiones a los jubilados. Y esa cifra, seguramente, ya se ha excedido en demasía.

## DISCUSION SALA

Creo que hoy día, con la cantidad de recursos que recibe el Fisco, es posible revisar definitivamente aquel gravamen.

El Ministro señaló que se halla en condiciones de conversar sobre esta materia. Pero yo no escuché -y se los digo a los Senadores señores Arancibia y Larraín- que él hubiese expresado que en marzo el Ejecutivo enviaría un proyecto.

El señor PROKURICA.- Así lo señaló, señor Senador.

El señor SABAG.- Si ello es efectivo, espero que un funcionario de Gobierno pueda ratificar esa información, porque no recuerdo que el señor Ministro haya manifestado que remitiría una iniciativa ese mes.

¡Esto es muy importante, señor Ministro, porque se lo van a cobrar si usted lo señaló en esa forma!

Estoy interesado en que se envíe dicho proyecto, porque será la solución definitiva al problema.

Señor Presidente, llego hasta aquí en mi intervención, ya que la señora Ministra de Cultura está esperando que se trate una iniciativa que le interesa.

Por supuesto, votaré a favor del proyecto.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Núñez.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, en primer lugar, también lamento que no hayamos tenido la oportunidad de discutir más latamente, además de la posibilidad de rebajar el impuesto específico a las gasolinas, la política petrolífera del país. Porque los 200 millones de dólares están destinados, fundamentalmente, a enfrentar las fluctuaciones de los precios del petróleo no en cualquier lugar.

En opinión de la ENAP, sufrimos ese aumento según el valor del petróleo en el Golfo de México. Y desconocemos las razones técnicas para no utilizar otros parámetros más baratos.

En segundo término, cabe señalar que el Fondo de Estabilización está destinado además a enfrentar los mecanismos de refinación del petróleo. Esto es algo que también nos afecta, porque la ENAP tomó la decisión de considerar los precios de refinación en la zona del Caribe, no siendo los más baratos.

En consecuencia, me parece que deberíamos revisar en algún instante nuestra política petrolífera, por cuanto, curiosamente, aunque Chile no tiene petróleo, es un país petrolífero. En efecto, a través de aquella empresa, cuenta con inversiones en Ecuador y Egipto, y se apresta a abrir pozos en Irán y Venezuela, donde existe algún tipo de convenios, y hay posibilidades de que explote, también mediante la ENAP, pozos petrolíferos.

¿Qué beneficios trae a nuestro país el hecho de que una empresa como esa -por cierto, apoyo su política- esté invirtiendo no solo en la exploración, sino también en la producción de petróleo en distintas naciones? Hasta el momento, ninguno. Por el contrario, estamos pagando precios de petróleo más altos que la propia bencina

## DISCUSION SALA

que la ENAP vende en una de sus filiales en Perú. Allá el precio de la gasolina de 95 octanos es mucho más barato que en Chile.

Entonces, aquí hay una contradicción.

El señor COLOMA.- ¡Por los impuestos!

El señor NÚÑEZ.- Por cierto, se debe a eso.

En consecuencia, considero que este asunto debió ser materia de discusión a propósito de los recursos que se entregan nuevamente al Fondo de Estabilización.

Sería bueno contar con la presencia del Ministro de Minería o del propio Vicepresidente de la ENAP para tener la posibilidad de debatir en la Sala y no solo en la Comisión de Minería -que hasta el momento presido- una política que, siendo positiva, no necesariamente trae beneficios directos al país.

Votaré a favor de la iniciativa.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Coloma.

El señor COLOMA.- Señor Presidente, me referiré en forma muy breve a tres aspectos vinculados a esta iniciativa, que me parecen relevantes.

En primer lugar -lo han dicho varios señores Senadores, lo acaba de manifestar quien me antecedió y yo no resisto la ocasión de reiterarlo-, cuando uno ve que la ENAP u otros actúan como refinería de terceros y el mismo producto en otro país donde hay influencia chilena vale 20 ó 30 por ciento menos, hay que tener talento para preguntar por qué ocurre eso. La explicación es una sola: en el supuesto de que el litro de combustible cueste 700 pesos, el costo real es 400 pesos. Los 300 pesos restantes se traducen en puro tributo, sea por la vía del impuesto específico o del IVA.

Por lo tanto, creo que llegó el minuto en que uno debe hacer una reflexión en mayúscula. No tratar de ir, ante la coyuntura de que la bencina subió un poco, y no tratar de ir ante la coyuntura de que de repente subió un poco más la bencina, a armar el Fondo, que esencialmente previene las fluctuaciones sin solucionar el fondo del problema.

¿Es razonable que en un país que camina hacia el desarrollo y que requiere de energía, pague por cada litro de combustible 300 pesos por la vía del impuesto? Yo creo que eso no es razonable. Y es una cuestión muy crucial que hay que reiterar y discutir.

Además -y esta es mi segunda reflexión-, el problema que aborda la iniciativa tiene que ver con el escenario que están enfrentando algunos sectores del país. En el caso del sector agrícola, la situación es superdramática, porque a la disminución del valor del dólar y el aumento de la inflación se suma el alza en el precio del combustible, producto bastante importante en el agro y, en la zona que yo represento, también para algunos grupos de pescadores que lo usan masivamente como fuente de producción.

## DISCUSION SALA

Se plantea una lógica de hacer sentir que se cumple con la entrega de 200 millones de dólares, mientras se recaudan 2 mil millones. Y eso es, por decir lo menos, una ayuda muy esmirriada, que no se condice con el grado de necesidad que se observa en nuestro país.

Por último, existe un tema de fondo -lo traigo a colación aprovechando la presencia del señor Ministro de Hacienda-, que es la enorme cantidad de impuestos especiales que hay en el país. Tenemos el impuesto específico a los combustibles, a los alcoholes, a las bebidas analcohólicas, en fin, distintos tributos que gravan arbitrariamente lógicas de producción. Y este es un asunto que en algún momento también deberemos abordar. Porque se ha analizado siempre desde la perspectiva fiscal, pero no a partir del consumidor, del ciudadano, de la persona común y corriente que necesita y usa esta clase de productos.

Por eso, ojalá que esta sea la última vez que tengamos que decidir casi, yo diría, con la pistola en la sien respecto de lo que nos viene a decir el señor Ministro: "O se aprueba el proyecto, o el litro de bencina vale 40 pesos más el próximo lunes".

Claro, entiendo que estamos ante una situación de coyuntura, no obstante, espero que esta sea la última oportunidad que enfrentamos el problema con esa lógica, porque se requiere una visión más razonable, de mediano y largo plazo, que permita determinar qué tipo de país estamos construyendo, qué tipo de carga impositiva se necesita, qué tipo de incentivos se están generando para las zonas más complejas.

Ahora no hay alternativa, porque, obviamente, tenemos que apoyar el proyecto. Ojalá esta sea la última ocasión que debemos actuar con "discusión inmediata", al filo de la hora o pasado el Orden del Día, sabiendo que si no se da el voto favorable el lunes siguiente ocurrirán una serie de tragedias. A mí me gustaría hacer las cosas con un poquito más de profundidad.

Voto que sí.

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Matthei.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, los impuestos específicos recaudan para el Fisco aproximadamente 1.600 millones de dólares. Y lo que hace el proyecto es inyectar 200 millones, o sea, la octava parte de esos ingresos. De tal manera que, si bien constituye una ayuda, debemos tener claro que hay un perjuicio de siete octavas partes con respecto a los impuestos específicos. Así que se trata de un beneficio bastante pequeño en relación con la enorme carga que impone el Fisco por el uso de los combustibles.

En segundo lugar, existe una tremenda asimetría en el tratamiento del diésel versus el que se da a la gasolina. Ello, obviamente, produce graves ineficiencias en el patrón de consumo de la gente. Cuando se pone un impuesto de 6 UF para un combustible y

## DISCUSION SALA

uno de apenas 1,5 UF para otro, se genera todo tipo de ineficiencias, no solo en la producción, sino también en el consumo.

Aunque nosotros vamos a votar a favor de la presente iniciativa, confiamos en que esta será la última vez que se inyecta dinero al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo. Porque un fondo de estabilización tiene sentido cuando el precio del crudo está fluctuando, pero exhibe un promedio relativamente estable. Sin embargo, cuando se halla permanentemente en alza, ya no estamos ante un fondo de estabilización, sino ante un fondo de subsidio. Tengamos claro que nunca vamos a recuperar ni un peso de las platas que se pongan.

Por lo tanto, creemos que, a estas alturas, el mecanismo debería ser revisado y, en realidad, reemplazado por una rebaja en el impuesto, que no solo signifique una disminución en el monto total de lo recaudado, sino que además introduzca mayor equidad en la distribución relativa del impuesto específico entre los distintos combustibles, para reducir las ineficiencias que se generan tanto en el consumo como en la producción.

Votamos a favor, señor Presidente, esperando que esta sea la última oportunidad que debemos pronunciarnos sobre este tipo de iniciativas.

El señor HOFFMANN (Secretario General).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor FREI, don Eduardo (Presidente).- Terminada la votación.

**--Se aprueba en general y en particular el proyecto (31 votos favorables), y queda concluida su tramitación legislativa.**

**Votaron** las señoras Alvear y Matthei y los señores Allamand, Arancibia, Ávila, Bianchi, Chadwick, Coloma, Escalona, Espina, Flores, Frei, García, Gómez, Horvath, Kuschel, Larraín, Letelier, Longueira, Muñoz Barra, Naranjo, Navarro, Novoa, Núñez, Ominami, Orpis, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Sabag y Vásquez.

## OFICIO APROBACIÓN SIN MODIFICACIONES

**2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen.**

Oficio aprobación de proyecto. Sin modificaciones. Fecha 16 de enero, 2008. Cuenta en Sesión 135, Legislatura 355. Cámara de Diputados.

N° 63/SEC/08

A S.E. el  
Presidente de la  
Honorable Cámara  
de Diputados

Valparaíso, 16 de enero de 2008.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de ley que adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo, establecido en la ley N° 20.063, correspondiente al Boletín N° 5.721-05.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 7.239, de 15 de enero de 2008.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE  
Presidente del Senado

CARLOS HOFFMANN CONTRERAS  
Secretario General del Senado

## OFICIO DE LEY AL EJECUTIVO

### 3. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

#### 3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley a La Presidenta de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 17 de enero, 2008.

Oficio N° 7244

A S.E. LA  
PRESIDENTA  
DE LA  
REPÚBLICA

VALPARAÍSO, 17 de enero de 2008

Tengo a honra comunicar a V.E., que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente

m1p/meg  
S.135<sup>a</sup>

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Agrégase en el artículo 5° de la ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar el Fondo en US\$ 200 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."."

Dios guarde a V.E.

PATRICIO WALKER PRIETO  
Presidente de la Cámara de Diputados

CARLOS LOYOLA OPAZO  
Secretario General de la Cámara de Diputados

## LEY

## 4. Publicación de Ley en Diario Oficial

### 4.1. Ley N° 20.246

Diario Oficial, fecha 24 de enero, 2008.

Identificación Norma : LEY-20246  
Fecha Publicación : 24.01.2008  
Fecha Promulgación : 21.01.2008  
Organismo : MINISTERIO DE HACIENDA  
Última modificación :

LEY NÚM. 20.246

ADICIONA RECURSOS AL MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE  
PRECIOS DE COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO  
ESTABLECIDO EN LA LEY N° 20.063

Teniendo presente que el H. Congreso Nacional ha  
dado su aprobación al siguiente

Proyecto de ley:

"Artículo único.- Agrégase en el artículo 5° de la  
ley N° 20.063, el siguiente inciso final, nuevo:

"Facúltase al Ministro de Hacienda para incrementar  
el Fondo en US\$ 200 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.".

Y por cuanto he tenido a bien aprobarlo y  
sancionarlo; por tanto promúlguese y llévase a efecto  
como Ley de la República.

Santiago, 21 de enero de 2008.- MICHELLE BACHELET  
JERIA, Presidenta de la República.- Andrés Velasco  
Brañes, Ministro de Hacienda.- Santiago González  
Larraín, Ministro de Minería.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.-  
Saluda atentamente a usted, María Olivia Recart Herrera,  
Subsecretaria de Hacienda.