Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

Nº 20.561

Modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N°19.764

D. Oficial de 03 de enero, 2012

Téngase presente

Esta Historia de Ley ha sido construida por la Biblioteca del Congreso Nacional a partir de la información disponible en sus archivos.

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.

Se han omitido documentos de mera o simple tramitación, que no proporcionan información relevante para efectos de la Historia de Ley.

Para efectos de facilitar la revisión de la documentación de este archivo, se incorpora un índice.

Al final del archivo se incorpora el texto de la norma aprobado conforme a la tramitación incluida en esta historia de ley.

Índice

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **4**
1.1. Mensaje del Ejecutivo 4
1.2. Informe de Comisión de Hacienda 8
1.3. Discusión en Sala 11
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 34

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado **36**
2.1. Informe de Comisión de Hacienda 36
2.2. Discusión en Sala 63
2.3. Discusión en Sala 95
2.4. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen 125

3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados **126**
3.1. Discusión en Sala 126
3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora 136

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados **137**
4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo. 137

5. Publicación de ley en Diario Oficial **139**
5.1. Ley N° 20.561 139

MENSAJE PRESIDENCIAL

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 22 de noviembre, 2011. Cuenta en Sesión 116. Legislatura 359.

MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DEL IMPUESTOS ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE CARGA, ESTABLECIDO EN LA LEY Nº 19.764.

SANTIAGO, noviembre 22 de 2011.-

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

MENSAJE Nº 359-359/

Honorable Cámara de Diputados:

En uso de mis facultades constitucionales, tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley mediante el cual se modifica temporalmente el esquema de reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga.

FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

Régimen de reintegro parcial del impuesto específico al diesel para las empresas de transporte de carga.

La ley Nº 19.764, de 19 de octubre 2001, estableció, entre otros aspectos, un régimen de reintegro parcial del impuesto específico al diesel utilizado por las empresas de transporte de carga.

Para dichos fines, se estableció una tabla de recuperación del impuesto específico, la que comienza en un 10%, para parte del año 2001 y el año 2002, y se estabilizó en un 25% a partir del 1º de julio de 2006.

MENSAJE PRESIDENCIAL

Aumento transitorio en el porcentaje de recuperación del impuesto específico al diesel por las empresas de transporte de carga.
Debido al fuerte incremento que experimentó el precio del crudo durante el primer semestre del año 2008, cuando llegó a niveles record de 140 US$/bl, lo que afectó fuertemente a los transportistas, se dictó la ley N° 20.278, que contempló un aumento transitorio en el porcentaje de recuperación del gasto incurrido por las empresas de transporte de carga por concepto de impuesto específico al diesel, desde un 25% a un 80%, tasa que rigió entre el 1º de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Sistema escalonado de devolución del impuesto específico al petróleo diesel.
Una vez terminado el denominado "boom" de precios de los "commodities" e iniciada la crisis económica del año 2008, el precio del crudo cayó hasta los 40 US$/bl, encontrándose en 70 US$/bl a la fecha de término de la vigencia de la ley N° 20.278. En estas circunstancias, en el mes de junio de 2009, mediante la ley Nº 20.360, se estableció un sistema escalonado de devolución del impuesto específico al petróleo diesel, el que se mantuvo en vigencia hasta el 30 de junio de 2010.
Este nuevo mecanismo de devolución tomaba en cuenta los ingresos anuales del contribuyente, estableciendo 3 tramos de devolución: hasta las 18.600 unidades tributarias mensuales, la devolución era del 80% del impuesto específico; entre las 18.600 y las 42.500 unidades tributarias mensuales, de 50%, y si los ingresos anuales eran superiores a las 42.500 unidades tributarias mensuales, el reintegro era de un 38%.

Aumento del porcentaje de devoluciones del impuesto específico al petróleo
Con el fin de que el sistema de devoluciones no retornara al originalmente establecido en la ley N° 19.764, que, como se señalara, contiene una tasa de devolución del 25%, que es sustancialmente inferior, en el año 2010 el Gobierno presentó un proyecto de ley con el objeto de mantener un porcentaje de devoluciones superior al establecido en la ley Nº 19.764, el que se materializó en la ley Nº 20.456, de 29 de julio de 2010.
En concreto, el mecanismo propuesto por esta normativa, también tomó en consideración los ingresos anuales del contribuyente, estableciendo tres tramos de ingresos similares a los de la ley Nº 20.360, pero redujo las tasas de devolución a un 63%, 39% y 29,65%, respectivamente.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Dado que la vigencia del sistema de reintegro contenido en la ley Nº 20.456, expirará el 30 de noviembre de 2011, y teniendo presente que el contexto económico internacional para el futuro cercano todavía se avizora incierto, se hace necesario postergar la plena vigencia de la ley Nº 19.764, y en consecuencia incrementar las tasas de reintegro que establece dicha norma.

MENSAJE PRESIDENCIAL

De esta manera, el proyecto de ley que se propone considera que a contar desde el día 1° de diciembre del año 2011, y hasta el 30 de junio de 2014, esto es, por un plazo de 31 meses, las empresas de transporte de carga, podrán acceder, mensualmente, a una recuperación según el siguiente esquema:

1) Las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a las 2.400 unidades de fomento, recuperarán un 80% del impuesto soportado.

2) Para las empresas con ventas entre las 2.400 y las 6.000 unidades de fomento, la tasa de reintegro será de 70%.

3) Finalmente, aquellas empresas con ventas superiores a 6.000 e inferiores a 15.000 unidades de fomento, tendrán una tasa de reintegro de 52,5%, siendo esta misma de 31% para aquellas empresas con ventas superiores a las 15.000 unidades de fomento.

En consecuencia, tengo el honor de someter a vuestra consideración, el siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo Único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1º de diciembre del año 2011 y el 30 de junio del año 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en él o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente ya haya completado sus primeros 12 meses de ingresos,

se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda según el inciso anterior durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2 del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible a partir del 1º de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014.”.

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN
Ministro de Hacienda

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMINGUEZ
Ministro de Transportes
Y Telecomunicaciones

1.2. Informe de Comisión de Hacienda

Cámara de Diputados. Fecha 29 de noviembre, 2011. Cuenta en Sesión 118. Legislatura 359.

Valparaíso, 29 de noviembre de 2011.

El Secretario de Comisiones que suscribe, **CERTIFICA:**

Que el proyecto de ley originado en un mensaje de S.E. el Presidente de la República que **MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE CARGA, ESTABLECIDO EN LA LEY N° 19.764** (Boletín Nº 8.066-05), con urgencia calificada de "discusión inmediata", fue tratado en esta Comisión, en sesión de fecha de hoy, con la asistencia de los Diputados señores Godoy, don Joaquín (Presidente); Campos, don Cristián; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier (Sandoval, don David); Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

Asistieron a la Comisión durante el estudio de la iniciativa los señores Felipe Larraín, Ministro de Hacienda; Julio Dittborn, Subsecretario de Hacienda; la señora Gloria Hutt, Ministra (S) de Transportes y Telecomunicaciones; Roberto Santana, Jefe de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones, y Ramón Delpiano, Jefe de Gabinete del Ministro de Hacienda.

En representación de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC, concurrieron los señores Juan Araya, Presidente y Roberto González, Ingeniero de Proyectos y de Chile Transporte A.G los señores Claudio Troncoso, Presidente y Juan Pino, Gerente General.

Se hace presente que el artículo único del proyecto no reviste el carácter de norma orgánica ni de quórum calificado.

Sometido a votación el proyecto en general y particular a la vez, con excepción del numeral 4) del artículo único, se aprobó por 12 votos a favor y una abstención. Votaron a favor los Diputados señores Campos, don Cristián; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Sandoval, don David; Santana, don Alejandro;

Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón. Se abstuvo el Diputado señor Alberto Robles.

Puesto en votación el numeral 4) del artículo único del proyecto, fue aprobado por 11 votos a favor y 2 votos en contra. Votaron a favor los Diputados señores Campos, don Cristián; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Sandoval, don David; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón. Votaron en contra los Diputados señores Pablo Lorenzini y Alberto Robles.

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

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

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

PROYECTO DE LEY

"Artículo Único.-Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1º de diciembre del año 2011 y el 30 de junio del año 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en él o

los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente ya haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda según el inciso anterior durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2 del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1º de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014.”.

Javier Rosselot Jaramillo
Secretario de la Comisión

1.3. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 359. Sesión 118. Fecha 30 de noviembre, 2011. Discusión general. Se aprueba en general y en particular.

MODIFICACIÓN DEL PLAZO DE REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE CARGA. Primer trámite Constitucional.

El señor **MELERO** (Presidente).- Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en mensaje, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

Diputado informante de la Comisión de Hacienda es el señor Santana.

Antecedentes:

-Mensaje, boletín N° 8066-05, sesión 116ª, en 28 de noviembre de 2011. Documentos de la Cuenta N° 1.

-Certificado de la Comisión de Hacienda. Documentos de la Cuenta N° 5 , de esta sesión.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **SANTANA** (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Hacienda, me corresponde informar el proyecto de ley, originado en mensaje de su excelencia el Presidente de la República, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, con urgencia calificada de discusión inmediata.

En la Comisión, durante el estudio del proyecto, expusieron el señor Ramón Delpiano, jefe de gabinete del ministro de Hacienda, y la señora Gloria Hutt, ministra subrogante de Transportes y Telecomunicaciones. Asimismo, los señores Juan Araya, presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, y Claudio Troncoso, presidente de Chile Transporte A.G.

Durante el estudio del proyecto, concurrieron a la Comisión los señores Felipe Larraín, ministro de Hacienda, y Julio Dittborn, subsecretario de Hacienda.

El mensaje establece que, dado que la vigencia del sistema de reintegro, contenido en la ley N° 20.456, expiraría hoy, y teniendo presente que el contexto económico internacional para el futuro cercano todavía se avizora incierto, se hace necesario postergar la plena vigencia de la ley N° 19.764 y, en consecuencia, incrementar las tasas de reintegro que establece dicha norma.

DISCUSIÓN SALA

De esta manera, el proyecto de ley que se propone considera que, a contar del 1 de diciembre del 2011 y hasta el 30 de junio del 2014, esto es, por un plazo de treinta y un meses, las empresas de transporte de carga podrán acceder mensualmente a una recuperación según el siguiente esquema:

Las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a 2.400 unidades de fomento, recuperarán el 80 por ciento del impuesto soportado. Para las empresas con ventas entre 2.400 y 6.000 unidades de fomento, la tasa de reintegro será de 70 por ciento. Las empresas con ventas superiores a 6.000 e inferiores a 15.000 unidades de fomento, tendrán una tasa de reintegro de 52,5 por ciento. Para las empresas con ventas superiores a 15.000 unidades de fomento, la tasa de reintegro será de 31 por ciento.

En el informe financiero, elaborado por la Dirección de Presupuestos con fecha 28 de noviembre de 2011, se consigna que los costos fiscales de la medida, dados por una menor recaudación tributaria, corresponden a 4.182 millones de pesos en 2011; a 50.190 millones de pesos, en 2012; a 50.190 millones de pesos, en 2013, y a 20.095 millones de pesos, en 2014.

El señor Ramón Delpiano sostuvo que la ley N° 19.764, de 19 de octubre de 2001, estableció el reintegro parcial del pago de peajes realizado por las empresas que utilicen vehículos pesados. Esta ley dispone mecanismos de reintegro del gasto incurrido en peajes, para el caso de las empresas de transporte de pasajeros, y del pago de impuesto específico al diésel, para el caso de las empresas de transporte de carga. Para estas empresas se fijó una tabla de recuperación que partía en 10 por ciento, en 2002, y quedó de manera permanente en 25 por ciento a partir de julio de 2006.

Añadió que, durante el primer semestre de 2008, el precio del crudo llegó a niveles récord, alcanzando los 140 dólares el barril, escenario en que se aprobó la ley N° 20.278, de 24 de junio de 2008, que contempló un aumento transitorio en el porcentaje de recuperación del gasto incurrido por las empresas de transporte de carga, por concepto de impuesto específico al petróleo diésel, de 25 a 80 por ciento. Esta mayor devolución rigió entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Una vez iniciada la crisis *subprime*, los precios de los *commodities*, y del crudo en particular, se ajustaron a la baja. En ese escenario no se justificaba mantener un esquema parejo de 80 por ciento de devolución, por lo que se dictó la ley N° 20.360, de 30 de junio de 2009, que estableció un esquema escalonado, según las ventas de cada empresa, dando un tratamiento más favorable a aquéllas de menor tamaño y considerando los tramos que ya he enunciado.

Este esquema se mantuvo hasta el 20 de junio de 2010 y fue consensuado con los gremios.

Dado que la ley N° 20.360 vencía el 20 de junio del 2010, se inició un proceso de negociación con los gremios del transporte que terminó en la aprobación de la ley N° 20.456, de 29 de julio de 2010, que mantuvo el sistema escalonado de la ley N° 20.360, pero cambiando los factores de reintegro de cada tramo de la siguiente manera: 63 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600

DISCUSIÓN SALA

UTM; 39 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 UTM y no excedan de 42.500 UTM, y 29,65 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales fueran superiores a 42.500 UTM.

Este sistema vence hoy. De no presentarse otra iniciativa legal, se vuelve a un esquema de 25 por ciento de devolución parejo, según lo establece la ley N° 19.764.

El señor Delpiano indicó que durante más de tres meses se llevó a cabo un trabajo en conjunto con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones para llegar a un esquema de devolución consensuado, instancia a la que también se integró la asociación gremial Chile Transporte.

La fórmula acordada mantiene un esquema diferenciado, según las ventas de cada empresa, pero modifica tanto los tramos como los factores de devolución aprobados en la ley N° 20.456.

La propuesta que contiene el proyecto es la que enuncié en un principio.

Los señores Juan Araya, presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, y Claudio Troncoso, presidente de Chile Transporte A.G. expresaron su acuerdo con el proyecto.

Sometido a votación el proyecto en general y en particular a la vez, con excepción del numeral 4 del artículo único, fue aprobado por 12 votos a favor y 1 abstención.

Puesto en votación el numeral 4 del artículo único del proyecto, fue aprobado por 11 votos a favor y 2 votos en contra.

Lo expuesto fue tratado y acordado en sesión de fecha 29 de noviembre de 2011, con la asistencia de los diputados señores Joaquín Godoy (Presidente), Cristián Campos, Enrique Jaramillo, Pablo Lorenzini, Javier Macaya, Miodrag Marinovic, Carlos Montes, José Miguel Ortiz, Carlos Recondo, Alberto Robles, Alejandro Santana, Ernesto Silva y Gastón von Mühlenbrock.

Es cuanto puedo informar.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Para iniciar el debate del proyecto, tiene la palabra el diputado señor José Pérez.

El señor **PÉREZ** (don José).- Señor Presidente, quiero manifestar mi satisfacción porque estamos ante un proyecto de gran importancia, que tiene por finalidad modificar el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga. La iniciativa mejora el porcentaje de devolución y señala claramente cómo operará el sistema. Los valores que ha alcanzado el petróleo en el último tiempo son bastante altos, y no cabe duda de que seguirán en alza. Por eso, voy a respaldar con entusiasmo el proyecto.

Pero, señor ministro -por intermedio del señor Presidente-, creo que también hay que considerar a la clase media, a los funcionarios públicos, al particular, al taxista, que pagan el ciento por ciento del impuesto específico al combustible y que no tienen ninguna posibilidad de descontarlo. Este beneficio que se destina al transporte de carga también deberíamos extenderlo a esas

personas, que tienen un vehículo, pero que cada vez usan menos, porque el valor de la bencina es altísimo y, reitero, seguirá en alza.

Pido al Ejecutivo que estudie esa posibilidad. Hemos presentado varios proyectos de acuerdo en esa dirección, pero lamentablemente parece que han llegado a mal destino, porque no tenemos ninguna información de que se vaya a adoptar alguna medida al respecto. El valor de la gasolina es tremendamente elevado y nocivo para la economía de las personas de clase media y también para muchos trabajadores, pues deben pagar por movilizarse en taxi o en microbús, que consumen gasolina y no siempre petróleo. De manera que hay que preocuparse de esos sectores de los cuales mucho se habla, pero que tenemos tremendamente desamparados.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Pablo Lorenzini.

El señor **LORENZINI**.- Señor Presidente, me alegro de que contemos con la presencia del ministro de Hacienda. Espero que esté presente en la sesión de esta tarde para discutir el reajuste del sector público.

Así como muchas veces hemos criticado el actuar de este Gobierno y de gobiernos pasados, cuando pensábamos que una decisión no correspondía, en este caso, me parece que se ha hecho un buen trabajo por el Ministerio de Hacienda. Estamos frente a un tema bastante complejo, significativo, importante. Existen del orden de 24 mil transportistas en el país, según nos dijeron los propios directivos de ese gremio. De ellos, 15 mil son pequeños transportistas, contribuyentes, cada uno de los cuales tiene entre uno y tres camiones. El tramo siguiente está compuesto por 4.800 o 5 mil transportistas. O sea, el 85 por ciento -20 mil vehículos de los 24 mil- corresponde a transportistas de menores ingresos.

Pero recordemos que esto parte en 2000 con el impuesto específico al diésel. Ahí se crea el problema. Por un lado están los peajes -a partir del 1 de enero vayan juntando las boletitas, señores parlamentarios- y, por otro, el impuesto específico. La idea de los peajes era contar con recursos para construir o reconstruir carreteras. Que yo entienda, por lo menos, la que va al sur es la misma carretera desde hace muchos años. Ni siquiera han puesto nuevos peajes. Y a los que existen, ni siquiera les han instalado el sistema TAG. Sin embargo, reitero, por un lado, se siguen pagando los peajes -será para mantener las carreteras; son bastante caras sus mantenciones- y, por otro, el impuesto específico al diésel. Uno u otro está de más.

Algunos parlamentarios, como los diputados Godoy, Hasbún, Arenas y otros, es decir, diputados no sólo de este lado, sino que de Gobierno, han planteado la eliminación del impuesto específico. Otros hemos planteado que ello debería hacerse en forma gradual, pues se trata de muchos recursos: 1.900 millones de dólares.

A raíz de este proyecto de ley, queda una tarea: al impuesto específico hay que darle un tratamiento distinto. Algunos están más acelerados; otros preferimos la gradualidad, pero hay que optar por peaje o impuesto específico.

DISCUSIÓN SALA

Y a raíz de esto, surgen estas leyes. Por un lado, están las empresas de transportes de pasajeros, que no tienen contribución de IVA. Por lo tanto, se les devuelve directo. Tienen su carril; han subido, han bajado. Hoy, entiendo, la tasa es permanente. El ministro lo podrá ratificar: la tasa es de 35 por ciento y caminan directo con sus devoluciones, porque pagan peaje. Distinto es el caso de los transportistas de carga, que sí contribuyen al IVA. Por lo tanto, han tenido distintas leyes, de acuerdo con los precios internacionales del combustible durante la última década.

Mi primera felicitación es al Ministerio, porque la estabilidad del sistema es básica. Es lo que estamos buscando en muchos ámbitos. Estabilidad en los reajustes. Reajustar en 5,8 el salario mínimo, eso es estabilidad. No podemos estar todos los años apurando proyectos como éste. El próximo año tenemos elecciones municipales y, al siguiente, presidenciales. Entonces, no vamos a influenciar los cambios anuales de estos impuestos con las elecciones. Vámonos a 2014, pasemos el periodo eleccionario y demos estabilidad a esta materia durante 31 meses. Mantengamos un sistema diferenciado, porque a todos no les podemos devolver lo mismo. Más devolución para los más pequeños, menos devolución para las multinacionales.

También se incorpora un tramo adicional, sobre todo para darle más potencia a la micro empresa. Ello es correcto. Ahora, sí me parece que hay que considerar el nivel de ventas, es decir, un elemento más objetivo para estratificar bien a quienes está en un nivel o en otro. Ahí se pueden hacer manejos contables con las facturas en los últimos meses del año. Pero, en fin, el Servicio de Impuestos internos -supongo- va a ejercer un mejor control para que estas situaciones no se produzcan y se pague lo correcto en los períodos que corresponde.

Pero nos quedan algunos temas pendientes. Uno, es el de los taxis colectivos. Entiendo que estamos hablando del transporte duro, del transporte interurbano, pero muchos de los diputados que representamos zonas rurales sabemos que el taxi colectivo es el medio de transporte por excelencia. Creo que aquí hay que buscar algún tipo de devolución. No soy experto en el tema, pero conceptualmente tenemos aquí un tema pendiente. Los técnicos de alto nivel del Ministerio de Hacienda podrán proponer alguna solución. Lo comprometemos, ministro, a examinar el tema.

También quiero que nos diga qué pasa con las empresas que reciben ciento por ciento de devolución: me refiero a las mineras y otras. Entendemos, salvo que estemos errados, que reciben ciento por ciento de devolución.

Nos parece que el proyecto debe favorecer a quien corresponda. Estamos gastando 130 mil millones de pesos en 31 meses. Hablamos de 260 millones de dólares. Se aumentó, nos decía ayer el ministro, en 30 o 40 millones, comparativamente, lo que había antes. O sea, bien enfocado, bien dirigido, existen más recursos. Y es bastante plata. Con esto, podemos lograr que las empresas, sobre todo las pequeñas, se incorporen al sistema y así les damos estabilidad hasta 2014.

Se trata de un proyecto bien avanzado en todos los aspectos. Pero sí me gustaría solicitar -en el pedir no hay engaño- que se examine el tema de los

taxis colectivos. Hay que buscarles una salida, analizar el problema y encontrar una solución. Por lo menos, a la distancia no nos parece que el resto de las empresas, las grandes sobre todo, las mineras y las otras, descuenten todo. Creo que allí también hay algo que se puede modificar.

También habría que ver, a futuro, la estacionalidad de las ventas. Me decían ayer unos camioneros que no les sirve el promedio de movimiento durante el año. Está bien, pero hay periodos en que algunos transportistas venden más que en otros. Aquí queda un elemento dando vuelta.

Otro tema es el reintegro. El IVA se paga de inmediato, pero el reintegro no se recibe de inmediato y las personas se desfinancian. La pequeña empresa no tiene para moverse; le exigen los pagos. Hay aquí un tema de *cash low,* de flujo de caja o flujo de fondos, un tema de buenas prácticas.

Por último, ojo con los informales. Hay muchos transportistas que no se me ocurre cómo incentivarlos a formalizarse para que no sigan siendo, no digo piratas, pero sí informales.

Por último, y aunque quedarán todos los puntos enunciados pendientes, votaré positivamente el proyecto.

He dicho.

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

El señor **URRUTIA**.- Señor Presidente, es cierto que tenemos mucha premura para el despacho de este proyecto. La urgencia es de discusión inmediata, porque hoy expira la vigencia del sistema de reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel. En el caso de no aprobarse el proyecto, lo que no creo, regirá la norma permanente, la ley N° 19.764, de 19 de octubre de 2001, que contiene una tasa de devolución de 25 por ciento del impuesto específico al petróleo diésel. Recordemos que para no retornar al sistema de devoluciones que contempla esta ley, se ha postergado en dos ocasiones la plena vigencia del sistema original, en junio de 2009 y en julio de 2010. Hoy estamos nuevamente postergando esa plena vigencia, habida consideración de que el sistema actual expira hoy, 30 de noviembre de 2011.

La idea es incrementar las tasas de reintegro que establece la norma original. Para esto, el proyecto propone que entre 1 de diciembre del año en curso 2011 y el 30 de junio de 2014, las empresas de transporte de carga recuperen mensualmente, según un nuevo esquema. La recuperación era en UTM; en adelante será en UF.

Esta postergación beneficia fuertemente a la gran mayoría de los transportistas de nuestro país, sobre todo al pequeño, que representa más del 80 por ciento del gremio. Incluso, quedan mejor que con la ley anterior.

Con todo, no puedo dejar pasar algo que los diputados de la UDI hemos venido pidiendo durante los últimos diez años. Se lo hemos pedido al actual Gobierno y también se lo pedimos a los gobiernos de Bachelet y de Lagos: buscar una fórmula, sea para la eliminación completa del impuesto específico a los combustibles o, por lo menos, una rebaja. Hemos insistido fuertemente en

esta materia. Recordemos que esta carga tuvo un fin determinado, que hoy no se cumple. Por lo tanto, pasó a ser un impuesto regresivo, que afecta no sólo, como se ha querido hacer creer, a los que tienen automóviles, a los más ricos, a los que tienen medios de transporte, sino a toda la población. Piensen que si se eliminara el impuesto específico a los combustibles, automáticamente bajarían los precios de los pasajes de las micros y de los colectivos; también bajarían automáticamente los precios de los fletes y, por ende, los de los alimentos y de los productos de primera necesidad. Es decir, favorecería a toda la población.

Por eso, hemos planteado con tanta fuerza que este impuesto debe ser revisado. Además, el Gobierno ha manifestado en el último tiempo que estaría llano a estudiar una reforma tributaria después del despacho del proyecto de Ley de Presupuestos, por lo que sería bueno que allí se incluyera una reducción o la eliminación total del impuesto específico a los combustibles.

La bancada de la UDI seguirá dando esa pelea. Espero que tengamos resultados durante nuestro Gobierno. De lo contrario, tendremos que lograrlo con el gobierno que venga; pero, como dije, seguiremos luchando hasta lograrlo, ya que ello permitiría ayudar mucho a nuestra gente.

Cuando en los canales de televisión, las radios o la prensa preguntan a la gente lo que más les molesta, no responde que es el precio de los combustibles, sino que los alimentos suban diariamente. Si se eliminara el impuesto específico a los combustibles, los alimentos bajarían de inmediato, por lo que la percepción de la ciudadanía respecto de este Gobierno o de cualquier otro cambiaría sustancialmente. Por eso es tan importante la eliminación del impuesto específico a los combustibles.

Entiendo lo que dijeron el diputado Lorenzini y el ministro en reiteradas oportunidades. Estamos hablando de que ese impuesto entrega al Estado entre 1.800 millones y 2 mil millones de dólares, o sea, de una cantidad enorme; pero hay otras maneras para compensar su eliminación. Distintos economistas han señalado que si bien no se podría compensar el total, por lo menos se podría compensar una parte de esos recursos. Por ejemplo, se podría aplicar un impuesto de 20 por ciento a las empresas, lo que compensaría una parte de lo que reditúa dicho impuesto específico, lo que permitiría rebajar la diferencia del impuesto a los combustibles.

La idea fue planteada hace mucho tiempo. Espero sinceramente que si se concreta esa reforma tributaria, se determine de frentón la eliminación del impuesto específico a los combustibles. Así, no tendremos que despachar nunca más un proyecto de ley de esta naturaleza, que favorece en forma transitoria a los transportistas, como sucede ahora.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señor Presidente, es indudable que los gobiernos tienen que aplicar impuestos para realizar las obras que los

parlamentarios y la gente piden.

Ahora, haría un compromiso franco con la gente que va a descontar el impuesto específico, porque todos dicen que si se baja ese impuesto, bajará el precio de los alimentos.

Señor Presidente, ayer me informé que el calentamiento global ha significado la pérdida de millones de hectáreas productivas, por lo que se estima que habrá un alza importante de los alimentos. Australia, por ejemplo, prácticamente perdió su actividad triguera por ese motivo.

Reitero, si el problema fuera tan simple, uno podría proponer que se bajase totalmente el IVA para lograr una rebaja del 19 por ciento de todos los productos del país.

Señor Presidente, por su intermedio, deseo expresar al señor ministro que es indudable que tenemos que encontrar una solución respecto del impuesto específico de los combustibles. Aquí se ha propuesto una solución permanente, que me parece muy justa, cual es que todos los chilenos paguen un peso por litro de combustible, ya que, aunque parezca una aberración, el impuesto específico de los combustibles lo paga la gente de menos recursos, porque el 99 por ciento de la gente que compra autos petroleros, lo hace para ahorrar, aun cuando no descuente dicho impuesto, como lo hacen los agricultores, los transportistas y la minería.

Con esa solución, todo el país quedaría contento, porque resultaría mucho más agradable que todos cooperáramos con un peso por litro de combustible, lo que permitiría eliminar el impuesto específico.

Señor Presidente, por su intermedio, quiero decir al señor ministro que todos sabemos que el impuesto específico se creó para construir caminos en nuestro país; pero también sabemos que los impuestos que se establecen en forma transitoria, finalmente se transforman en permanentes, como también sucedió con el impuesto global complementario. En la actualidad, tenemos las carreteras concesionadas, por lo que no se justifica el impuesto específico a los combustibles. No obstante, la cartera del señor ministro, a quien no estoy atacando ni mucho menos, se acostumbró a manejar 2 mil millones de dólares, que no tendría sin el impuesto específico de los combustibles.

Considero importante el proyecto que estamos tramitando, ya que permitirá al transporte de carga descontar parte del impuesto específico a los combustibles.

Señor Presidente, la eliminación de ese impuesto es una lucha transversal de todos los partidos políticos y de todos los parlamentarios, pero lo curioso es que nos hemos encontrado con una muralla que no hemos podido romper, cual es que gobiernos de diferentes colores políticos no han querido terminar con él, por lo que se ha convertido en una lucha entre el Ejecutivo y el Legislativo. De acuerdo con la redacción del proyecto, parece que el Ejecutivo no tiene la voluntad política para enviar una iniciativa que suprima el impuesto específico de los combustibles, por lo que continuará existiendo de por vida en nuestro país.

Por lo tanto, sólo nos queda buscar un alivio para bajar dicho impuesto, con el objeto de que el Gobierno no pierda la plata que recauda con ese gravamen.

DISCUSIÓN SALA

Por eso, algunas personas han propuesto que todos los chilenos paguemos sólo un peso más por el combustible, lo que aliviaría este problema. En consecuencia, es cosa de hacer un estudio, de ponerse serio y de empezar a trabajar para que esto sea una realidad a corto plazo.

El diputado Godoy me señaló que ha sostenido reuniones con los micreros de Valparaíso, quienes le manifestaron que su gran aspiración es poder descontar el impuesto específico.

Al respecto, debo expresar que se produce una gran injusticia en contra de los micreros, ya que no pueden descontar el IVA cuando compran neumáticos o repuestos. ¿Por qué? No lo sabemos, pero es una gran injusticia que esos transportistas no puedan descontar el IVA por la compra de insumos o repuestos para sus vehículos.

Señor Presidente, considero que se pueden hacer muchas cosas si existe buena voluntad para aliviar la carga de nuestra clase media, que sólo trabaja para pagar impuestos.

Al respecto, señor Presidente, debo señalar que cuando uno observa lo que está pasando en la economía del país, se da cuenta que sucede algo similar a lo que ocurre en la norteamericana, ya que los gringos, como les decimos en Chile, viven su vida para pagar tres cosas: su casa, el auto y sus vacaciones. El endeudamiento de la gente en nuestro país demuestra que existe un consumismo inmenso.

Señor Presidente, no podemos caer en eso, ya que nuestro país tiene todas las condiciones para salir de la pobreza y convertirse en un paraíso de Sudamérica. No podemos echar a perder el país con problemas tan simples, que podemos arreglar fácilmente.

Señor Presidente, he conversado esta situación en privado con el señor ministro, quien, desgraciadamente, se tuvo que ausentar un par de minutos para participar en la discusión del reajuste de sueldo del sector público, que se está tramitando en el Senado.

Señor Presidente, desde que se creó el impuesto específico a los combustibles, ningún gobierno ha tenido la voluntad política para terminar con él.

Lo que propone el proyecto es mejor que nada, por lo que anuncio el voto favorable de Renovación Nacional.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, hay consenso, hay mayoría, no hay mayores problemas. Pero sí tengo un problema, porque me siento incómodo por la forma como se legisla. El proyecto viene calificado con discusión inmediata y es de fácil aprobación; pero, ¿por qué se llega a esto? Porque existe una forma de legislar no racional; así de simple. Modificamos y modificamos. Esa es la manera como seguimos tratando la recuperación de parte del impuesto específico al petróleo diesel, en favor de la las empresas del

DISCUSIÓN SALA

transporte de carga.

En los últimos diez años -no es algo sólo del actual Gobierno, del futuro o del de ayer- ha existido una constante, y los legisladores no hemos sabido aprovechar las oportunidades para lograr que esto vaya por un camino adecuado, a fin de no tener que soportar las constantes presiones de diferentes gremios que usan combustible.

Con ley N° 19.764, se logró 25 por ciento de recuperación del impuesto específico al diésel; en 2008, con la ley N° 20.278, se pasó de 25 a 80 por ciento; en 2009, con la ley N° 20.360, se recuperó entre 38 y 80 por ciento, según el caso; en 2010, con la ley N° 20.456, la recuperación del impuesto osciló entre 29 y 63 por ciento. La iniciativa en estudio establece cuatro tramos, con porcentajes que van desde el 31 al 80 por ciento de recuperación.

Algo no funciona bien. Claro, si no aprobáramos el proyecto, se volvería al esquema que contempla sólo el 25 por ciento de devolución.

Insisto, se debe racionalizar el impuesto. Estoy consciente de los vaivenes del precio del petróleo, de lo cual nadie puede escapar. Eso se presenta como fundamento cada vez que se introducen estas constantes modificaciones. Asimismo, cada cierto tiempo sentimos las presiones de los gremios, y la de hoy, prácticamente viene del año pasado. No obstante, es de justicia que los gremios se expresen.

En relación con esta materia, cabe hacerse la siguiente pregunta: ¿Se trata de una legislación que incentive a quienes pretenden iniciar actividades? Por supuesto que no. Aquí hay un tema en que no tenemos respuesta. Me produce incomodidad que no entreguemos una respuesta a las pymes de transporte.

Queda una deuda tremenda en relación con la recuperación del impuesto específico a los combustibles respectos de los dueños de taxis colectivos. Ellos también tienen derecho a pronunciarse, y allí se tiene una presión. Nos consultan en forma constante, pues nos dicen que también forman parte importante del transporte, en su condición de pyme o de microempresario.

Entonces, deseo retomar lo que planteé al inicio de mi intervención: hay que racionalizar. Se trata de un problema que podemos solucionar. Pero también existe un problema que tenemos nosotros: la necesidad de mejorar la forma de legislar.

Ahora, los técnicos y los economistas tendrán que hacer su labor.

Concuerdo con las palabras de los diputados René Manuel García, de La Araucanía, e Ignacio Urrutia, de la Séptima Región. Estamos en la misma situación, por lo que considero que no existirán dificultades para la aprobación del proyecto que, incluso, pudo ser de Fácil Despacho. Deseo insistir en un tema que planteé: ¿Hasta cuándo dictamos leyes bajo presión? Deseo insistir en este criterio, sería mejor que denomináramos a la Cámara de Diputados como cámara de modificaciones.

No tengo dudas sobre la aprobación de la iniciativa. Por eso, junto con anunciar mi voto favorable, deso hacer una invitación al Ejecutivo, en especial al ministro de Hacienda -gran economista que tenemos en Chile, jefe de la Hacienda Pública-, a tomar un poco en cuenta nuestra incomodidad sobre la forma como se legisla, es decir, sobre la base de presiones. Anteriormente, la

tarea no se hizo; tenemos que ser claros. Nadie ha tomado la decisión correcta, en el sentido de que esto tiene que ser pensado a futuro. La iniciativa en estudio aborda de 2011 a 2014, lo que ayuda bastante; pero a lo mejor, en el intervalo otra vez recibiremos la presión de los gremios.

Por eso, es necesario que el señor ministro converse con sus asesores y, en algún momento, plantee en las comisiones respectivas cómo podemos ser más auténticos en la manera de legislar.

Finalmente, reitero que voy a apoyar el proyecto de ley.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Joaquín Godoy.

El señor **GODOY**.- Señor Presidente, en primer lugar, me gustaría poner arriba de la mesa lo siguiente: Se ha hecho una discusión respecto de la posibilidad de hacer una reforma en materia impositiva. En ese sentido, simplemente deseo entregar algunas cifras, que creo que nos van a ayudar a hacer una distinción respecto de las materias que se han mencionado.

Primero, se habló de eliminar el impuesto específico a los combustibles, por medio del cual se recaudan 2 mil millones de dólares. Después se dijo que esa reducción se podría hacer mediante la mantención del impuesto de las empresas en torno al 20 por ciento. Por ese concepto se recaudarían 450 millones de dólares, por lo cual faltarían más de mil quinientos millones de dólares para eliminar el impuesto específico a los combustibles.

Como muy bien decía el diputado René Manuel García, si de verdad se quiere eliminar ese impuesto, lo primero que se tiene que hacer es buscar donde obtener los recursos para que el fisco siga financiando muchos proyectos sociales que hoy realiza con ellos. Por lo tanto, esa es la primera disyuntiva, que no es menor y es muy relevante.

En segundo término, entrando en el proyecto, el Gobierno hace algo que a todos nos parece muy potente, y fue una de las razones por las cuales se votó a favor en forma unánime en la Comisión de Hacienda: buscó hacer las mayores devoluciones a los pequeños empresarios, es decir, a aquellos a los cuales de verdad el costo de este impuesto les pega en forma mucho más directa.

Todos entendemos que, a diferencia de los que ocurre con las pymes, la pequeña empresa y, muchas veces, la empresa individual, la gran empresa tiene capacidad para hacer frente a estos problemas. ¿En qué terminó esta propuesta? En que el primer tramo de contribuyentes, cuyos ingresos anuales sean iguales o inferiores a 2.400 UF -alrededor de 15.070 empresas, con uno o dos camiones; es decir, estamos hablando de las empresas más pequeñas en materia de transporte de carga-, obtendrá una devolución de 80 por ciento, lo que es muy relevante.

El segundo tramo, con ingresos anuales superiores a 2 mil 400 UF y no excedan de las 6 mil UF, obtendrá una devolución de 70 por ciento. Por lo tanto, alrededor de 4 mil 800 transportistas serán beneficiados. Preguntamos a

los gremios cómo está conformado, y nos respondieron que se trata de dueños de entre tres y cinco camiones.

Cuando se hizo un análisis sobre las grandes empresas, se pudo apreciar una disminución en la devolución que se les hace de dicho impuesto. Esto demuestra que el Gobierno está haciendo un esfuerzo para focalizar, sobre todo en los más pequeños, que son los que más necesitan, la devolución de un impuesto muy duro.

Por ello, quiero felicitar al Ejecutivo, porque dirige este esfuerzo principalmente a favor de personas que más lo necesitan.

En cuanto a los contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos, se considera una estimación.

Los costos fiscales de la medida se estiman en alrededor de 4 millones de dólares para 2011; de 50 millones de dólares de dólares para los años 2012 y 2013, y de 25 millones de dólares para 2014, lo que significa un esfuerzo bastante importante del Gobierno.

Durante la discusión de otros proyectos, se ha señalado que al ministro de Hacienda no le gusta conversar y que el Gobierno no escucha a nadie. Pero fue gratificante ver cómo los dos gremios más importantes del rubro del transporte de carga estuvieron totalmente en favor de la medida que aquí se está tomando, por una razón de fondo: porque el ministro se reunió con ellos y esta propuesta surgió a partir de un diálogo profundo que se tuvo con los gremios. Entonces, sería bueno que, sobre todo la Oposición, reconozca que el Gobierno no sólo tiene la intención, sino que dialoga con quienes corresponde y llega a acuerdo con ellos.

Quiero ir más lejos. El diputado Pablo Lorenzini se refirió a la locomoción colectiva, como también lo hizo el diputado Robles en la Comisión de Hacienda. Al respecto, la ministra de Transportes y Telecomunicaciones subrogante señaló que se están buscando distintas medidas para subsidiar a esos gremios. Asimismo, se está trabajando respecto de quienes aún no han sido beneficiadas, como ocurre con los colectiveros, para que puedan recibir una ayuda como la que están obteniendo otros gremios del transporte. Tras la puesta en marcha del Transantiago, el Estado subsidia con platas espejo el transporte en las regiones.

Por ello, creo que esta iniciativa no sólo es mejor que nada, sino que es mucho mejor en relación con la redistribución que se establece, porque va a la médula de las pequeñas empresas y, por lo tanto, está mucho mejor dirigido. En ese sentido, lo que quiere la Cámara es que los aportes del Estado sean para los que más los necesitan. Por eso, este proyecto va por el buen camino.

El diputado René Manuel García ya comprometió el voto de Renovación Nacional al proyecto y lo vamos a seguir con mucho entusiasmo; al mismo tiempo, quiero hacer una invitación a los colegas de la Oposición para que también se sumen a este buen proyecto.

He dicho.

El señor **ARAYA** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Fuad Chahín.

DISCUSIÓN SALA

El señor **CHAHÍN**.- Señor Presidente, creo que hay un debate pendiente desde hace mucho tiempo respecto del impuesto específico a los combustibles, tanto en lo que respecta al diésel como a las gasolinas.

Ya se señaló anteriormente que este impuesto tuvo su origen en 1986 para reconstruir la infraestructura vial dañada a consecuencia del terremoto, pero se ha mantenido. Existen dos impuestos, uno para el petróleo diésel y otro para las gasolinas. Todos sabemos que el Sipco, instrumento que tenemos actualmente, ha fracasado y, como lo advertimos oportunamente, no funciona. Tenemos importantes vaivenes en el precio de los combustibles, lo que está afectando gravemente a la clase media, a quien usa su vehículo para trabajar o para desplazarse a su lugar de trabajo; pero también a las personas que realizan distintas actividades económicas. Este proyecto busca resolver una parte de ello.

Sin lugar a dudas, el tema es importante, sobre todo cuando vemos que esto afecta en forma relevante el precio de los alimentos, fundamentalmente en regiones. Un estudio de la Dirección de Presupuestos señala que el costo del valor del flete en el precio de los alimentos puede fluctuar entre el 10 y el 30 por ciento.

De acuerdo con la última encuesta de presupuestos familiares, las familias destinan, aproximadamente, 23 por ciento de su presupuesto para el ítem alimentos, y en el caso de las familias más pobres, es decir, las que tienen ingresos familiares inferiores a 250.000 pesos, esta cifra aumenta a 30 por ciento, es decir, tres de cada diez pesos que reciben las familias más pobres van para los alimentos.

El precio del diésel tiene un impacto de aproximadamente 4 por ciento en el precio de los alimentos; 40 por ciento del costo operacional del transporte está determinado por el precio del diésel.

Debo reconocer que este proyecto es importante; pero, a nuestro juicio, una vez más se elude el tema de fondo. Por eso, lo primero que tenemos que hacer es revisar la pertinencia del impuesto específico a los combustibles, es decir, ver si es necesario o no mantener ese impuesto, tanto al diésel, como a la gasolina. Además, si se mantiene, tenemos que discutir qué tasa le vamos a aplicar.

Aquí hay varios temas. ¿Vamos a seguir con impuesto diferenciado del diésel respecto de la gasolina? ¿Vamos a seguir con reintegros diferenciados del impuesto específico al diésel entre el transporte de carga y la industria y la minería? ¿Cómo es posible que la minería y la industria, como las termoeléctricas, en la práctica no paguen impuesto específico al diésel -reintegran el ciento por ciento- que sí paga el transporte de carga, pese a que tiene un impacto directo en la economía familiar, en el precio de los alimentos y, por tanto, en las familias más pobres, que destinan un mayor porcentaje de su presupuesto a alimentos?

Una vez resuelto el tema de la pertinencia del impuesto específico a los combustibles, tendremos que ver cómo lo implementaremos. Ese es el debate que tendremos que hacer. Creo que es importante tener tasas más parejas,

más planas, entre la gasolina y el diésel y entre distintas actividades económicas. No podemos beneficiar a la industria, la minería, las termoeléctricas, si no lo hacemos en igual medida con una actividad económica que tiene un impacto social mucho mayor, porque tiene que ver precisamente con el precio de los alimentos. Entonces, creo que este debate es parcial.

Por ello, me voy a abstener. No puedo estar en contra, porque las medidas que se proponen en esta iniciativa van en un sentido correcto. Pero, una vez más, estamos llenándonos de parches; una vez más, estamos resolviendo un problemita puntual que, a mi modo de ver, tiene que ver más con tratar de frenar a un grupo de presión importante, como es el transporte de carga, que con enfrentar un debate pendiente, como es el del impuesto específico a los combustibles en general.

Creo que es el momento para que el Congreso Nacional pueda discutir este tema de una manera mucho más amplia e integral.

Por eso, quiero hacer un llamado al Gobierno a que se deje de enviar proyectos parche y, de una vez por todas, nos sentemos a discutir los temas de fondo. En eso, creo que existe un consenso bastante transversal. Parlamentarios de Gobierno y de Oposición estamos en la misma línea. Tenemos que seguir avanzando para resolver estos temas pendientes. Esto no resuelve el problema de quienes tienen un vehículo particular; tampoco resuelve el de los colectiveros, de los taxistas o de los pescadores artesanales, con quienes estuve hace algún tiempo en la Región de Aysén, donde me señalaron que el precio del litro de bencina llega a los 1.600 pesos. Ellos tienen que ocupar gasolina para poder salir a pescar, porque emplean motores fuera de borda. Por lo tanto, les resulta insostenible seguir pagando este tipo de impuesto. Además, me he reunido con colectiveros de regiones que he recorrido en mi rol de Vicepresidente de la Democracia Cristiana; también lo hice con los de mi distrito, por ejemplo, con los de Lautaro, quienes me plantearon esta inquietud.

Creemos que es el momento de zanjar este debate, de resolver las inequidades que existen, de manera de entregar una señal clara respecto del impuesto específico a los combustibles.

Como señalé anteriormente, no voy a dar mi aprobación a este proyecto, porque me parece que es un parche, que atiende sólo a un área muy específica de quienes se han visto afectados por el impuesto específico a los combustibles, especialmente el impuesto al diésel. De alguna manera, la Cámara se ha transformado en una especie de maestro chasquilla, ya que lo que estamos haciendo es estucar y echar un poquito de pasta muro, pero no estamos resolviendo los problemas estructurales relacionados con este impuesto, por los efectos que genera no sólo en la economía, sino también a nivel social, en las familias más modestas y de clase media.

Por las razones expuestas, me voy a abstener respecto de este proyecto.

He dicho.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Gustavo Hasbún.

DISCUSIÓN SALA

El señor **HASBÚN**.- Señor Presidente, sin duda, este proyecto es muy importante porque viene a solucionar un problema que afecta a un sector de la población.

El impuesto específico da para mucho y es un tema recurrente que vamos a seguir discutiendo durante mucho tiempo. Resolver el problema de un sector, como puede ser el transporte de carga y el transporte interurbano de pasajeros, me parece que es una solución importante. Sin embargo, debemos ser muy claros y decir que ésta no es una solución de fondo. Como lo dijo el diputado Fuad Chahín, es una solución de parche que no resuelve lo que todos esperamos.

El reintegro parcial del impuesto específico al transporte de pasajeros y de carga sólo resolverá los problemas de un grupo de empresarios, en circunstancias de que la solución sería eliminar un impuesto que afecta a gran parte de la clase media. Si lo focalizamos en los taxis básicos y colectivos y en los transportes escolares es un problema no menor, porque se trata de pequeños empresarios -en muchos casos, son pymes- y, por qué no decirlo, de microempresarios.

Es necesario que aprobemos este proyecto porque, sin duda, va a solucionar, aunque sólo en parte, el problema. En efecto, el reintegro parcial del impuesto específico al transporte de pasajeros y de carga es una parte de la solución; pero esperamos que el Ejecutivo se abra a discutir lo que significa el impuesto específico para los dueños de taxis básicos y colectivos, y de transportes escolares, que son los verdaderos pymes de nuestro país, que suman alrededor de 200 mil personas que se ven afectadas diariamente y que no han recibido solución alguna.

Por lo mismo, esperamos que el Ejecutivo se abra a discutir y a buscar una solución para un sector bastante sensible de nuestra sociedad porque, sin duda, estamos hablando de familias pobres, humildes, que utilizan el vehículo como una herramienta de trabajo y que también necesitan el apoyo del Ejecutivo.

Es necesario encontrar una solución; pero, por favor, no olvidemos lo más relevante: que ésta debe ser una política de Estado, no sólo una política del gobierno de turno. Todos los actores involucrados tenemos que buscar una alternativa que nos permita enfrentar el problema, y lo vamos a hacer cuando todos seamos capaces de confluir y solucionar este grave problema que afecta a miles de chilenos.

Espero que éste sea el inicio de un largo trabajo que nos permita, en conjunto, enfrentar el problema. Si no se elimina el impuesto específico, por lo menos, que se generen las condiciones para entregar, de manera focalizada, bonos de compensación a quienes utilizan sus vehículos como una herramienta de trabajo, de manera que también puedan enfrentar el problema que les genera un impuesto que, a todas luces, es injusto y que afecta a la clase media y a muchos chilenos.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

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

El señor **ROBLES**.- Señor Presidente, tal como lo dijo el diputado Gustavo Hasbún, cada vez es más lógico que exista una política de Estado, pero que diga relación con la forma en que éste recauda los impuestos.

Estamos discutiendo un proyecto de ley que, durante un tiempo acotado, establece porcentajes de devolución del impuesto específico a los combustibles, por tramos, de acuerdo a los ingresos anuales de los contribuyentes que sean transportistas.

Cada vez que se habla del impuesto específico a los combustibles se piensa que se trata de un gravamen destinado a la construcción de carreteras y caminos, porque es lo que se pensó al crearse. Sin embargo, con el paso del tiempo, los camiones circulan por carreteras concesionadas prácticamente en todo Chile, y deben pagar peaje. De manera que todos los chilenos estamos pagando la construcción de autopistas y, por lo tanto, el impuesto específico ya no cumple con el objetivo para el cual fue creado. Digámoslo claramente: es un impuesto que va al Tesoro Público para que el Estado pueda financiar la educación, la salud y muchas otras cosas.

Por lo tanto, en esta materia, tiene que haber una política de Estado. El Gobierno debe allanarse a discutir una reforma tributaria que establezca la forma en que pagamos nuestros tributos, porque si los colegas se fijan en este proyecto que estamos discutiendo, contiene una forma de tributación absolutamente incoherente. ¿Quiénes están exentos del pago del impuesto específico a los combustibles? Los que trabajan, por ejemplo, en la gran minería del cobre. ¿Tiene alguna lógica que quienes trabajan para empresas transnacionales, en la gran minería del cobre privada, no paguen el impuesto específico a los combustibles y que, en cambio, los pequeños camioneros tengan un descuento del 80 por ciento, es decir, tendrán que pagar 20 por ciento del impuesto? El pequeño camionero que tiene uno o dos vehículos tendrá que pagar el impuesto especifico; en cambio, el camionero que trabaja para Disputada de Las Condes o para La Escondida, que tiene utilidades de millones de millones de dólares, no pagará ni un solo peso por concepto de impuesto específico a los combustibles. ¿Es lógico? Por cierto que no.

¿Es lógico que le descontemos parte del impuesto a las 900 empresas que ganan más de 15 mil unidades de fomento al año, pero no a los colectiveros que transportan a las personas de menores recursos de las provincias y las regiones que representamos? ¿Es lógico que tengan que pagar los pequeños empresarios que se dedican al transporte escolar y al transporte público de pasajeros? ¿Es lógico que estas personas paguen el impuesto, pero no los camioneros de la gran minería del cobre? En realidad, tenemos serias dificultades conceptuales respecto de quiénes deben pagar este impuesto y quiénes no deben hacerlo.

Me parece bien que aquellos que tienen recursos suficientes paguen el impuesto específico por utilizar las carreteras del país. Está bien que un señor que tiene un automóvil Mercedes Benz pague el impuesto específico a los

combustibles; no hay problema alguno respecto de eso, porque tiene recursos suficientes para hacerlo. Pero una persona de escasos recursos, que debe recurrir al transporte público y pagar un boleto para poder viajar en colectivo o en bus, se verá afectada porque, al final de cuentas, el empresario de transporte público tiene que traspasar al usuario, a la persona de menores recursos, el impuesto específico que paga. Me parece que esto no está bien porque no tiene lógica tributaria.

Por eso, he presentado dos indicaciones. La primera es para que todos los empresarios que realizan transporte de carga al interior de la gran minería del cobre paguen el impuesto específico a los combustibles, porque no es posible que ellos, que obtienen cuantiosas utilidades, dejen de pagar un impuesto que va en beneficio de la salud y de la educación.

La segunda indicación es para que los dueños de colectivos, de buses de transporte público de pasajeros y, por cierto, de transportes escolares no paguen este impuesto. Así debiera ser si queremos que exista justicia tributaria.

Desde ya, pido votación separada para el numeral 4) del artículo único del proyecto de ley, que dispone que los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento, también tengan una rebaja del impuesto.

Según se me informó ayer en la Comisión, no son más de 900 las empresas que tienen grandes flotas de camiones -sobre cien camiones cada empresa- y que transportan más del 60 por ciento de la carga de nuestro país.

Por eso, estimo pertinente -así lo hice ver ayer en la Comisión de Hacienda- que este tributo que, de acuerdo con lo que establece el proyecto, se va a dejar de pagar, sirva para financiar la devolución del impuesto específico a los combustibles a los empresarios del transporte público de los colectivos, en especial para los de la región a uno de cuyos distritos represento.

He dicho.

El señor **BERTOLINO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Alejandra Sepúlveda.

La señora **SEPÚLVEDA** (doña Alejandra).- Señor Presidente, lamento que el ministro no esté en la Sala. Sé que ha tenido algunas complicaciones porque se está tramitando en el Senado el reajuste de los funcionarios públicos. Sin embargo, confieso que no me gustaría votar el proyecto sin que esté presente el ministro en la Sala para responder nuestras inquietudes. No quiero votar antes de que el ministro dé respuesta a los planteamientos de los diputados Fuad Chahín, Alberto Robles y otros en relación con lo que está ocurriendo, por ejemplo, con el transporte de las empresas mineras.

Cuando uno vota a favor o en contra de un proyecto, debe respaldar su posición, y también debe entregar explicaciones en su distrito y por los medios de comunicación; porque claro, si votamos en contra, perjudicaremos a los transportistas.

Nos interesa saber por qué debiéramos votar a favor el proyecto y, al mismo

tiempo, conocer lo que está pasando con las grandes empresas a las que el Estado les devuelve este impuesto, en circunstancias de que existe otro sector que nos está demandando el mismo tratamiento.

Por eso, queremos saber cuál es la explicación racional de esto, quiero entenderla; porque, más allá de lo que veamos en forma separada de cada sector en este proyecto, nos interesa saber también lo general, lo global, para explicarle a la ciudadanía, en forma pedagógica, por qué a las empresas del cobre, que tienen un *royalty* muy chiquitito, el Estado les devuelve este impuesto.

Señor Presidente, ¿qué explicación vamos a entregar a los colectiveros? Quiero recordar que tuvimos un paro gigantesco del transporte de colectivos. Además, ¿qué pasa con el transporte escolar?

Si en la Cámara de Diputados no somos capaces de contar con una explicación global de lo que está ocurriendo y, al mismo tiempo, debemos votar este proyecto, ¿qué explicación entregaremos?

En lo personal, necesito dos explicaciones, una de las cuales es la general a que aludí. Por eso, invito a los diputados a que no votemos mientras no hayamos obtenido una explicación del ministro. En ese sentido, voy a pedir reunión de Comités con suspensión del debate, si el ministro no nos entrega una explicación.

Antes de votar, me interesa que el ministro se haga presente en la Sala para que nos dé dos explicaciones: la primera, en relación con lo que ocurre con este impuesto en otras áreas de, por ejemplo, en las mineras, y la segunda, dado el conflicto que tuvo lugar con el transporte escolar, deseo conocer la propuesta del Gobierno al respecto.

No es posible que no tengamos ninguna solución para ese sector, en circunstancias de que se relaciona con el bolsillo de todos los chilenos y chilenas, en especial de los más humildes y de la clase media, que emplean ese medio de transporte en forma permanentemente.

Por eso, si el ministro no concurre a entregarnos una explicación a nuestras inquietudes sobre el procedimiento que se va a utilizar para el transporte escolar, voy a solicitar reunión de Comités con suspensión de la sesión. Si el ministro no satisface nuestras legítimas inquietudes, no podemos votar el proyecto, o bien tendremos que votar derechamente en contra. Reitero que necesitamos una explicación para después, transmitirla a la ciudadanía.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Señora diputada, el ministro de Hacienda está en el Senado que, como bien sabe su señoría, está sesionando. No obstante, la Mesa de la Cámara le ha pedido al ministro que venga a responder las inquietudes que se están planteando.

La señora **SEPÚLVEDA** (doña Alejandra).- Señor Presidente, entiendo eso y lo encuentro muy razonable. Sin embargo, antes de votar, nos gustaría que el señor ministro nos entregue una explicación sobre el proyecto.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MELERO** (Presidente).- El ministro vendrá, señora diputada.
Tiene la palabra el diputado señor José Manuel Edwards.

El señor **EDWARDS**.- Señor Presidente, antes de entregar mi opinión sobre el tema que nos convoca, quiero hacer un par de alcances.

Primero, quiero decir a la gente que nos está mirando y a los diputados de la Concertación, que este impuesto recauda cerca de dos mil millones de dólares, y que el aumento del presupuesto de la Nación de este año, que ha sido bastante mayor al de muchos años, fue de entre tres mil millones y cuatro mil millones de dólares. Por lo tanto, estamos hablando de una recaudación cercana al 60 por ciento de todo el incremento del presupuesto del erario nacional, y de alrededor de 4 ó 5 por ciento de todo lo que recauda el fisco en un año calendario.

Por eso, quiero hacer un llamado a quienes desean que se elimine el impuesto específico, a que tengan un poco más de coherencia, porque, por un lado, no podemos pedir aumento de gastos en cada una de las partidas del presupuesto y, a la vez, restringir los ingresos; esa ecuación, simplemente, no da. Cuando hablamos de montos de miles de millones de dólares, no corresponde.

El año pasado, durante la discusión del presupuesto, lo vivimos, después del terremoto, en la partida del Ministerio de Vivienda. Este año lo estamos viviendo en la partida del Ministerio de Educación.

¡Qué más quisiéramos que aumentar todos los gastos! Sin embargo, hay que cuadrar las cifras. Cuando por un lado pedimos aumentos sustantivos de miles de millones de dólares en el presupuesto, y por el otro queremos eliminar un impuesto que entrega dos mil millones de dólares al erario nacional, hay un problema de responsabilidad.

El segundo comentario dice relación con que no estamos hablando de un impuesto nuevo; es un impuesto que, como dijeron los diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, viene desde 1986 y se mantuvo durante todos los gobiernos de la Concertación. Los únicos cambios, meramente cosméticos, se hicieron hace un par de años. Sin embargo, desde 1986 a la fecha, la base del impuesto sigue exactamente igual.

Por lo tanto, me cuesta comprender la falta de coherencia de personeros que trabajaron en los gobiernos anteriores, que mantuvieron este impuesto, y que hoy dicen que hay que eliminarlo.

A mi juicio, este impuesto debe permanecer, porque muchos chilenos, al usar infraestructura vial, ocasionamos un gasto al Estado, a las municipalidades, al Ejecutivo. En consecuencia, quienes usamos la vía pública, debemos estar dispuestos a pagar al menos cierto porcentaje de los gastos en que hacemos incurrir al Estado.

Obviamente, debemos conseguir que paguen el impuesto básicamente las personas que más usan la infraestructura vial, por ejemplo, las personas de mayores ingresos. Por lo tanto, me parece de suyo razonable revisar alternativas para apoyar, por ejemplo, a los dueños de taxis y de la locomoción colectiva y, en algunos casos, a empresas de transporte escolar.

DISCUSIÓN SALA

Como es obvio, hay que superar algunas dificultades. Se necesita una contabilidad clara para el caso de que se haga devolución a los dueños de taxis y de colectivos. También debiésemos intentar avanzar en eliminar o devolver el impuesto específico a los empresarios del transporte escolar, pero dependiendo de a quién se transporta, porque la idea es favorecer a la clase media, que está pagando un impuesto que hace sufrir el bolsillo de todas esas familias.

La señalética y los caminos deben financiarse. Por eso, el impuesto específico apunta en la dirección correcta, haciendo la salvedad de que es necesario que lo paguen sólo las personas de mayores ingresos.

El proyecto en análisis plantea de manera muy inteligente y focalizada, la forma de devolver el impuesto a los camioneros. Así, establece que se devolverá 80 por ciento a los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento; 70 por ciento a los contribuyentes con ingresos anuales entre 2.400 y 6 mil unidades de fomento; 52,5 por ciento, a las empresas que tienen ingresos anuales superiores a 6 mil y que no exceden de 15 mil unidades de fomento, y 31 por ciento a las grandes empresas.

De esta manera, el Gobierno está tratando de alargar el período de devolución de este impuesto, pero de manera focalizada. A las empresas de mayor tamaño se les devuelve menos, y a las de menor tamaño se les devuelve más, como corresponde para ir focalizando los recursos.

En consecuencia, como ya lo anunciaron algunos diputados que me antecedieron en el uso de la palabra, la bancada de Renovación Nacional apoyará con mucho entusiasmo la aprobación de este proyecto, porque es absolutamente necesario.

Esperamos que en el futuro se perfeccione el impuesto a los combustibles. Sin embargo, quienes llaman a su eliminación, deben tener presente que eso beneficia, principalmente, a las personas de mayores ingresos, debido a que tienen mayor acceso a autos y al uso de la bencina.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda señor Felipe Larraín.

El señor **LARRAÍN** (ministro de Hacienda).- Señor Presidente, este proyecto se presentó al Congreso Nacional después de tres meses de conversaciones con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y con Chile Transporte, gremios con los cuales se llegó a acuerdo. Es importante destacarlo. Decidimos extender el período, para no estar sometidos a una discusión anual respecto de un tema en el que se requiere mayor estabilidad en el tiempo.

Estamos conscientes de que la fórmula que hemos acordado privilegia más al que tiene un camión, pues recibe un 80 por ciento de devolución. Luego, a medida que se trata de empresas mayores, la escala va decreciendo. Asimismo, la fórmula está definida por ventas, que es la manera más objetiva de definirla.

DISCUSIÓN SALA

Se consultó por qué no pagan el impuesto específico -hay devolución- las empresas. Ello tiene que ver con el origen de este impuesto y con otras razones. Originalmente, en el proyecto se hizo una distinción entre fuentes fijas y fuentes móviles, entendiendo por fijas las empresas y por móviles el transporte. En primer lugar, el objetivo del impuesto específico a los combustibles fue para financiar el mantenimiento y la construcción de carreteras, pero ahora la mayoría de ellas son privadas, por cuyo uso se paga peaje. Posteriormente se estableció que este impuesto tenía la finalidad de compensar las externalidades negativas que provocaban en el medio ambiente y en la salud de las personas. Es el caso de los atropellos y la congestión, lo que no causan las empresas. Esta es la razón por la cual, en su concepción, se estableció una diferencia entre las empresas de transporte y las fuentes fijas. Por tanto, así ha sido siempre. Aquí no ha habido ningún cambio.

Después se estableció una devolución del impuesto al diésel, que originalmente fue de 25 por ciento para las empresas de transporte. Luego, por la crisis, este impuesto subió a 80 por ciento. Pasada la crisis, hemos tenido una escala decreciente. El año pasado, las tasas de devolución se redujeron a 63 por ciento, 39 por ciento y 29,65 por ciento, respectivamente. Hoy tenemos una graduación que va entre 80 y 31 por ciento.

Esa es la respuesta a lo primero.

En seguida, muchos se preguntan por qué no extendemos la devolución a otras fuentes móviles. Hay una explicación. Es natural que pidan extender los beneficios. Lo entiendo, pero se olvidan que los recursos son escasos, sobre todo en un año en que hemos hecho un esfuerzo muy especial en educación. Así las cosas, es difícil extender el beneficio a otras fuentes móviles. El impuesto específico, como ustedes saben, es una fuente importante de recaudación y aumentar su devolución, merma en forma significativa los ingresos fiscales.

Pero sí hemos acordado con algunos gremios -taxistas y colectiveros- esquemas de apoyo en la conversión a gas y otras medidas específicas que les interesan.

Muchas gracias.

El señor **MELERO** (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre este proyecto en los siguientes términos:

El señor **MELERO** (Presidente).- En votación general el proyecto de ley, iniciado en mensaje y con urgencia de discusión inmediata, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el

siguiente resultado: por la afirmativa, 92 votos; por la negativa, 0 votos. Hubo 4 abstenciones.

El señor **MELERO** (Presidente).- **Aprobado**.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Aguiló Melo Sergio; Alinco Bustos René; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Burgos Varela Jorge; Calderón Bassi Giovanni; Campos Jara Cristián; Cardemil Herrera Alberto; Carmona Soto Lautaro; Castro González Juan Luis; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi Marfil María Angélica; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; Farías Ponce Ramón; García García René Manuel; Kort Garriga Issa; Girardi Lavín Cristina; Godoy Ibáñez Joaquín; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Gálvez Hugo; Gutiérrez Pino Romilio; Hales Dib Patricio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Jaramillo Becker Enrique; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Lahsen Leopoldo; Rivas Sánchez Gaspar; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Teillier Del Valle Guillermo; Tuma Zedan Joaquín; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Letelier Aguilar Cristian; Urrutia Bonilla Ignacio; Velásquez Seguel Pedro; Verdugo Soto Germán; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Chahín Valenzuela Fuad; Jarpa Wevar Carlos Abel; Robles Pantoja Alberto; Vargas Pizarro Orlando.

El señor **MELERO** (Presidente).- Por no haber sido objeto de indicaciones, queda también aprobado en particular, con excepción del numeral 4) del artículo único del proyecto, cuya votación separada ha sido solicitada.

Hago presente a la Sala que las indicaciones que formuló el diputado señor

Robles fueron declaradas inadmisibles por la Mesa, toda vez que incidían en la administración financiera del Estado.

En votación el numeral 4) del artículo único del proyecto.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 83 votos; por la negativa, 3 votos. Hubo 5 abstenciones.

El señor **MELERO** (Presidente).- Aprobado.

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Aguiló Melo Sergio; Álvarez-Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Araya Guerrero Pedro; Arenas Hödar Gonzalo; Ascencio Mansilla Gabriel; Auth Stewart Pepe; Baltolu Rasera Nino; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Burgos Varela Jorge; Calderón Bassi Giovanni; Cardemil Herrera Alberto; Castro González Juan Luis; Cerda García Eduardo; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi Marfil María Angélica; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Estay Peñaloza Enrique; García García René Manuel; Kort Garriga Issa; Girardi Lavín Cristina; Godoy Ibáñez Joaquín; Goic Boroevic Carolina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Pino Romilio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Jaramillo Becker Enrique; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; Macaya Danús Javier; Melero Abaroa Patricio; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Rivas Sánchez Gaspar; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Saffirio Espinoza René; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Teillier Del Valle Guillermo; Tuma Zedan Joaquín; Turres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Letelier Aguilar Cristian; Urrutia Bonilla Ignacio; Velásquez Seguel Pedro; Verdugo Soto Germán; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Alinco Bustos René; Robles Pantoja Alberto.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Chahín Valenzuela Fuad; Farías Ponce Ramón; Hales Dib Patricio; Lorenzini Basso Pablo; Vargas Pizarro Orlando.

El señor **MELERO** (Presidente).- ***Despachado el proyecto.***

OFICIO LEY

1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica texto aprobado. Fecha 30 de noviembre, 2011. Cuenta en Sesión 78. Legislatura 359. Senado.

Oficio Nº 9844

A S.E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

VALPARAÍSO, 30 de noviembre de 2011

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 proyecto de ley, correspondiente al boletín N°8066-05.

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de diciembre del año 2011 y el 30 de junio del año 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará

OFICIO LEY

que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en él o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014.”.

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Informe de Comisión de Hacienda

Senado. Fecha 19 de diciembre, 2011. Cuenta en Sesión 82. Legislatura 359.

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecida en la ley N° 19.764.
BOLETÍN Nº 8.066-05

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de emitir su informe acerca del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el señor Presidente de la República, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

A la sesión en que la Comisión se ocupó de este asunto asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Tuma.

En representación del Poder Ejecutivo, en tanto, concurrieron, del Ministerio de Hacienda, el Subsecretario, señor Julio Dittborn; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Ramón Del Piano; y el asesor legislativo, señor Francisco Moreno.

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Jefe de la División de Normas y Operaciones de la Subsecretaría de Transportes, señor Roberto Santana.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, el asesor, señor José Francisco Acevedo.

Del mismo modo, asistieron los siguientes invitados:

De la Confederación Nacional Gremial de Dueños de Camiones de Chile, el Presidente Nacional, señor Juan Araya; y el Ingeniero de Proyectos, señor Roberto González.

De Chile Transporte, el Presidente, señor Claudio Troncoso; y el Gerente General, señor Juan Enrique Pino.

De la Federación de Dueños de Camiones de la Quinta Región, el Presidente, señor José Egido.

De la Federación de Dueños de Camiones de la Séptima Región, el Presidente, señor Abraham Araya.

De la Federación Gremial de Asociaciones de Dueños de Camiones del Sur, el Presidente, señor José Villagrán.

Estuvieron presentes, además:

De la Corporación de Estudios para América Latina, la asesora, señorita Macarena Lobos.

De la Biblioteca del Congreso Nacional, la asesora, señorita María Soledad Larenas.

- - -

Se hace presente que por tratarse de un proyecto de artículo único y con urgencia calificada de "discusión inmediata", y en conformidad con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, se discutió la iniciativa en general y en particular a la vez.

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

El proyecto de ley pretende modificar el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

- - -

ANTECEDENTES

Para una adecuada comprensión de la iniciativa en informe deben tenerse presente los siguientes antecedentes:

I.- ANTECEDENTE JURÍDICO

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

- Ley N° 20.278, adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles derivados del Petróleo, autoriza una capitalización de ENAP por el monto que indica e introduce otras modificaciones que señala.

- Ley N° 20.360, otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259.

- Ley N° 20.456, modifica el plazo para el reintegro parcial del concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje que da origen al presente proyecto de ley se fundamenta en las siguientes consideraciones:

Refiere, en primer lugar, la existencia del régimen de reintegro parcial del impuesto específico al diesel para las empresas de transporte de carga, establecido por la ley Nº 19.764, de 19 de octubre de 2001, que fijó una tabla de recuperación del impuesto específico, que comenzó en un 10% para parte del año 2001 y el año 2002, y se estabilizó en un 25% a partir del 1 de julio de 2006.

Agrega, en segundo término, que ante el fuerte incremento experimentado por el precio del crudo durante el primer semestre del año 2008, cuando llegó a niveles record de 140 US$/bl que afectaron fuertemente a los transportistas, se dictó la ley N° 20.278. Dicho cuerpo normativo contempló un aumento transitorio en el porcentaje de recuperación del gasto incurrido por las empresas de transporte de carga por concepto de impuesto específico al diesel, desde un 25% a un 80%. Esta tasa rigió entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Da cuenta el Mensaje, enseguida, que una vez terminado el denominado "boom" de precios de los "commodities" e iniciada la crisis económica del año 2008, el precio del crudo cayó hasta los 40 US$/bl, encontrándose en 70 US$/bl a la fecha de término de la vigencia de la ley N° 20.278. En estas circunstancias, en el mes de junio de 2009, mediante la ley Nº 20.360, se estableció un sistema escalonado de devolución del impuesto específico al petróleo diesel, el que se mantuvo en vigencia hasta el 30 de junio de 2010.

Este nuevo mecanismo de devolución tomaba en cuenta los ingresos anuales del contribuyente, estableciendo 3 tramos de devolución: hasta las 18.600 unidades tributarias mensuales, la devolución era del 80% del impuesto específico; entre las 18.600 y las 42.500 unidades tributarias mensuales, de 50%, y si los ingresos anuales eran superiores a las 42.500 unidades tributarias mensuales, el reintegro era de un 38%.

Con el fin de que el sistema de devoluciones no retornara al originalmente establecido en la ley N° 19.764, que, como se señalara, contiene una tasa de devolución de 25%, en el año 2010 el Gobierno presentó un proyecto de ley con el objeto de mantener un porcentaje de devoluciones superior al establecido en la ley Nº 19.764. Dicha iniciativa se materializó en la ley Nº 20.456, de 29 de julio de 2010, que, tomando en consideración los ingresos anuales del contribuyente, contempló un mecanismo con tres tramos de ingresos similares a los de la ley Nº 20.360, pero reduciendo las tasas de devolución a 63%, 39% y 29,65%, respectivamente.

Añade a continuación el Mensaje que ante la expiración, el 30 de noviembre de 2011, del sistema de reintegro contenido en la ley Nº 20.456, y teniendo presente que el contexto económico internacional para el futuro cercano todavía se avizora incierto, se hace necesario postergar la plena vigencia de la ley Nº 19.764, incrementando, en consecuencia, las tasas de reintegro que establece este último cuerpo legal.

Al efecto, el presente proyecto de ley considera que a contar del día 1 de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014, esto es, por un plazo de 31 meses, las empresas de transporte de carga, puedan acceder, mensualmente, a una recuperación según el siguiente esquema:

1) Las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a las 2.400 unidades de fomento, recuperarán un 80% del impuesto soportado.

2) Para las empresas con ventas entre las 2.400 y las 6.000 unidades de fomento, la tasa de reintegro será de 70%.

3) Finalmente, aquellas empresas con ventas superiores a 6.000 e inferiores a 15.000 unidades de fomento, tendrán una tasa de reintegro de 52,5%, siendo esta misma de 31% para aquellas empresas con ventas superiores a las 15.000 unidades de fomento.

- - -

INFORME COMISIÓN HACIENDA

DISCUSIÓN EN GENERAL

En primer lugar, el **Jefe de Gabinete del Ministro de Hacienda, señor Ramón Delpiano,** reseñó que en relación con el sistema de devolución del Impuesto Específico al Diesel (IED) para empresas de Transporte por Carretera, el antecedente más remoto es la ley Nº 19.764, de 19 de octubre 2001, que estableció el reintegro parcial del pago de peajes realizado por las empresas que utilizaran vehículos pesados. La negociación en su momento llevada a cabo obedeció a la reivindicación de los gremios, en el sentido de estimar injustificado el pago de un impuesto que había sido concebido para financiar la reconstrucción de las carreteras dañadas tras el terremoto que afectó al país en 1985.

Dicha ley, profundizó, estableció mecanismos de reintegro del gasto incurrido en peajes para el caso de las empresas de transporte de pasajeros, y del pago de IED para el de las empresas de transporte de carga. Entonces se fijó, para estas últimas, una tabla de recuperación que partía en 10% en 2002 y quedaría de manera permanente en 25% a partir de julio de 2006.

Tal esquema, añadió, funcionó de modo satisfactorio hasta el año 2008, durante cuyo primer semestre el precio del crudo llegó a niveles record, alcanzando los 140 US$/bl. En ese escenario se aprobó la ley Nº 20.278, de 24 de junio de 2008, que contempló un aumento transitorio en el porcentaje de recuperación del gasto incurrido por las empresas de transporte de carga por concepto de IED, de 25% a 80%. Esta mayor devolución rigió entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Posteriormente, una vez iniciada la crisis *subprime*, los precios de los *commodities,* y el del crudo en particular, se ajustaron a la baja, por lo que ya no se justificaba mantener el 80% parejo de devolución. Así se llegó a una nueva negociación, que dio lugar a la ley N° 20.360, de 30 de junio de 2009, que estableció un sistema escalonado según las ventas de cada empresa, otorgando el siguiente tratamiento:

- 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600 UTM.

- 50% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.

- 38% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 42.500 UTM.

Este esquema se mantuvo en vigor hasta el 20 de junio de 2010, oportunidad en la que se debió negociar nuevamente con los gremios del transporte para, finalmente, aprobar la ley N° 20.456, de 29 de

julio de 2010, que mantuvo el sistema escalonado de la ley N° 20.360, pero cambiando los factores de reintegro de cada tramo:

- 63% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600 UTM.

- 39% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.

- 29,65% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 42.500 UTM.

Este modelo se extinguió el 30 de noviembre de 2011, por lo que, de no mediar una nueva iniciativa legal, deberá volver a regir el 25% parejo de devolución en su momento establecido por la ley N°19.764. Para evitar este último efecto, dio cuenta que durante más de 3 meses el Ejecutivo ha realizado un trabajo conjunto con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC) y con la asociación gremial Chile Transporte, para llegar a un sistema de devolución consensuado que mantiene una diferenciación según las ventas de cada empresa, pero modifica tanto los tramos como los factores de devolución aprobados en la ley N° 20.456, en el siguiente sentido:

- 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 UF.

- 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 UF.

- 52,25% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 UF.

- 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 15.000 UF.

Agregó que entre 0 y 2.400 UF, que concentra a mono operadores, se encuentra aproximadamente el 60% de las empresas de transporte de carga por carreteras, y entre 2.400 y 6.000 UF, otro 23%. De manera que el mejor tratamiento que el proyecto de ley propone, se encuentra focalizado en quienes más lo necesitan.

Ante una consulta del Honorable Senador señor Kuschel, puntualizó que aún sin existir una estadística acabada sobre el particular, se puede estimar que en el primer rango se hallan operadores de 1 a 3 camiones, y en el segundo, entre 3 a 6.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Ante una consulta del Honorable Senador señor Novoa, en tanto, precisó que el directorio de la CNDC aprobó la presente propuesta por amplia mayoría, y que solamente algunas asociaciones gremiales regionales son las que no están de acuerdo con ella.

El **Honorable Senador señor Kuschel** preguntó cuál es el mayor gasto que representa la nueva estructura que se ha planteado.

El **señor Delpiano** indicó que el costo del nuevo esquema asciende a US$106 millones anuales, en circunstancias que el anterior llegaba a un poco más de US$90 millones. Y si entrara en vigor el 25% parejo, entonces sólo se encontraría alrededor de US$60 millones.

Enseguida, se concedió el uso de la palabra al **Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), señor Juan Araya**, quien señaló que el acuerdo logrado con los representantes del Ministerio de Hacienda representará, para el gremio, una rebaja del orden de US$247 millones, en el universo de las, aproximadamente, 24 mil empresas formalmente constituidas, que se desglosan, en los diversos tramos, de la forma que el siguiente cuadro expone:

Número de empresas y tramos de recuperación

N° EMPRESAS						
UF	**$**		**N**	**NE Acum**	**%E**	**% E Acum**
2.400 2.400-25.000 25.000-10.000 100.000	52.855.080 550.573.750 2.202.295.000	52.855.080 550.573.750 2.202.295.000	15.070 7.921 853 227 **24.071**	15.070 22.991 23.844 24.071 **24.071**	62,61% 32,91% 3,54% 0,94%	62,61% 95,51% 99,06% 100,00%

Propuesta vigente hasta 30 Nov

UTM	% Recup.
18.600 **42.500** **42.500**	**63,00%** **39,00%** **29,65%**

Recuperación IED 2010-2011,
según tramos

AÑO 2010 – 2011
Fuente: Ministerio de Hacienda

Aprox:

- **58 % Pequeña**
- **32 % Grande**
- **10 % Mediana**

Recup. Media				
UTM		**% Recup.**	**NE**	**MMUS$**
18.600		63%	20.748	**42,92**
18.600 – 42.500		39%	2.443	**7,40**
42.500		29,65%	517	**23,68**
74,00				

Recuperación IED 2009-2010,
Según tramos

1%
55%
13%
30%
1%

Reintegro Mensual (MMUS$)por Tipo de Empresa Año 2009

S/V

Pequeña

Mediana

Grande

S/I

Reseñó, enseguida, que la CNDC se encuentra trabajando con SERCOTEC para que las asociaciones gremiales se puedan convertir en empresas que, en definitiva, puedan realizar sus compras, negociar y presentarse a licitaciones en forma conjunta. Ese es, destacó, el camino que se debe seguir, pues de no hacerlo se corre el riesgo de que acontezca lo mismo que años atrás en el mercado de las farmacias, donde las pequeñas debieron desaparecer. Si eso llegara a ocurrir, el impacto sería no sólo sobre las pymes, sino sobre todas las familias que se encuentran detrás de quienes ejercen la actividad. Refirió, como una señal de la preocupación manifestada, la existencia de un estudio que concluyó que el mercado del transporte de carga requiere solamente de, aproximadamente, 2.600 empresas para desarrollarse normalmente, en circunstancias que los camioneros, entre formales e informales, son cerca de 40.000 a lo largo de todo el país.

La difícil realidad, agregó, con el precio del petróleo ahogando a los pequeños transportistas a lo largo de todo el país, hace aconsejable que el reintegro del IED para éstos, sea más alto. En ese sentido se orientaron las negociaciones llevadas a cabo con el Ministerio de Hacienda, que decantaron en la propuesta en esta oportunidad presentada. De ahí que se plantee un período de 3 años, hasta 2014, durante el cual el reintegro del IED pueda ser más ventajoso y, a la vez, los camioneros puedan organizarse y trabajar y vender en forma conjunta sus servicios. Sólo obrando así será posible la subsistencia de muchos operadores, que, por ejemplo, por la vía de la implementación de tecnología podrán reducir las tasas actuales de circulación de camiones vacíos.

Propuestas CNDC

1.- Mantener un sistema de reintegro diferenciado para empresas pequeñas, medianas y grandes.

2.- Continuar con sistema escalonado, ya que pasar a un modelo continuo genera confusión en los asociados.

3.- Incorporar definición de tamaño de empresa según el SII.

4.- Incorporar un cuarto tramo para microempresas.

5.- Considerar que la variable a utilizar siga siendo el nivel de facturación (ventas) mensual de las empresas, y no el consumo de combustible por mes (Litros).

6.- Tomar en consideración la estacionalidad de las ventas de las empresas.

Propuestas Ministerio de Hacienda

1.- Mantener sistema diferenciado o escalonado.

2.- Incorporar un cuarto tramo para microempresas.

3.- Valor de la operación alcanza los US$ 104 millones.

4.- Recursos adicionales por US$ 30 millones, equivalentes a un incremento del 41 %.

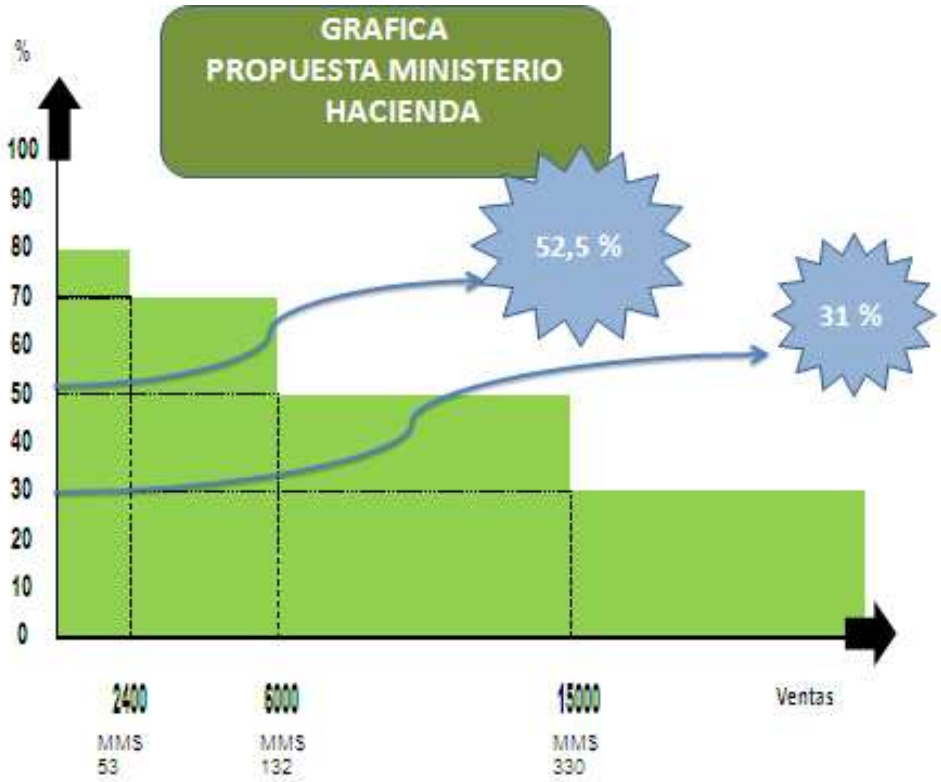
5.- Incremento de fondos están focalizados en las pequeñas empresas.

6.- Vigencia de 30 meses.

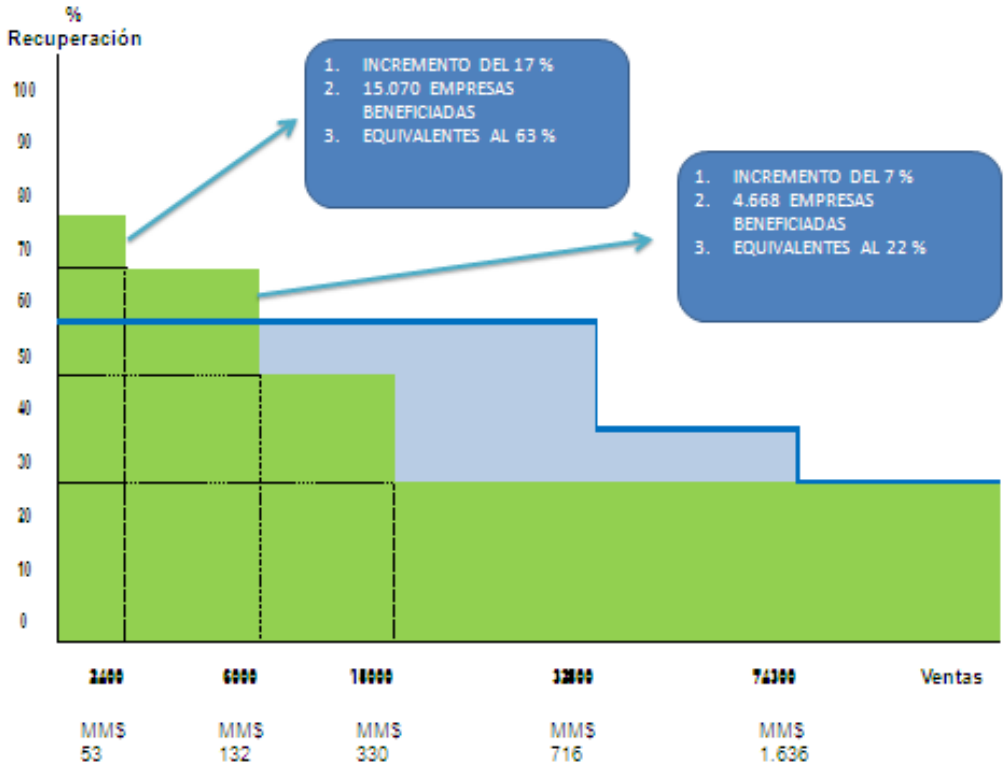
Propuesta Ministerio de Hacienda

Ventas (UF)	**% Recup.**
0 – 2.400 **2.400 – 6.000**	**80** **70**

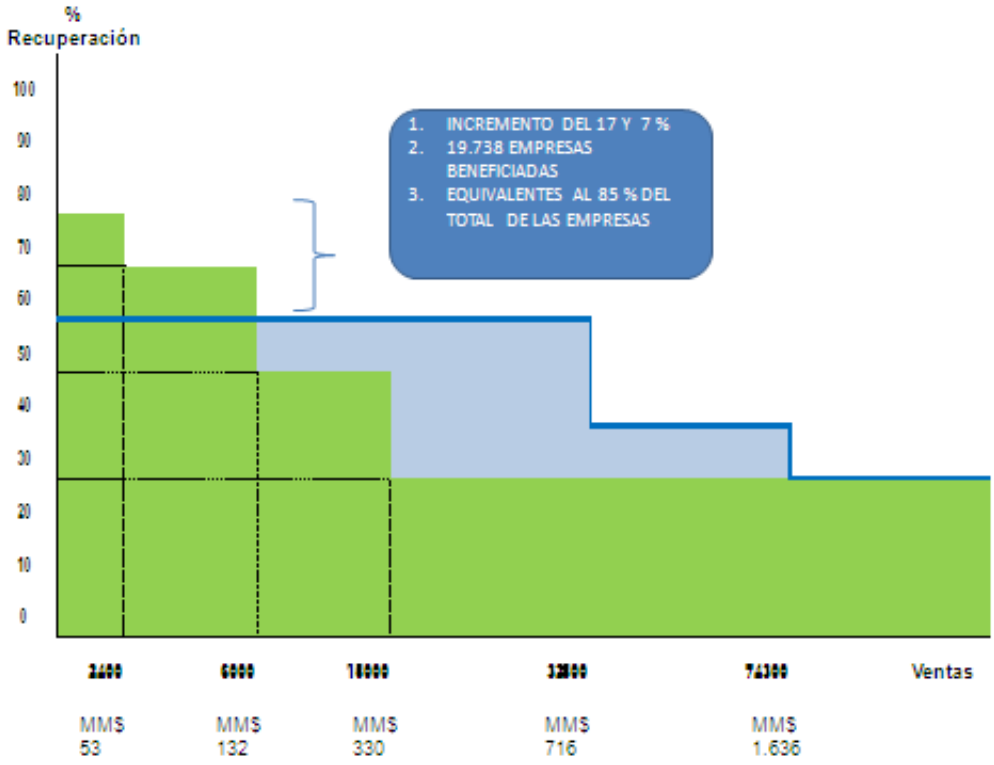
6.000 – 15.000 **15.000**	**52,5** **31**



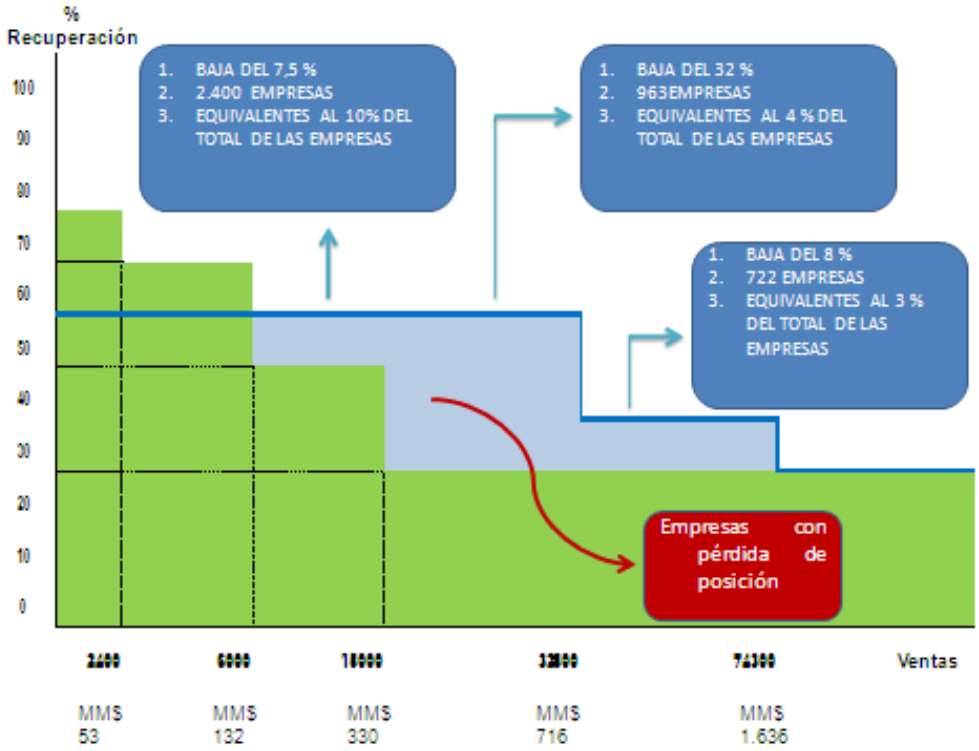
INFORME COMISIÓN HACIENDA



INFORME COMISIÓN HACIENDA



INFORME COMISIÓN HACIENDA



A continuación, el **Presidente de Chile Transporte A.G., señor Claudio Troncoso**, dio a conocer que la asociación gremial que representa reúne a empresas que operan en los distintos sectores del transporte de carga por carretera en Chile, cuenta con el mayor grado de formalización del rubro y manifiesta una constante preocupación por el mejoramiento de su gestión. De esa forma le ha sido posible contribuir al crecimiento y la competitividad del país, mejorando las capacidades de sus asociados e impulsando el desarrollo y fortalecimiento de las empresas de transporte terrestre de carga.

Puso de manifiesto, en segundo lugar, que el impuesto al diesel no es un tributo que grave un combustible, sino una carga impositiva exclusiva de la industria del transporte de carga. Esto mientras otros sectores de la economía que también utilizan el petróleo diesel en sus procesos productivos, como la gran minería o la pesca, recuperan el 100% de este impuesto. Se trata, resaltó, de una situación injusta.

Reseñó, del mismo modo, que el año 2008 se estableció una recuperación temporal del impuesto, de 80% parejo para todas las empresas de transporte de carga por carretera, estableciendo un principio de igualdad que debiese, a su juicio, ser mantenido. Posteriormente, sin

embargo, en 2009 y 2010 se introdujo un sistema discriminatorio, en base al monto de ventas (facturación) de las empresas, que importó efectos distorsionadores en la competitividad de la industria, al establecer incentivos negativos al desarrollo de ésta y sus empresas. Desde entonces, Chile Transportes ha aspirado a un sistema de reintegro parejo y uniforme para toda la industria, por lo que valoró la orientación del proyecto de ley presentado en esta ocasión por el Gobierno, por cuanto propone una base de recuperación más plana y menos discriminatoria. Sin perjuicio de ello, planteó que el ideal sería hacer un esfuerzo adicional que compense mayormente la subida del precio del petróleo diesel, aumentando el porcentaje de reintegro.

Se refirió, por otra parte, a una sensible materia que si bien no es abordada por la iniciativa en estudio, merece ser resaltada y prontamente atendida: la estabilización de los precios del petróleo diesel. Cuando el costo de un insumo de una operación productiva, graficó, representa el 40% del total y varía semanalmente, pone en riesgo su sustentabilidad, más aún si no puede pasar dichas variaciones a tarifas. Esa es, aseveró, la realidad de la industria, para la que el Sistema de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico a los Combustibles (SIPCO) no ha sido solución, pues, en virtud de su elevado margen, no ha operado.

Finalmente, expresó que la industria del transporte de carga es una de las menos estudiadas y atendidas por las políticas públicas en nuestro país, pues el Ministerio de Transportes, desde hace años, ha concentrado su acción en el transporte público urbano de pasajeros. Es preciso, en consecuencia, aumentar su acervo de información, con el objeto de propender a la generación de incentivos y al aumento de la formalización. Con ese fin, planteó la conveniencia de generar algún fondo concursable para el financiamiento de estudios sobre este mercado.

Ante una consulta del Honorable Senador señor Novoa, explicó que las ventajas de los operadores informales, que no reintegran impuestos, estriban, por ejemplo, en el hecho que no emiten facturas o no pagan imposiciones. Por el contrario, los que se encuentran formalizados sí pagan impuestos, tienen sindicatos y están sujetos a la Dirección del Trabajo.

El **Honorable Senador señor Kuschel** preguntó por la evolución actual del parque de camiones y cuál es la estadística que existe respecto de las compras que realizan algunos mono operadores, como los jubilados.

El **señor Troncoso** manifestó que prácticamente no existen datos que permitan realizar diagnósticos como los requeridos por Su Señoría. Sólo hay registros gruesos, como, por ejemplo, que hoy en el país existen cerca de 60 mil camiones de 45 toneladas.

Suele ocurrir, agregó, que un jubilado o una persona que reúne cierto capital, compra un camión en el entendido que es un negocio poco complejo. La realidad, empero, es otra, y ante la ausencia de contratos estables se ven forzados a la informalidad. Se produce así una proliferación de camiones circulando que resulta injustificada, teniendo en cuenta que la tasa de ocupación de dichos medios, al día de hoy, alcanza sólo el 52%, en circunstancias que en Europa, donde existen requisitos de entrada a la industria (formalización, capacitación, gestión), es de 75%. Hacia este último modelo, a su juicio, debiera tenderse en Chile.

El **Honorable Senador señor Frei** consultó por las razones por las que el SIPCO no ha funcionado adecuadamente.

El **señor Troncoso** explicó que la banda del sistema es demasiado alta, por lo que se precisa de una distorsión muy alta de los precios para que llegue a operar. Como esto no pasa, el mecanismo no funciona. Si a eso se añade el vaivén semanal de los precios, el margen de negociación con las empresas petroleras se reduce enormemente.

En esta materia, consignó, la aspiración de la asociación gremial no es obtener subsidios para pagar menos, sino que exista mayor estabilidad en los precios.

Finalmente, se presentaron ante la Comisión los representantes de las siguientes organizaciones: Federación Regional de Dueños de Camiones de la Quinta Región, Federación Dueños de Camiones Séptima Región, Federación Gremial de Asociaciones de Dueños de Camiones del Sur (FEDESUR) y Federación de Dueños de Camiones Región de Tarapacá.

El **Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la Quinta Región, señor José Egido,** comenzó su intervención señalando que las bases de las federaciones por las que expone, no se sienten representadas por el acuerdo logrado entre el Ministerio de Hacienda y el directorio de la CNDC, que se manifiesta en el presente proyecto de ley. Reseñó, al efecto, cuál fue la propuesta que emanó de las aludidas bases, reunidas en el Consultivo Nacional de Dueños Camiones en noviembre del presente año:

300 m.$	90%
719 m. $	80%
1.642 m.$	39%
1.643 m.$	29.63%

Detalló, a continuación, cuál es el sistema actual de recuperación y cuál la propuesta del Ejecutivo, de lo que se siguen algunos ejemplos de lo que significaría el nuevo tratamiento y, consecuencialmente, las dudas sobre los beneficios que importaría:

Sistema de recuperación actual

< 18.600 UTM (718.592.400) 63% (59.882)

> 18.600 – 42.500 UTM (1.641.945.000) 39% (136.838)

> 42.500 (> 1.641.945.000) 29,65%

Propuesta Ministerio de Hacienda

			Reintegro
De 0 a 2.400 UF	(53 M$)	80%	(4.417 M$)
De 2.400 a 6.000 UF	(132 M$)	70%	(11 M$)
De 6.000 a 15.000 UF	(330 M$)	52,5%	(27.5 M$)
> 15.000	(330 M$)	31%	

Ejemplos

- El que descontaba 63%, baja al 31% (-32%)

  20.000 lts x $ 58 = $1.160.000
  63% $730.800
  31% $359.600

  Deja de recuperar, o Pierde = $371.200 (mensual)
  $4.454.400 (anual)

- El que descontaba 63%, baja al 31% (-32%)

  50.000 lts x $ 58 = $2.900.000
  63% $1.827.000
  31% $899.000
  Deja de recuperar o pierde = $928.000 (mensual)
  $11.136.000 (anual)

¿Beneficiados?

Los que descontaban el 29,65%, suben al 31% (+1,35%)

El tramo del 39%, baja al 31% (-8%)
(hasta 136 m$)

Los que descontaban 63%, bajan al 31% (-32%)
(hasta 59 m$)

Beneficiados

El que facturaba hasta $4.417.000, sube de 63% a 80% (+17%)

El que facturaba hasta $11.000.000, sube de 63% a 70% (+ 7%)

El que facturaba hasta $27.500.000, baja de 63% a 52,5% (-10,5%)

El que facturaba hasta $59.000.000, baja de 63% a 31% (-32%)

En el escenario descrito, dio a conocer cuáles son las propuestas conjuntas de las federaciones:

- Que rebajen todas las actividades económicas, o no rebaje ninguna. (minería, construcción, pesca, agricultura, industriales, hidroeléctricas, etc.).

- De seguir el actual sistema, la recuperación debe de ser por compra de litro de diesel, y no por venta de las empresas. Esto, argumentó, porque el transporte no se limita hoy en día a transportar, pues ofrece, además, entregas programadas, bodegaje de contenedores, manipuleo, peonetas, etc., cuestiones todas que se incluyen en la facturación, por lo que las ventas de las empresas no son representativas de la cantidad de combustible que consumen. Así, por ejemplo, un camión que realiza transporte de carga sobredimensionada a la ciudad de Santiago, gasta hasta $8 millones por permisos de vialidad, sin consumir más allá de 200 litros de petróleo; sin embargo, se le castiga con un menor reintegro de impuesto por haber facturado mucho.

- Mantener UTM y no cambiar a UF, o aumentar los montos expresados en esta última unidad.

- En caso de existir rebaja, que sea pareja para todos los camioneros: 80% por igual. Recordó, al efecto, que la primera propuesta de rebaja del impuesto específico consideraba hacerlo mediante el sistema de peajes, a lo que los camioneros más grandes, que hacían tráfico interurbano, se opusieron.

- Plazo de recuperación a un máximo de 12 meses, y no a los 31 propuestos. En dicho menor plazo, debiera trabajarse en la eliminación del impuesto.

- Estabilización del precio del diesel por, a lo menos, tres meses. Se verifica, indicó, hoy en día la paradoja de que mientras, por una parte, se pide a los transportistas competitividad, no están, por otra, en condiciones de entregar a sus clientes cotizaciones con los precios que van a cobrar, pues el fluctuante precio del petróleo no se los permite.

Conclusiones

- Impuesto al diésel es regresivo, no incentiva la asociatividad, porque el empresario que facture mucho, verá disminuidos sus beneficios tributarios.

- La negociación del año 2010 no fue cumplida por el Ministerio de Hacienda en lo relativo a una ley de transportes y a una reformulación y solución definitiva al problema del impuesto específico).

- Desincentiva el crecimiento de las empresas.

- No beneficia la renovación del parque de camiones (motores ecológicos y ahorro de combustible).

- Divide el gremio de los camioneros, ahora, en cuatro segmentos (herramienta para manejo político).

- Nivela hacia abajo al gremio, destruyendo la clase media del transporte de carga por carretera.

- Perjudica el transporte de carga en la zona central (peajes y tag).

A su turno, el **Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la Séptima Región, señor Abraham Araya**, señaló que en la región que representa, la gran mayoría de los transportistas tiene un promedio no superior a 2,5 camiones cada uno, con un parque muy

antiguo. No es justo, opinó, que esa gente esté pagando impuesto específico, en circunstancias que las grandes empresas generadoras de carga eléctrica, por ejemplo, no lo hacen.

Hizo ver, del mismo modo, el disímil tratamiento que existe en comparación con lo que ocurre en la Región Metropolitana, donde, sin que hasta ahora se encuentren soluciones para ello, se gastan ingentes sumas de dinero en el Transantiago.

No se repara, tampoco, en los diversos aportes que realizan los gremios del transporte en regiones, pagando, por ejemplo, a choferes sin escolaridad completa, un sueldo mínimo de $365.000, trabaje o no el camión.

Sin el afán de ser alarmista, sostuvo que la acumulación de todas estas injustas situaciones genera tal situación de descontento y presión en las bases, que no es descartable que en algún momento se produzca un estallido.

Finalmente, hizo un llamado a tomar en consideración todo lo expuesto, por cuanto la propuesta presentada por el Ejecutivo sólo representa a un segmento de los transportistas, mas no las necesidades de los agremiados en las federaciones regionales.

El **señor Egido** agregó que en las negociaciones de los años 2008 y 2009, las federaciones estuvieron presentes. El 2010, en tanto, el acuerdo al que inicialmente había llegado el Presidente de la CNDC, debió ser reemplazado por otro posterior en el que participaron dicha orgánica, Chile Transportes y las federaciones regionales.

El **señor Delpíano** acotó que la realidad del sector de transporte de carga se divide en formales e informales. De acuerdo con la literatura internacional, la línea de corte está estimada en una línea de 10 camiones. Porque quien los tiene, cuenta con una cierta economía de escala y capacidad de gestión y operatoria que le permite acceder a contratos de largo plazo y cumplir exigencias laborales. Llevado este parámetro a niveles de venta, se ha determinado en 6.000 UF.

Respecto de la informalidad, informó que se está trabajando en conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y los gremios, en la generación de un registro de transportistas que permita a estos últimos contar con herramientas para tender hacia la profesionalización.

El **Honorable Senador señor Tuma** puso de manifiesto que tanto la concepción inicial del IED como forma de contribuir a la

reconstrucción de las carreteras destruidas en el terremoto de 1985, como el mayor impacto que el precio internacional del petróleo tiene hoy en día, hacen aconsejables, de una vez por todas, revisar la justicia y pertinencia de este impuesto, que ya no se justifica con los actuales niveles de costos alcanzados por los combustibles. A menos, claro, que la carga sea asumida equitativamente por todos quienes los consumen, lo que permitiría hacerse cargo de que para el Fisco constituye una fuente de recaudación de ingresos, del orden de US$1.600 millones, que no se puede soslayar.

Como sea, se trata de un debate que debe de todos modos realizarse.

El **Honorable Senador señor Novoa** señaló que sin perjuicio de la relevancia de varias de las preocupaciones dadas a conocer por las distintas instituciones que han expuesto ante la Comisión, como el problema del IED o la situación de los pequeños empresarios del transporte, el esquema propuesto en el proyecto y el horizonte de 31 meses considerado, supone un efectivo alivio para los pequeños y medianos transportistas, que no cuentan con las condiciones de negociación de insumos y precios que sí tienen los más grandes.

El **Honorable Senador señor Kuschel** se mostró partidario también de la iniciativa en estudio, no obstante lo dificultoso que se avizora avanzar en la formalización de la industria, por la ausencia de estadísticas confiables y porque buena parte de los transportistas, por ejemplo en la X región, se desempeñan en la informalidad.

El **Honorable Senador señor Frei** solicitó conocer la postura del Ejecutivo en relación con el IED.

El **Subsecretario de Hacienda, señor Julio Dittborn,** indicó que el Ejecutivo se encuentra en proceso de estudio de una posible reforma tributaria, analizando sugerencias y recibiendo las propuestas de los actores interesados en el debate. Por ello, no ha adoptado aún decisión alguna sobre la materia, no encontrándose, desde luego, vedada la modificación de ninguno de los impuestos actualmente en vigor.

El **Honorable senador señor Lagos** indicó que si, como expresara el señor Subsecretario de Hacienda, toda discusión sobre modificaciones tributarias se encuentra abierta, no se advierte la necesidad de fijar hasta el año 2014 la extensión del tratamiento de reintegro de impuestos que el presente proyecto propone. Así hacerlo, sostuvo, inhibirá la discusión que sobre el particular se quiera realizar.

Por otra parte, declaró estar de acuerdo con la mantención del IED, pero ampliándolo a otros sectores económicos que

también contaminan y que hoy no contribuyen a su pago, lo que permitiría mantener la recaudación fiscal a él asociada.

El **Honorable Senador señor Escalona** fundamentó su voto a favor de la iniciativa, aduciendo compartir la finalidad de establecer una contribución menor por parte de los transportistas situados en una línea de sobrevivencia e incluso de amenaza para poder continuar desarrollando su actividad. No son comparables, añadió, las realidades del pequeño empresario que tiene algunos camiones, con la de la gran empresa con una enorme flota, pues esta última cuenta con un mayor control del mercado y, ciertamente, con la posibilidad de acceder a mejores contratos, en todo orden.

Tal discusión, empero, se separa de la que debe hacerse en relación con el IED, que, a su juicio, debe ser reducido y no eliminado, considerando su extensión a otros sectores económicos que producen, además, externalidades negativas.

Enseguida, la **Comisión** tuvo presente el contenido del artículo único de la iniciativa en estudio, que en su inciso primero dispone que, excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de diciembre del año 2011 y el 30 de junio del año 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la escala que en los numerales siguientes da a conocer, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Prescribe, su inciso segundo, que tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse al beneficio no tuvieren ingresos

por el período de 12 meses inmediatamente anteriores al mes en que se impetre, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses. Para ello, los ingresos obtenidos en él o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, de acuerdo con el inciso primero, durante lo que resta del año.

En el inciso tercero, preceptúa que para los efectos señalados, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo, y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

El inciso cuarto, a su turno, dispone que para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo, agrega el inciso final, se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014.

Puesto en votación del proyecto de ley, en general y en particular a la vez, resultó aprobado por tres votos a favor y dos en contra. Votaron a favor los Honorables Senadores señores Escalona, Kuschel y Novoa, y en contra los Honorables Senadores señores Frei y Lagos.

- - -

INFORME FINANCIERO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 28 de noviembre de 2011, señala, textualmente, lo siguiente:

"El proyecto de ley considera que por un plazo de 31 meses, a contar del día 1° de diciembre del año 2011, las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 podrán acceder a un porcentaje mayor de recuperación del impuesto específico al petróleo diesel – IEPD. En particular, las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a 2.400 UF podrán acceder a una recuperación de un 80% de lo pagado por IEPD, las empresas con ventas anuales entre 2.400 UF y 6.000 UF podrán recuperar un 70% de lo pagado por IEPD, y las empresas con ventas anuales superiores a 6.000 UF e inferiores a 15.000 UF podrán acceder a una recuperación de un 52,5% de lo pagado por IEPD, siendo esta misma de 31% para aquellas empresas con ventas superiores a 15.000UF.

Los costos fiscales de esta medida, dados por una menor recaudación tributaria, corresponden a $4.182 millones en 2011, $50.190 millones en 2012, $50.190 millones en 2013, y $25.095 millones en 2014.".

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

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponer la aprobación del proyecto de ley en informe, en los mismos términos que lo hiciera la Cámara de Diputados, cuyo texto es el siguiente:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de diciembre del año 2011 y el 30 de junio del año 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en él o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014.”.

- - -

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Acordado en sesión celebrada el día 14 de diciembre de 2011, con asistencia de los Honorables Senadores señores Eduardo Frei Ruiz-Tagle (Presidente), Camilo Escalona Medina, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Ricardo Lagos Weber y Jovino Novoa Vásquez.

Sala de la Comisión, a 19 de diciembre de 2011.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecida en la ley N° 19.764.

BOLETÍN Nº 8.066-05

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: El proyecto de ley pretende modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular (mayoría votos 3 a favor x 2 en contra).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de un artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: discusión inmediata.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

I. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: segundo trámite.

II. **APROBACIÓN EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobado en general por 92 votos a favor y 4 abstenciones.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 16 de marzo de 2011.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: informe de la Comisión de Hacienda.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:
- Ley N° 19.764, establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

- Ley N° 20.278, adiciona recursos al Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles derivados del Petróleo, autoriza una capitalización de ENAP por el monto que indica e introduce otras modificaciones que señala.

- Ley N° 20.360, otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259.

- Ley N° 20.456, modifica el plazo para el reintegro parcial del concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

Valparaíso, 19 de diciembre de 2011.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario de la Comisión

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 359. Sesión 83. Fecha 21 de diciembre, 2011. Discusión general. Se aprueba y Queda pendiente su Discusión en particular.

ENMIENDA DE PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DE IMPUESTO ESPECÍFICO A PETRÓLEO DIÉSEL PARA TRANSPORTE DE CARGA

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Esta sesión especial fue convocada para tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de "discusión inmediata".

--Los antecedentes sobre el proyecto (8066-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 78ª, en 30 de noviembre de 2011.

Informe de Comisión:

Hacienda: sesión 82ª, en 20 de diciembre de 2011.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- El principal objetivo de la iniciativa es postergar la plena vigencia de la ley Nº 19.764. Se incrementan en consecuencia las tasas de reintegro que establece ese cuerpo legal, que contiene una tasa de devolución del 25 por ciento, y se mantiene un porcentaje de devolución superior al dispuesto en dicho cuerpo legal.

Al efecto, el proyecto considera que, a contar del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 30 de junio de 2014 (esto es, por 31 meses), las empresas de transporte de carga puedan acceder mensualmente a una recuperación según el esquema que la iniciativa plantea.

La Comisión de Hacienda discutió este proyecto en general y en particular a la vez, y lo aprobó, en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados, por 3 votos a favor (Senadores señores Escalona, Kuschel y Novoa) y 2 en contra (Senadores señores Frei y Lagos).

El texto que se propone puede consultarse en la parte pertinente del informe. El boletín comparado se encuentra en los computadores de Sus Señorías.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- En discusión general y particular.

Tiene la palabra el Senador señor Escalona.

DISCUSIÓN SALA

El señor ESCALONA.- Señor Presidente, me inscribí con cierta premura -lo reconozco- porque quiero solicitar del señor Ministro de Hacienda una clarificación. En realidad, es una aclaración que le pido al Ejecutivo.

Yo voté en la Comisión de Hacienda -como señala el informe- a favor de este proyecto de ley. Lo hice con la Derecha: con los Senadores Kuschel y Novoa. Mis colegas de la Concertación se pronunciaron en contra.

Pero quiero solicitar algo muy profundo y serio, señor Presidente, porque me siento burlado. Siento atropelladas mi dignidad parlamentaria, que en definitiva es una cuestión formal, y mi dignidad personal, pues se anunció por los medios de comunicación que el Gobierno va a enviar un nuevo proyecto.

Ayer, cuatro Senadores -los señores García-Huidobro, Hernán Larraín, Coloma y (se me escapa el nombre del último)...

La señora RINCÓN.- Chahuán.

El señor ESCALONA.- ... Chahuán-, más el Ministro de Transportes, hicieron una declaración mediante la cual dijeron "Este proyecto ya perdió su valor; se revalúa; se reestructurará este impuesto, y en enero se enviará una nueva iniciativa".

Tanto es así, que transportistas de mi Región, la de Los Lagos (parte de ellos; no todos, por cierto), encabezados por un señor de apellido Torres, quienes ayer estaban interrumpiendo la Ruta 5 en la localidad de San Antonio, ubicada entre Ancud y Castro, levantaron su movimiento y manifestaron que el Ejecutivo les había dado seguridades de que ahora había una nueva ley.

Señor Presidente, para mí es un hecho completamente insólito, sin precedentes, que colegas que teóricamente van a votar a favor de este proyecto, en acuerdo con el Ejecutivo, del cual forman parte, que los respalda, comprometan otra ley.

Yo siento que eso es francamente una burla. Desde el punto de vista de los procedimientos parlamentarios -por eso le ruego al señor Ministro que sea absolutamente veraz al señalar lo que el Gobierno se propone hacer-, me parece completamente desusado.

Es decir, al final el Ejecutivo nos está sometiendo a un tongo. Porque nos pide aprobar una ley que después va a cambiar.

El señor NAVARRO.- ¡Para salir del paso...!

El señor ESCALONA.- O, simplemente, se trataba de salir del paso;...

El señor LAGOS.- ¡Eso es!

El señor ESCALONA.- ... de engañar a esos transportistas, quienes estaban haciendo una manifestación; de crear un mecanismo para que sacaran los

camiones de la ruta; de, por cierto, dejar mal a los parlamentarios que, no siendo de la coalición de Gobierno, votamos responsablemente a favor de este proyecto.

El señor LARRAÍN.- Hay que informarse.

El señor ESCALONA.- Porque yo no tengo complejo, Senador Larraín (estoy viendo la ironía en su rostro). Y así lo dije en la Comisión.

Allí aprobé este proyecto -de una coalición que no es la mía- por responsabilidad.

Lo aprobé, además, porque el presidente de los camioneros, dirigente de los pequeños transportistas, nos solicitó que así lo hiciéramos.

No tengo complejo para decir que voté este proyecto con la Derecha (creo que esto le hace bien al país). De lo contrario, a los transportistas ya no les devolverían 80 por ciento como dice el nuevo proyecto, sino solo 25 por ciento. Entonces, quienes estaban en la calle reclamando contra esta iniciativa se hallaban profundamente equivocados: echarla abajo los perjudica a ellos mismos.

En consecuencia, por responsabilidad de país y con la gente que protestaba, yo voté a favor de este proyecto.

Pero, señor Presidente, no estoy dispuesto a la burla, al tongo, a que se pase por encima de la dignidad del Parlamento.

¡Eso es lo que no acepto! ¡Y contra eso me rebelo: contra el engaño a nosotros o a los transportistas! ¡Eso es lo que me parece deplorable!

Por consiguiente, le solicito al señor Ministro de Hacienda una aclaración.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, solo voy a hacer la aclaración que se me pide.

Nosotros llegamos a un acuerdo con los dirigentes nacionales de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, y vamos a respetarlo.

El proyecto que se presenta hoy a consideración del Senado, que se aprobó por amplio margen en la Cámara de Diputados, es el que representa dicho acuerdo.

Por lo tanto, aquí no existe ningún compromiso en el sentido de presentar un proyecto alternativo.

Sí hubo ayer una reunión para establecer una instancia de diálogo, de conversación, cosa completamente distinta de invalidar una iniciativa o de comprometer el envío de un proyecto alternativo.

Gracias, señor Presidente.

DISCUSIÓN SALA

El señor NAVARRO.- ¡Que aclare el Senador Larraín!

El señor CHAHUÁN.- ¡Es inaceptable, señor Presidente...

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Llamo al orden a Sus Señorías.

Tiene la palabra el Senador señor Frei.

El señor FREI (don Eduardo).- Señor Presidente, el debate que sobre este proyecto se desarrolló en la Comisión de Hacienda se halla reflejado en el informe pertinente.

Yo voté en contra, representando el sentir básicamente de los gremios regionales, que hicieron su presentación, al igual que el presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones: Federaciones Gremiales de Tarapacá; de las Regiones Quinta, Sexta y Séptima, y del Sur, que va desde Los Ángeles a Castro.

Señor Presidente, voy a fundamentar mi rechazo, primero, en que este proyecto, desde el punto de vista del impuesto al diésel, es regresivo, no incentiva la asociatividad, porque el empresario que facture mucho verá disminuidos sus beneficios tributarios.

En seguida, mi rechazo obedece a que la negociación del año 2010 no fue cumplida por el Ministerio de Hacienda en lo relativo a una ley de transportes y a la reformulación y solución definitiva al problema del impuesto específico.

Luego, a que se desincentiva el crecimiento de las empresas.

Por último, a que no se beneficia la renovación del parque de camiones (motores ecológicos y ahorro de combustible); se divide al gremio de los camioneros, ahora en cuatro segmentos; se nivela al gremio hacia abajo, destruyéndose la clase media del transporte de carga por carretera, y se perjudica al transporte de carga en la zona central.

A todas esas razones se agregan otras, consignadas en el informe de la Comisión de Hacienda.

Por último, media una razón de carácter regional. Porque en nuestras Regiones (represento a Los Ríos y Los Lagos) y en toda la zona sur el valor del combustible supera en 100 a 150 pesos el precio que se paga en el centro del país. Y esa discriminación, en mi concepto, debe corregirse.

Este proyecto no se hace cargo de tal situación.

Lo expuesto corresponde a la opinión de prácticamente todos los gremios que están en la Confederación Nacional, y asimismo, a la de las Regiones.

Por todo ello voté en contra del proyecto en la Comisión de Hacienda.

Señor Presidente, viene en seguida la declaración entregada ayer, después de la reunión que sostuvo el señor Ministro de

Transportes con los colegas Hernán Larraín, Chahuán, García-Huidobro y Coloma, que textualmente señala:

"Se acordó constituir una mesa de trabajo que estudiará durante el mes de Enero los siguientes aspectos:

"1. La estructura de descuentos incorporada en el proyecto de ley. El objetivo es revisar la factibilidad de un nuevo acuerdo global definiendo de una manera distinta los montos considerados en el proyecto de Ley".

Por lo tanto, se modificará este último, como es obvio. Lo expresa el documento firmado por el señor Ministro y los Honorables colegas mencionados.

El señor CHAHUÁN.- No.

El señor FREI (don Eduardo).- Perdón, señor Senador. He leído lo que usted firmó. Repito: "El objetivo es revisar la factibilidad de un nuevo acuerdo global definiendo de una manera distinta los montos considerados en el proyecto de Ley". Eso significa cambiar el proyecto. No se puede hacer de otra manera.

Prosigo:

"2. La factibilidad de que los tramos de recuperación de impuesto selectivo sea en función del petróleo consumido y no de la facturación de las empresas.

"3. Una fórmula que permita revisiones periódicas más espaciadas que la revisión semanal actual del precio de los combustibles, para asegurar una mayor estabilidad en el tiempo del precio de ellos, de modo que las empresas de transportes no se vean afectadas por fluctuaciones semanales de sus costos, los que por su permanente variación son difíciles de traspasar mediante fórmulas de indexación a los generadores de carga".

Lo anterior fue muy bien explicado por el presidente de la Federación Gremial de Dueños de Camiones de la Quinta Región, quien consignó que, con la fórmula semanal, ni siquiera pueden entregar cotizaciones de precios a las empresas.

Ello lo discutimos con el señor Ministro cuando se estableció el famoso SIPCO, habiendo reconocido todos los gremios en la Comisión de Hacienda que no estaba funcionando. Y una de las causas era la fijación semanal de precios.

Por lo tanto, creo que lo correcto y conveniente es que la mesa de trabajo termine su función en enero y que, a la luz de sus resultados, discutamos el proyecto de ley. Qué sentido tiene votar una iniciativa que será modificada ese mismo mes, de acuerdo con la declaración firmada por el titular de Transportes.

Eso es lo que planteo.

Y si se insiste en votar ahora, me pronunciaré en contra.

La señora ALLENDE.- Ello tiene que aclararse. Su Señoría tiene toda la razón.

DISCUSIÓN SALA

El señor BIANCHI.- Es bueno despejar el punto.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- No sé si el señor Ministro quiere intervenir de nuevo o prefiere escuchar parte del debate.

La señora ALLENDE.- Que aclare la cuestión.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, se está insistiendo en pedirme una aclaración.

Reitero: del texto leído no se deduce, en ninguna parte, que habrá un nuevo proyecto de ley en enero. Lo que se ha expresado es que se conversará sobre la factibilidad de un nuevo acuerdo global, lo que tiene que hacerse con la directiva nacional del gremio.

No se trata de un acuerdo parcial, en caso de que fuera posible lograrlo.

Por lo tanto, repito que no hay ningún compromiso para enviar otra iniciativa legal, sino de conversar y ver si se puede gestar un nuevo acuerdo global.

Quiero señalar cuál es la consecuencia de no aprobar el proyecto, para que todos lo tengamos claro: caerá el reintegro, parejamente, a 25 por ciento.

Gracias.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Rossi.

El señor ROSSI.- Señor Presidente, voy a votar a favor de la iniciativa, porque los dirigentes de los camioneros de mi Región han suscrito el acuerdo a nivel nacional y porque entiendo que, de no aprobarla hoy día, en vez de la devolución del 80 por ciento del impuesto específico recibirán el 25 por ciento en la contabilización mensual contra el pago del IVA, conforme al crédito tributario existente.

Entonces, pronunciarse en contra significa que la restitución no le llegará a la gente.

Resulta importante, en consecuencia, la aclaración. Porque tiene razón el Senador señor Escalona en el sentido de que hoy analizamos un asunto relevante, que ha generado movilizaciones y respecto del cual ha existido un diálogo con la directiva nacional del gremio. Y un Secretario de Estado parece que se fue por el lado... A lo mejor no puede decirlo así el titular de Hacienda, pero pienso que el señor Ministro de Transportes, tal vez un poco ingenuamente, sin experiencia política, tomó una decisión inconsulta.

Pero quiero quedarme con las palabras del señor Ministro de Hacienda, porque, por lo demás, los impuestos específicos al

combustible los analiza siempre dicha Cartera. Nunca he visto, en general, que el señor Ministro de Transportes se haga cargo de asuntos tributarios. Así que entiendo que lo dicho por el primero es que el acuerdo no tiene que ver con una nueva iniciativa legal, de modo que me referiré a la que nos ocupa.

No podría votar en contra, porque la que se ve más afectada por el alza del precio de los combustibles y, por tanto, del transporte, de los alimentos y de la canasta familiar es la gente de las zonas extremas, en particular la más pobre.

De hecho, los datos de las Regiones de Arica y Parinacota y de Tarapacá demuestran muy claramente cómo el precio de los alimentos, que dice directa relación con el costo del flete, afecta los niveles de pobreza.

Considero importante tener en cuenta que esta no es solo una cuestión de los camioneros. Porque, a veces, el precio de los combustibles o el impuesto específico lo calificamos en esa forma. No. Ello tiene que ver, finalmente, con cuánto cuesta llevar un bien, un alimento, una bebida, desde la zona central hacia Arica y Tarapacá, o bien, hacia Magallanes, por el otro lado. El costo del flete incide entre el 10 y el 30 por ciento del precio final y termina afectando los niveles de pobreza y el índice de precios al consumidor, vinculado este último con el poder adquisitivo. Existe un IPC sin alimentos y otro que los contempla.

Además, resulta evidente que lo anterior repercute en los sectores más modestos, porque el quintil más pobre gasta 2,5 veces lo que el más rico en alimentos y bebidas. Y si el 25 por ciento del presupuesto de una familia se destina a ese último efecto, eso es muy superior, evidentemente, en los segmentos más pobres, con menos capacidad de ahorro y que gastan mucho menos en transporte, educación y otros bienes y servicios.

Por lo tanto, el proyecto no solo tiene que ver con un beneficio dirigido especialmente a los pequeños transportistas. La devolución de 80 por ciento, en efecto -y me parece bien que sea gradual-, será para cerca del 60 a 70 por ciento de los transportistas, quienes tienen un camión. Siempre hemos mencionado que los impuestos deben ser escalonados -y ojalá los reajustes del sector público- en un país donde existe tanta desigualdad. Pero, como digo, para mí es muy importante aprobar la iniciativa por el impacto del alza en el costo del flete y su incidencia en el valor de los alimentos, con consecuencias, finalmente, para la pobreza en zonas extremas como la que represento. Según distintos estudios, el costo de la vida en nuestra Región es entre 10 y 20 por ciento superior al de la zona central, en particular por lo que expongo.

Para mí, es muy importante la aclaración que se ha hecho. Y también sería interesante que los señores Senadores firmantes del documento pudieran hacer referencia a cuál es su alcance.

Todos sabemos que estamos en un régimen presidencial y que nuestras facultades no son demasiadas en estas materias.

Gracias.

DISCUSIÓN SALA

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, creo que antes de hacer afirmaciones duras, tajantes, y de declarar violada la dignidad parlamentaria es conveniente inquirir, más que aseverar. No he mirado con ironía al Senador señor Escalona, sino que me he preguntado por qué ha formulado su declaración, en lugar de una consulta, ya que aquello que condena no es efectivo.

Aquí no media ninguna violación de la dignidad parlamentaria, ni mucho menos una división del Gobierno ni cosas extrañas, ni un fraude al Congreso ni a los dirigentes, ni nada por el estilo.

Se trata de algo mucho más sencillo: vence un plazo y, si no aprobamos rápido el proyecto de ley, como acaba de expresarlo el Senador señor Rossi -y también lo hizo antes, muy claramente, el señor Ministro de Hacienda-, los dueños de camiones, los transportistas, se verán obligados a un reintegro de 25 por ciento, con lo cual perderán los beneficios que hoy día obtienen en forma escalonada. Eso, como es obvio, generará un daño económico muy fuerte.

Y se propone una tabla de reemplazo.

Lo que ocurre es que el Ejecutivo sostuvo conversaciones con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, representante del gremio, y algunas federaciones, fundamentalmente de la Quinta Región al sur, no se sienten interpretadas por la entidad.

A nosotros no nos corresponde interferir en las decisiones de los gremios. Quiénes son sus representantes es un problema de ellos. Pero uno tiene la obligación de escuchar a los que conoce, como es el caso de los dirigentes gremiales del Maule. Y a lo largo de años he tratado con muchos de los que han actuado por los dueños de camiones, en distintos momentos. Por lo tanto, los recibimos y nos dimos cuenta de que algunos de sus planteamientos eran razonables.

Y muchos Senadores tuvieron aquí la oportunidad de conversar también con ellos.

¿Porque cuál es el problema? Quisiera explicarlo para que se entienda la situación que nos ocupa. La tabla que hoy día se propone presenta dos características. No sé si todos mis Honorables colegas han analizado sus efectos prácticos. Es algo muy sencillo.

Por una parte, las empresas de transportes con ventas anuales hasta 132 millones de pesos logran una tasa de recuperación bastante favorable. Corresponden a empresarios chicos, con uno o dos camiones. En consecuencia, parece razonable que logren un 70 u 80 por ciento, según su nivel actual de ventas. Está muy bien. No hay ningún problema. Al contrario.

Por la otra, las empresas más grandes -dejaré para el final a las medianas, donde se encuentra el problema-, cuya recuperación es hoy de 29,65 por ciento, pasan a una mayor, de 31 por ciento. Se beneficiarán

en 1,35 por ciento. Son las que registran una facturación anual sobre mil 487 millones de pesos. Es el tramo superior.

La dificultad se presenta -aparte de la curiosidad de que resultan favorecidas las entidades más grandes- en las empresas medianas, que incluyen a las que venden entre 132 y 330 millones de pesos, cuya tasa de recuperación pasa del 63 al 52,5 por ciento; las que venden entre 330 y 476 millones, que disminuyen del 63 al 31 por ciento, y las que venden entre 476 y mil 487 millones, que bajan del 39 al 31 por ciento.

¿Dónde radica la cuestión, entonces? En la clase media transportista. Y ella es la que ha levantado la voz a lo largo del país. Bien o mal, pero es lo que ha hecho.

Frente a esta realidad, ¿cómo hemos procedido? Los escuchamos. También lo hizo la Comisión de Hacienda. Pero, lamentablemente, porque no tenemos iniciativa en la materia y por los plazos que corren, no se abrió la posibilidad de entrar a corregir el proyecto. Y algunos Senadores nos hallamos ante una situación muy compleja: aprobar una iniciativa que presenta los inconvenientes señalados o rechazarla, lo que causaría un daño mayor.

Hemos conversado con autoridades y algunos dirigentes del transporte, y analizado estas materias, habiendo surgido otros problemas adicionales. Ello, aparte de los tramos a los cuales me he referido, en los que se contempla un reajuste que daña a los sectores medios de los transportistas y favorece a los grandes y los más chicos.

Se ha presentado el hecho de que la ley y las iniciativas anteriores se han basado en la facturación de las ventas, y resulta que ello esconde una realidad distinta, porque hay empresas de transportes con mayores gastos logísticos. En la Quinta Región, ello se da en forma muy notoria, como lo saben mis Honorables colegas Chahuán y Lagos. En otras, la situación es diferente. Se planteó, en consecuencia, para el estudio de los tramos, que se considere, más que la facturación de las ventas, el consumo de petróleo. Parece algo lógico.

Adicionalmente, un punto también delicado para todas las empresas de transportes es el horizonte de tiempo sobre la base del cual se hallan determinados los precios por la autoridad. Como estos cambian todas las semanas en el escenario actual, la posibilidad de incorporar gastos, de manejar los recursos y de hacer las programaciones no es la atendible para la conducción de cualquier empresa.

¿Qué hicimos al respecto? Un grupo de Senadores conversamos con el Ministro de Hacienda y, finalmente, con el Ministro de Transportes para abrir una oportunidad que permita estudiar los tres problemas.

No existe un compromiso de enviar un proyecto. El Gobierno no lo ha contraído. Y la declaración de ayer del señor Ministro de Transportes, en la que participamos Senadores, expresa precisamente que el Gobierno presentó una iniciativa legal sobre la base de un acuerdo logrado con

la Confederación Nacional de Dueños de Camiones que considera totalmente válido. En esa forma ha legitimado su proposición.

No obstante, se acoge la inquietud que estamos presentando, y convino en constituir una mesa de trabajo para estudiar los tres aspectos recién leídos por el Honorable señor Frei: "estructura de descuentos incorporada en el proyecto de ley"; "factibilidad de que los tramos de recuperación de impuesto selectivo sea en función del petróleo consumido y no de la facturación de las empresas", y "fórmula que permita revisiones periódicas más espaciadas que la revisión semanal actual del precio de los combustibles, para asegurar una mayor estabilidad en el tiempo del precio de ellos, de modo que las empresas de transportes no se vean afectadas por fluctuaciones semanales de sus costos, los que por su permanente variación son difíciles de traspasar mediante fórmulas de indexación a los generadores de carga".

Eso es lo que se ha hecho.

Por lo tanto, tenemos que aprobar la iniciativa en debate, porque, de lo contrario, las empresas quedarán en una situación imposible. Y creo que es un error rechazarla. Les causaríamos un daño a las pequeñas, medianas y grandes entidades. A las primeras, sobre todo, que registran porcentajes muy altos en la tabla de recuperación y que bajarían a 25 por ciento, les ocasionaríamos un perjuicio gigantesco.

No estamos disponibles, entonces, para rechazar el proyecto.

Y como no hay tiempo disponible y estos aspectos han surgido al último, hemos pensado en la conveniencia de estudiarlos, pero probablemente existen otros que se pueden revisar.

¿Vamos a terminar con un nuevo régimen? No lo sé.

¿Quiénes van a participar? Todos los grupos que forman parte de los gremios del transporte.

La idea es proceder con tiempo, con calma, para analizar la situación.

Si al final se mantiene la lógica de la iniciativa en los tres aspectos referidos, así será. Nosotros no presentaremos ni una indicación ni proyecto alguno, no solo por carecer de atribuciones, sino también por no corresponder. Pero si fuera posible modificar algo en el tiempo, no veo cuál sería la indignidad del Congreso por aprobar una normativa legal y revisar algunos problemas más adelante, si parece conveniente.

Eso es todo lo ocurrido.

Me pide una interrupción el Honorable señor Frei. No tengo ningún inconveniente en concedérsela, si la Mesa lo determina.

Creo que estamos legislando bien. Y como esta labor se realiza de manera muy apurada por el vencimiento de la disposición, buscamos la fórmula de que se trata, que nos parece razonable: se aprueba el proyecto, que consideramos bueno -es mejor que lo que ocurriría si no existiera-, pero dejamos el espacio abierto para reflexionar y examinar otros

aspectos que no se hallan incluidos, como la determinación semanal de los precios de los combustibles.

He dicho.

La señora ALLENDE.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor LETELIER (Vicepresidente).- ¿Sobre una cuestión reglamentaria?

La señora ALLENDE.- Así es.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

La señora ALLENDE.- Señor Presidente, como se autorizó para sesionar ahora a una Comisión que analizará materias relacionadas con la televisión del Senado, pido que se abra la votación, para que podamos retirarnos quienes participaremos en ella y deseamos dejar consignado nuestro pronunciamiento.

El señor GIRARDI (Presidente).- Si le parece a la Sala, así se hará.

En votación el proyecto.

--**(Durante la votación).**

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor PROKURICA.- Había pedido una interrupción el Senador señor Frei.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, me llama la atención el razonamiento que se hace aquí sobre lo sucedido en la reunión celebrada ayer entre el señor Ministro de Transportes y cuatro o cinco Senadores representantes del Gobierno, habiéndose dicho que se estudiarán dos puntos, principalmente: la estructura de la tabla y si la fijación de los precios se realizará semanalmente o por más tiempo.

Por mi parte, estimo que los dirigentes se sienten engañados luego de haber dado ayer su asentimiento. Porque cuando se dice que se formará una mesa de trabajo es para hacer algo, no para estudiar. Porque es posible estudiar muchas cosas y puede pasar bastante tiempo sin que se resuelvan.

Estos dirigentes, por lo menos cuando hablaron conmigo, dijeron algo muy distinto. No he tenido tiempo para conversar con ellos de nuevo. Estoy seguro de que se sienten engañados. Porque ellos no se sentaron a la mesa para dejar las cosas tal como están. Ya ha existido contacto con algunos, quienes han manifestado lo mismo.

El Ministro de Hacienda sostiene con toda razón: "No tengo ningún compromiso. No voy a mandar ningún nuevo proyecto de ley. Este es el que tramitaré". Es lo que señaló -reitero-: "No tengo ningún

compromiso". ¡Lo dijo así! Lo anoté: "No tengo ningún compromiso. No voy a mandar ningún nuevo proyecto de ley".

Por la premura, se están obviando asuntos objetados por algunos dirigentes de los camioneros, de diferentes agrupaciones. En primer término, se quiere corregir la tabla presentada por el Gobierno: unos estiman que es positiva y otros creen que es negativa o que hay que corregirla. Por otro lado, están pidiendo que se cambie la fórmula de entrega de precios semanales, por las razones que aquí se han expuesto. Fundamentalmente, se trata de esos dos temas.

Entonces, hay que ver si podemos legislar. Yo soy partidario de rechazar la propuesta de la Cámara de Diputados para llevar el proyecto a una Comisión Mixta. En esta instancia, con la urgencia que existe, sería posible resolver el problema, escuchando a las partes y viendo cómo dar solución a las cuestiones que se han planteado.

Pero el texto a que se ha aludido constituye un engaño para los dirigentes gremiales. Se les hizo deponer un paro -legítimo o no- sobre la base de una propuesta que ellos entienden que apunta a modificar -es lo que piden- la iniciativa en análisis en los dos o tres puntos mencionados en dicho documento. No levantaron el paro para estudiar. Porque para eso no necesitaban un acuerdo como el indicado.

Por consiguiente, si fuéramos serios, haríamos otra cosa. Concuerdo en que a lo mejor este proyecto no ha llegado con la oportunidad suficiente, porque venció la ley correspondiente, y la bonificación pasará a ser de 25 por ciento, lo que por supuesto provocará un daño a todos los camioneros. Pero es factible tomar otro camino, uno donde el Parlamento tiene algo que decir, escuchando nuevamente a los afectados para ver cómo corregir la situación. Y, en la Comisión Mixta, el Ministro de Hacienda, el de Transportes, los dirigentes y nosotros podremos discutir qué solución alcanzamos para corregir lo que haya que corregir.

¿Pero qué va a pasar en el escenario actual? Precisamente, puestos contra la pared, tendremos que aprobar el proyecto o dejar que se apruebe. Y ahí quedará el tema: en estudio. ¡Acuérdense de mí!

He sabido de muchas mesas de estudio. El año pasado se nos señaló que en abril se iniciaría una negociación para reformar el sistema de contratación en el sector público, que era necesario llevar adelante. Hasta ahora no ha ingresado un proyecto. ¿Por qué? Porque los estudios continúan. O quizás no se ha llegado a acuerdo. No sé.

Estoy convencido -se lo digo a los Senadores que firmaron el documento- de que van a quedarse en puro estudio y de que el gremio de camioneros deberá volver a reclamar para que se solucionen sus problemas.

Por supuesto, con la iniciativa en análisis vamos a evitar un daño mayor a los camioneros, evitando que se les baje el reintegro. Pero no se zanjarán las dificultades.

Aquí no existe compromiso. El Ministro de Hacienda ha dicho -y le creo- que no lo hay en el sentido de remitir una nueva iniciativa.

DISCUSIÓN SALA

Como manifestó un Senador, existe el compromiso para estudiar los asuntos planteados. Pero para eso es mejor mandar la materia a alguna asesoría técnica.

El señor QUINTANA.- A la Biblioteca.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- ¿Para qué la traen al Parlamento?

Si se quiere hacer algo concreto, le señalo al Ministro que existe un mecanismo para ello. Si se rechaza el proyecto, no por estar en contra de él, y se lleva a Comisión Mixta, allí se dará la oportunidad para rectificar, modificar el texto propuesto, conforme a los temas planteados hoy por los dirigentes de los camioneros.

He dicho.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor FREI (don Eduardo).- ¿Me concede una interrupción, Su Señoría?

El señor LAGOS.- Claro que sí, con la venia de la Mesa.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Frei.

El señor FREI (don Eduardo).- Señor Presidente, había pedido una interrupción cuando intervino el Honorable señor Hernán Larraín.

El problema es el siguiente -se lo he manifestado en varias oportunidades al señor Ministro-: este proyecto reemplaza a una ley que se aprobó en julio de 2010 y que venció el 30 de noviembre de 2011. Y el Gobierno envió la iniciativa al Congreso el 30 de noviembre, con urgencia de "discusión inmediata".

Eso es la negación del Parlamento.

Se trató directamente en la Sala de la Cámara de Diputados el 30, sin informe de la Comisión de Hacienda. Y allí se dijo lo mismo: "Si no votan, se acaban los reintegros". Hoy estamos a 21, y el mes de diciembre seguramente se va a perder.

Esa manera -se lo he señalado reiteradamente al Ministro- de mandar los proyectos con "discusión inmediata" cuando ya están vencidos los plazos no me parece lo más correcto. Porque no existe posibilidad alguna ni de discutir, ni de dialogar, ni de conversar, ni de nada. Y lo experimentamos en la Comisión de Hacienda: había que votar la iniciativa sí o sí porque no había tiempo y estaban los términos cumplidos. Entonces, nos entregan el peso de la prueba a los Senadores, al decir: "Ustedes no han despachado este proyecto de ley". ¡Pero si lo empezamos a discutir hace una semana, cuando ya estaban los plazos absolutamente vencidos, tal como lo informamos en la Comisión!

Por lo expuesto, debo decir que sería bueno que a lo menos tuviéramos tiempo para discutir este tipo de iniciativas y que no se

mandaran cuando los plazos ya se encuentran cumplidos, y con urgencia de "discusión inmediata".

Gracias por la interrupción.

El señor GIRARDI (Presidente).- Recupera el uso de la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, ¡uno hace buena letra para portarse bien con el Gobierno...! ¡Me saco la corbata...! Y al hacerlo, fluye la sangre, me llegan mejores ideas y más me convenzo de votar en contra de este proyecto.

El Senador Frei, al concederle la interrupción, me ahorró entrar en lo relativo a los tiempos en la presentación de la iniciativa, lo cual a todas luces resulta semiescandaloso.

Al respecto, me gustó la frase del Senador Hernán Larraín cuando dijo: "Hay que legislar seriamente". Y no se legisla de este modo si un proyecto llega el día que vence un beneficio, con "discusión inmediata".

Entonces, eso se da por descontado. No se puede legislar. O sea, no se viene a legislar, sino a decir "sí" o "no". Y cada uno se aprieta: si vota "no", asume las consecuencias; si vota "sí", queda bien con el gremio, o con parte de él.

Yo me reuní en varias oportunidades con los dirigentes. Hablé con los representantes de ambas visiones, tanto con aquellos que firmaron el acuerdo con el Gobierno -tienen sus legítimos puntos de vista- como con quienes no lo hicieron, porque además no se sienten interpretados por su dirigencia.

--(Manifestaciones en tribunas).

Por ende, acá hay un tema gremial del cual yo, por supuesto, voy a mantener las manos alejadas, porque no corresponde intervenir. Pero claramente existen visiones distintas.

El Senador Escalona manifestaba que se falta a la dignidad. Quiero decirles que acá hay una impericia terrible. La declaración, firmada por cuatro Senadores y el Ministro de Transportes, vale nada al lado de la palabra del Titular de Hacienda: no habrá un nuevo proyecto de ley. Él dijo que se va a estudiar.

En consecuencia, ¿cuál es la voluntad real del Gobierno de analizar en serio la situación? ¿Saben por qué sostengo que es cero? Por algo que se encuentra en la misma iniciativa y que constituye una novedad. Esta no consiste solo en que tengamos nuevos tramos, en que pasemos de UTM a UF. ¿Saben cuál es la novedad? Que antes la extensión se aprobaba por doce meses y ahora se proponen 31 meses. ¿Cuándo vence? Creo que a fines de marzo de 2014.

El señor FREI (don Eduardo).- En junio de ese año.

DISCUSIÓN SALA

El señor LAGOS.- Por lo tanto, el Gobierno dijo: "Este problema ya no lo veo nunca más".

Si hubiera voluntad real de abordarlo, ¿qué se habría hecho? Fijarle un plazo máximo de doce meses, para que llegara un poco antes el proyecto.

El Ministro de Hacienda ya salió de la Sala. Pero, en fin.

¿Por qué fijar la fecha de marzo de 2014? ¡Son 31 meses!

El señor NAVARRO.- Es hasta el 30 de junio de 2014.

El señor LAGOS.- Tiene razón. De junio de 2014.

Esa es la novedad de la iniciativa. El sistema duraba 12 meses, y ahora lo hará por 31. Es decir, el Ejecutivo se quiere sacar este problema de encima. ¿Y les digo algo más? No tiene voluntad para discutirlo.

Porque los planteamientos formulados por algunos gremios del transporte -a mi juicio, los van a compartir incluso quienes llegaron a acuerdo con el Gobierno- indican, claramente, que no se puede seguir con un sistema en que la facturación incluye gastos distintos del combustible. Porque se trata del reintegro de un impuesto al diésel. Entonces, al comprarlo, se aplica un tributo, lo cual se cuestiona y habrá que discutir si sirve y si se mantiene; pero mientras esto no se resuelve se le dice al transportista: "A usted le reintegro, le devuelvo parte de lo que paga". ¿Y por qué? "Porque maneja un camión que usa diésel".

Sin embargo, buena parte de los transportistas de mi Región de Valparaíso no suscribieron el acuerdo con el Gobierno y cuestionan la declaración en comento, pues saben que no vale nada.

Ayer hablé con ellos, y yo sí voy a defenderlos, porque tienen un problema. Los camioneros de la Quinta Región no solamente ponen carga arriba de un camión, sino que también tienen bodegas, personal, logística. Todo eso cuesta plata y va en la factura. Entonces, como deben pagar la bodega, los contenedores, etcétera, aumenta la facturación. ¿Y en qué tramo van a quedar? En el más alto, por lo que recibirán menos reintegro.

Por esa razón me comentan que, aunque son pequeños transportistas, tienen otro tipo de estructura y prefieren el 25 por ciento parejo. De modo que voy a defender este punto.

Lamentablemente, el Gobierno no ha dado una señal de querer cambiar este sistema. Porque, si tuviera la intención de hacerlo -como muy bien dijo el Senador Zaldívar-, sería mejor votar en contra del proyecto para ir a Comisión Mixta. Total, ya van 21 días de atraso, debido a que el Gobierno envió el mensaje el último día. En esa instancia podríamos resolver el problema y lo relativo a la facturación, para que esta considere solo el uso del diésel.

DISCUSIÓN SALA

Y si el Ejecutivo tiene la voluntad de llegar a un acuerdo, quiero que el señor Ministro me explique por qué la norma regirá hasta junio de 2014, cuando siempre lo ha hecho por 12 meses.

El Gobierno ha dicho que en marzo vamos a discutir una propuesta de reforma tributaria. Entonces, ¿no sería oportuno que, junto con discutir el impuesto de primera categoría; qué hacemos con el IVA, las rentas presuntas, el FUT; si tributamos sobre utilidades devengadas o retiradas, abordáramos el impuesto a los combustibles?

Yo había entendido que así se haría, pues forma parte de la ecuación tributaria. Pero con esto, el Ejecutivo manifiesta que no se rediscutirá.

Todos podemos ser creativos, pero el impuesto al diésel ya no da para más. Claro que comprendo que ese tributo le aporta al Fisco muchos miles de millones de dólares, y lo valoro. Pero, tal vez, podríamos aplicarlo de manera distinta.

En resumen, señor Presidente, lo que está acá es letra muerta. Porque, además, el documento firmado por el Ministro de Transportes -no el de Hacienda-, que debe haber sido negociado, dice textualmente: "se acordó constituir una mesa de trabajo que estudiará durante el mes de Enero los siguientes aspectos".

¿Qué pasará después del 1° de febrero? Porque para el estudio se fija un plazo de 31 días.

Les pregunté a unos transportistas qué van a hacer después de enero, cuando no se resuelva ninguno de los tres asuntos. Y ellos me respondieron: "En el verano hay bastante gente en las carreteras; es un buen momento para hacernos notar de nuevo".

Por su parte, el Ministro dijo que no tiene en vista legislar. Pero pudo haber sostenido que se analizarían esos puntos hasta el 31 de enero -es el plazo que figura en el texto del acuerdo-, y que luego se decidiría cómo se va a legislar.

¡Sin embargo, no existe compromiso alguno! O sea, se realizará un estudio sin que haya obligación de algún Ministro en el sentido de que luego de eso el Ejecutivo presentará una iniciativa legal. ¡No hay ninguno!

Peor aún: lo dicho en el documento, que ya era "aguachento", el Ministro lo acaba de mandar por el lavatorio. ¡Ya lo tiró! Porque afirmó que se va a estudiar la materia y que no puede asumir un compromiso legislativo.

Quiero señalarles a la Federación Gremial de Dueños de Camiones de Tarapacá; a la Federación Gremial de Dueños de Camiones de la Quinta Región; a la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de la Sexta Región; a la Federación Gremial de Dueños de Camiones de la Séptima Región, y a la Federación Gremial de Asociaciones de Dueños de Camiones del Sur (de Los Ángeles a Castro) que el Ejecutivo, al menos el Ministro de Hacienda, no estuvo en condiciones de manifestar que va a revisar este asunto después del 31 de enero, luego de estudiarlo.

DISCUSIÓN SALA

A mi juicio, el Secretario de Estado debería estar disponible para hacerlo. Porque si no, ¿para qué lo va a estudiar? Una vez que lo haga, dirá "Bueno, lo estudié". Pero ¿para qué?

Yo quiero que el Ministro diga el 1° de febrero, antes de irse de vacaciones: "Luego de analizarlo, se tomó la decisión de legislar".

El señor LARRAÍN.- ¡Lea lo que sigue a continuación!

El señor LAGOS.- ¿Qué parte quiere que lea, señor Senador?

El señor LARRAÍN.- Lo que viene después.

El señor LAGOS.- Bien.

"1.- La estructura de descuento incorporada en el proyecto de ley. El objetivo es revisar la factibilidad de un nuevo acuerdo global definiendo de una manera distinta los montos considerados en el proyecto de ley".

¿Y por qué el Ministro no dijo eso, aquí, en la Sala?

El señor LARRAÍN.- ¡Pero si está en el texto!

El señor LAGOS.- ¡No, no! Perdóneme.

Estoy debatiendo un proyecto de ley y al frente se halla el señor Ministro de Hacienda. Y él señaló que esto se trata de un estudio y que el Gobierno no puede comprometerse a asegurar una nueva legislación.

Por eso, en cierta medida, no estaba tan equivocado el Senador Escalona al pedir una aclaración. Porque ese Secretario de Estado afirmó que esto no es definitivo.

El señor LARRAÍN.- ¡No es lo que dice!

El señor LAGOS.- En la conferencia de prensa del Ministro de Transportes con los Senadores que suscriben el documento se indicó que se realizará un estudio durante el mes de enero. ¿Y qué pasará el 1° de febrero?

El señor LARRAÍN.- ¡Pero si no se han realizado los estudios!

El señor LAGOS.- Se lo preguntamos al Ministro, quien respondió que no va a hacer nada. Y prueba de ello es que el Gobierno podría presentar ahora una indicación, e ir a Comisión Mixta, para que en vez de durar 31 meses más rigiera por los 12 de siempre.

Porque podría existir la percepción de que vamos a volver a sentarnos a legislar sobre el particular. Sin embargo, quienes van a aprobar esta materia hoy día, deben dar por sentado que esto no se discutirá más hasta junio de 2014.

DISCUSIÓN SALA

El señor LARRAÍN.- ¡Apostemos...!

El señor LAGOS.- En vez de apostar...

El señor GIRARDI (Presidente).- Les solicito a los señores Senadores que se dirijan a la Mesa, y que los demás no interrumpan a quien está hablando.

El señor LAGOS.- Tiene razón, señor Presidente.

Es que el Senador Larraín me pide que apostemos si debatimos esto antes de junio de 2014. Y debo decirle que no quiero hacerlo, porque al Senado vengo a legislar, no a apostar.

Por lo tanto, quiero que el Ministro de Hacienda se comprometa a que se lo va a tomar en serio, en el sentido de que reducirá los 31 meses al menos a 12, y de que el próximo año enviará el proyecto pertinente con tiempo. La idea es que antes de noviembre del 2012 dispongamos de un nuevo sistema, fruto del estudio de esos tres puntos.

Mientras tanto, si quieren hacer apuestas, la mía es que esto va a ser letra muerta hasta junio del 2014.

Votaré en contra, además, porque voy a defender a los camioneros de la Quinta Región, y no los voy a dejar solos con una declaración que no vale nada.

--(**Aplausos en tribunas**).

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, hay dos maneras de enfrentar estas materias: una es criticar de manera permanente desde la pequeña trinchera, la trinchera mezquina, y otra involucrarse definitivamente en la solución de los problemas.

No quiero aludir a lo mencionado por el Senador que me precedió en el uso de la palabra, que responde a su conducta habitual no solo respecto a esta iniciativa, sino también a la mayoría de los asuntos que tratamos en la Sala.

Cabe señalar que nosotros sí le pedimos al Gobierno que revisara esta materia. Para ello conversamos con los Ministros del Interior y de Hacienda. Se llevó al Comité Político de La Moneda y logramos que el de Transportes, no cualquier Secretario de Estado, sino el que debe liderar esta iniciativa, formulara una declaración pública para los efectos de informarle al país que está dispuesto a estudiar en un plazo de 31 días las condiciones que permitan mejorar un proyecto de ley.

Y, efectivamente, el Ministro de Transportes señaló en esa conversación que algunos temas que plantearon los gremios no fueron escuchados, no por una negativa del Secretario de Estado, sino porque hoy

existe un conflicto al interior de los gremios, en el cual no podemos involucrarnos.

Por su parte, el Ministro de Hacienda, quien defiende esta iniciativa, sostiene que la autoridad debe entenderse con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Y hay varias federaciones, como la Federación Gremial de Dueños de Camiones de Tarapacá; la Federación Gremial de Dueños de Camiones de la Quinta Región; la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de la Sexta Región, la Federación Gremial de Dueños de Camiones de la Séptima Región, y la Federación Gremial de Asociaciones de Dueños de Camiones del Sur (de Los Ángeles a Castro), que no han podido tener interlocución al interior de sus propios gremios.

Entonces, ¿qué le corresponde hacer al Ejecutivo? Hasta ahora, este se ha entendido con el Presidente de la Confederación, señor Juan Araya, aun cuando se ha impugnado la votación que lo llevó a la presidencia. No me meteré más en el tema referido a los gremios; pues a estos les corresponde resolver sus discrepancias.

Por eso, hoy día, con respecto al acuerdo suscrito, el cual de alguna manera se trasunta en el proyecto de ley que nos ocupa, el Gobierno sostiene que es válido con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Pero luego de la interlocución solicitada por los Senadores señores Coloma, Hernán Larraín, señora Lily Pérez y señores García-Huidobro, Prokurica y el que habla, hemos llegado a la conclusión de que es necesario revisar el tema. ¿Por qué? Porque resulta factible mejorar el acuerdo entre la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y el Ministro de Hacienda en materias que dicen relación a los puntos que se señalan en la declaración que tengo en mis manos.

Primero, respecto a los tramos de descuentos, creemos que el proyecto determina la recuperación de mayor cantidad de dinero por parte de los pequeños dueños de camiones, que tienen uno, dos o tres vehículos. Además, beneficia a los grandes empresarios del transporte, pero no a la clase media de este sector, la que se ve afectada fundamentalmente. Y por eso hemos planteado la revisión del sistema.

En segundo término, es necesario revisar algo más importante aún: "que los tramos de recuperación de impuesto selectivo sea en función del petróleo consumido y no de la facturación de las empresas". ¿Por qué? Porque esta es una trampa.

Y digo que "es una trampa", porque los transportistas le van agregando valor a la logística y, en definitiva, muchas veces la facturación no dice directa relación al petróleo efectivamente consumido. Y por eso es un asunto que se debe revisar.

El señor Ministro de Transportes ha expresado: "Sí, ese es un punto muy legítimo". Además, hay maneras de determinar cuánto petróleo consume una empresa determinada.

Hoy en día, el Servicio de Impuestos Internos realiza una fiscalización en cuanto a la cantidad de petróleo consumido por cada una de las empresas.

DISCUSIÓN SALA

Por tanto, nos parece razonable que la recuperación del impuesto selectivo sea en función del combustible usado -este es el que origina el impuesto específico- y no de la facturación de la empresa.

Y, en tercer lugar, las asociaciones de transportistas dicen: "Acá tenemos el problema de que no podemos visualizar los precios que tendrán los combustibles en el mediano plazo. En consecuencia, cuando uno suscribe un contrato debe estar esperando todas las semanas que se fije el precio de ellos para los efectos de establecer cómo se va a cerrar un contrato".

Esos son los puntos de la declaración que nosotros, junto con el Ministro de Transportes (con consulta al resto del Gabinete) procedimos a firmar.

El señor Presidente comprenderá -y lo hago presente, por su intermedio, al Senador Lagos-, que si un Secretario de Estado suscribe una declaración pública y la da a conocer a través de los medios de comunicación, obviamente cuenta con la venia del resto de los Ministros y en particular del de Hacienda.

Lo cierto es que acá el titular de Hacienda se halla en un zapato chino. ¿Y cuál es la trampa? Como en verdad firmó un acuerdo con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, hoy día tiene que honrar su palabra en términos de la interlocución del Gobierno con los gremios. Pero, en definitiva, se ha abierto a escuchar a este otro grupo de asociaciones de dueños de camiones de Regiones, que no se siente interpretado por el Presidente de esa Confederación.

En ese sentido, quiero decir que hay voluntad para abordar el problema. Y, de nuevo, hay dos maneras de hacerlo: desde la pequeña y mezquina barricada, o permitiendo que los parlamentarios tengan también un rol de interlocución para ayudar a solucionarlo.

Por ello, un grupo de Senadores hemos resuelto intervenir para articular esa solución. Y el Gobierno nos ha escuchado, dándonos una señal pública de respaldo.

Debo manifestar que firmamos esa declaración en calidad de garantes de que lo suscrito por el Ministro de Transportes va a redundar por lo menos en un estudio de las condiciones que actualmente afectan a importantes gremios del transporte de carga en Regiones y, en especial, en la de Valparaíso.

Señor Presidente, reitero, hay dos maneras de defender a los gremios: la de la crítica liviana y la de involucrarse en la búsqueda de soluciones.

Quiero decir al Senador Lagos -por intermedio de la Mesa- que yo opté por la segunda: por la del camino largo, la de la interlocución con mi Gobierno, que nos escucha, para buscar una solución real, y no, simplemente, por la de la crítica liviana.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- ¡Va a tener que hablar con el Ministro de Hacienda, que ha dicho que no!

DISCUSIÓN SALA

El señor LAGOS.- Nosotros haremos una propuesta a través de una indicación.

El señor GIRARDI (Presidente).- Antes de dar la palabra al señor Ministro, voy a plantear lo siguiente: a las 14, está programado un cóctel para los funcionarios y demás trabajadores del Senado.

Entonces, voy a pedir la unanimidad a la Sala para continuar el debate del proyecto en la tarde, a fin de poder desarrollar esa actividad.

El señor HORVATH.- No hay problema.

El señor BIANCHI.- ¡Pero está abierta la votación!

El señor GIRARDI (Presidente).- Sí, se está votando en general, y quedan muchos inscritos.

Por eso estoy pidiendo la unanimidad de la Sala para continuar la votación en la tarde, a fin de que todos puedan intervenir.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, cuando se ha abierto la votación, debe llegar a su término.

El señor NOVOA.- No se puede suspender.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, tiene que seguir hasta su conclusión.

El señor GIRARDI (Presidente).- Lo sé.

El señor BIANCHI.- ¿Cuántos oradores restan?

El señor GIRARDI (Presidente).- Se hallan inscritos 12 señores Senadores.

La señora ALLENDE.- Podrían otorgarse tres minutos a cada uno.

El señor LARRAÍN.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, la votación general del proyecto está abierta. Reglamentariamente, no procede suspenderla. Debe continuar hasta su término.

Ahora, si se han formulado indicaciones, estas se pueden votar en la sesión de la tarde. Yo no me opongo.

El señor GIRARDI (Presidente).- Propongo concluir la votación a las 14 y continuar el debate en la tarde con las indicaciones.

DISCUSIÓN SALA

El señor TUMA.- Pero ya fue abierta la votación.

El señor GIRARDI (Presidente).- Finalicemos la votación a las 14. Quienes deseen intervenir lo harán en la tarde, durante el debate de las indicaciones.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, estamos presentando una indicación que es fundamental para decidir respecto de la votación general.

El señor LARRAÍN.- No es factible votar antes una indicación.

El señor PIZARRO.- Lo sé. Solo la daremos a conocer, sin entrar al fondo.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, no pretendemos entrar al debate de fondo.

Ocurre que nuestra indicación tiene que ver con el plazo de vigencia de la ley en proyecto. Y la hemos redactado sobre la base de dar viabilidad y algún valor real a la declaración que conocimos ayer, 20 de diciembre, y que fue suscrita por algunos señores Senadores y un Ministro de Estado.

Para que ese documento tenga sentido, como se ha argumentado acá -hago el llamado a mis colegas, sobre todo a quienes firmaron-, es menester establecer para la futura ley un plazo de vigencia distinto del propuesto en la iniciativa que estamos votando en general.

En la indicación planteamos un plazo de seis meses. Porque si verdaderamente hay voluntad de elaborar y estudiar una nueva propuesta, debemos fijar un plazo para que tenga sentido. Si no, lo mejor sería que de una vez por todas el señor Ministro de Hacienda ratificara de nuevo que él no responde por nada de lo comprometido por el de Transportes, con su firma, en esa declaración.

Entonces, como aquí tenemos facultad y lo podemos hacer, hago un llamado a los Senadores tanto de Gobierno como de Oposición a que nos permitan dar a conocer la indicación, entendiendo que su espíritu es buscar un acuerdo con los transportistas de carga. Es de la esencia del Senado posibilitar un acuerdo con todo el sector, no con un dirigente u otro, ni a favor de un gremio u otro, lo que es demasiado importante para la marcha económica del país.

Entonces, esa indicación es clave para decidir qué vamos a votar en general y debe estar encima de la mesa. De lo contrario, varios Senadores votaremos en contra de la idea de legislar. Y, en tal caso, ni siquiera se discutiría la indicación que podría dar una solución a la propuesta de los Senadores de Gobierno.

La señora ALLENDE.- Señor Presidente, pido una reunión de Comités.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Allende.

La señora ALLENDE.- Señor Presidente, solicito una reunión de Comités, para que tratemos de ponernos de acuerdo y resolver la situación.

El señor GIRARDI (Presidente).- Vamos a suspender la sesión para una reunión de Comités.

El señor GÓMEZ.- No, señor Presidente. ¡Estamos en votación!

El señor ESCALONA.- Así es, señor Presidente. ¡No puede suspender la votación!

El señor WALKER (don Patricio).- ¡Que se haga la reunión de Comités, sin suspender la sesión!

El señor NOVOA.- En paralelo con la Sala, señor Presidente.

El señor GIRARDI (Presidente).- Consulto al señor Ministro si va a hacer uso de la palabra.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Sí, señor Presidente.

El señor GIRARDI (Presidente).- Entonces, haremos la reunión de Comités una vez que intervenga el señor Ministro, sin suspender la sesión.

Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, solo deseo responder algunas consultas.

En primer lugar, ¿por qué entró el proyecto el día 30 de noviembre? Es una pregunta válida. Sucede que nosotros estuvimos más de tres meses conversando y negociando con la directiva de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. No es fácil ponerse de acuerdo en un proyecto como el que nos ocupa.

Esa es la única razón por la cual ingresamos el proyecto el 30 de noviembre del año en curso.

Por lo demás -esto lo saben algunos señores Senadores-, el impuesto específico a los combustibles se acredita y se entrega en la fecha de pago del IVA del mes siguiente. Por tanto, estamos a tiempo para hacerlo.

En segundo término, la sugerencia de llegar a 2014 no fue nuestra, sino del gremio, razón por la cual estamos planteando una estabilidad momentánea.

Debo aclarar que esa solicitud corresponde a un gremio que representa, de acuerdo a las estadísticas que obran en mi poder, a

más de 90 por ciento de los transportistas. Sin embargo, un grupo de directivas regionales tienen una posición distinta.

No obstante, el Gobierno debe entenderse con la directiva nacional -eso es lo que corresponde-, sin perjuicio de estar dispuesto a escuchar los planteamientos del grupo disidente.

En consecuencia, mantenemos la idea de llevar este proyecto en la forma acordada hasta el 2014.

Por último, solo para aclarar, debo enfatizar que cuando uno lee un texto debe hacerlo con buena voluntad. Porque debemos reparar que nadie podrá sentirse engañado cuando, en el primer párrafo del documento suscrito, se dice: "señalando la autoridad" -o sea, el Ministro- "que el acuerdo logrado con la CNDC" (la Confederación Nacional de Dueños de Camiones) "es un acuerdo totalmente válido para el gobierno".

Primera declaración absolutamente clara.

En segundo término, expresa: "No obstante lo anterior, se acordó constituir una mesa de trabajo que estudiará durante el mes de Enero los siguientes aspectos:". Nadie puede sentirse engañado porque el documento dice "estudiará".

En tercer lugar, el documento no contiene compromiso alguno en la línea de presentar un proyecto de ley. Sin perjuicio de ello, si de este proceso y trabajo surge una idea que congregue a la directiva nacional del gremio -aquí se dice que sobre la base de "un nuevo acuerdo global", no parcial- el Gobierno tendrá la disposición de enviar un proyecto de ley, pero solo si surge un "acuerdo global". Es decir, no media un compromiso.

Los Honorables Senadores tienen plena capacidad para comprender qué se dice acá y, por tanto, no hay contraposición entre lo que plantea el documento y lo que yo he hecho.

Reitero: no existe compromiso de enviar un proyecto de ley; pero, si media un acuerdo global, el Gobierno está dispuesto a hacerlo.

El señor GIRARDI (Presidente).- Deseo señalar que, paralelamente al funcionamiento de la Sala, realizaremos una reunión de Comités.

Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.- Señor Presidente, tuve la oportunidad de participar en el debate de la Comisión de Hacienda y escuché decir a los gremios que agrupan a organizaciones desde la Quinta Región hacia el sur que no dan su acuerdo ni aprobación a este proyecto.

Valoro que el Gobierno haya llegado a acuerdo con la directiva nacional, pero con los parlamentarios no han conversado ni el Ejecutivo ni esa directiva respecto de esta materia, mientras sí lo han hecho los gremios de Regiones a las cuales representamos.

Por lo tanto, seré consecuente para votar en esta sesión con relación a la aspiración y el deseo de los gremios pertenecientes a La Araucanía, que represento, y otras Regiones del sur de Chile.

DISCUSIÓN SALA

No debemos desaprovechar esta oportunidad y dejar pasar la cuestión de fondo que claman no solo los transportistas regionales, sino también los usuarios de carreteras que utilizan combustible para sus vehículos, por cuanto únicamente ellos son responsables de mantener la carga tributaria, que asciende a los 1.800 millones de dólares y que el Ministro de Hacienda y el Fisco defienden por ser ingreso permanente del Estado.

Lo que hemos planteado, entonces, es dividir esa carga tributaria entre todos los consumidores de petróleo o combustibles del país y no solo entre aquellos usuarios de las carreteras, que representan el 20 por ciento del consumo total. Y -¡claro!- tienen razón los transportistas cuando afirman que los empresarios pequeños pagan el 20 por ciento, aunque se les devuelva el 80 por ciento.

Quiero recordar al señor Ministro de Hacienda que las grandes empresas mineras, que realizan una facturación inconmensurable, no pagan impuestos, pues se les devuelve el cien por ciento de los tributos, en circunstancias de que el pequeño transportista solo recibe el 80; el mediano, 50, y el grande, 30 por ciento.

¡Pero las industrias navieras y las mineras -las más grandes empresas que consumen petróleo- no pagan impuesto específico!

Si ese gravamen lo solventáramos todos, se reduciría a un quinto -¡a un quinto!- lo que hoy día se paga. Por lo tanto, cuando estamos hablando de que a los transportistas se les devuelve entre 25 y 80 por ciento, se les reintegraría a todos prácticamente el 80 por ciento.

Por eso, los gremios del sur que aparecen firmando el acuerdo que expusieron en la Comisión de Hacienda no lo hicieron para aprobar el proyecto, sino para acordar con el Ministro de Transportes una mesa de trabajo que modifique el régimen impositivo que hoy día estamos aprobando.

¡No es más que eso!

Ellos han depuesto la movilización no por el hecho de estar de acuerdo con el proyecto, sino porque se cumpla el compromiso de trabajar durante el mes de enero y resolver el tema de fondo. De lo contrario, el documento habría consignado que este proceso durará casi tres años; o sea, los 31 meses que dura el período de la legislación que estamos aprobando.

En consecuencia, esta iniciativa no se hace cargo de una redistribución más justa de la carga tributaria que implica el impuesto específico; no se hace cargo del reclamo de los transportistas en cuanto a que ese descuento se realice sobre la base de la facturación y no del consumo de petróleo; no se hace cargo de ampliar los plazos a través de los cuales puedan conocerse, con certidumbre, los precios del petróleo, con la finalidad de evitar cambios semanales que impidan a los transportistas entregar una cotización a mediano plazo -y ni siquiera a corto plazo-, pues no se hallan en condiciones de hacerlo.

Por lo tanto, la estructura de descuentos que propone la legislación en proyecto es mucho más sancionadora para los transportistas

que para las empresas aeronáutica, minera y naviera, que se hallan eximidas del pago de impuestos específicos.

Por eso, sería razonable y práctico comprometer a las bancadas oficialistas para que ajustemos el plazo de vigencia del proyecto en debate, con el objeto de votar unánimemente sus normas y, en el plazo de vigencia de seis meses, esperar el concurso del Gobierno para escuchar los planteamientos no solo de los transportistas, sino también de todos los ciudadanos.

--(Aplausos en tribunas).

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Para efectos reglamentarios, hago presente que el acuerdo adoptado consiste en que los Comités se reunirán mientras la Sala sigue sesionando, a fin de ver si se logra un acuerdo en el punto específico de los plazos.

Entiendo que ese era el acuerdo que se estaba construyendo. Dependiendo de eso, veremos cómo se procede.

Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, quiero puntualizar que el proyecto de ley que surge del acuerdo a que llega el señor Ministro de Hacienda con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, debe ser aprobado. En caso contrario, volvemos a la norma de carácter general, lo cual implica que, en lugar de recuperar, escalonadamente, entre un 80 por ciento, los más pequeños, y alrededor de un 30 por ciento, los más grandes, todos tendrían un recupero igualitario del 25 por ciento. Y a mí eso me parece injusto, en particular con aquellos que son dueños de uno, dos o tres camiones; es decir, los más pequeños.

Yo creo que aquí es cuando nosotros tenemos que hacer realidad nuestro permanente discurso en favor de las pymes. La gran mayoría de los camioneros lo son. Y, por lo tanto, debemos dejar que puedan recuperar el 80 por ciento del impuesto específico al diésel en lugar del 25 por ciento, si rige la norma vigente.

En segundo lugar, señor Presidente, hay un acuerdo firmado por el señor Ministro de Transportes con dirigentes de federaciones que representan a distintas Regiones del país, entre ellas la de La Araucanía y todas las provincias del sur.

Yo quiero señalar lo siguiente, para que no nos engañemos: aquí hay un estudio. Eso es evidente. Disponemos de todo el mes de enero para analizar las distintas propuestas que se hagan. Pero también los dirigentes esperan, al igual que muchos muchos parlamentarios, que fruto de ese estudio haya un acuerdo que signifique modificar la legislación. Y, estimados colegas, no es primera vez que modificamos una ley. Además, lo vamos a hacer para mejorar lo que aquí viene, no para empeorarlo.

Entonces, francamente, no veo ninguna dicotomía. Lo que cabe es aprobar el proyecto como está y si, gracias a la conversación, al

estudio a que se ha comprometido el Ministro de Transportes, hay una propuesta nueva mejor, que venga al Parlamento, donde nos pronunciaremos en su mérito.

Creo que eso es lo que corresponde hacer y, por lo tanto, llamo a que aprobemos esta iniciativa de ley, porque es mucho mejor que el 25 por ciento parejo de reintegro con el que quedarían los transportistas si la rechazáramos.

Gracias, señor Presidente.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Le recuerdo a la Sala que esta sesión se halla citada hasta las 14. En la tarde viene la ordinaria...

El señor GÓMEZ.- Pero está abierta la votación, señor Presidente.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Solo deseo hacer un llamado a los colegas, pues tenemos un compromiso institucional con todos los funcionarios de la Corporación, a las 14.

Tiene la palabra el Senador señor Bianchi.

El señor BIANCHI.- Señor Presidente, he seguido atentamente las discusiones y quiero señalar, con mucha fuerza, que el gremio del transporte, del rodado mayor, de los camioneros, está compuesto por personas inteligentes que tienen absolutamente claro el acuerdo que pudieron alcanzar; por hombres y mujeres emprendedores de nuestro país que saben muy bien que les espera el importante desafío de mejorar las condiciones que lograron hoy.

Y ese acuerdo, que se alcanzó con una mayoría significativa, obviamente debe hacernos reflexionar si vamos a valorarlo y a respetarlo o, simplemente, a omitirlo. Por lo demás, la consecuencia de no votar a favor hoy es, tal cual lo han dicho el Ministro y los señores Senadores, un claro perjuicio para el transporte en general.

Pero, más allá de la situación que se está planteando, quiero colocar otros temas que considero relevantes, para que el Ejecutivo, el Ministro, el Presidente, el Gobierno y el Parlamento los observen con alguna detención.

¿Cuándo va a existir en nuestro país la posibilidad de que una estatal cumpla la cadena de producción de todas las petroleras del mundo? Me estoy refiriendo a la ENAP. La Empresa Nacional del Petróleo debiera ser en Chile la principal distribuidora, para que las utilidades que genera también pudieran ser traspasadas, en parte, a aquellos empresarios que están ligados al transporte en general.

Aquí no se ha dicho nada sobre este punto, y me parece oportuno señalar con fuerza que se necesita que el Gobierno y el Estado definan una política estratégica en materia de distribución, para que no existan monopolios, como lo es hoy COPEC, que tiene entre sus principales accionistas a destacadas personalidades de nuestro país.

DISCUSIÓN SALA

Y mientras nosotros estamos discutiendo los porcentajes que pueden llegar a alcanzar los empresarios en base a lo que factura cada uno de ellos, nos estamos farreando la oportunidad de decirle al país que necesitamos colocar en el debate uno de los asuntos más importantes: que los valores y precios de distribución sean mucho más justos que los actuales. Y, si el Estado pretende obtener mejores precios de compra para esta materia prima, perfectamente puede potenciar a una empresa nacional como la ENAP.

Otro tema importante, señor Presidente...

Los Senadores se pasean aquí al frente, no sé si por hambre o por nerviosismo, pero pido respeto durante mi intervención.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Ruego a los señores Senadores mantener silencio.

El señor BIANCHI.- Gracias, señor Presidente.

Yo señalo esto con fuerza porque además creo que se hace absolutamente necesario tomar una decisión sobre otra cuestión: el Estado de Chile -y no estoy hablando de los gobiernos, porque aquí hay un "gallito" político que uno observa con mucha atención, pero que a ratos me hastía- debiera definir una política pública en materia de transporte público tanto de pasajeros como de carga.

Lo digo porque para las Regiones extremas, como la que me honro en representar, este tema no es menor. Lo señaló el Senador Rossi en su intervención y coincido absolutamente con él: para las Regiones en general, y sobre todo para las extremas, el transporte público es vital, porque determina el costo de la canasta familiar. Debido a ello, allí tenemos canastas 30 por ciento más caras que las de la zona central.

Entonces, excúseme, señor Presidente, pero este es un asunto tremendamente relevante.

Además, hay desconocimiento. Muchos Senadores han señalado que esto debiera ir al consumo del petróleo. Pero ¿qué pasa con Regiones como la que represento, para cuya conectividad terrestre obligadamente hay que pasar por territorio argentino? Es evidente que ahí hay un enorme perjuicio para nuestros transportistas, fundamentalmente para quienes deben transitar desde Santiago hacia las zonas australes.

El señor COLOMA.- ¡El combustible es más barato en Argentina!

El señor BIANCHI.- Exactamente.

Pero en Argentina tenemos otro problema, que también es bueno mencionar. Me reuní con la Cancillería esta semana, pues los transportistas me reclamaron el trato brutal que se le da allí al rodado mayor, que espero que se solucione pronto. En efecto, nuestros camioneros muchas veces se ven imposibilitados de seguir tránsito y son retenidos por más de 48

horas, sin alimentación, sin agua, simplemente porque a un funcionario de aduana de Argentina se le ocurre que no deben proseguir su marcha.

Pero, Senador Coloma, no es que el transporte sea más barato en Argentina. El precio del combustible es más bajo, efectivamente, y por eso nuestros camioneros pasan por allá. Sin embargo, hay otra razón, y es que el Estado de Chile tampoco tiene una política de transporte marítimo. Si quisiera que sus Regiones extremas, como la de Magallanes, tuvieran acceso a un menor costo en transporte, potenciaría la vía marítima, a fin de que nuestros camioneros pudieran desplazarse por ese medio y acceder, obviamente, a un transporte mucho más económico. ¿Y para qué? Para que el consumidor final, para que el kilo de papas, el kilo de tomates, el kilo de fruta o cualquier consumo humano tenga un precio más reducido en lugares donde resulta más caro vivir.

No es un tema menor, señor Presidente.

Yo voy a respetar el acuerdo alcanzado por el Gobierno con la totalidad o una parte importante del gremio afectado. Sin embargo, me quiero hacer eco de lo siguiente.

¡Estoy seguro de que el nerviosismo que se observa en los señores Senadores obedece al entusiasmo que hay por lograr algún arreglo para que el período de vigencia que contempla el proyecto no sea de 31 meses, sino de 12, lo que me parece bien...! ¡Y me sumo a eso...!

No obstante, me cuesta entenderlo, porque lo que uno siempre desea es que las políticas públicas sean de largo plazo. Generalmente, cuando uno quiere otorgar un beneficio a través de una política pública como la del transporte, trata de que no sea a 6 ni a 12 meses, ya que eso no genera ninguna posibilidad de invertir, de reinvertir o de proyectarse en la actividad que se está llevando adelante.

Además, fueron los mismos gremios los que pidieron que el plazo se extendiera a más de 30 meses. Pero aquí se dice que ello obedece a una estrategia política. En todo caso, yo no me voy a hacer cargo ni de lo uno ni de lo otro, pues considero que eso es lo menos relevante. Lo importante es que los camioneros, que son personas inteligentes, están dispuestos a seguir trabajando en estas y otras materias.

¡Yo valoro y respeto los acuerdos, y me sumo a lo resuelto!

El señor CANTERO.- ¡Ese es mi candidato...!

El señor GIRARDI (Presidente).- Quiero comunicar a la Sala lo que resolvieron los Comités.

La idea es votar inmediatamente el proyecto y que los señores Senadores inscritos suspendan sus intervenciones -dado el cóctel que se ofrecerá a los funcionarios- y hagan uso de la palabra en la sesión de la tarde, en el marco de la discusión particular.

La señora RINCÓN.- ¿En el mismo orden, señor Presidente?

El señor GIRARDI (Presidente).- Por supuesto.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.- ¿Qué votaremos ahora?

El señor GIRARDI (Presidente).- En realidad, se debe terminar la votación que se está desarrollando.

El señor PIZARRO.- ¿Se votará solamente la idea de legislar?

El señor GIRARDI (Presidente).- Así es.

El señor PIZARRO.- Entiendo que en la reunión de Comités también se logró un acuerdo respecto de la indicación, la cual se votaría en la sesión de la tarde.

El señor GIRARDI (Presidente).- Correcto.

El señor PIZARRO.- No tengo problema, entonces.

La señora RINCÓN.- ¿Cuál es el acuerdo?

El señor PIZARRO.- Que el plazo sea de un año.

El señor GIRARDI (Presidente).- En resumen, se debe terminar ahora la votación en general, y después, en la tarde, los Senadores inscritos podrán intervenir usando el mismo tiempo que ocuparon sus predecesores.

¿Les parece?

El señor CANTERO.- Señor Presidente, que el Secretario pregunte si han votado todos los Honorables colegas.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

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

La señora RINCÓN.- Señor Presidente, el Senador Patricio Walker está afuera.

Por favor, que se hagan sonar los timbres y se otorgue un espacio de tiempo para volver a la Sala, pues mi colega aún no se ha pronunciado y sé que tenía interés en hacerlo.

El señor GÓMEZ.- Señor Presidente, estamos en votación y aún somos varios los que no hemos fundamentado nuestro voto.

Si le entendí bien al Senador Pizarro, en la reunión de Comités se llegó a un acuerdo.

La señora ALLENDE.- Así fue.

El señor GÓMEZ.- Sin embargo, eso no significa que usted, señor Presidente, pueda restringir el derecho de los Senadores a hacer uso de la palabra.

Por lo tanto, no logro entender que se esté cerrando la votación cuando todavía quedamos algunos que no hemos ejercido tal derecho.

El señor QUINTANA.- En la votación en general.

El señor GÓMEZ.- Claro.

Por eso, señor Presidente, le pido que nos explique cómo se va a proceder a continuación. Porque, si en los Comités hubo acuerdo respecto de la indicación, ahora el proyecto debería ser aprobado en forma unánime.

Por eso, es preciso definir bien eso para que nadie quede sin la posibilidad de entregar sus argumentos.

El señor GIRARDI (Presidente).- Mire, ya hubo una discusión al respecto en la reunión de Comités.

Yo quiero plantear el asunto de la siguiente manera.

La idea es aprobar ahora el proyecto en general y continuar su discusión particular en la sesión de la tarde, en primer lugar, ofreciendo la palabra a quienes todavía no han hecho uso de ella, en el mismo orden en que aparecen en la lista actual.

El señor COLOMA.- Me parece bien. Que se fundamente ahí el voto.

La señora ALLENDE.- Exacto.

El señor GIRARDI (Presidente).- Entonces, tiene la palabra el señor Secretario.

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

El señor GIRARDI (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (27 votos a favor, 3 en contra y 6 abstenciones).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Pérez (doña Lily) y Von Baer y los señores Bianchi, Cantero, Chahuán, Coloma, Escalona, García, García-Huidobro, Girardi, Gómez, Horvath, Kuschel, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos), Letelier, Muñoz Aburto, Navarro, Novoa, Orpis, Pérez Varela, Prokurica, Quintana, Rossi, Sabag y Uriarte.

DISCUSIÓN SALA

Votaron por la negativa los señores Frei (don Eduardo), Lagos y Tuma.

Se abstuvieron la señora Rincón y los señores Pizarro, Ruiz-Esquide, Walker (don Ignacio), Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

El señor GIRARDI (Presidente).- Por lo tanto, queda aprobada la idea de legislar y, si hubiera acuerdo unánime, la discusión particular se haría en la sesión de la tarde.

Acordado.

Se levanta la sesión.

2.3. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 359. Sesión 84. Fecha 21 de diciembre, 2011. Discusión Particular. Se aprueba con modificaciones.

ENMIENDA DE PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DE IMPUESTO ESPECÍFICO A PETRÓLEO DIÉSEL PARA TRANSPORTE DE CARGA

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas del transporte de carga, con informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de "discusión inmediata".

--Los antecedentes sobre el proyecto (8066-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 78ª, en 30 de noviembre de 2011.

Informe de Comisión:

Hacienda: sesión 82ª, en 20 de diciembre de 2011.

Discusión:

Sesión 83ª, en 21 de diciembre de 2011 (se aprueba en general y queda pendiente su discusión en particular).

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Quiero recordar que la iniciativa ya se aprobó en general en la sesión de la mañana y que ahora se tiene que votar una indicación, consensuada y aceptada por la unanimidad de la Sala, que apunta a reducir a un año el plazo de vigencia de la ley.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- La indicación es para remplazar, en los incisos primero y final del artículo único, la frase "30 de junio de 2014" por "30 de junio de 2012".

El señor ESCALONA.- El acuerdo se refiere al 30 de diciembre.

La señora ALLENDE.- Así es.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- El señor Secretario ha leído un texto que no corresponde a lo determinado en los Comités, que fue fijar el plazo de un año calendario, a partir de diciembre de 2011 y hasta diciembre de 2012.

Como el documento no fue entregado a la Secretaría, pido que se haga llegar.

Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

DISCUSIÓN SALA

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, lo que acaba de dar a conocer el señor Secretario es la indicación que formulamos algunos Senadores y que establecía un plazo de seis meses. Después tuvo lugar el acuerdo de la Sala y de los Comités de ampliarlo hasta el 31 de diciembre de 2012. Habíamos concluido que por el mero convenio de estos últimos se entendía presentada -así me lo explicó, por lo menos, mi jefe de bancada- la indicación respectiva. Desde el punto de vista reglamentario, entonces, esta última se podría dar por aprobada luego de corregirse la fecha.

En todo caso, me gustaría explicar cuál es su sentido.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, tal como se dio el debate en la mañana, y producto de las distintas conversaciones y búsquedas de diálogo entre los actores del sector Transporte y los parlamentarios, en lo cual también participó el Gobierno, representado por el Ministro del ramo, señor Pedro Pablo Errázuriz, nos pareció pertinente, para posibilitar un avance en términos más ciertos y tal como se establece en la Declaración que se tuvo presente, la fijación de un plazo razonable. Ello, dentro de lo que ha sido la vigencia de estas leyes desde hace tiempo, que han tenido una duración de un año.

En mi opinión, el proyecto apunta a algo positivo, en orden a tratar de hacer factible para los transportistas, como se ha dicho, una mayor capacidad de recuperación del impuesto específico del petróleo. Y esa es la razón por la cual se establece una tabla distinta de la que regía hasta el 30 de noviembre recién pasado.

El acuerdo logrado por el Gobierno con los representantes de la Confederación favorece -y muy bien, en mi opinión- a los más pequeños de los transportistas, lo que la tabla también extiende, tal como está planteada, a los pocos grandes en el país, que facturan claramente por sobre 15 mil unidades de fomento. El punto de reclamación y con relación al cual se busca un tipo de acuerdo radica en los sectores pequeños y medianos del transporte, a los cuales se les disminuye, con la tabla de facturación, la posibilidad de recuperación del impuesto específico.

Ese es el asunto en discusión. Eso es lo que ha estado encima de la mesa.

No voy a entrar en el terreno de cuál grupo es más representativo, ni en si el Gobierno tiene que negociar con uno o en contra de otro. Lo único que digo es que el principio establecido en el proyecto de acuerdo -basta leerlo- trata de beneficiar a todos los transportistas. Y, de hecho, tal como está planteado, favorece a los más pequeños. Estoy haciendo referencia a los que tienen un camión.

Porque, en términos prácticos, cuando se dispone que se podrá recuperar el 80 por ciento en el caso de una facturación anual inferior a 2 mil 400 unidades de fomento, esta cantidad asciende a unos 50 millones de pesos, lo cual, dividido por 12 meses, da alrededor de 4 millones de pesos

mensuales. Un camión equipado de un costo aproximado de 100 mil dólares -esto es, 50 millones de pesos-, independiente del sector donde efectúe su servicio, anda del orden de 4 millones, si es mal pagado o realiza transportes más esporádicos, y puede llegar a 6 millones, si es objeto de mejores contratos o accede a una carga mejor remunerada. Con ello, ese transportista va a poder descontar el 80 por ciento, y está muy bien que sea así, porque es el más chico de los chicos.

El problema obedece a que los otros tramos también son demasiado bajos en términos de facturación. Entonces, los que pueden hallarse entre las 2 mil 400 y las 6 mil unidades de fomento -en términos de plata, unos 140 millones de pesos-...

Abreviaré la exposición, señor Presidente, mas el asunto es importante.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Lo sé, Su Señoría. Pero estamos tratando la indicación y queremos evitar que se reabra el debate sobre toda la materia.

El señor PIZARRO.- Estoy interviniendo respecto de la indicación, señor Presidente. Porque es preciso tener claridad acerca de por qué estamos planteando una reducción del plazo que permita, en relación con lo expresado por los Senadores, los transportistas y el propio Gobierno, a través de su Ministro de Transportes, adquirir un sentido a la mesa de dialogo y buscar una alternativa para cumplir con el objetivo de favorecer la recuperación del impuesto a todos los transportistas.

Y estoy siendo práctico. Si se está favoreciendo a los miles de pequeños transportistas, lo que me parece muy bien, y a los pocos transportistas grandes -me refiero a los de gran envergadura-, entonces carece de sentido que ello no se extienda a los intermedios, a los pequeños de cuatro, seis, ocho, diez, quince camiones. Esa es toda la cuestión.

Entiendo que la lógica de la propuesta de los señores Senadores con el Ministro de Transportes va en esa línea, y estoy dispuesto a respaldarla. Con ese propósito posibilitamos una indicación en orden a reducir el plazo de vigencia de la ley a fin de dar el tiempo necesario para el cumplimiento de uno de los puntos planteados acá, en términos de evaluar nuevamente la tabla de recuperación del impuesto y también plantear derechamente que ello se calcule sobre la base del petróleo consumido y no de la facturación. Porque ahí también surge otro factor de tergiversación.

Ese es el sentido de la indicación y pido que la votemos en esos términos.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Cabe dar por retirada, en consecuencia, la indicación tendiente a acotar el plazo al 30 de junio de 2012.

El señor PIZARRO.- Sí.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Ello, con la conformidad de sus autores.

DISCUSIÓN SALA

--Queda retirada la indicación.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Se someterá a votación, entonces, la indicación que fija el plazo al 31 de diciembre de 2012.

Tiene la palabra el Honorable señor Escalona.

El señor ESCALONA.- Señor Presidente, lamento que el exceso de trabajo y, en forma simultánea, la tramitación de diferentes asuntos complejos haya impedido la correcta transmisión del acuerdo de Comités, pero solicito que la Versión Oficial establezca con exactitud lo aprobado.

Excuso completamente al señor Secretario General. Sé que ha tenido que ocuparse en el problema del Consejo Resolutivo de Asignaciones Parlamentarias y otros. Así que lo justifico en tanto la situación pudiera afectar su responsabilidad.

Pero el acuerdo al que hemos concurrido, señor Presidente, no tiene ningún tipo de consideración, porque es de carácter político. Cada cual lo interpreta como mejor lo entiende. Y existe el sagrado respeto a la opinión de cada cual.

El que tomaron los Comités es uno solo: se refiere a la modificación del plazo de vencimiento de la ley al 31 de diciembre de 2012. Pido, en consecuencia, que se establezca con claridad lo que determinaron.

El señor CHAHUÁN.- No es acuerdo de Comités.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).- La indicación que la Secretaría leyó, por cuanto no estaba retirada, contemplaba el plazo del 30 de junio de 2012.

La nueva indicación no se le hizo llegar.

Y, además, en el acuerdo de la mañana se planteó que los Senadores inscritos tenían derecho a hacer uso de la palabra en la sesión de la tarde. La lista se halla en poder de la Secretaría, que puede certificar exactamente el orden para ese efecto.

Ahora ha quedado retirada esa primera indicación y se ha presentado la segunda, que fija la fecha del 31 de diciembre de 2012, tanto en el inciso primero como en el inciso final del artículo único.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Esta última se someterá a votación, y quienes deseen hacer uso de la palabra...

Puede intervenir el Honorable señor Hernán Larraín.

El señor COLOMA.- Hay una lista.

DISCUSIÓN SALA

El señor LARRAÍN.- Seré muy breve, señor Presidente. Es para aclarar el sentido del acuerdo de Comités de la mañana, a fin de que no se generen equívocos. En eso tiene razón el Senador señor Escalona.

Ello no se refirió a aprobar una indicación específica, lo cual es una materia política, que queda entregada a la discusión de los Senadores o a un acuerdo político de estos o de los Comités.

Lo que se convino fue solo votar en la mañana respecto de la discusión en general, sin mayor debate, de manera de poder tratar en la tarde, en el primer lugar del Orden del Día -por eso reclamé antes-, el proyecto y las indicaciones que se presentaran, respetándose a los inscritos el derecho para intervenir.

Ese fue el acuerdo adoptado, no otro.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Estamos diciendo lo mismo de diferente forma. Hay una lista de oradores inscritos. Reglamentariamente, como nos encontramos en la discusión de una indicación, lo que corresponde es otorgar la palabra para referirse a ella, respetando ese listado.

El señor COLOMA.- La lista era para la votación en general.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Efectivamente. Pero ya se votó en general. Por eso tenemos una complejidad reglamentaria, señor Senador.

Hay una indicación. Se puede adoptar el acuerdo de votarla sin fundamentación de voto. Eso resultaría un poquito absurdo. Pero es posible hacerlo, si les parece, respetando la lista de inscritos. En cualquier caso, serán los mismos que iban a hablar.

La indicación propone, como todos saben, cambiar el plazo de vigencia de la ley en proyecto hasta el 31 de diciembre de 2012.

Ofreceré la palabra conforme a la lista de inscritos.

En votación la indicación.

Tiene la palabra la Senadora señora Allende.

--(Durante la votación).

La señora ALLENDE.- Señor Presidente, en primer término, creo que se ha clarificado el tenor del acuerdo tomado esta mañana unánimemente por los Comités. En efecto, ratifico que ese fue el espíritu. Ello respondió en particular a la solicitud del Presidente del Senado, pues estaba programada una actividad con el conjunto del personal de la Corporación. Por eso se suspendió la discusión del proyecto, dejando para la tarde la votación de la indicación y dando la posibilidad de opinar, tomando en consideración la lista de inscritos, en fin.

Hay que ser preciso en la fecha. Lo que plantea la indicación, que es producto de un acuerdo entre todos, es que el plazo de vigencia se extienda hasta el 31 de diciembre. Y expresamente se propuso esa

fecha para que no se mezclara con las discusiones del Presupuesto o del reajuste al sector público.

Ahora bien, brevemente -quiero ocupar el menor tiempo posible-, solo deseo manifestar que estoy a favor del proyecto presentado por el Ejecutivo. No aprobarlo, además, implicaría el absurdo de que nos quedaríamos con el 25 por ciento de recuperación, lo cual sería francamente incomprensible para el conjunto del sector.

Me parece positivo que el Gobierno haya hecho el esfuerzo de dialogar con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Más allá de cualquier otra cosa, es la asociación gremial que ha generado su representación producto de elecciones. Es bueno que el Ejecutivo llegara a cierto consenso.

También me parece positivo que exista un sistema diferenciado escalonado; que se incorpore un cuarto tramo para microempresas. Y claramente creo que se focaliza en las pequeñas. Porque si vemos lo que ya aprobamos en general, el tramo de 0 a 2 mil 400 UF -como ya se dijo- significa uno a tres camiones y aproximadamente un total de 53 millones de pesos en ventas. Este grupo constituye el 60 por ciento de la flota. Y si pensamos en el tramo siguiente, de 2 mil 400 a 6 mil UF, estamos hablando de tres a seis camiones, lo que representa más o menos 23 por ciento de la flota. O sea, ambos tramos suman el 80 por ciento.

Creo que ello es relevante, porque claramente beneficiará a pequeños, pequeños medianos, y entregará una señal importante.

Al mismo tiempo -con esto termino, para no extenderme más-, hemos concurrido a dar el acuerdo para la indicación de los doce meses al objeto de que haya un espacio de conversación, de diálogo. Si efectivamente existen posibilidades de mejorar o perfeccionar algo que seguirá entregando beneficios por lo menos como hasta ahora, ello nos interesa.

Mediante el proyecto en análisis claramente se favorece a un sector que nos parece muy importante, de uno a tres o de tres a seis camiones. Por lo tanto, estamos hablando de un sector que trabaja y al cual podemos considerar como pequeño.

Por lo expuesto, voto a favor de la indicación.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.- Señor Presidente, a la luz del trabajo y de la conversación que se llevó adelante con las distintas federaciones y asociaciones de dueños de camiones, a las que también representamos quienes somos Senadores de Regiones, vimos que este proyecto sin duda afectaba a muchas Regiones, no digo que en forma negativa. Pero ciertos sectores, fundamentalmente empresarios medianos, se veían tremendamente desfavorecidos con relación al resto.

DISCUSIÓN SALA

Hay que valorar que la presente iniciativa apoya de manera muy fuerte a los pequeños dueños de camiones. Pero deja a los medianos prácticamente disminuidos al tener la mitad de descuento del impuesto específico.

En tal sentido, creo que son absolutamente legítimos la propuesta y el trabajo que realizamos los Senadores al acordar que en enero haya una mesa de trabajo, a la que se encuentran todos invitados. Conversé hace poco rato con el Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones. Le planteé cómo vemos nosotros la situación. Y espero que se produzca un consenso a nivel de todos los transportistas del país. Porque queremos justamente que exista equidad y que ningún sector quede desfavorecido, en especial los medianos, que realizan un esfuerzo muy grande.

Por otro lado, considero muy importante ver el texto de la declaración. Porque lo primero que hace es reconocer a la institución que llegó a ese acuerdo válido con el Gobierno. Y eso lo manifiestan las propias federaciones y asociaciones.

Pero también tenemos claro que hay que revisar lo relativo a la factibilidad. En este sentido, valoro el apoyo entregado por el Ministro de Transportes a esta materia. Pues el transporte en nuestro país es su responsabilidad.

De otra parte, debemos entender que no hablamos solo de un tema legal. La ENAP fija los precios, semanalmente. Y el gremio de transportes requiere mayor estabilidad. Por eso, no se trata necesariamente de una materia de ley, sino que puede responder a una decisión de la empresa. Esto también se incluye en el acuerdo con las distintas instituciones de transportistas que se oponían a algunos aspectos y que manifestaban su molestia a través del paro en los días anteriores.

En consecuencia, quiero felicitar especialmente a los transportistas de mi Región, con quienes estuvimos en un diálogo permanente a fin de que hubiera una salida más equitativa.

Por lo tanto, creo que las aprensiones de algunos colegas al principio de la sesión de la mañana no correspondían. Nunca estuvo en el espíritu de ninguno de los Senadores que firmaron esta declaración pasar a llevar a nadie, sino escuchar a las bases y a los representantes del gremio en las Regiones.

En tal sentido, lo resuelto en orden a fijar un plazo menor obliga a que haya una solución armónica, integrada. Por ello, apoyo la indicación que rebaja el plazo de vigencia a un año.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Quintana.

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, me parece bien que se haya logrado reconducir el debate en función del acuerdo de la mañana, porque en esta discusión preliminar de pronto parecía que estábamos frente a un acuerdo de "manitos alzadas" en el tema del transporte, lo que no es así, en absoluto.

DISCUSIÓN SALA

Y escuchando al Senador García-Huidobro ello me queda mucho más claro aún.

Efectivamente, en la mañana discutimos por largo rato acerca de la famosa declaración suscrita ayer, 20 de diciembre, por los Senadores Hernán Larraín, Francisco Chahuán y Alejandro García-Huidobro, respecto a compromisos. El documento fue firmado además por el Ministro de Transportes, quien curiosamente no ha estado presente en este debate, en circunstancias de que hablamos de transporte. Eso sí, valoro y reconozco la permanencia durante toda la discusión del señor Ministro de Hacienda.

Debo decir que a ratos no quedaba claro quién llevaba el tema por parte del Gobierno, porque había efectivamente una contradicción en la mañana. Precisamente por esa razón no era partidario de cortar el debate, y en definitiva terminamos partiendo de cero.

Aquí tenemos diferencias bastante profundas. De no haberse presentado la indicación, tendríamos por un lado esta declaración, este acuerdo, y por otro una ley cuya vigencia culminaría el año 2014. Es decir, no existía ninguna posibilidad de darle algún tipo de viabilidad a ese acuerdo.

Tampoco quiero señalar mi adscripción simplemente a quienes firmaron ese documento, porque no estoy tan seguro de que en él se encuentren todos los chicos. Es casi al revés. Durante el día he conversado con varios de los dirigentes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, y la verdad es que ellos han estado de acuerdo en aprobar el proyecto, fundamentalmente, porque, de no hacerlo, operaría la recuperación de un 25 por ciento parejo para todos.

Ahí también debemos efectuar una distinción de fondo: más de 30 mil empresas tienen solo entre uno a tres camiones. Y se habla de los chicos como si se tratara de segmentos socioeconómicos. Incluso, hoy en la mañana, un señor Senador los relacionó con la clase media. ¡No estamos hablando de clase media! Estos camioneros no son, precisamente, fieles representantes de ese sector social.

De otra parte, es importante señalar que en esta discusión se tiende a decir que las empresas intentan rentabilizar con un aspecto tributario. Pero no es así. Los transportistas deben buscar valor agregado; planificar su carga; conseguir un generador de carga. Por supuesto, el asunto impositivo es un aspecto que hay que considerar, pero no es el que sustenta y le da viabilidad a la empresa.

Insisto: aquí estamos hablando de transportistas, muchos de los cuales no son pequeños. ¿Cuántos se encuentran en esta categoría? Cerca de 300 empresas, que facturan desde 1.500 millones de pesos hasta el infinito. En ellas muchas veces se tercerizan los servicios. O sea, algunas de estas grandes empresas se presentan a licitaciones en la Gran Minería del Cobre -lo sabe bien el Senador García-Huidobro, quien representa a una zona minera- para trasladar 50 mil toneladas de mineral y, finalmente, terminan tercerizando esta actividad a los pequeños transportistas.

DISCUSIÓN SALA

Entonces, siento que este debate no podía esperar hasta el año 2014. Y nos parece que la fórmula de solución a la cual se está llegando beneficia también a los pequeños transportistas.

Perdonen que vuelva a la declaración suscrita por los Senadores Hernán Larraín, Chahuán y García-Huidobro, de la cual un señor Senador señaló en la mañana que vale "repoco". Y valdría "repoco" porque el propio Ministro de Hacienda señaló que de ese texto no se desprendía, necesariamente, una modificación legal.

Pero digamos las cosas con claridad. Francamente, pienso que por lo menos el número 1 de la declaración, que señala: "La estructura de descuentos incorporada en el proyecto de ley. El objetivo es revisar la factibilidad de un nuevo acuerdo global definiendo de una manera distinta los montos considerados en el proyecto de Ley", requiere una ley.

Y el número 2: "La factibilidad de que los tramos de recuperación de impuesto selectivo sea en función del petróleo consumido y no de la facturación de las empresas", también precisa una ley.

Es probable que el número 3 solo requiera un decreto.

De modo que cuando el Ministro de Hacienda sostiene que esto es para realizar un estudio, entonces encarguémoselo a la Biblioteca del Congreso Nacional.

Señor Presidente, siento que se intenta debatir algo en serio. Por esa razón, me parece que con la instauración de mesas de diálogo -lo he dicho siempre, no solo en este Gobierno, sino también en los anteriores-, casi como si se tratara de comodines para enfrentar situaciones complejas, no se resuelven los temas centrales.

Con la declaración en comento se pretendió disuadir y sacar los camiones que estaban en la carretera, haciendo firmar a los dirigentes un documento que -como sabemos claramente- carece de valor.

Por lo señalado, y porque pienso que esta indicación permite efectuar en un corto plazo un debate que presenta, incluso, implicancias tributarias, voto a favor.

El señor LETELIER (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, no cabe duda de que a este Parlamento le corresponde colegislar con el Ejecutivo. Y cada vez que este presenta proyectos habiendo gremios involucrados, trata de buscar acuerdos y entendimientos con ellos.

Eso ocurrió con los trabajadores del sector público; y de 14 organizaciones, 11 estuvieron de acuerdo. Ahora sucede lo mismo con el gremio de los camioneros; y de 11 gremios, 9 suscribieron el acuerdo.

Pero, en el caso de los trabajadores públicos, las organizaciones que no participaron ni votaron ese entendimiento con el Ministerio de Hacienda desconocieron el acuerdo final. Y algo similar ocurre hoy

con dos gremios del transporte, que también desconocen lo acordado por otros dirigentes.

Entonces, ¿cómo se entiende el Ejecutivo con las organizaciones? ¿A quién vamos a apoyar nosotros?

Ya dije que aquí decidíamos libremente. Pero es evidente que cuando llegan proyectos con acuerdos entre el Ejecutivo y las organizaciones gremiales, sobre todo si son mayoritarios, ello nos hace fuerza para respaldar también lo acordado.

Por eso, estimo necesario analizar este punto en el futuro, para ver cuál es la representatividad de cada una de las organizaciones y qué tipo de acuerdos contraen estas con el Gobierno. Porque ello nos coloca en una disyuntiva y, a veces, por presiones de distinta naturaleza, las votaciones terminan distorsionándose, creando problemas al interior de la Cámara de Diputados o del Senado.

Evidentemente, en la sesión de la mañana voté favorablemente la iniciativa. Porque entendí que, de no aprobarse, se aplicaría una rebaja pareja de 25 por ciento a los camioneros, lo cual perjudicaría a los más pequeños.

La verdad es que sumados los pequeños y los medianos empresarios del transporte se llega a casi 23 mil, y los grandes solo alcanzan a 1.080. En consecuencia, la iniciativa es ampliamente beneficiosa para la inmensa mayoría.

Ahora bien, respecto al impuesto específico a los combustibles, recuerdo que en las bancadas de enfrente hace algunos años se rasgaban vestiduras para eliminarlo, y muchos parlamentarios presentaron proyectos con tal fin. Pero todos sabemos cuánto representa ese tributo para las arcas fiscales.

También hay otros asuntos que estamos analizando aquí, como el impuesto al tabaco. Entonces, si el tabaco es tan dañino para la salud, por qué no prohibimos definitivamente su consumo. Sin embargo, la recaudación tributaria por ese concepto es también muy importante para el Fisco.

De ahí que sea el Ministro de Hacienda quien lleva el control de estas materias. Y así ha sido durante los 22 años transcurridos desde que se recuperó la democracia, de 1990 en adelante. De modo que yo respeto mucho la responsabilidad del que tiene el manejo económico de nuestro país. Y, precisamente gracias a eso, hoy día somos una isla en el mundo, al compararnos con el descalabro financiero que afecta a diversos países del mundo, especialmente de Europa, e incluso a Estados Unidos.

Aprobamos este proyecto de ley, porque sabemos que representa un claro beneficio para los transportistas más pequeños. Sin embargo, ahora apareció esta declaración del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, referida a un asunto económico. Y sabemos que el área económica la lleva el Secretario de Hacienda, quien ha sostenido aquí que no hay un compromiso con los gremios, sino una conversación. ¡Pero hay una conversación! Porque es evidente que dentro de este arreglo hay algunas

organizaciones que no están conformes y se sienten perjudicadas. ¡Por eso es necesario conversar!

En consecuencia, se ha presentado una indicación -con la que la inmensa mayoría está de acuerdo- que disminuye el plazo de vigencia de 31 meses a solo un año. Y pienso que hay votos suficientes para aprobarla y, luego, para despachar el proyecto.

Se establece la vigencia de un año y, de ser necesario prorrogarla, lo haremos en su oportunidad. ¡Cuántas veces lo hemos hecho con otras leyes! Pero, si existe alguna posibilidad de lograr entendimiento con los gremios disconformes, ¡en buena hora! Evidentemente, dentro de ese período lo podremos hacer.

En definitiva, en la mañana me pronuncié a favor del proyecto en general, y ahora voto que sí a la indicación que hemos consensuado.

Gracias.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, quería intervenir en la mañana, porque me interesaba tratar asuntos más de fondo en el transporte de carga.

Lamento profundamente que las organizaciones gremiales tengan diferencias. Pero aún más, que el Gobierno esté transformando en norma el aprovechar las divisiones de los gremios, de los movimientos sociales, de los trabajadores, de los usuarios de diferentes sectores, o bien, derechamente, que las fomente.

El problema de fondo en el transporte radica en que los pequeños, medianos y grandes transportistas deben desenvolverse en un sector de la economía extraordinariamente complejo, difícil, que presenta demasiados elementos que se confabulan para que sea altamente riesgoso.

Por ejemplo, no tienen claridad respecto al principal de sus insumos, que es el combustible, cuyo precio, en el último año, ha subido entre 15 y 16 por ciento.

No tienen claridad sobre cómo va a ser el instrumento de recuperación de ese impuesto, que es lo que estamos discutiendo ahora.

No tienen claridad respecto de la paridad cambiaria. Y el dólar también es un elemento fundamental para el sector del transporte, que funciona con maquinaria importada prácticamente en su totalidad y con equipamiento también importado.

No tienen claridad acerca de cómo puede hacer sus negociaciones, contratos o licitaciones para los efectos de transportar la carga.

Los grandes operadores que manejan las cargas normalmente no suscriben contratos estables. Y con frecuencia los elaboran de manera abusiva, aprovechando, lógicamente, la necesidad de los transportistas de asumir esos fletes, porque las más de las veces, por su estructura de

costos, aceptan cualquier flete, porque es la manera que tienen de desenvolverse, dado el alto financiamiento que deben pagar por sus equipos.

Yo hablaba recién acá de que un camión nuevo, equipado, cuesta alrededor de 50 a 60 millones de pesos. Y el 55 por ciento de la facturación de un flete constituye costo directo.

Ello significa que cuando los transportistas se endeudan en ese tipo de equipamiento deben pagar cuotas de un millón y medio de pesos mensuales durante los 5 o 6 años de la vida útil del camión, y después podrán aprovechar otros 5 años, si es que realmente dura el vehículo, el que en la práctica sufre depreciación y su valor último de no más allá del 50 por ciento de su precio inicial.

Es decir, estamos ante un sector del todo complejo y difícil como ninguna otra área de la economía. Y resulta que aquí, en este debate sobre el impuesto específico, no escuchamos absolutamente nada de parte del Gobierno en cuanto a de qué manera va a favorecer la empresarización de dicha actividad; su modernización; la facilitación de créditos para que pueda operar; el otorgamiento de mayores garantías de estabilidad en los precios de sus principales insumos, como el petróleo y los combustibles.

Repito: el Gobierno no ha dicho absolutamente nada al respecto.

Por eso, independiente de quienes hayan firmado el acuerdo, cuando el Ministro de Transportes decide sentarse a conversar con los operadores de carga, pequeños, medianos y grandes, está llevando a cabo una medida positiva. Y debemos posibilitar que ese diálogo se produzca.

No me gusta la actitud del Ministro de Hacienda, quien cada vez que se le plantea la necesidad de entenderse con los representantes de alguna actividad para modificar aspectos tributarios que la perjudican, siempre responde que "no": no discutir, no dialogar, no conversar, no buscar algunos acuerdos.

En el Senado nadie está en contra de modificar la tabla de recuperación. Pero también creo que cualquiera, sensatamente, se da cuenta de que no podemos enmendar esa tabla si con ello perjudicamos, en forma clara, a los dueños de pequeñas empresas que poseen 3, 4, 5, 6 camiones, y que aunque estos fueran 10, 12, 15 o 20 son muy chicas, por lo cual, al revés de lo que se plantea acá, deberíamos ayudarlas a fortalecerse, a modernizarse, a que estén en condiciones de operar con un sistema de transporte de carga moderno, al que aspira nuestra sociedad.

Ese es el tema de fondo. Pero -vuelvo a repetir- el Gobierno no ha dicho absolutamente nada. Y el debate lo tienen que hacer todos los actores del sector transporte, sean de la Confederación o de las distintas federaciones.

Por eso, un plazo mínimo requiere que el Ejecutivo entienda que ha de buscar mecanismos de acuerdo con los transportistas en forma directa.

DISCUSIÓN SALA

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Rincón.

La señora RINCÓN.- Señor Presidente, es indudable que estamos legislando en forma apresurada.

La ley que regulaba la materia rigió -como precisó el Senador Eduardo Frei- desde el 1° de julio de 2010 hasta el 30 de noviembre de 2011. Eso es algo que se conocía.

El señor Ministro de Hacienda nos ha dicho aquí que, si no aprobamos la iniciativa, significaría un retroceso, pues el reintegro será de 25 por ciento parejo. ¡Es cierto! Pero la normativa no entregaba un reintegro parejo de 25 por ciento, sino una recuperación de acuerdo a otros porcentajes, los que no voy a repetir ya que son conocidos.

El 28 de noviembre el Gobierno envió al Congreso el proyecto que nos ocupa, con acuerdo de algunos, no de todos. Quienes representamos a las Regiones afectadas por esta situación empezamos a hacer consultas respecto de por qué se actuaba con ese criterio; por qué no se recogían las inquietudes de las distintas asociaciones y federaciones en torno de problemas relacionados con homogeneizar las tasas de reintegro y elevarlas al máximo posible para el último tramo. Tal reflexión es producto de algo muy básico y sencillo de entender: el impuesto específico al diésel no es un tributo que grave el combustible, sino una carga impositiva a la industria del transporte de carga.

Lo digo, porque hay otros sectores de la economía que para el funcionamiento de sus procesos productivos usan petróleo diésel. Pero recuperan el 100 por ciento del impuesto específico. Sin embargo, la industria del transporte de carga no puede hacerlo.

Entonces, estamos frente a una situación injusta. Y no solo para la industria del transporte de carga, sino también para las personas más modestas, porque, al final, el impuesto específico se traduce en un alza en el precio de los insumos y de los alimentos. Y estos, Honorables colegas, sirven para fijar el valor de la canasta familiar en nuestro país y, en definitiva, inciden en la canasta básica y en la medición de la pobreza.

Por lo tanto, lo que hagamos o no en el Parlamento redunda no solamente en la industria del transporte de carga, sino también en la gente más modesta.

En 2008 se legisló y se estableció una recuperación pareja de 80 por ciento por concepto de impuesto específico al diésel para todas las empresas de transporte de carga por carretera.

En los años 2009 y 2010 se innovó y se fijó un sistema que discriminaba que afectó la competencia en esta industria. Ya lo explicó el Senador señor Pizarro, por lo cual no entraré en detalles.

Hoy día estamos tratando, con urgencia de "discusión inmediata" y sin mucha posibilidad de reflexión, un mecanismo que también implica discriminación; que no permite homogeneizar; que eleva la tasa de recuperación, pero que no recoge la aspiración de este sector, como se sostuvo en la Comisión de Hacienda.

DISCUSIÓN SALA

Por esas razones, muchos Senadores no estábamos dispuestos a apoyar el proyecto, porque nos obligaba a legislar en forma acelerada, poco transparente, sin grandes posibilidades de participación y sin recoger la inquietud de los medianos empresarios del transporte de carga.

En mi opinión, señor Presidente, este es un ejemplo más de la necesidad de discutir sobre reforma tributaria en el país.

Cuando nosotros castigamos a este sector, también lo hacemos respecto de los más pobres y de la clase media. Pienso que los datos sobre el punto -los entregué ayer, en otra intervención, y los reitero esta tarde- son claros y categóricos: Chile no tiene 15 mil dólares de ingreso per cápita, pues 75 por ciento de los trabajadores ganan menos de 300 mil pesos al mes. Y eso debe movernos a la reflexión.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Carlos Larraín.

El señor LARRAÍN (don Carlos).- Señor Presidente, sin duda hemos progresado, porque esta mañana la amenaza era que no se aceptaría la ley en proyecto. Ahora se plantea que se aprobará, pero que su vigencia se va a extender solo hasta el 30 de diciembre del próximo año.

En mi opinión, la indicación señalada tendrá un efecto malísimo precisamente para los sectores que no se sienten beneficiados con la iniciativa, pero que pudieron verse favorecidos si el acuerdo adoptado ayer -garantizado por varios señores Senadores y con intervención del Supremo Gobierno- hubiera posibilitado subsanar las deficiencias para incluir a todos aquellos que no estaban incorporados.

Sin embargo, tengo mucho temor de que, frente a una vigencia tan breve del sistema de desgravamen, de recuperación, de reintegro, no haya una mejora en la ley que regirá a partir de enero de 2012.

Es decir, aquellos que quieren beneficiar a todos los propietarios de camiones cualesquiera sean su definición, tamaño, consumo, producirán el efecto contrario, pues durante un año se mantendrán los defectos que esta mañana desde la Oposición se procuró poner de relieve.

Ante eso, el Gobierno podría haber hecho un esfuerzo, ya que los Ministros se habían comprometido a ello y porque ese acuerdo fue garantizado por varios Senadores.

Es posible que, ante un plazo de doce meses para la vigencia del nuevo esquema de recuperación -ojalá me equivoque-, el Gobierno espere hasta octubre o noviembre del año próximo para subsanar las deficiencias que la iniciativa legal podría acarrear.

Para toda persona que se halla en esta actividad de buena fe, es evidente que su labor debe contar con datos estables, por cuanto se trata de una industria sometida a mucha incertidumbre, con un alto grado de competencia, donde muchos actores pequeños y medianos tienen que lidiar, entre otros factores, con las variaciones del tipo de cambio o las fluctuaciones de los precios de los combustibles. Por ejemplo, el barril de petróleo hace

exactamente dos años y medio llegó a costar 150 dólares; ahora está en torno a 100 dólares la unidad.

Entonces, si el acuerdo que permitía la recuperación en la forma consensuada se hubiese prolongado hasta junio de 2014, habríamos tenido un horizonte de trabajo más estable y suprimido una variable, al menos.

Insisto: esta indicación, en lugar de beneficiar a las personas que muchos colegas se jactan de querer favorecer, terminará perjudicándolas -el acuerdo suscrito ayer era eliminar las deficiencias y carencias que acusaba el proyecto y en el cual participó el Gobierno-, ya que va a postergar la solución del problema hasta noviembre o diciembre del año entrante.

En resumen, rechazo la indicación, por cuanto estimo que la ley debe tener vigencia hasta junio de 2014.

Asimismo, las palabras vertidas en la mañana acerca de que el Gobierno no opera de buena fe en esta materia resultan francamente inconvenientes y -me atrevo a decirlo- aun injustas, más todavía si el acuerdo aparecía avalado por Senadores de distintos partidos políticos, todos interesados en cooperar a la solución del problema.

Voto en contra de esta indicación tendiente a abreviar el plazo de operación de la ley hasta diciembre del 2012, pues considero que debe conservarse la vigencia original que lo llevaba hasta junio de 2014.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.- Señor Presidente, en lo que respecta a la indicación, entiendo que el punto es si se impone un plazo corto o uno largo. Y queda claro que al imponer uno hasta el 2014 el Gobierno se olvida del problema.

A veces los árboles no nos dejan ver el bosque. O sea, el punto de discusión se reduce a qué porcentaje descontamos del impuesto específico para algunos sectores transportistas cuando el debate de fondo -que, al parecer, el Gobierno quiere eludir- debiera ser por qué sigue vigente el tributo.

Tengo en mi poder una declaración del Senador Víctor Pérez, Secretario General de la UDI, que hiciera a la prensa el 26 de noviembre de 2009, en la cual dice:

"En marzo, cuando asuma Sebastián Piñera como Presidente de la República, la UDI le propondrá poner fin al impuesto específico a los combustibles.".

Precisó que "actualmente el impuesto específico a las bencinas equivale a $180 del valor del litro de gasolina, lo que incide fuertemente en los presupuestos familiares, cuando el vehículo en muchos casos forma parte de una necesidad y no de un lujo.".

El Senador añadió que "no existe ninguna justificación para mantener este impuesto, por cuanto todos sabemos que fue

creado para financiar la mantención de las carreteras, pero hoy estas están concesionadas y pagamos peaje por utilizarlas.”.

En consecuencia, “hoy los chilenos estamos pagando dos veces por un mismo servicio, el peaje y el impuesto específico a los combustibles.”.

Agregó que “la Concertación todos estos años se ha negado a eliminar este impuesto argumentando que se beneficia sólo a las familias con mayores ingresos, pero eso es absolutamente falso, pues el precio de los combustibles incide fuertemente, en el valor final de todos los productos, incluyendo aquellos que consumen los sectores de menos recursos, por lo tanto, el beneficio es para todos.”.

En seguida, puntualizó que “además los impuestos distorsionan el funcionamiento del mercado en general, y esto se nota aún más en los productos que hoy en Chile son de primera necesidad como es el combustible.”.

“Vamos a presentar esta iniciativa y estamos seguros que vamos a contar con el patrocinio del próximo Gobierno” -o sea, el actual- “y ahí veremos quienes están efectivamente con la clase media y quienes sólo buscan utilizarla para obtener votos”, concluyó el Secretario General de la UDI.

Esa declaración fue publicada en Internet el 25 de noviembre del año 2009 a las 9:03.

Señor Presidente, el tema de fondo es si este impuesto específico, que recauda entre 1.700 a 2.000 millones de pesos -o la cantidad que fuere-, permanecerá luego de conocerse lo que acabo de leer, cuando el actual Gobierno era Oposición y cuando la actual Oposición era Gobierno anunciaban su término.

¡O sea, consenso pleno!

Celebro el consenso extraordinario producido en la Sala entre ambos sectores para terminar con el impuesto específico. Por lo tanto, si se rebajan los 200 pesos que se agregan al precio de los combustibles se eliminaría este debate y las bencinas tendrían un precio real.

Hemos intentado abordar este problema mediante la subdivisión de los porcentajes, según establece el proyecto, lo que, a todas luces, es beneficioso para los transportistas pequeños: 80 por ciento de recuperación para los contribuyentes cuyos ingresos anuales son inferiores a 2.400 unidades de fomento; 70 por ciento para los que obtienen ingresos entre 2.400 y 6.000 unidades de fomento; 52,5 por ciento para aquellos que alcanzan ingresos superiores a 6.000 unidades de fomento y que no excedan las 15.000 y, por último, 31 por ciento para aquellos que logran ingresos anuales superiores a las 15.000 unidades de fomento.

Esta es una fórmula; ha habido otras.

Y, aprovechando la presencia del Ministro Felipe Larraín, quiero recordar el debate registrado el año pasado sobre el Sistema de Protección al Contribuyente del Impuesto Específico a los Combustibles (SIPCO), en el cual hacíamos un detalle del funcionamiento del FEPCO (Fondo

de Estabilización de Precios de Combustibles derivados del Petróleo) y del FEPP (Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo).

En resumen, se innovó en todos los mecanismos utilizados. Luego, se nos dijo que no era necesario un fondo, pues íbamos a contar con un seguro equivalente a una prima del 4 por ciento del precio del combustible.

Me gustaría preguntar al señor Ministro cómo ha funcionado el SIPCO, porque los precios del combustible han seguido subiendo fuertemente. ¿Estamos pagando la prima debida? Yo pregunté cuándo funcionaría. El período para la medición son dos semanas, y quiero saber si ese mecanismo va a operar, porque fue una fórmula innovadora. Y así lo expresamos.

En esa ocasión manifesté mi extrañeza de que a los Ministros de Hacienda de la Concertación no se les ocurriera antes que, en vez del Fondo de Estabilización -que, además, se lo chupa todo- tuviéramos un seguro, para que, cuando no funcionara el fondo, pagara la compañía, con lo cual ahorraríamos hasta 5 o 6 veces, como dijo el Ministro.

Por lo tanto, resulta necesario conocer cuál será el comportamiento futuro del precio de los combustibles. Tan importante es saber cuánto pagarán los chilenos por tal insumo como cuánto se les va a devolver por concepto del impuesto específico.

Estoy a favor de la tabla que fija una racionalización de la devolución del mencionado tributo. Conversé el punto con los transportistas de la Región del Biobío. Una gran cantidad de pequeños transportistas están de acuerdo con este proyecto de ley, a pesar de que la vigencia de la ley hasta el 2014 elude el debate de fondo planteado.

¿Vamos a terminar con el impuesto específico a los combustibles gradualmente o lo dejaremos como está?

¡No eluda el Gobierno este debate!

Me parece éticamente necesario que tanto la Oposición como el oficialismo sinceren sus planteamientos, porque ambos, en distintos momentos políticos de los últimos años, han concordado en terminar con este gravamen específico y, sin embargo, ello no ocurre.

Voto a favor de la indicación.

¡Nueva Constitución, ahora!

¡Patagonia sin represas!

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Gómez.

El señor GÓMEZ.- Señor Presidente, sin duda, estamos en presencia de una "nueva forma de gobernar". Y ella obliga al Parlamento a discutir proyectos de esta magnitud en plazos que le impiden hacerlo con la tranquilidad que una institución como esta y el país en general requerirían para contar con buenas leyes.

Yo quiero recordar que nosotros sacamos el Presupuesto al límite; el reajuste, el último día; la inscripción automática, con

la espada de que era necesario despacharla porque el 1° de febrero debía estar publicada la ley, y ahora estamos analizando el impuesto específico con "discusión inmediata".

Esa es la "nueva forma de gobernar": legislar presionados, sin debate, y además dividiendo a los gremios. Aquí vivimos esa triste situación en relación con los funcionarios públicos. Se logró acuerdo con unos y no con otros; los gremios quedaron divididos. Y hoy día estamos en la misma circunstancia. Y de verdad, señor Presidente, creo que esto no le hace nada de bien al desarrollo político del país.

En este caso en particular, el Senador Navarro recordaba declaraciones formuladas aquí, en la Sala, por parte de quienes entonces eran Oposición y en virtud de las cuales manifestaban su decisión de, cuando llegaran al Gobierno, terminar con este impuesto, que era "totalmente inaceptable", porque las carreteras ya se habían construido, etcétera. Pero hoy día, cuando están en el poder, la decisión que en ese momento manifestaron ha cambiado.

A mi juicio, hay que buscar un diálogo y una manera de resolver esto que vaya mucho más allá de lo que se refiere al transporte de carga, sin perjuicio de los grandes problemas que este pueda tener. Sin embargo, este impuesto afecta no solo a la carga, sino también al valor de los pasajes y a un montón de otros costos que deben asumir nuestros ciudadanos y ciudadanas. Es efectivo que este tributo recauda una gran cantidad de recursos -1.800 millones de dólares-, pero también se debería pensar en cómo trasladar el beneficio que recibe el transporte de carga al ciudadano común, considerando que aquí hay un polinomio, una forma de definir el valor del pasaje que en definitiva hace que este sea demasiado alto, tanto en Regiones -en las del norte es carísimo- como en la Capital.

Aquello exige un análisis mayor, que no debiera realizarse con una inmediatez que, entre otras cosas, termina por tener a dirigentes que representan a diversas instituciones totalmente divididos.

A mí me ha llegado la petición de quienes represento en la Región de Antofagasta. El Presidente de la Federación de la Zona Norte, don Juan Bassi, me señaló que ellos están de acuerdo con esta propuesta. Sin embargo, me parece que lo relevante en este minuto es que se está obligando al Gobierno a volver a discutir el tema. En efecto, con un plazo fijo, en un tiempo más tendrá que conversar de nuevo con cada una de las organizaciones para encontrar una fórmula definitiva mediante la cual, de una vez por todas, el impuesto deje de ser aplicado de la manera en que se está aplicando.

Señor Presidente, creo que "esta nueva forma de gobernar", desgraciadamente, no es buena, ni para el Parlamento ni para el país. Cada vez que discutimos temas importantes y de fondo lo hacemos a presión y, al final, nos vemos en la obligación de decidir sin haber tenido ni el tiempo ni las condiciones necesarias para llegar a un proyecto que favorezca a todos los chilenos, que es lo que uno espera, principalmente cuando muchos se

han comprometido de manera pública a eliminar este impuesto o a buscar fórmulas distintas de distribución.

Por mi parte, estimo que hay que tomar el plazo que el Gobierno tiene. Este debe cumplir con su obligación. Y espero que cuando el tema vuelva nuevamente al Parlamento lo haga sin esta "nueva forma de gobernar" que es la "discusión inmediata".

Gracias, señor Presidente.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra a continuación el Senador señor Coloma.

A usted, señor Ministro, se la voy a dar una vez que termine la votación.

El señor COLOMA.- Señor Presidente, ¡gracias por darme la palabra que había pedido hace cinco horas...! Pero no es culpa de usted, porque eso ocurrió en la sesión anterior.

Simplemente, deseo efectuar tres comentarios.

Primero, quiero decir que la originalidad del Senador Gómez excede lo que uno puede aceptar constructivamente, porque venir a reclamar ahora que los proyectos se tramiten con "discusión inmediata", después de que durante 20 años -en algunos de los cuales él fue Ministro- se usó y se abusó en forma constante de las urgencias, me parece un exceso.

El señor GÓMEZ.- ¡Yo no!

El señor COLOMA.- Comparto con Su Señoría que esta no es la mejor manera de legislar -y lo dije ayer respecto del proyecto sobre inscripción automática y voto voluntario-, pero creo que no corresponde que un Senador de las bancadas de enfrente pretenda sostener, o insinuar siquiera, que aquello es parte de la "nueva forma de gobernar". Es, quizás, un resabio menor de la forma en que la Concertación legisló durante 20 años.

El señor NAVARRO.- ¡Aprendieron lo malo de la Concertación...!

El señor COLOMA.- Y me parece bien que el Senador Navarro asuma el nuevo rol de la Concertación y reclame cuando yo planteo este tipo de crítica, que es política y razonable.

Segundo, creo que estamos en un proceso. Esta discusión no parte hoy día. Viene desde hace muchos años y la hemos tenido en este mismo Senado. Y ahora voy a decir algo no muy diferente de lo que planteé en su momento: que aquí enfrentamos un problema severo con el tema del impuesto a los combustibles. Y yo espero que, si hay una reforma tributaria en Chile, ella sea para bajar los impuestos, entre ellos el que nos ocupa.

Esa es la posición que he defendido.

DISCUSIÓN SALA

Lo que ocurre -y sigamos la historia- es que la actual fórmula es muy parecida a la que en su oportunidad ideó el Ministro Velasco, quien hizo unas diferenciaciones que siempre son complejas, por los efectos distorsionadores que producen. Una política pro pyme me parece bien. Pero un sistema que ayuda al gran empresario y deja a la clase media de los transportistas, desde mi perspectiva, en claro desmedro, en la lógica de competitividad, merece ser revisado.

Lo dije en su momento y lo repito ahora con la misma convicción.

¿Qué hemos hecho un conjunto de parlamentarios? Tratar de generar ese debate, que no lo es todo. El debate central será el impuesto a los combustibles, que espero -insisto- que este Congreso tenga la voluntad de disminuir o eliminar.

Sin embargo, hemos planteado tres cosas específicas que se pueden hacer sin violentar ninguno de los principios atingentes a este tipo de leyes.

Primero, revisar la estructura de descuentos incorporada en el proyecto. Lo dije en su momento: me parece que al final lo propuesto tiende a generar desincentivos para el crecimiento de determinadas empresas o incentivos para la división arbitraria de otro tipo de empresas y, claramente, no ayuda a que los sectores medios experimenten un progreso importante en esta materia. Por tanto, espero que exista voluntad para lograr un nuevo acuerdo global y que las autoridades de Gobierno -así ya lo han señalado- hagan el máximo esfuerzo en esta línea.

Segundo, que la recuperación del impuesto se realice en función del petróleo consumido y no de la facturación de la empresa. Porque estamos hablando de un impuesto específico y de la forma de recuperarlo, no de gravar a determinados tipos de empresas. Por eso, me parece que el acuerdo suscrito apunta en el sentido correcto. No sé si alguien podrá plantear algo distinto.

Y tercero, una antigua aspiración, no solamente del mundo de los camioneros, sino también de muchas otras instituciones: que las revisiones del precio de los combustibles sean más espaciadas en el tiempo, para tener más lógica de proyección en cuanto a la fijación de los costos de producción, lo que hoy -lo entiendo- no resulta fácil a la luz de los cambios sustanciales que hay semanalmente. Esto tiene que ver con modelos que no son contrarios a ninguna regla y que reflejan, al menos en parte -según he podido ver-, la voluntad del Gobierno.

Para terminar, quiero reivindicar lo útil que fue el acuerdo alcanzado; esperar que la nueva normativa entre en vigor a la mayor brevedad, e insistir en que aquí el problema de fondo, más que de distribución -que también tendremos que analizar-, dice relación a cómo enfrentamos el tema del impuesto específico a los combustibles, que, a mi juicio, está dañando a los sectores emprendedores y productivos de Chile y particularmente a la clase media.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor GIRARDI (Presidente).- Como no se encuentra en la Sala en este momento el Senador señor Muñoz Aburto, tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- Señor Presidente, yo voté a favor de este proyecto en la Comisión de Hacienda. Ahora voy a mantener mi posición y me pronunciaré en contra de la indicación.

Deseo señalar que en una materia de este tipo, donde se establecen determinados tratamientos tributarios, donde se discrimina en función de la venta, el tamaño, puede haber muchas opiniones, todas legítimas, por cierto. Pero creo que en el debate se han cometido algunas injusticias que a mí me interesa reparar.

En primer lugar, se ha criticado la oportunidad en que se presentó el proyecto; se ha reclamado por qué no se hace un análisis a fondo de todo el sistema de los combustibles, e incluso se han emitido opiniones tan valiosas como la del Senador Pérez Varela, a quien me gustaría que siempre se oyera con la misma atención.

Ahora bien, quisiera recordar que aquí estamos discutiendo una normativa muy específica. No estamos hablando del tema de los combustibles ni de la política de transporte, sino refiriéndonos a la modificación de la ley N° 19.764, que en el año 2001 consagró el sistema de reintegro parcial del impuesto.

Dicho cuerpo legal establecía un reintegro inicial de 10 por ciento, y permanente, de 25 por ciento.

¿Qué pasó el 2008? Se produjo una crisis y aumentó el precio de los combustibles. Por eso, se modificó el sistema para incrementar el reintegro por un plazo determinado.

Pasó la crisis y el 2009, mediante otra ley, se dispuso un nuevo mecanismo de reintegro, que terminó su vigencia y fue reemplazado por otro el 2010, también con fecha de vencimiento, porque el Senado siempre acordó aprobar leyes parciales.

Por lo mismo, no tiene nada de extraño que, en el momento de su renovación, el Gobierno decida plantear un cambio, el cual, sin perjuicio de que podrá gustar o no gustar, no requiere de tanto análisis y debate.

Vale decir, a la fecha de extinción del plazo de vigencia de tal normativa, que fijaba ciertas tasas y tramos, el Gobierno presenta un proyecto con otros tramos y otras tasas en una materia que es de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

En varias oportunidades nos ha tocado discutir prórrogas de leyes en fechas cercanas a su vencimiento o con el plazo ya vencido. No es ninguna novedad.

El señor LAGOS.- ¡O sea, como que todo está bien hecho...!

DISCUSIÓN SALA

El señor NOVOA.- No, no es que todo esté bien hecho. Es parte de lo normal. Estamos discutiendo la prórroga de una ley, que si no se aprueba deja vigente la norma permanente que establece una tasa de 25 por ciento.

Yo examiné el proyecto presentado por el Gobierno y vi que todos los sectores -los pequeños, los más pequeños y los medianos- tienen un buen porcentaje de reintegro: de 50 por ciento, los medianos, y de 30 por ciento, los más grandes. Lo señalo porque acá se dice que los medianos salen perjudicados. Pero no me parece que sea así, según lo aprecio en la iniciativa propuesta, que plantea una tasa que se traduce en un mayor beneficio para los más chicos y en otro un poco menor para los más grandes.

En consecuencia, esto de cambiar a última hora el proyecto para contemplar un plazo más corto creo que no beneficia a nadie, porque es evidente que los temas de fondo no se están discutiendo con motivo de esta normativa y que tampoco se discutirán cuando venza la nueva prórroga.

El señor LAGOS.- ¿Por qué no?

El señor NOVOA.- Porque son materias de otra ley. Si se quiere eliminar el impuesto a los combustibles, hay que avanzar en esa línea.

Como se me acaba el tiempo, me apuro en señalar que a mí tampoco me gustan -lo digo con franqueza- las presiones corporativas que se han efectuado.

El Gobierno llegó a un acuerdo con una Confederación, que constituye un referente. Se realizó una negociación con quien el Ejecutivo estimó que representaba a todos los sectores.

Por lo tanto, el ir cambiando las decisiones a raíz de presiones, por muy legítimos que sean los intereses en juego, nos va a llevar, probablemente, a un caos legislativo.

Gracias.

--(Manifestaciones en tribunas).

El señor GIRARDI (Presidente).- Por favor, ruego a las tribunas guardar silencio.

Le correspondía el uso de la palabra al Senador señor Chahuán. Como no se encuentra en la Sala, puede intervenir el Honorable señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, quizás hay razones -octubre y noviembre fueron meses agitados en torno al debate de la Ley de Presupuestos, y luego tuvimos que dedicarnos varios días al proyecto de reajuste de remuneraciones del sector público- que explican que esta iniciativa se presentara el último día y que no hayamos tenido más tiempo para discutirla.

DISCUSIÓN SALA

Y eso, por lo menos para nosotros, es algo preocupante. No es un buen sistema, aunque, como bien señalaba el Senador Novoa, es el que, lamentablemente, existe desde hace 20 años.

Yo quisiera que de una vez por todas nos pusiéramos colorados y no siguiéramos cortando estos proyectos, tipo "salame", para evitar que tengan una duración temporal. Porque ese es el problema. ¿Por qué no contar con un sistema de reintegro permanente? Si vemos que hay una situación distinta, generemos un mecanismo diferente que sea para siempre y que no estemos discutiendo cada cierto tiempo, según tales o cuales circunstancias, según tales o cuales presiones.

Eso es, a mi juicio, lo que debemos hacer.

Ahora bien, me enteré tarde del problema a través de dirigentes gremiales de mi Región. Y consideré preocupante que el proyecto, si bien, como dije en la mañana, beneficia bastante a los pequeños sectores -que de un 63 por ciento pasan a recuperar el 80 o 70 por ciento, según su nivel de venta- y a las grandes empresas, que tendrán un reintegro mayor que el que hoy día les otorga la ley -pasan de un 29,65 al 31 por ciento-, deja en mal pie a los sectores medianos.

Además, hay otros factores que parece conveniente revisar.

Eso fue lo que convinimos ayer con el Ministro de Transportes, y es lo que creo que tiene valor, porque, como necesitamos salir de este proyecto de ley, que ha sido facturado por el Ejecutivo oyendo a la Confederación de Dueños de Camiones, es bueno que siga avanzando, en la medida en que ciertos planteamientos que han sido formulados por otros -y que al menos yo comparto- puedan ser revisados.

Ese es el sentido que tiene la mesa de trabajo que se va a constituir en enero, que conformará el Gobierno con todos los dirigentes.

Yo he estado conversando con algunos con los cuales no había tenido la oportunidad de hacerlo. Solo lo había hecho con los de mi Región y con otros de las federaciones que nos han estado acompañando en estos días -de las Regiones Primera, Quinta, Sexta y Séptima- y de la Asociación de Dueños de Camiones del Sur. Pero no me había reunido con la directiva de la Confederación Nacional, la que también está interesada en analizar ciertos temas.

De ahí que el plazo -31 o 13 meses- me parece irrelevante. Porque si, como ayer le entendí al Ministro de Transportes, hay verdadera voluntad para estudiar y revisar estas materias, el que tengamos un horizonte conforme a esos plazos carece de importancia, por cuanto espero que, producto de esa mesa y del trabajo que se realizará en enero, podamos elaborar una modificación más sustantiva que diga relación no solo con los tramos, sino también con otros factores que han surgido en esta discusión: la factibilidad de que las tasas de recuperación se fijen en función del petróleo consumido y no de la facturación de venta, por las razones que aquí se han dado; el contar con un horizonte de tiempo, no de una semana, sino de un

mes -y ojalá más- para realizar una debida proyección económica de la actividad relacionada con esta industria.

Por eso, estimo que lo concerniente al plazo -reitero- no es lo más relevante. Lo importante es la determinación de revisar el tema para llegar, en lo posible, a una situación permanente.

He visto esa voluntad en el Gobierno, representado por el Ministro de Transportes; en los dirigentes, que han estado inquietos porque su voz no ha sido acogida en este debate; en quienes nos acompañaron ayer en esta declaración; en la Confederación, para seguir dialogando, y en el Parlamento, donde se ha notado bastante sensatez para buscar una solución.

Por lo tanto, pienso que no tiene ningún sentido cuestionar que algo se vaya a hacer en 13 o en 31 meses más cuando existe la posibilidad de que lo hagamos -es lo que yo espero- en 4 o en 5 meses.

Si esa es la voluntad, yo al menos estoy por facilitarla, y por eso voy a votar a favor de la indicación.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, el proyecto de ley que el Gobierno somete a consideración del Senado -tal como expresé en la mañana- pone su máximo acento en que el mayor reintegro de este impuesto al diésel lo obtengan los dueños de uno, dos o tres camiones; es decir, los pequeños empresarios, las pymes del rubro.

A mi juicio, ello constituye un buen síntoma de focalizar los beneficios fiscales.

Además, señor Presidente, estimados colegas, otra virtud de esta iniciativa era darle un horizonte de tranquilidad al sector, en el sentido de que las reglas del juego se iban a mantener estables hasta junio de 2014. No obstante, dicha estabilidad se pierde con la indicación que se halla en votación.

Les quiero recordar que ya se ha legislado sobre la materia en los años 2008, 2009, 2010 y, ahora, en 2011, cuando, precisamente, una de las demandas del gremio es contar con estabilidad en las normas que lo regulan.

Por ejemplo, una de las peticiones es que el petróleo diésel no cambie de precio todas las semanas, porque cuando eso ocurre, por lo general, la demora en responder las cotizaciones hace que estás pierdan toda validez debido al alza del combustible.

Aquí se estaba logrando un avance tremendamente importante en la legislación para darle estabilidad a las reglas del juego en materia de reintegro respecto del impuesto específico a los combustibles. Y yo lamento, en realidad, que esa estabilidad se esté perdiendo por la indicación que se encuentra en votación.

Por último, señor Presidente, quiero plantearlo también de la siguiente manera.

DISCUSIÓN SALA

Ayer el Ministro de Transportes se comprometió a realizar un estudio en 30 días. Los resultados de ese análisis, obviamente, iban a traducirse -en caso de que hubiera acuerdo- en modificaciones a la iniciativa que hoy debatimos. Tales enmiendas, sin lugar a dudas, son para mejorar la situación de los transportistas, no para empeorarla.

Yo prefiero quedarme con el plazo del 31 de enero. Yo prefiero quedarme con la confianza que los gremios le dieron ayer al titular de Transportes, en el sentido de que en 30 días era posible estudiar y construir un acuerdo. No veo por qué haya que cambiar la fecha para el 31 de diciembre del año 2012.

Por eso, señor Presidente, voto en contra de la indicación.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, creo que la indicación que se ha presentado es perfectamente lógica y coincide con lo que nos dijeron los Senadores que conversaron y llegaron a acuerdo con el Ministro.

No obstante, mi preocupación surgió a raíz de las declaraciones que formuló el titular de la Cartera de Hacienda, pues cuando se lo consultó si había un compromiso en cuanto a realizar una modificación legal, respondió que no. Y eso, por supuesto, nos llevaba a una contradicción. Porque para llevar a cabo un análisis, lo dijo aquí otro Senador: "Bueno, podemos encargarle a la Biblioteca del Congreso que efectúe un estudio comparativo acerca de lo que ocurre con el impuesto específico en materia de transportes".

Sin embargo, no se trata de realizar solo un estudio, sino de llegar a algún resultado: establecer -a lo mejor tienen razón quienes lo han dicho en la Sala- una normativa permanente en el tiempo para darle al sector del transporte de carga reglas claras del juego. No obstante, como el plazo va a regir hasta el 2014, si las reglas no son buenas habrá que modificarlas. El propio acuerdo al que arribaron los Senadores con el Ministro lo señala: "Hay que revisar la estructura de los descuentos"; "se requiere una modificación para que la devolución no se haga por factura, sino por petróleo consumido"; y "es preciso examinar periódicamente la fórmula que se emplea para fijar el precio del petróleo.".

Eso es lo que se dice acá. Pero ello exige un proceso de elaboración y espero que llegue aquí, al Parlamento. Lo que necesitamos es una norma permanente que sea estudiada por todo el sector transporte, de tal manera que cada cierto tiempo no tengamos que volver sobre el tema.

No veo la manera de excusar el hecho de que, ante una normativa que vencía el 30 de noviembre, se haya presentado la iniciativa el mismo día y se le pusiera urgencia de "discusión inmediata". Esa no es la forma de legislar en el Congreso y lo voy a hacer presente cada vez que sea necesario. El Parlamento no es un buzón, sino un lugar donde se estudian y discuten seriamente los proyectos que nos envían. Y una iniciativa de esta

magnitud, con toda la controversia que ha provocado, no es de Fácil Despacho, ni de "discusión inmediata".

En tal sentido, el Ministro tiene que tomar nota, pues para renovar una ley que está próxima a vencer, debe traer el proyecto al Parlamento a lo menos con 60 o 30 días de anticipación, con el objeto de poder estudiarlo y despacharlo. Pero por ningún motivo se puede otorgar 6 días al Senado para tales efectos, que es el plazo correspondiente a la "discusión inmediata".

Yo soy autor de la indicación primitiva que, incluso, creo que es más coincidente con lo sugerido, pues era partidario de un plazo más corto: hasta el 30 de junio.

¿Por qué era necesario prorrogar la norma? Para evitar un perjuicio al sector del transporte de carga. Porque si no había ley la devolución del impuesto específico caía al 25 por ciento, porcentaje mucho menor que el que nos propone el proyecto del Ejecutivo. Por eso es necesario prorrogarla, para precaver un daño a dicha actividad. Entonces, con ese plazo tenemos la posibilidad de que lo que se ha planteado en conjunto con el Ministro de Transportes se convierta en realidad. Ojalá el titular de Hacienda ponga toda su voluntad para acogerlo. Espero que sus primeras declaraciones no persistan en lo mismo y que el Parlamento haga lo que le corresponde antes del 31 de diciembre, que es la fecha tope.

Si la mesa de trabajo llega a un acuerdo en 30 días, podríamos legislar sobre la materia en marzo. No tenemos por qué estar sujetos ni obligados al 31 de diciembre, que es la fecha máxima que nos hemos puesto.

Espero que en el mes de marzo tengamos un proyecto de ley suscrito por el Gobierno, con las firmas de los Ministros de Hacienda y de Transportes. Y aquí va a ser objeto de una muy buena recepción.

Por tales razones, señor Presidente, he apoyado esta indicación, la cual, a mi juicio, ha sido bien acogida.

Por último, quiero dar una explicación.

Le pedí al Jefe del Comité de Renovación Nacional que me levantara el pareo que mantengo con el Senador Espina, pero no he recibido una respuesta positiva hasta el momento. Por lo tanto, no voy a poder votar ni acompañar esta indicación, como hubiera sido mi deseo y mi voluntad. Y esto no pasa por mí, sino porque el Comité de Renovación Nacional no me ha autorizado para tal efecto.

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, la verdad es que ya intervine en la mañana y creo que está todo dicho. No obstante, a raíz de los planteamientos de los Senadores de Gobierno, quiero referirme a un tema respecto del cual se me adelantó el Honorable señor Zaldívar. Y dice relación con que la fecha que propone la indicación sí establece una diferencia.

DISCUSIÓN SALA

Uno parte de la buena fe y si tiene la convicción de que un Gobierno -cualquiera que sea- va a cumplir en evaluar y estudiar con responsabilidad una materia y a partir de ahí se va a originar un proyecto de ley, uno dice: "Bien". Sin embargo, cuando se pone como fecha el 30 de junio de 2014, si quisiera cobrarle la cuenta a este Gobierno, por más que se eligiera a alguien de su coalición, ya no será posible.

Mi pregunta es si una fecha no ayuda a generar el estímulo para que tenga lugar el estudio en enero, para que se reflexione en febrero, y para decidir entre marzo y abril. Esperaba que ese tiempo fuera más que suficiente.

El Senador Novoa dijo que este asunto no era muy complejo, sino bastante simple.

Si fuera así, en dos meses se resolvería.

Quiero recordarle a Su Señoría -porque él dio a entender que este proceso era normal, que correspondía al tratamiento de siempre- que aquí ingresó el proyecto, con urgencia de "discusión inmediata", el día que terminaba la vigencia de la ley. La diferencia...

El señor LARRAÍN.- Es lo de siempre.

El señor LAGOS.- Lo que ocurre es que hace un año que se sabe que vencía el 30 de noviembre pasado.

Desde ese punto de vista, no me parece razonable.

No he estado en el Senado durante 20 años -con suerte, voy para el segundo y muy contento-, y me gustaría que la próxima vez la iniciativa ingrese con tiempo, sobre todo porque venía con dificultades. La explicación que dio el Ministro es que le tomó mucho tiempo conversar con los representantes del gremio del transporte de carga. Eso quiere decir que la cosa ya venía complicada.

Desde esa perspectiva, con mayor razón hay que ponerse a trabajar un poco antes. Para ser franco, yo era partidario de un plazo de seis meses, porque con ello se generaba un estímulo real al Ejecutivo. Además, si se enviaba en junio, no se topaba ni con la discusión del Presupuesto ni con el debate sobre el reajuste del salario mínimo, lo cual permitiría abordar los temas de fondo pendientes.

Por consiguiente, mi única intervención es para reafirmar esta indicación, cuya autoría pertenece al Senador José Antonio Gómez, para ser sincero. Otra cosa es que yo anduviera sugiriendo variar el plazo para generar el estímulo adecuado.

¡Y veo bien estimulado al Ministro de Hacienda ahora...!

El señor PIZARRO.- ¡Hable de fútbol...!

¡Más que el Ministro de Economía, en todo caso, a quien observo echado...!

¡Está durmiendo...!

El señor GIRARDI (Presidente).- Evitemos los diálogos, por favor.

El señor LAGOS.- ¡Lo incomodamos...!

Lo que pretendo decir, señor Ministro, es que esperamos que el próximo proyecto, ya sabemos que este va a prorrogar la ley por un año y diez días, no proponga solo una renovación, sino que genere un espacio para que incluso podamos revisar el impuesto al diésel.

Respecto de esto último, hay algo que no comparto. Me parece que el impuesto habría que mantenerlo, pero bajarlo respecto de quienes lo pagan y extenderlo a las industrias contaminantes que hoy "se la llevan gratis". El Estado podría recaudar lo mismo y se diluiría el esfuerzo de los automovilistas y del transporte de mejor manera.

Porque hay que sincerarse: ¿qué deseamos penalizar: la contaminación o el uso de las carreteras? Estas últimas están todas concesionadas en la actualidad. No se justifica; existe doble pago.

En suma, tendremos un año y diez días para revisar estos aspectos. Y me imagino que la siguiente iniciativa contendrá algo distinto.

¡Está archiestimulado el Ministro...!

He dicho.

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

El señor GIRARDI (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba la indicación (25 votos a favor, 6 en contra y 2 pareos); queda aprobado en particular el proyecto, y terminada su discusión en este trámite.

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Alvear y Rincón y los señores Bianchi, Chahuán, Coloma, Escalona, Frei (don Eduardo), García-Huidobro, Girardi, Gómez, Horvath, Kuschel, Lagos, Larraín (don Hernán), Navarro, Orpis, Pizarro, Quintana, Rossi, Sabag, Tuma, Uriarte, Walker (don Ignacio) y Walker (don Patricio).

Votaron por la negativa las señoras Pérez (doña Lily) y Von Baer y los señores García, Larraín (don Carlos), Novoa y Prokurica.

No votaron, por estar pareados, los señores Pérez Varela y Zaldívar (don Andrés).

El señor GIRARDI (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

DISCUSIÓN SALA

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, me veo en la obligación de aclarar ciertas cosas, porque he sido emplazado en algunas ocasiones por los señores Senadores.

En primer término, quiero dejar en claro por qué entró el proyecto el 30 de noviembre.

Efectivamente, el 1 de diciembre caduca la vigencia de la ley. Pero tenemos el tiempo necesario -no hay que extremar los argumentos- porque el impuesto específico de diciembre se recupera, en lo correspondiente al porcentaje de reintegro, al momento de pagar el IVA el mes siguiente, es decir, el 12 de enero.

Por lo tanto, estamos a tiempo.

Tampoco se puede acentuar que había un día para aprobarlo.

Como dije, existe un espacio para discutir sobre el particular.

¿Por qué se envía el 30 de noviembre? Porque, efectivamente, durante algo más de tres meses estuvimos conversando con los gremios.

¿Con cuáles? Como corresponde, con la directiva de la Confederación Nacional, que representa en el acuerdo, conforme a la información que tengo, a más del 95 por ciento de los transportistas de carga. No obstante, algunas asociaciones regionales no se sintieron representadas por este acuerdo.

En tal sentido, también tenemos disposición para escuchar. No obstante, llegamos a un acuerdo con quien corresponde: la directiva nacional. Y en él estuvo representada durante todo ese período la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y, en la parte final, Chile Transporte.

En segundo lugar, se ha hablado sobre el precio del combustible, el impuesto específico.

Voy a darles una noticia: el valor del diésel, como acaba de anunciar la ENAP -no sé si corresponde que lo diga a esta hora-, va a caer en forma significativa a partir de mañana en más de 5 pesos. La cifra exacta me la guardo -la conozco- hasta que ese organismo la haga pública.

Por lo tanto, ello constituye un buen acontecimiento.

En tercer término, deseo refutar al Senador Pizarro. Porque él me acusó de no dialogar, lo cual no es así.

Este Ministro lo ha hecho: dialogamos durante bastante tiempo con los gremios del sector público, y llegamos a acuerdo con 11 de los 14 con que conversamos; dialogamos con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, y arribamos a consenso con la directiva nacional.

Por lo tanto, no es correcto, ni es efectivo, ni corresponde a la realidad decir que no dialogamos, porque lo hacemos y llegamos a acuerdo.

Por último, he leído la declaración un par de veces y consultado a alguna gente que la firmó.

DISCUSIÓN SALA

Se intenta imponer una cuña en cuanto a que existe una diferencia entre lo que he planteado y la declaración, lo cual no es efectivo.

En la declaración ninguno de sus puntos establece un compromiso de enviar un proyecto de ley; eso, mientras no exista un acuerdo.

El número 1 señala: "El objetivo es revisar la factibilidad de un nuevo acuerdo global definiendo de una manera distinta los montos considerados en el proyecto de ley.".

Cualquier persona de buena voluntad entiende que el Ejecutivo está dispuesto a enviar un nuevo proyecto de ley en la medida que se alcance un acuerdo global que incorpore al gremio completo y al Gobierno, tal como se plantea en el acuerdo a que se llegó.

Por lo tanto, no he expresado -como ha dicho el Senador Zaldívar- que no estoy disponible para ingresar una nueva iniciativa. Lo que dije es otra cosa: que se someterá a tramitación un nuevo proyecto de ley en la medida que exista un acuerdo, y que no hay un compromiso a todo evento de enviarlo.

Eso surgió a raíz de una pregunta del Senador Escalona en la mañana.

Por consiguiente, se debe ser muy preciso. Y he leído con cuidado este acuerdo.

Así es que, señor Presidente, quiero expresar que tenemos siempre la disposición a conversar y que, en la medida que surjan acuerdos, vamos a estar contestes a solucionar en forma más permanente este asunto.

Porque estoy convencido -como señalaba el Senador García- de que un acuerdo de más largo plazo sería importante para el gremio en el sentido de dar estabilidad en las condiciones.

Me parece un punto muy adecuado.

Ese es el acuerdo que teníamos, y tenemos, con el gremio del transporte: llevarlo al 2014, sin perjuicio de la indicación presentada.

Gracias, señor Presidente.

OFICIO MODIFICACIONES

2.4. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio aprobación de Proyecto con modificaciones. Fecha 21 de diciembre, 2011. Cuenta en Sesión 125. Legislatura 359. Cámara de Diputados.

Nº 1.508/SEC/11

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

Valparaíso, 21 de diciembre de 2011.

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas del transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764, correspondiente al Boletín N° 8.066-05, con las siguientes enmiendas:

Artículo único.-

Inciso primero

Ha reemplazado la frase "30 de junio del año 2014", por la siguiente: "31 de diciembre del año 2012".

Inciso quinto

Ha sustituido la expresión "30 de junio de 2014", por la que sigue: "31 de diciembre de 2012".

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio Nº 9.844, de 30 de noviembre de 2011.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

GUIDO GIRARDI LAVÍN
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA
Secretario General del Senado

DISCUSIÓN SALA

3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

3.1. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 359. Sesión 125. Fecha 22 de diciembre, 2011. Discusión única. Se aprueban las modificaciones.

MODIFICACIÓN DE PLAZO DE REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA. Tercer trámite constitucional.

El señor **MELERO** (Presidente).- En el Orden del Día, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 193 del Reglamento de la Corporación, corresponde tratar las enmiendas introducidas por el Senado al proyecto de ley que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

Tiene la palabra el diputado señor Patricio Hales.

Antecedentes:

-Modificaciones del Senado, boletín 8066-05. Documentos de la Cuenta N° 5 de esta sesión.

El señor **HALES.-** Señor Presidente, pido la palabra.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra su señoría.

El señor **HALES.-** Señor Presidente, desde hace tres sesiones figura en la Tabla del Orden del Día el informe de la Comisión Investigadora sobre el Seguimiento del Proceso de Reconstrucción Nacional.

En la Tabla de la sesión de hoy aparece en primer lugar y se indica que su discusión está pendiente. ¿No habrá un error de lectura y quizás corresponde continuar la discusión de ese informe?

El señor **MELERO** (Presidente).- No hay ningún error de lectura, señor diputado.

En el punto N° 5 de la Cuenta de la sesión de hoy se comunicó que el Senado envió, con modificaciones, el proyecto iniciado en mensaje, con urgencia calificada de discusión inmediata, que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga. En virtud del artículo 193 del Reglamento, la Mesa está obligada a ponerlo sobre Tabla en la sesión de hoy, con el objeto de despacharlo.

DISCUSIÓN SALA

Terminado el tratamiento de las modificaciones del Senado a ese proyecto, procederemos a la discusión del informe de la Comisión Investigadora sobre el Seguimiento del Proceso de Reconstrucción Nacional.

El señor **HALES.-** Señor Presidente, entonces como reglamentariamente corresponde proceder de esa forma, propongo que las modificaciones del Senado al proyecto señalado por su señoría sean despachadas sin debate.

El señor **MELERO** (Presidente).- ¿Habría acuerdo para acceder a la petición del diputado señor Patricio Hales?

No hay acuerdo.

Ofrezco la palabra en relación con las modificaciones del Senado al proyecto de ley que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga establecida en la ley N° 19.764.

Tiene la palabra el diputado señor Ignacio Urrutia.

El señor **URRUTIA.-** Señor Presidente, lo que hizo el Senado fue cambiar una fecha. Algunos dirán que esto no tiene mayor importancia. Además, no tenemos un informe respecto de esta modificación, pero me imagino que el Senado cambió esta fecha porque llegó a algún tipo de acuerdo con los transportistas o con el Gobierno. Porque no tiene ningún sentido cambiar una fecha para que en menos de un año más estemos discutiendo nuevamente lo mismo en esta Cámara: si prorrogamos la vigencia de la ley o no.

Nosotros aprobamos una modificación a la ley N° 19.764, con nuevos estándares, para que los transportistas reintegren el impuesto específico hasta el mes de junio del 2014, de manera de darnos un tiempo, para no discutir todos los años el mismo tema. Pero el Senado redujo ese plazo al 31 de diciembre de 2012, o sea, les dio sólo un año más. Entonces, la pregunta que cabe hacerse es la siguiente: ¿por qué se llegó a esa fecha? ¿Acaso viene una reforma tributaria que elimina el impuesto específico? ¿Es ése el acuerdo? Lo pregunto porque algo debe implicar esa modificación. No hay nada que justifique reducir el plazo en un año y medio, para volver a discutir, en un año más, exactamente lo mismo.

Faltó un informe del Senado donde nos explicara por qué cambió la fecha. Si viene una reforma tributaria -como han plantado el Gobierno y parlamentarios de todas los sectores políticos- y si dentro de esa reforma tributaria viene la eliminación del impuesto específico a los combustibles, tendría razón de ser la prórroga sólo hasta diciembre del próximo año, pero siempre y cuando tuviéramos lista la reforma, antes de esa fecha, toda vez que ya no se justificaría seguir elaborando leyes especiales para los transportistas. Pero si no existe tal acuerdo, entonces no tiene razón de ser la reducción en un año y medio la prorroga que aprobó esta Cámara.

Los transportistas que paralizaron en estos últimos días, de Valparaíso hacia el sur y que no pertenecen a la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, no están de acuerdo con este proyecto. Ellos piden que

derechamente se elimine el impuesto a los combustibles.

Mi propuesta es que votemos en contra la modificación del Senado, para que en Comisión Mixta se nos explique a qué se debe la reducción de la prórroga, si existe algún acuerdo al respecto y de qué naturaleza es, ya sea con los transportistas o con el Gobierno. Discúlpenme que lo diga, pero considero que aquí hay "gato encerrado".

Ahora, si en la Comisión Mixta se determina que el acuerdo que suscribió el Senado es válido, entonces que se mantenga la fecha que se nos propone; de lo contrario, que se vuelva al plazo que aprobó esta Cámara en el primer trámite constitucional.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Alejandra Sepúlveda.

La señora **SEPULVEDA** (doña Alejandra).- Señor Presidente, tal como exclama un personaje de una tira cómica chilena, ¡exijo una explicación!

Comparto absolutamente lo expresado por el diputado Urrutia. Lo menos que podemos esperar es que alguien nos explique por qué se produjo esa modificación. Realmente, cuesta entenderlo. Tenía la sensación de que en esta Cámara habíamos generado grados de estabilidad, por lo menos hasta el 2014. Por eso, si no hay un informe, si no está presente el ministro, si no hay nadie que nos explique el porqué de las modificaciones del Senado, entonces no podemos votar hoy. Ahora, si alguien quiere votar sin saber cuál es el trasfondo de estos cambios, allá ellos.

Si no nos dan una explicación, no voy a votar en este proyecto. Y es lo lógico; de lo contario, sólo seríamos buzón del sistema. O sea, si pensamos que debemos votarlo a favor sólo porque los senadores lo aprobaron así, el paso por esta Cámara sería un mero trámite. Ahora, quizás existe alguna razón más profunda, de fondo, de esa modificación; a lo mejor los senadores sí tuvieron toda la información para proceder así, y nosotros no.

Como integrante de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, estaba convencida de que habíamos logrado cierto grado de estabilidad. Pero veo que no fue así, porque los senadores determinaron otra cosa. Ahora, si tuvieron conversaciones con el ministro de Trasportes y Telecomunicaciones o con el ministro de Hacienda -puede ser posible-, entonces que nos informen. Además, tenemos ad portas una complicación adicional, relacionada con los taxis colectivos, con la locomoción menor y con el transporte escolar. Es decir, no hemos tenido respuestas. Al parecer, hay una propuesta inicial con los colectiveros -por lo menos así me lo han informado los dirigentes del sector de la región-, parecida al bono de alrededor 150 mil pesos al año que se les dio durante el gobierno de la entonces Presidenta Bachelet, repartido en dos o tres cuotas.

Repito que no podemos votar esto, si no se nos da una explicación. Por lo menos quien habla y nuestra bancada no votaremos -invito a los colegas a adoptar una postura similar- si no recibimos una explicación, no importa de

quien sea. El ministro debería estar aquí dándonos esa explicación, porque la modificación del Senado, a mi juicio, es un retroceso respecto de lo que aprobamos en el primer trámite constitucional.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ.-** Señor Presidente, cuando vimos el proyecto en la Comisión de Hacienda, personalmente le pregunté al ministro de Hacienda, ante la presencia de las directivas de los dos gremios del transporte que existen en el país. Los dos expresaron que el proyecto ingresó porque el tema lo habían concordado con el Ejecutivo. Por eso, los diputados de Oposición no hicimos mayores observaciones al tema. Y no lo hicimos porque la ley que modifica este proyecto tuvo su origen en nuestros gobiernos, de la Concertación, y se fundó en algo muy preciso. Chile produce, como máximo, el 1,5 por ciento del petróleo que consume. Vale decir, somos importadores netos de petróleo y nos movemos al vaivén de los precios internacionales del crudo.

Otro aspecto interesante es que el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas del transporte de carga tiene un aspecto positivo: es inversamente proporcional a la facturación. Los pequeños transportistas, cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento, reintegran parcialmente el 80 por ciento. Son cuatro tramos, en que el cuarto corresponde a los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

¿Qué que me preocupa? La vigencia de la ley expiró el último día de noviembre; vale decir, que a contar del 1 de diciembre -hoy estamos a 22-, el gremio del transporte no tiene ninguna posibilidad de este reintegro parcial. Lo expreso en función del país. Todos vimos el movimiento que hubo. Ayer le preguntamos al respecto al ministro de Hacienda -que durante toda la tarde explicó los dos proyectos que se empiezan a ver en enero-, quien nos señaló que un porcentaje de la asociación gremial que dirige el señor Araya estaba en desacuerdo con esto, porque consideraban que había que aumentar el reintegro y que para ellos el tema de fondo era poner término al impuesto específico a los combustibles.

En eso todos estamos de acuerdo, pero preguntémonos por la realidad del país. El impuesto específico recauda alrededor de significa 2 mil millones de dólares. No sé si la hacienda pública estará en condiciones de compensar esos 2 mil millones de dólares. Por lo tanto, asumiendo que está presente el tema de los taxis colectivos y otros más, en este instante tenemos ante nosotros un proyecto concreto, y no me cabe la menor duda de que la modificación para disminuir el plazo de la prórroga para el reintegro se hizo en función de algo muy específico que hemos visto en los medios de comunicación: que este lunes, su Gobierno, señor Presidente, recibe a quienes fueron a paro para analizar si se arregla el problema por otro lado.

Fuera de eso, está en el tapete el tema de la reforma tributaria, en el que

todos estamos de acuerdo.

Por lo tanto, votaré a favor de las modificaciones del Senado, porque, de lo contrario, en lugar de ayudar al gremio del transporte de carga, lo vamos a perjudicar, porque el Senado ya terminó su período de sesiones del 2011 y volverá a sesionar el próximo año, el martes 2 de enero. Además, ésta es nuestra última sesión de este año. Por lo tanto, no les quepa la menor duda de que el transporte de carga nos va a enrostrar, como Poder del Estado, que no podrán pagar sus cuentas cuando a fines de mes no reciban los reintegros que soliciten, entre otros, los de los peajes.

Debo recordar que el país tuvo un desarrollo y un mejoramiento considerables en relación con sus carreteras durante los veinte años de gobiernos de la Concertación, por lo que, como dije, los transportistas nos van a enrostrar que no queremos darles un respiro económico.

En vista lo anterior, votaré a favor de las modificaciones del Senado, porque aun cuando el proyecto no es lo óptimo, ni lo mejor, al menos ayudará en algo a los transportistas, más aún cuando los escuché que estaban de acuerdo con esta solución, al margen del problema interno existente entre las asociaciones gremiales.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES.-** Señor Presidente, en este tema tan sensible para los transportistas, cual es la recuperación del pago del impuesto específico de acuerdo con la escala señalada en el proyecto de ley, parece muy simple la modificación de la fecha, 30 de junio de 2014 por 31 de diciembre de 2012, que pone término a ese beneficio para los transportistas. No obstante, eso no es efectivo, porque provoca problemas de fondo, entre otros que los transportistas se presentan a las licitaciones de fletes en todo el país, pero como una de las variables más importantes es el costo del combustible -en este caso, el impuesto específico-, se les generarán muchas dificultades el próximo año cuando se presenten a las licitaciones, porque no podrán estimar los precios para el período posterior al 31 de diciembre de 2012.

Por lo tanto, considero que es necesario discutir esta materia con el Senado, por lo que votaremos en contra de las modificaciones de la Cámara Alta al proyecto, porque no resuelven íntegramente el problema.

Además, existen diferencias en el gremio de los transportistas mayores, por las movilizaciones que hemos observado en los últimos días. Estimo absolutamente necesaria una revisión a fondo del impuesto específico, porque muchos transportistas están en desventaja en relación con los empresarios que recuperan el ciento por ciento del impuesto específico. Esa desventaja debe ser corregida.

Por lo tanto, como considero inadecuadas las modificaciones del Senado, las votaré en contra.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Saffirio.

El señor **SAFFIRIO.-** Señor Presidente, me llaman profundamente la atención las condiciones en que se han incorporado estas modificaciones del Senado a la Tabla. No voy a poner en cuestión las facultades que tiene el Ejecutivo para disponer las urgencias en la tramitación de los proyectos, pero lo que me llama profundamente la atención es que, al parecer, se ha ido instalando en el Congreso Nacional y en el Ejecutivo la idea de que la Cámara de Diputados es un buzón del Senado o del Gobierno.

No puede ser que cada vez que se produce un movimiento social, como el que se desarrolló la semana pasada, en que paralizó una gran cantidad de transportistas a lo largo de las carreteras del país para protestar por éste y otros temas, se nos pida que discutamos y resolvamos de inmediato una modificación del Senado, a partir de un texto que podrá ser muy simple, pero que se nos entrega dos minutos antes de la discusión.

¡Por Dios! ¡Qué técnica legislativa resiste seguir parchando indefinidamente textos legales que tienen que ver con una actividad económica tan importante como el transporte!

A mayor abundamiento, señor Presidente, ¡qué falta de responsabilidad del Gobierno de no haber estado presente en esta Sala a través de algún representante! ¡No veo aquí a ningún ministro para que nos explique las razones que se consideraron en las negociaciones que se desarrollaron en el Senado para modificar la fecha propuesta!

No estoy dispuesto a avalar con mi voto una conducta de esta naturaleza. Considero que fui elegido por los ciudadanos para legislar y no sólo para firmar los proyectos aprobados por otra Cámara. Siento un profundo respeto por el Senado de la República, pero estimo que nos estamos autoinfligiendo un severo daño cuando, a través de esta metodología, resolvemos proyectos de ley sin siquiera tener la totalidad de los antecedentes que necesitamos para aprobarlos o rechazarlos.

Seguramente, en unos momentos más aprobaremos algo de lo que me siento orgulloso, cual es el reglamento que regula el régimen de contratación del personal de apoyo a la función parlamentaria, ya que es una clara señal de transparencia. Me alegro de que en esta Cámara hayamos alcanzado el consenso necesario para que lo aprobemos.

Por lo tanto, exijo del Gobierno la misma transparencia cuando nos envíe proyectos calificados con discusión inmediata, ya que, a lo menos, necesitamos que los ministros responsables concurran a la Sala y hagan presente la posición del Ejecutivo que justifica, como en este caso, el cambio de fecha que se nos propone.

En consecuencia, en estas condiciones, sólo me resta votar en contra las modificaciones del Senado.

He dicho.

DISCUSIÓN SALA

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ernesto Silva.

El señor **SILVA.-** Señor Presidente, cuando se debatió este proyecto de ley en la Cámara de Diputados, se logró un acuerdo muy amplio con los dirigentes de los transportistas.

Al respecto, considero que los acuerdos son muy buenos, así como era muy bueno el acuerdo logrado en relación con el reajuste de remuneraciones de los trabajadores del sector público, a pesar de que a muchos no les gustaba.

El acuerdo que se concretó en la Cámara de Diputados establecía reintegros muy relevantes del 80 por ciento, del 70 por ciento, del 52,5 por ciento, del 31 por ciento, el menor, lo que significaba un gran avance, ya que la ley N° 19.764, que había vencido, sólo consideraba un reintegro de alrededor del 25 por ciento.

Lograr acuerdos es difícil, ya que significa trabajo y esfuerzo muy grande. Se había alcanzado un acuerdo que tuviera resultados prolongados en el tiempo, lo que permitiría hacerles una buena revisión. Por eso tenía sentido aprobar un acuerdo que considerará hasta mediados del 2014.

A raíz de lo sucedido ayer en el Senado y de lo planteado por varios diputados, solicité lo que estaba disponible, que era la votación que obtuvieron estas modificaciones en el Senado. En consecuencia, quiero informar que la indicación que modificó este artículo fue aprobada por 25 votos a favor y 6 en contra. Hubo un pareo, por lo que dos personas no votaron. Es decir, fue una indicación que tuvo un apoyo transversal.

Además, quiero referirme a dos aspectos.

En primer lugar, hubo una mayoría para aprobar la indicación y hubo un acuerdo de la mayoría de los senadores para avanzar en esa línea, con el objeto de destrabar la aprobación del proyecto de ley. Es un antecedente que los señores diputados deben tener en consideración.

Sin embargo, considero que este cambio es negativo, pues se había logrado avanzar con los dirigentes para llegar a un acuerdo, y el reducirlo de tres a un año, con lo cual se da una señal en el sentido de que vamos a tener que sentarnos a negociar nuevamente durante el último trimestre del próximo año, es una mala decisión.

Hoy no tenemos la posibilidad de debatir con alguna autoridad, aunque estoy consciente de que el ministro de Hacienda ha pasado en el Congreso Nacional, en las Comisiones de Hacienda, en la Sala y en el Senado, aunque tiene muchas otras tareas que cumplir. A lo mejor, se podría postergar su debate hasta tener más antecedentes; en caso contrario, sería necesario ir a una Comisión Mixta que profundice los argumentos de este cambio que reduce en dos años la vigencia de un proyecto de este tipo.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra el diputado señor Joel Rosales.

DISCUSIÓN SALA

El señor **ROSALES.-** Señor Presidente, las expresiones de los distintos señores diputados respecto de la forma en que el Senado hace llegar esta propuesta puede parecer cuestionable y respeto la decisión de cada uno de ellos.

Sin embargo, me quedo con las palabras del diputado Ortiz, en el sentido de que el tema se trabajó en las comisiones y hubo acuerdo con las organizaciones gremiales, que hoy esperan la decisión de esta Cámara, pues se trata de una situación que los aflige mucho y es apremiante para cada uno de ellos, por lo que la votación de la Cámara de Diputados será transcendente.

Además, quienes han estado paralizados por no estar conformes con los acuerdos alcanzados por la asociación gremial a nivel nacional también lograron un compromiso con el Gobierno durante estos días para tratar el tema en una ley corta, los primeros días del próximo año. Por tanto, es un tema resuelto.

La indecisión de la Cámara de Diputados va a generar un problema mayor de paralización del transporte a nivel nacional.

Por lo tanto, llamo a la reflexión a los señores diputados y a aprobar hoy las modificaciones del Senado.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Tiene la palabra la diputada señora Denise Pascal.

La señora **PASCAL** (doña Denise).- Señor Presidente, a todos nos llama la atención que se discutan estas modificaciones sin ningún informe.

Revisando lo que planteó el Senado en este tema, se advierte que realmente había bastante inquietud y que sólo se votó porque los camioneros se quedaban sin la posibilidad de reintegros de acuerdo a los porcentajes contemplados. Además, la asociación de camioneros dice que la movilización que han realizado se debe a que no están de acuerdo con la tabla de reintegración de los contribuyentes, especialmente los más pequeños. Incluso, alguno de ellos nos han pedido que votemos en contra, a fin de que se produzca una situación que lleve al Gobierno a no tener que legislar sobre las movilizaciones sociales que se llevan a cabo. Entonces, se nos pone ante una disyuntiva difícil: por un lado, si votamos en contra, se deja a los transportistas sin la posibilidad de solicitar el reintegro este fin de año, y por otro, si votamos a favor, se plantea cuál es la voluntad del Gobierno de enviar prontamente un proyecto de ley sobre el cual se converse con los transportistas, para tener claridad sobre este tema, sobre todo pensando en lo que ha subido la gasolina y lo que va a subir el peaje prontamente. Ya se anunció que, desde el 1 de enero, el peaje va a subir en 7 por ciento, lo que va a afectar directamente al transporte en general.

Sin embargo, cuando un proyecto de ley viene sin un informe ni está presente un ministro que lo explique, se pasa a llevar a la Cámara de Diputados. No somos un mero buzón, sino una Cámara legislativa que tiene derecho a hacer análisis sobre las situaciones que se traten y a conocer el

acuerdo alcanzado con los camioneros o transportistas. No cabe duda de que esta redacción se debe a alguna conversación entre las partes.

Por lo tanto, es súper difícil votarlo a favor, aunque se afecte al gremio completo, cuando se trata a la Cámara de Diputados como buzón y no se tiene claridad sobre lo que va a pasar. Aquí no se contempla ningún tipo de alza.

Realmente, quiero votarlo a favor, siempre y cuando hubiese estado presente el ministro correspondiente y nos hubiera explicado cuáles son los acuerdos logrados, para tener una base y un fundamento, en circunstancias de que los gremios de pequeños camioneros que se nos acercan dicen que este proyecto no los favorece.

Considero que se está jugando con la Cámara de Diputados, lo que es realmente peligroso, pues el día de mañana vamos a recibir muchos proyectos de ley a última hora, cuando prácticamente se está cerrando la puerta del Congreso Nacional hasta los primeros días del próximo año.

Por las consideraciones expuestas, anuncio que voy a votar en contra.

He dicho.

El señor **MELERO** (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

-Con posterioridad, la Sala se pronunció sobre las modificaciones en los siguientes términos:

El señor **MELERO** (Presidente).- En votación las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga establecidas en la ley N° 19.764.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 53 votos; por la negativa, 12 votos. Hubo 3 abstenciones.

El señor **MELERO** (Presidente).- **Aprobadas.**

-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:

Accorsi Opazo Enrique; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Baltolu Rasera Nino; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Campos Jara Cristián; Carmona Soto Lautaro; Castro González Juan Luis; Espinosa Monardes Marcos; Farías Ponce Ramón; González Torres Rodrigo; Hales Dib Patricio; Harboe Bascuñán Felipe; Hernández Hernández Javier; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Rosales Guzmán Joel; Macaya Danús Javier; Martínez Labbé Rosauro; Melero Abaroa Patricio; Monckeberg Díaz

Nicolás; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Rivas Sánchez Gaspar; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Salaberry Soto Felipe; Schilling Rodríguez Marcelo; Teillier Del Valle Guillermo; Turres Figueroa Marisol; Letelier Aguilar Cristian; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Verdugo Soto Germán; Vilches Guzmán Carlos; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto Matías; Ward Edwards Felipe.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Cerda García Eduardo; Cornejo González Aldo; Latorre Carmona Juan Carlos; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Saffirio Espinoza René; Sandoval Plaza David; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Urrutia Bonilla Ignacio; Velásquez Seguel Pedro.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Pascal Allende Denise; Rincón González Ricardo; Tuma Zedan Joaquín.

3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio aprobación de modificaciones. Fecha 22 de diciembre, 2011.

A S. E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

Oficio Nº 9888

VALPARAÍSO, 22 de diciembre de 2011

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación a las enmiendas propuestas por ese H. Senado al proyecto que modifica el plazo para el reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, establecido en la ley N°19.764 (boletín Nº8066-05).

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio Nº 1.508/SEC/11, de 21 de diciembre de 2011.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

4. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo.

Oficio de Ley a S.E. El Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 22 de diciembre, 2011.

Oficio Nº 9887

A S.E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA

VALPARAÍSO, 22 de diciembre de 2011

Tengo a honra comunicar a V.E., que el Congreso Nacional ha dado su aprobación al siguiente proyecto de ley, correspondiente al boletín N° 8066-05.

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de diciembre del año 2011 y el 31 de diciembre del año 2012, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en él o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 31 de diciembre de 2012.”.

Dios guarde a V.E.

PATRICIO MELERO ABAROA
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General de la Cámara de Diputados

LEY

5. Publicación de ley en Diario Oficial

5.1. Ley N° 20.561

```
Tipo Norma                :Ley 20561
Fecha Publicación         :03-01-2012
Fecha Promulgación        :29-12-2011
Organismo                 :MINISTERIO DE HACIENDA
Título                    :MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO
                           PARCIAL POR CONCEPTO DEL
                           IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO
                           DIESEL PARA LAS EMPRESAS
                           DEL TRANSPORTE DE CARGA,
                           ESTABLECIDO EN LA LEY N°19.764
Tipo Versión              :Única     De :03-01-2012
URL                       :
http://www.leychile.cl/N?i=1035774&f=2012-01-03&p=
```

LEY NÚM. 20.561

MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE DE CARGA, ESTABLECIDO EN LA LEY N°19.764

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

Proyecto de ley:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de diciembre del año 2011 y el 31 de diciembre del año 2012, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

LEY

1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en el o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente, y que realicen actividades de transporte de carga. Para estos efectos, se entenderá por personas relacionadas aquellas a que se refiere el número 2° del artículo 34 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, aplicándose lo dispuesto en el inciso cuarto de dicha disposición al caso que la persona relacionada fuere cualquier contribuyente.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de diciembre de 2011 y hasta el 31 de diciembre de 2012.".

LEY

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

Santiago, 29 de diciembre de 2011.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Julio Dittborn Cordua, Ministro de Hacienda (S).- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- Saluda atte. a usted, Ramón Delpiano Ruiz-Tagle, Subsecretario de Hacienda subrogante.