

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile

Historia de la Ley

N° 20.456

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

D. Oficial 29 de julio de, 2009

Téngase presente

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

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

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

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

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

INDICE

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados	4
1.1. Mensaje Presidencial	4
1.2. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo	6
1.3. Informe de Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, unidas	14
1.4. Discusión en Sala	16
1.5. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	29
2. Segundo Trámite Constitucional: Senado	31
2.1. Primer Informe Comisión de Hacienda	31
2.2. Discusión en Sala	43
2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen	63
3. Trámite de Finalización: Cámara de Diputados	64
3.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo	64
4. Publicación de Ley en Diario Oficial	66
4.1. Ley N° 20.456	66

MENSAJE PRESIDENCIAL

1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 25 de junio, 2010. Cuenta en sesión 42, Legislatura 358.

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 IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, ESTABLECIDO EN LA LEY N° 19.764.

SANTIAGO, junio 25 de 2010.-

M E N S A J E N° 155-358/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. LA
PRESIDENTA
DE LA H.
CAMARA 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.

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO DE LEY

En conformidad a lo prescrito en el artículo segundo transitorio de la ley N° 20.360 que modifica transitoriamente el artículo segundo de la ley N° 19.764, los transportistas de carga tienen la posibilidad de recuperar, hasta el 30 de junio de 2010, un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto del impuesto específico al petróleo diesel, de acuerdo a tramos porcentuales asociados a los ingresos anuales expresados en Unidades Tributarias Mensuales.

En este contexto y para efectos de la renovación de este beneficio, se ha estimado pertinente establecer un mecanismo que contemple un sistema de recuperación, que prescinda del factor relativo a los ingresos de las empresas y

MENSAJE PRESIDENCIAL

en cambio, vincule los porcentajes de recuperación, a los montos efectivamente pagados por concepto del referido impuesto.

Asimismo, el mecanismo contenido en el presente proyecto de ley que vengo en proponer a ese H. Congreso Nacional, apoya de manera importante a las micro y pequeñas empresas y por otra parte, iguala la recuperación de las medianas y grandes empresas de transporte de carga.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley que se propone, considera que por un plazo de 18 meses, a contar desde el día 1° de julio de 2010, las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 80% del gasto en impuesto específico, por las primeras 5,4 UTM pagadas por este concepto y, por lo pagado sobre 5,4 UTM, los contribuyentes podrán recuperar el 25% del monto pagado por impuesto específico, sin tope.

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

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

"Artículo Único.- El impuesto específico al petróleo diesel establecido en el artículo 6° de la ley N° 18.502 que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras de combustible a partir del 1° de julio del 2010 y hasta el 31 de diciembre del 2011, se recuperará excepcionalmente, en el porcentaje que resulte de la aplicación de la fórmula siguiente, en reemplazo del porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764:

a) Cuando el monto mensual pagado por concepto de impuesto específico al petróleo diesel no supere las 5,4 UTM, el porcentaje será de 80%.

b) Cuando el monto mensual pagado por concepto de impuesto específico al petróleo diesel supere las 5,4 UTM, el porcentaje será de 80% hasta el monto de 5,4 UTM, y de 25 % respecto del monto que exceda las 5,4 UTM.

El valor de la UTM que debe considerarse para el cálculo del porcentaje establecido en las letras a) y b) precedentes, será el vigente en el mes anterior a aquel en que se efectúe la recuperación."

Dios guarde a V.E.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE

Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN

Ministro de Hacienda

FELIPE MORANDÉ LAVÍN

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

INDICACIÓN SUSTITUTIVA

1.2. Indicación Sustitutiva del Ejecutivo

Cámara de Diputados. Fecha 06 de julio, 2010. Indicación del Presidente de la República. Cuenta en Sesión 49, Legislatura 358.

FORMULA INDICACION SUSTITUTIVA AL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DEL IMPUESTO ESPECIFICO AL PETROLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, ESTABLECIDO EN LA LEY N° 19.764 (Boletín N° 7.019-05).

SANTIAGO, julio 06 de 2010.-

N° 195-358/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. LA
PRESIDENTA
DE LA H.
CAMARA DE
DIPUTADOS**

En uso de mis facultades constitucionales, vengo en formular la siguiente indicación sustitutiva al proyecto de ley del rubro, a fin de que sea considerada durante la discusión del mismo en el seno de esa H. Corporación:

- Para sustituir íntegramente el texto del proyecto de ley, por el siguiente:

"Artículo 1°.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

1) 63% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600 UTM.

2) 39% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.

3) 29,65% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 42.500 UTM.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no

INDICACIÓN SUSTITUTIVA

tuvieran ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetere 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 tributarias mensuales 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20, de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011.”.

Dios guarde a V.E.,

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE

Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN

Ministro de Hacienda

FELIPE MORANDÉ LAVÍN

Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

INFORME COMISIONES UNIDAS

1.3. Informe de Comisiones de Hacienda y Obras Públicas, unidas.

Cámara de Diputados. Fecha 07 de julio, 2010. Cuenta en Sesión 50, Legislatura 358.

INFORME DE LAS COMISIONES UNIDAS DE HACIENDA Y OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL 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, ESTABLECIDO EN LA LEY N° 19.764.

BOLETÍN N° 7.019-05

HONORABLE CÁMARA:

Las Comisiones Unidas de Hacienda y Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones informan, en primer trámite constitucional y en primero reglamentario, con urgencia calificada de "discusión inmediata" y "suma", según el caso, el proyecto mencionado en el epígrafe, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República.

I. CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS

Para los efectos constitucionales, legales y reglamentarios pertinentes, se hace constar, en lo sustancial, lo siguiente:

1º) Que la idea matriz o fundamental del proyecto en informe consiste en modificar temporalmente el esquema de reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga.

2º) Que el articulado de esta iniciativa no contiene normas calificadas de orgánico constitucionales o de quórum calificado.

3º) Que el proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth, don Pepe; García, don René; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Macaya, don Javier; Montes, don Carlos; Norambuena, don Iván; Ortiz, don José Miguel; Pacheco, doña Clemira;

INFORME COMISIONES UNIDAS

Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Silva, don Ernesto; Tuma, don Joaquín, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

4°) Que Diputado Informante se designó al señor VON MÜHLENBROCK, don GASTÓN.

Asistieron a las Comisiones Unidas durante el estudio del proyecto los señores Felipe Larraín, Ministro de Hacienda; Felipe Morandé, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Rodrigo Álvarez, Subsecretario de Hacienda, y Jaime Salas, Abogado de dicha Cartera de Estado.

II. ANTECEDENTES GENERALES

A. Antecedentes de hecho y de mérito que justifican la iniciativa

En el mensaje se señala que, en conformidad a lo prescrito en el artículo segundo transitorio de la ley N° 20.360 que modificó transitoriamente el artículo segundo de la ley N° 19.764, los transportistas de carga tienen la posibilidad de recuperar, hasta el 30 de junio de 2010, un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto del impuesto específico al petróleo diesel, de acuerdo a tramos porcentuales asociados a los ingresos anuales expresados en Unidades Tributarios Mensuales.

En este contexto y para efectos de la renovación de este beneficio, se ha estimado pertinente establecer un mecanismo que contemple un sistema de recuperación, que prescindiera del factor relativo a los ingresos de las empresas y, en cambio, vincule los porcentajes de recuperación a los montos efectivamente pagados por concepto del referido impuesto.

B. Disposiciones legales que se modifican por el proyecto

El artículo 2° de la ley N° 19.764 que permite a las empresas de transporte de carga que indica recuperar un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por impuesto específico al petróleo diesel establecido en el artículo 6° de la ley N° 18.502.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO PRESENTADO EN EL MENSAJE

Se propone, a contar del día 1° de julio de 2010, y por un plazo de 18 meses, que las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 puedan acceder, mensualmente, a una recuperación de 80% del gasto en impuesto específico, por las primeras 5,4 UTM pagadas por este

INFORME COMISIONES UNIDAS

concepto y, por lo pagado sobre 5,4 UTM, los contribuyentes puedan recuperar el 25% del monto pagado por impuesto específico, sin tope.

IV. ANTECEDENTES PRESUPUESTARIOS O FINANCIEROS

El **informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos**, con fecha 24 de junio de 2010, señala que el proyecto de ley considera que por un plazo de 18 meses, a contar del 1 de julio de 2010, las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 80% del gasto en impuesto específico, para las primeras 5,4 UTM pagadas por este concepto (equivalente a una recuperación de hasta \$ 200.000 aproximadamente) y, por lo pagado sobre 5,4 UTM, los contribuyentes podrán recuperar el 25% del monto pagado por impuesto específico.

Esta medida significará un mayor gasto fiscal respecto a la situación que existiría en ausencia del proyecto de ley. La estimación del costo anual adicional de esta medida se presenta en la siguiente tabla:

Año	Costo fiscal (Millones de pesos de junio de 2010)
2010	8.055
2011	16.109
Total	24.164

Mediante un **informe financiero sustitutivo** relativo a la indicación N° 195-358, de 6 de julio de 2010, que reemplaza la fórmula de recuperación del impuesto, estableciendo que por un plazo de 16 meses, a contar desde el día 1 de julio de 2010, las empresas podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 63% del gasto en impuesto específico, cuando sus ventas anuales sean menores o iguales a 18.600 UTM, de 39% cuando sus ventas anuales sean superiores a 18.600 UTM e iguales o inferiores a 42.500 UTM, y de 29,65% cuando sus ventas sean superiores a 42.500 UTM.

Esta medida significará un mayor gasto fiscal respecto a la situación que existiría en ausencia de este proyecto. La estimación del costo anual adicional de esta medida se presenta en la siguiente tabla:

Año	Costo fiscal (Millones de pesos de junio de 2010)
2010	8.444
2011	14.073
Total	22.517

INFORME COMISIONES UNIDAS

V. DISCUSIÓN GENERAL Y PARTICULAR DEL PROYECTO

A. Discusión general

Intervino el señor Ministro de Hacienda señalando que el tema de la devolución del impuesto específico a las empresas de transportes comenzó a discutirse el año 2000. La ley N° 19.764, de 19 de octubre 2001, estableció el reintegro parcial del pago de peajes y del impuesto específico realizado por las empresas que utilicen vehículos pesados. Esta ley establece 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 diesel (IED) para el caso de las empresas de transporte de carga. Para estas empresas se estableció una tabla de recuperación que partía en 10% en 2002 y terminaba en 25% en julio de 2006.

Argumentó que debido al fuerte incremento que experimentó el precio del crudo durante el primer semestre de 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 IED, de 25% a 80%, mayor devolución que regiría entre el 1° de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Una vez terminado el "boom" de precios de los "commodities" e iniciada la crisis económica, el precio del crudo cayó hasta 40 US\$/bl, encontrándose en 70 US\$/bl a la fecha de término de la vigencia de la ley N° 20.278, por lo que ya no se justificaba un reintegro de 80%. Sin embargo, el escenario de crisis planteaba la necesidad de instrumentos de apoyo a las empresas, por lo que volver al esquema de 25% establecido en la ley N° 19.764 no fue considerado aceptable. El tema se zanjó introduciendo un artículo en la ley N° 20.360, de junio de 2009, que establecía un sistema escalonado de devolución, vigente desde el 1° de julio de 2009 hasta el 30 de junio del año 2010. Este mecanismo de devolución tomaba en cuenta los ingresos anuales del contribuyente, estableciendo 3 tramos: hasta las 18.600 UTM, la devolución era del 80% del IED; entre 18.600 UTM y 42.500 UTM 50% y superior a 42.500 UTM el reintegro era de 38%.

Este sistema de devolución establecido en la ley N° 20.360 venció el 30 de junio de 2010, de manera que de no presentarse un mecanismo alternativo se vuelve al sistema establecido en la ley N° 19.764 con el 25% de devolución parejo. Ante esto, el Gobierno presentó la semana pasada un proyecto de ley,

INFORME COMISIONES UNIDAS

cuyo articulado es sustituido en virtud de una indicación luego de lograrse un acuerdo, tanto con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones como con la Asociación Gremial Chile Transporte. Dicho acuerdo, considera, además, la creación de una mesa de trabajo compuesta por representantes de los gremios, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, que abordará los problemas y desafíos del sector con una mirada de largo plazo.

El mecanismo propuesto toma en consideración los ingresos anuales del contribuyente y establece tres tramos: hasta las 18.600 UTM, la devolución es del 63% del IED; entre 18.600 UTM y 42.500 UTM 39% y superior a 42.500 UTM el reintegro es de 29,65%. Este sistema implica una rebaja pareja del orden del 22% en comparación con el sistema de la ley N° 20.360 con un costo fiscal similar a la propuesta original del Ejecutivo. El costo fiscal es de US\$ 98 MM por los 16 meses propuestos, costo que se debe comparar con los US\$ 53MM que cuesta volver al sistema establecido en la ley N° 19.764.

De esta manera, finalizó expresando el señor Ministro, el 96% de las empresas quedan con una devolución del 63%, el 2% de las empresas quedan con una devolución de 39% y el 2% de las empresas quedan con una devolución de 29,65%.

B. Discusión particular

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación sustitutiva:

Artículo 1°.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

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

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieron ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetere el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su

INFORME COMISIONES UNIDAS

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 tributarias mensuales, 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011.”.

Sometido el proyecto a votación general y particular a la vez, se aprobó por la unanimidad de los Diputados presentes señores Auth, don Pepe; García, don René; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Macaya, don Javier; Montes, don Carlos; Norambuena, don Iván; Ortiz, don José Miguel; Pacheco, doña Clemira; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Silva, don Ernesto; Tuma, don Joaquín, y Von Mühlenbrock, don Gastón.

VI. TEXTO APROBADO POR LA COMISIÓN

En virtud de lo antes expuesto y de los antecedentes que dará a conocer oportunamente el señor Diputado Informante, la Comisiones Unidas de Hacienda y Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recomiendan la aprobación del siguiente texto, con modificaciones formales:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas

INFORME COMISIONES UNIDAS

fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

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

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 tributarias mensuales, 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011.”.

Tratado y acordado en sesión de fecha 7 de julio de 2010, con la asistencia de los Diputados señores Von Mühlenbrock, don Gastón

INFORME COMISIONES UNIDAS

(Presidente); Auth, don Pepe; García, don René; García-Huidobro, don Alejandro; Hasbún, don Gustavo; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Monckeberg, don Nicolás; Montes, don Carlos; Norambuena, don Iván; Ortiz, don José Miguel; Pacheco, doña Clemira; Pérez, don Leopoldo; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Silva, don Ernesto, y Tuma, don Joaquín.

JAVIER ROSSELOT JARAMILLO

Abogado Secretario de las Comisiones Unidas

DISCUSIÓN SALA

1.4. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 358, Sesión 50. Fecha 08 de julio, 2010. Discusión general. Se aprueba en general y en particular

MODIFICACIÓN DE PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL POR CONCEPTO DE IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA. Primer trámite constitucional. (Sobre Tabla).

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Por haberse hecho presente la urgencia de discusión inmediata, corresponde considerar también el proyecto de ley, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, 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.

Diputado informante de las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y telecomunicaciones es el señor Javier Macaya.

Antecedentes:

-Mensaje, Boletín N° 7019-05, sesión 42ª, en 29 de junio de 2010. Documentos de la Cuenta N° 1.

-Informe de las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones. Documentos de la Cuenta N° 4, de esta sesión.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado informante.

El señor **MACAYA** (de pie).- Señora Presidenta, hago presente a la Sala que me corresponde emitir el informe en reemplazo del diputado informante originalmente designado señor Gastón Von Mühlenbrock, quien en este momento se encuentra en la Comisión Mixta encargada de resolver las divergencias surgidas entre el Senado y esta Cámara durante la tramitación del proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales para obtener recursos destinados al financiamiento de la reconstrucción del país.

Las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones informan, en primer trámite constitucional y reglamentario, el proyecto de ley 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.

Durante el estudio de la iniciativa, asistieron a las Comisiones Unidas los señores Felipe Larraín, ministro de Hacienda; Felipe Morandé, ministro de Transportes y Telecomunicaciones; Rodrigo Álvarez, subsecretario de Hacienda, y Jaime Salas, abogado de esta última cartera.

DISCUSIÓN SALA

En el mensaje se señala que, en conformidad a lo prescrito en el artículo segundo transitorio de la ley N° 20.360, que modificó transitoriamente el artículo segundo de la ley N° 19.764, los transportistas de carga tienen la posibilidad de recuperar, hasta el 30 de junio de 2010, un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por concepto del impuesto específico al petróleo diésel, de acuerdo a tramos porcentuales asociados a los ingresos anuales expresados en Unidades Tributarias Mensuales.

En este contexto y para efectos de la renovación de este beneficio, se ha estimado pertinente establecer un mecanismo que contemple un sistema de recuperación, que prescindiera del factor relativo a los ingresos de las empresas y, en cambio, vincule los porcentajes de recuperación a los montos efectivamente pagados por concepto del referido tributo.

El mensaje propone que, a contar del día 1 de julio de 2010 y por un plazo de 16 meses, las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 puedan acceder, mensualmente, a una recuperación de 80 por ciento del gasto en impuesto específico, por las primeras 5,4 UTM pagadas por este concepto y, por lo pagado sobre 5,4 UTM, los contribuyentes puedan recuperar el 25 por ciento del monto pagado por impuesto específico, sin tope.

El sistema de devolución establecido en la ley N° 20.360 venció el pasado 30 de junio, de manera que, de no presentarse un mecanismo alternativo, se vuelve al método dispuesto en la ley N° 19.764, con el 25 por ciento de devolución parejo. A esto se debe la urgencia de legislar sobre el particular, ya que hoy estamos a 8 de julio.

Ante eso, el Gobierno presentó un proyecto de ley, cuyo articulado es sustituido en virtud de una indicación del Ejecutivo, luego de lograrse un acuerdo tanto con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones como con la asociación gremial Chile Transporte.

El acuerdo considera, además, la creación de una mesa de trabajo compuesta por representantes de los gremios, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Hacienda, que abordará los problemas y desafíos del sector con una mirada de largo plazo.

Es importante enfatizar que prácticamente todos los parlamentarios destacaron la rapidez y eficiencia del Ejecutivo en lograr un acuerdo en esta materia en breve plazo.

Mediante la indicación sustitutiva N° 195-358, de 6 de julio de 2010, el Ejecutivo reemplaza la fórmula de recuperación del impuesto estableciendo que, por un plazo de 16 meses, a contar del día 1 de julio de 2010, las empresas podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 63 por ciento del gasto en impuesto específico cuando sus ventas anuales sean menores o iguales a 18.600 UTM; de 39 por ciento, cuando sean superiores a 18.600 UTM y no excedan de 42.500 UTM, y de 29,65 por ciento, cuando sean superiores a 42.500 UTM.

Esa medida significará un mayor gasto fiscal respecto de la situación que existiría en ausencia del presente proyecto. La estimación del costo anual adicional de dicha medida se presentó en el informe financiero, que señaló que el costo fiscal durante el 2010 será de 8.444 millones de pesos; en 2011, de

DISCUSIÓN SALA

14 mil 73 millones de pesos, lo que hace un total 22.517 millones de pesos entre los dos años.

Intervino el señor ministro de Hacienda, quien manifestó que la devolución del impuesto específico a las empresas de transportes comenzó a discutirse el 2000.

La ley N° 19.764, del 19 de octubre de 2001, estableció el reintegro parcial del pago de peajes y del impuesto específico realizado por las empresas que utilicen vehículos pesados. Este cuerpo legal establece mecanismos de reintegro del gasto incurrido en peajes, en el caso de las empresas de transporte de pasajeros, y del pago de impuesto específico al diésel, en el caso de las empresas de transporte de carga. Para estas empresas se estableció una tabla de recuperación que partía en 10 por ciento, en 2002, y terminaba en 25 por ciento, en julio de 2006.

Asimismo, el señor ministro argumentó que debido al fuerte incremento que experimentó el precio del crudo durante el primer semestre de 2008, cuando llegó a niveles récord de 140 dólares por barril, 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 diésel, de 25 a 80 por ciento, mayor devolución que regiría entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

Una vez terminado el *boom* de precios de los *commodities* e iniciada la crisis económica, el precio del crudo cayó hasta 40 dólares por barril, encontrándose en 70 dólares por barril a la fecha de término de la vigencia de la ley N° 20.278, lo que ya no justificaba el reintegro del 80 por ciento. Sin embargo, el escenario de crisis planteaba la necesidad de instrumentos de apoyo a las empresas, por lo que volver al esquema del 25 por ciento establecido en la ley N° 19.764 no fue considerado aceptable.

El asunto se zanjó con la introducción de un artículo en la ley N° 20.360, de junio de 2009, que establecía un sistema escalonado de devolución, y que regiría desde el 1 de julio de 2009 hasta el 30 de junio de 2010. Este mecanismo de reintegro tomaba en cuenta los ingresos anuales del contribuyente, estableciendo tres tramos: hasta 18.600 UTM, la devolución era del 80 por ciento del impuesto específico al diésel; entre 18.600 y 42.500 UTM, de 50 por ciento, y superior a 42.500 UTM, el reintegro era de 38 por ciento.

El sistema propuesto actualmente toma en consideración los ingresos anuales del contribuyente y crea tres tramos: hasta las 18.600 UTM, una devolución del 63 por ciento del impuesto específico al diésel; entre 18.600 y 42.500 UTM, de 39 por ciento, y superior a 42.500 UTM, de 29,65 por ciento.

Tal mecanismo implica una rebaja pareja del orden del 22 por ciento en comparación con el sistema de la ley N° 20.360, con un costo fiscal similar a la propuesta original del Ejecutivo de 98 millones de dólares por los 16 meses propuestos, el cual se debe comparar con los 53 millones de dólares que implica volver al sistema establecido en la ley N° 19.764.

De ese modo, el señor ministro finalizó su intervención señalando que el 96 por ciento de las empresas quedarán con una devolución de 63 por ciento; el 2 por

DISCUSIÓN SALA

ciento, con un reintegro de 39 por ciento, y el 2 por ciento restante, con una devolución de 29,65 por ciento.

Sometido el proyecto a votación general y particular a la vez, se aprobó la indicación sustitutiva del Ejecutivo por la unanimidad de los diputados presentes, la señora Pacheco, doña Clemira, y los señores Auth, don Pepe; García, don René Manuel; Hernández, don Javier; Jaramillo, don Enrique; Montes, don Carlos; Norambuena, don Iván; Ortiz, don José Miguel; Recondo, don Carlos; Robles, don Alberto; Silva, don Ernesto; Tuma, don Joaquín; Von Mühlenbrock, don Gastón, y quien habla.

Es todo cuanto puedo informar a la Sala.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- En discusión el proyecto.

Tiene la palabra el diputado señor Urrutia.

El señor **URRUTIA**.- Señora Presidenta, sin lugar a dudas, ésta es una materia sensible, porque todos los parlamentarios tienen transportistas en sus regiones.

Por lo tanto, si no se hubiera llegado a un acuerdo habría sido bastante complicado para cada uno de nosotros. Así que, enhorabuena, el Gobierno pudo lograr consenso en esta materia.

Lo que tal vez no me gusta de este acuerdo es el período que abarca. Que se llegue a un acuerdo por un solo año no me parece razonable. Creo que lo acertado es buscar acuerdos que abarquen más allá de ese período. De lo contrario, en 2011 vamos a tener el mismo problema, esto es si se les entrega o no a los transportistas la posibilidad de rebajar el impuesto específico. Lo ideal es tratar de negociar esto a un mayor plazo.

En esta materia hay algo sumamente claro: muchos rubros de nuestra economía pueden descontar el impuesto específico; sin embargo, de acuerdo con la ley original, los transportistas tienen esa posibilidad en un 25 por ciento, lo cual no me parece que sea lo que corresponde.

Por eso, el año pasado se aprovechó la crisis económica y se hizo una corrección en esa materia, lo que permitió a los transportistas descontar un porcentaje mayor al impuesto específico, que es lo mismo que se está proponiendo este año con la prórroga del beneficio mediante un sistema de cálculo distinto al anterior, pero que va en la misma línea de descontar un mayor porcentaje del impuesto a los transportistas más pequeños y disminuyéndolo de acuerdo con las ventas de cada cual.

Además, desde un principio, el Gobierno de Sebastián Piñera ha manifestado que se la va a jugar fuertemente por las pymes. Y la gran mayoría de los transportistas en Chile son pymes. Los grandes son muy pocos. La gran mayoría son pequeños transportistas, pequeños camioneros.

El Presidente demuestra que se la está jugando por ellos con este proyecto que prorroga -reitero, con porcentajes distintos a los del año pasado- la posibilidad de descontar el impuesto específico al diésel, para que los

DISCUSIÓN SALA

transportistas tengan una menor carga tributaria.

Ahora, como señalé, lo ideal en este tipo de iniciativas es buscar consensos a más largo plazo. Espero que de aquí al próximo año, antes del vencimiento del plazo de vigencia de esta ley, el Gobierno logre algún tipo de acuerdo con los transportistas, pero es importante que sea un acuerdo duradero, que no mantenga a los transportistas en la incertidumbre y a los parlamentarios en una tensión permanente.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado don Carlos Recondo.

El señor **RECONDO**.- Señora Presidenta, en primer lugar, quiero recordar brevemente el origen de la devolución del impuesto específico al petróleo diésel, porque creo que es necesario conocer cuáles han sido las condiciones generales en que se ha generado esta devolución.

Debo recordar a esta Sala que la devolución del impuesto específico al petróleo diésel a las empresas de transporte comenzó en 2000. Ahí se estableció un reintegro parcial del pago de peajes y del impuesto específico al diésel.

Lo que hacía esta ley era establecer un mecanismo de reintegro del gasto incurrido en peajes, en el caso de las empresas de transporte de pasajeros, y el pago del impuesto específico al petróleo diésel, en el caso de las empresas de transporte de carga.

En ese entonces, se estableció como recuperación por parte de la empresa, un sistema de reintegro que llegaba al 25 por ciento de la facturación. Debemos recordar que durante el primer semestre de 2008 estábamos en una situación de crisis y el precio del crudo llegó a niveles récord, alcanzando 140 dólares por barril. Esa alza de precios llevó a los transportistas a insistir en la devolución del impuesto específico al petróleo diésel, lo que se resolvió mediante la dictación de la ley N° 20.278, de junio de 2008, que estableció un aumento transitorio en el porcentaje de la recuperación del gasto incurrido por las empresas de transporte por el concepto del impuesto específico al petróleo diésel. Se estableció un reintegro desde un 25 por ciento hasta un 80 por ciento. Esta mayor devolución rigió entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009. Luego, cuando se acercó la fecha en que vencía ese porcentaje de reintegro, la realidad internacional había cambiado y el boom de precios de los commodities había terminado y, en ese momento, el precio del petróleo ya no era de 179 dólares el barril, sino que había caído a 40 dólares por barril, encontrándose en ese minuto en 70 dólares por barril, que es más o menos el precio que hasta la fecha ha mantenido el petróleo.

Con esos precios no se justificaba un reintegro del 80 por ciento. Sin embargo -repito-, estábamos en un escenario de crisis económica para 2009, con una caída de la demanda y con los transportistas en problemas. En ese escenario de crisis se planteó la necesidad de mantener ese instrumento de apoyo a las empresas de transporte de carga.

DISCUSIÓN SALA

En esas circunstancias, volver al esquema del 25 por ciento aparecía como completamente inviable desde el punto de vista de los transportistas y se acordó, introduciendo un nuevo artículo en la ley respectiva, establecer un sistema escalonado de devolución, que rigió hasta el 30 de junio de 2010. Este sistema escalonado establecía tres tramos: aquellos que facturaban hasta 18.600 unidades tributarias mensuales, tenían un 80 por ciento de devolución; sobre las 18.600 UTM y hasta las 42.500 unidades tributarias mensuales, tenían un 50 por ciento de devolución, y sobre 42.500 unidades tributarias mensuales, tenían un 38 por ciento de devolución.

Este sistema venció el 30 de junio de 2010, por lo tanto, de no presentarse un mecanismo alternativo, como el que estamos discutiendo ahora, el reintegro hubiese regresado al 25 por ciento que regía antes del sistema de tramos que comenté recién.

El Gobierno presentó una indicación al proyecto que establece un mecanismo transitorio de devolución, el cual fue consensuado con los transportistas y con los camioneros. Establece tres tramos, pero con porcentajes distintos de devolución.

En el primer tramo, las 18.600 unidades tributarias mensuales de facturación van a tener un 63 por ciento de reintegro; sobre las 18.600 y hasta 42.500 unidades tributarias mensuales, van a tener un 39 por ciento, y sobre las 42.500 unidades tributarias mensuales, van a tener un 29,65 por ciento.

Es importante lo que se ha señalado acá. El acuerdo al que llegó el Gobierno con los transportistas considera, también, la creación de una mesa de trabajo más permanente para abordar los temas de largo plazo. El diputado señor Urrutia señalaba la inconveniencia de que este sistema de devolución fuera transitorio y se tuviera que estar revisando cada vez, con la presión de una fecha de vencimiento y una discusión legislativa a veces complicada.

Por lo tanto, ha habido un acuerdo. El Gobierno no sólo concordó los tramos y los niveles de devolución, sino que también instaló la creación de una mesa de trabajo que aborde los problemas y desafíos del sector con una mirada de largo plazo.

De manera que a mí me parece una buena noticia que esto se haya logrado a través de un consenso amplio, de un acuerdo y los nuevos tramos que he señalado comiencen a regir a partir del 1 de julio de 2010.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado don Enrique Jaramillo.

El señor **JARAMILLO**.- Señora Presidenta, no puedo inclinarme por callar debido a la trascendencia de esta iniciativa.

Agradezco el informe conciso y preciso entregado por el diputado Javier Macaya, el cual no merece mayores argumentos; asimismo, lo que acaba de argumentar el diputado Carlos Recondo también fue de una claridad absoluta. Nos llena de orgullo tener economistas en la Comisión de Hacienda que lo hagan tan bien.

Quiero hacer notar, sí, el porqué de esta iniciativa y por qué se modifica

DISCUSIÓN SALA

esta disposición legal.

El mundo vive momentos difíciles cuando los actores energéticos se involucran en las economías de los países, especialmente, en aquellos no productores de petróleo, entre los cuales está Chile. Entonces, a los no productores esto les provoca una crisis económica interna, al contrario de los países productores de petróleo, los cuales se enriquecen cuando el precio del crudo es mayor.

Hoy Chile no vive ninguna crisis, a pesar del sismo que nos afectó y que ha contribuido a sentirnos con un cierto daño en lo económico, al margen de toda la tragedia que significó la pérdida de vidas humanas. Repito, hoy Chile no vive crisis; por tanto, habría que ver hacia dónde apunta esta modificación. Esto es un apoyo hacia un sector de la economía, como es el transporte. Eso es lo que tenemos que tener claro. Estamos apoyando el transporte porque Chile lo puede hacer puesto que la economía del país está sana. Actualmente, hay una gobernabilidad económica de elite en nuestro país: ayer, Nicolás Eyzaguirre y Andrés Velasco; hoy, otro de los grandes, el ministro Felipe Larraín. Hay que considerar lo que significa para Chile que estos grandes economistas estén liderando nuestra economía. Nos hace bien, nos agrada y, como legisladores, también nos podemos sentir respaldados cuando tenemos que tomar decisiones como la de hoy.

Reitero lo que dije al comienzo: esto no es consecuencia de una crisis; lo que sucede es que nuestra economía está en condiciones de apoyar a sus sectores, y esta modificación apunta a apoyar al transporte de carga.

Agradezco al ministro de Hacienda, Felipe Larraín, su presencia aquí, a pesar de todo el trabajo que debe realizar con otros sectores de la economía. Estamos bien gracias a los economistas que han liderado nuestro proceso, en el caso actual, el ministro Felipe Larraín.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Ofrezco la palabra al diputado señor René Manuel García.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señora Presidenta, uno suele escuchar con atención a los colegas, y a mí me tocó participar en las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, en mi calidad de Presidente de esta última.

Aquí se ha hablado de un país que puede ayudar y que está ayudando al gremio de transporte de carga. En realidad, no hace falta ser economista para darse cuenta de que si no se soluciona el problema que estamos analizando, el IPC se va a disparar. Si usamos nuestro sentido común, nos daremos cuenta de que con este proyecto de ley se está ayudando a todos los chilenos.

¿Qué pasa si no se aprueba este proyecto y no se aplica el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel? ¿Acaso a los transportistas les importa esto? Seamos honestos. ¿Les importa a los comerciantes? Claramente, no, porque ellos, simplemente, van a incluir en sus costos el alza de los combustibles. En consecuencia, si el combustible sube 30, 40 ó 50 pesos, y el

DISCUSIÓN SALA

transporte de productos que llegan a los locales comerciales sube 10 por ciento, ¿qué van a hacer los comerciantes? También subirán en el mismo porcentaje los productos que venden. Por lo tanto, somos todos los chilenos los que terminamos pagando el alza de los combustibles en nuestra calidad de consumidores.

De manera que este proyecto no constituye una ayuda al transporte de carga, sino a todos y cada uno de los chilenos, evitando que suba el IPC, los fletes y los productos.

Quiero aprovechar la presencia del ministro de Hacienda para hacerle un alcance. Hoy, en el transporte de carga no existe competencia. ¿Cómo se soluciona esto? Los parlamentarios hemos pedido muchas veces que se reactive el servicio de carga de Ferrocarriles del Estado, de manera que exista una alternativa. En un terremoto anterior quedamos, prácticamente, aislados porque se cortaron los puentes; el país quedó cortado. Por eso, es preciso tener otro medio de transporte de carga para que haya una competencia sana. No estoy diciendo que los transportistas no merezcan esta ayuda; todo lo contrario, porque han sido los puntales del país, porque han transportado los productos que necesitamos.

Entonces, aquí se dice que el país puede favorecer a un sector; no, lo que estamos haciendo es favorecer a los 16 millones de chilenos que son los que consumen los productos que mueve el transporte de carga.

Por eso, este proyecto no ha sido objeto de una discusión mayor; por eso, fue aprobado por unanimidad en las Comisiones Unidas; por eso, el Gobierno llegó a un acuerdo con los transportistas, en el bien entendido de que es lo mejor para la comunidad. Éstos son los acuerdos a los cuales tenemos que llegar. Ojalá se hubiera logrado lo mismo respecto del royalty. Y voy a decir por qué no ocurrió lo mismo: porque eso sólo dependía de la buena voluntad de las empresas mineras y porque quedó amarrado en los gobiernos pasados.

Me gustaría que el ministro de Hacienda me contestara lo siguiente: si las mineras no están de acuerdo con el aumento del royalty y recurren a los tribunales, indudablemente, van a ganar, porque existe un acuerdo país al respecto. Por eso, eran importantes los 400 ó 600 millones de dólares; hay que entenderlo. Así como hoy se llegó a un acuerdo respecto del reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel, el país requiere muchos acuerdos más, porque, en verdad, en estos momentos difíciles es cuando conocemos el criterio de las personas. Aquí no se trata de un problema del Gobierno o de la Oposición, sino de favorecer a los chilenos, que necesitan un Gobierno y un Congreso Nacional que satisfagan sus necesidades reales. Eso es lo que estamos haciendo hoy.

Por eso, señor ministro, lo felicito por haber llegado a un acuerdo tan rápido con los gremios del transporte de carga.

La señora **SEPÚVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Señor diputado, le ruego que se dirija a la Mesa.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Siempre lo hago por su intermedio,

DISCUSIÓN SALA

señora Presidenta; no me atrevería a cometer el error de saltarme a su persona. Sería trágico para la Cámara que me saltara a una persona tan agradable como su señoría.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Muchas gracias, señor diputado.

Puede continuar.

El señor **GARCÍA** (don René Manuel).- Señora Presidenta, nos complace tremendamente que los gremios del transporte de carga y el ministro de Hacienda hayan llegado a este acuerdo tan importante para nuestro país.

Ojalá que esto sirva de ejemplo para las futuras negociaciones a que se verán enfrentados el Gobierno, la Oposición y los gremios, por el bien de todo un país que hoy pide a gritos unidad.

Para terminar anuncio que vamos a votar favorablemente este proyecto de ley.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Ofrezco la palabra al ministro de Hacienda.

El señor **LARRAÍN** (don Felipe).- Señora Presidenta, en primer lugar, quiero presentar mis excusas a la honorable Cámara de Diputados por haber llegado atrasado a la sesión. Ello se debe a que estuve participando en la Comisión Mixta que estaba analizando el proyecto sobre royalty, que acaba de rechazarlo. Lo informo para conocimiento de quienes no lo sabían. Dentro de ese análisis, no será necesario hacer consulta alguna a las empresas mineras, porque no habrá proyecto sobre la materia.

A continuación, quiero explicar los elementos que están detrás del acuerdo a que arribamos con los gremios del transporte de carga, y agradecer las palabras de los diputados Jaramillo y García, que fueron las únicas intervenciones que alcancé a escuchar.

Este acuerdo fue el resultado de un largo proceso de reuniones con los gremios de los transportistas de carga, representados por sus dos principales federaciones, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y la Asociación Gremial Chile Transporte, con las cuales llegamos a un completo acuerdo sobre la materia.

Entonces, me gustaría comentarles los antecedentes que tuvimos en consideración para llegar a este acuerdo, que justifican la propuesta del Gobierno y lo que, finalmente, se acordó.

La ley N° 19.764, primer acto sobre este tema, estableció la devolución del impuesto específico a los combustibles. La discusión partió en 2000 y la ley fue aprobada el 19 de octubre de 2001, estableciendo el reintegro parcial, tanto del pago de peajes a los transportistas de pasajeros, como del pago del impuesto específico a los combustibles a los transportistas de carga.

Los mecanismos de reintegro se referían, por supuesto, al impuesto

DISCUSIÓN SALA

específico al petróleo diésel, para el caso de las empresas de transporte de carga. Partía con una tasa del 10 por ciento de reintegro en 2002, terminando con el 25 por ciento en julio de 2006.

Luego de esto ocurrió una situación internacional especial que todos ustedes recordarán: el alza del precio de los combustibles, cuando el barril de petróleo llegó a 140 dólares en los mercados internacionales. Esto generó negociaciones y los transportistas consideraron que el reintegro no era suficiente. De alguna manera, el hecho de que el precio de los combustibles hubiera llegado a tales niveles, generó las negociaciones a que me referí. Finalmente, estas conversaciones terminaron con la dictación de la ley N° 20.278, en junio de 2008, que estableció un reintegro parejo de 80 por ciento del impuesto específico del petróleo diésel, sin diferenciación.

Esta devolución rigió por el período que va del 1 de julio de 2008 al 30 de junio de 2009. El proceso volvió a repetirse cuando estaba a punto de caducar dicha ley transitoria. Entonces, empezaba a regir la ley permanente, que establece un reintegro de 25 por ciento. Volvieron a activarse las conversaciones y negociaciones con el Ejecutivo, las cuales culminaron con la dictación de la ley N° 20.360.

¿Qué se arguyó en ese momento? Las circunstancias habían cambiado. Era junio de 2009, momento en el cual el precio del petróleo no era de 140 dólares el barril, sino que la mitad, pues había caído 70 dólares. En todo caso, la economía se encontraba en recesión; por lo tanto, ya no se justificaba el reintegro del 80 por ciento. Pero los transportistas argumentaron que la situación era distinta y que, por lo tanto, atendida la recesión, debía existir cierto reintegro. Finalmente, se consensuó una tabla que fue la que estuvo vigente hasta el 30 de junio, es decir, hasta hace pocos días, que establecía tres esquemas de reintegro: 80, 50 y 38 por ciento, dependiendo del tamaño de la empresa en términos de ventas: hasta 18.600 UTM de ventas, 80 por ciento; entre 18.600 y 42.500, 50 por ciento, y superior a las 42.500, 38 por ciento.

Nosotros tuvimos en consideración algunos elementos para este cambio. El primero de ellos es que el precio del petróleo ya no es de 140 dólares, sino que virtualmente se encuentra en la mitad, entre 70 a 75 dólares para ser precisos.

Tampoco la economía está en recesión, sino que retomando su crecimiento en forma vigorosa.

En tercer lugar, el fisco tiene obligaciones importantes en materia de financiamiento de la reconstrucción. Con estos tres elementos hicimos la propuesta.

Como todos saben, la ley venció el 30 de junio, y de no presentarse un mecanismo alternativo habría caído, como en este momento, al 25 por ciento de reintegro parejo para todos.

El Gobierno presentó un proyecto que, como recordarán los que han seguido esta discusión, establecía 80 por ciento para los transportistas pequeños y 25 por ciento para el resto. Esto no resultó aceptable para las asociaciones gremiales del sector y nos sentamos nuevamente a la mesa de negociaciones para reiniciar las conversaciones con el gremio del transporte. Finalmente,

DISCUSIÓN SALA

acordamos un esquema que mantuvo virtualmente el costo fiscal de la medida para el fisco, pero estableció una distribución distinta del reintegro.

El acuerdo, logrado también en un muy buen clima, considera la creación de una mesa de trabajo, integrada por representantes del gremio de transportistas, del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Transportes, para abordar todos los problemas que son importantes para el sector.

Quiero añadir que uno de los problemas que más preocupa al sector transportista, aparte de definir un esquema permanente en términos de reintegro y el tema tributario, es justamente la competencia desleal. Según ellos arguyen, algunos transportistas utilizan combustible que ha sido obtenido por empresas que tienen devolución del ciento por ciento del impuesto específico al diésel, lo que constituye, ciertamente, competencia desleal para quienes cumplen con sus obligaciones tributarias como está establecido en la ley.

Por lo tanto, vamos a abocarnos -y ése es otro tema- a la fiscalización, en forma eficiente, de que los combustibles que se utilicen sean los adecuados y que lo mismo ocurra con los impuestos que se paguen.

La propuesta que finalmente acordamos consiste en establecer, en vez del 80-25, una reducción pareja para los tres tramos. Mantener los tramos, pero aplicar aproximadamente un 22 por ciento de reducción en la tasa de reintegro en cada tramo, con lo cual queda el porcentaje de devolución, en el primer tramo en 63 por ciento; en el segundo tramo en 39 por ciento, y en el tercer tramo en 29,65 por ciento.

El primer tramo, que daba 62 por ciento y fracción, se redondeó a 63 por ciento para favorecer al tramo menor, lo que significa que el esquema de reintegro es como el que figura en el gráfico de acuerdo con el volumen de ventas.

El costo de la propuesta está en términos de 16 meses, porque aquí hay un tema importante, cual es que nosotros hemos acordado que esto rija por ese tiempo, es decir, hasta el 30 de noviembre de 2011. Nuestra intención es que, si podemos hacerlo legalmente, esto rija a partir del 1 de julio, porque lo que existen hoy-ése es el espíritu- es un reintegro de 25 por ciento.

Por tanto, el costo para los 16 meses es 98, pero quiero decir que para 12 meses es de 73; nuestra propuesta inicial tenía un costo de 72, por lo tanto, en nuestra negociación decidimos, fundamentalmente, distribuir en forma distinta el esquema de reintegro.

El 96 por ciento de las empresas del sector quedan con una devolución de 63 por ciento; dos por ciento queda con una devolución de 39 por ciento, y el dos por ciento más grande de las empresas, con una devolución de 29,65 por ciento.

El costo de la propuesta se debe comparar con 53 millones de dólares, costo del sistema establecido en la ley permanente. Para que tengan una referencia, el costo de 73 millones de dólares hay que compararlo con los 93,7 ó 93,5 millones de dólares que costaba el esquema anterior; por lo tanto, el fisco está ahorrando 20 millones de dólares en recursos con esta propuesta.

Adicionalmente, esto hay que compararlo, en tasa anual, con los 40 millones

DISCUSIÓN SALA

de dólares que cuesta el reintegro del 25 por ciento.

Muchas gracias.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Tiene la palabra el diputado Carlos Montes.

El señor **MONTES**.- Señora Presidenta, queremos sumarnos a lo que acordaron las Comisiones Unidas. Nos parece bastante talentoso el desempeño del Gobierno, al menos en esta materia. Habría sido ideal que en el royalty hubieran hecho algo parecido.

Aquí se logran dos cosas: se rebajan 20 millones de dólares, se redistribuye de manera equitativa entre los distintos tramos y se evita un conflicto con los camioneros; pero, además, se constituye una mesa hasta 2011 para resolver a fondo el tema, porque ésta no es la mejor fórmula.

Valoramos el accionar talentoso del Gobierno en el tema y reivindicamos ese mismo talento para resolver problemas como el del royalty, que se acaba de rechazar en la Comisión Mixta.

He dicho.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

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

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Corresponde votar general 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 de transporte de carga, establecido en la ley N° 19.764.

Hago presente a la Sala que las Comisiones Unidas de Hacienda y de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones han informado que el proyecto no contiene normas que requieran quórum especial para su aprobación.

En votación.

-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 90 votos; por la negativa, 3 votos. Hubo 2 abstenciones.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- **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;

DISCUSIÓN SALA

Baltolu Rasera Nino; Barros Montero Ramón; Bauer Jouanne Eugenio; Becker Alvear Germán; Bobadilla Muñoz Sergio; Burgos Varela Jorge; Calderón Bassi Giovanni; Cardemil Herrera Alberto; Ceroni Fuentes Guillermo; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; De Urresti Longton Alfonso; Delmastro Naso Roberto; Díaz Díaz Marcelo; Edwards Silva José Manuel; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Estay Peñaloza Enrique; García-Huidobro Sanfuentes Alejandro; Girardi Lavín Cristina; González Torres Rodrigo; Gutiérrez Pino Romilio; Hales Dib Patricio; Harboe Bascuñán Felipe; Hasbún Selume Gustavo; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Isasi Barbieri Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jarpa Wevar Carlos Abel; Jiménez Fuentes Tucapel; Kast Rist José Antonio; Lemus Aracena Luis; León Ramírez Roberto; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Melero Abaroa Patricio; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Monsalve Benavides Manuel; Montes Cisternas Carlos; Morales Muñoz Celso; Moreira Barros Iván; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pacheco Rivas Clemira; Pascal Allende Denise; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rivas Sánchez Gaspar; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Saa Díaz María Antonieta; Sabat Fernández Marcela; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Sepúlveda Orbenes Alejandra; Silva Méndez Ernesto; Squella Ovalle Arturo; Tarud Daccarett Jorge; Teillier Del Valle Guillermo; Torres Jeldes Víctor; Torres Figueroa Marisol; Ulloa Aguillón Jorge; Uriarte Herrera Gonzalo; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Van Rysselberghe Herrera Enrique; Vargas Pizarro Orlando; Velásquez Seguel Pedro; Venegas Cárdenas Mario; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Von Mühlenbrock Zamora Gastón; Walker Prieto atías; Ward Edwards Felipe; Zalaquett Said Mónica.

-Votaron por la negativa los siguientes señores diputados:

Carmona Soto Lautaro; Gutiérrez Gálvez Hugo; Silber Romo Gabriel.

-Se abstuvieron los diputados señores:

Andrade Lara Osvaldo; Castro González Juan Luis.

La señora **SEPÚLVEDA**, doña Alejandra (Presidenta).- Por no haber sido objeto de indicaciones, también queda aprobado en particular.

Despachado el proyecto.

OFICIO LEY

1.5. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Oficio de Ley al Senado. Comunica texto aprobado. Fecha 08 de julio, 2010. Cuenta en Sesión 34, Legislatura 358. Senado.

Oficio N° 8867
VALPARAÍSO, 8 de julio de 2010.

A S.E. EL
PRESIDENTE DEL
H. SENADO

Con motivo del Mensaje, Informe 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:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

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

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 impetere 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 ya haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se

OFICIO LEY

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 tributarias mensuales, 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 po

centaje de recuperación a que se tiene derecho, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011."

Dios guarde a V.E.

ALEJANDRA SEPÚLVEDA ORBENES
Presidenta de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General Accidental de la Cámara de Diputados

INFORME COMISIÓN HACIENDA

2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

2.1. Informe de Comisión de Hacienda

Senado. Fecha 14 de julio, 2010. Cuenta en Sesión 35, Legislatura 358.

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica 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 N° 7.019-05

HONORABLE SENADO:

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

A la sesión en que se consideró esta iniciativa de ley asistió, además de sus miembros, el Honorable Senador señor Víctor Pérez.

Asimismo, concurrieron, del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Felipe Larraín; el Subsecretario, señor Rodrigo Álvarez, y el Coordinador Legislativo, señor Jaime Salas.

Se hace presente que por tratarse de un proyecto 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 FUNDAMENTAL DEL PROYECTO

Modificar temporalmente el esquema de reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga.

ANTECEDENTES

INFORME COMISIÓN HACIENDA

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

A.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- La ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala.
- La ley N° 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.
- La ley N° 20.360, que otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259.

B.- ANTECEDENTES DE HECHO

El Mensaje señala que, en conformidad a lo prescrito en el artículo segundo transitorio de la ley N° 20.360, que modificó transitoriamente el artículo segundo de la ley N° 19.764, los transportistas de carga tuvieron la posibilidad de recuperar, hasta el 30 de junio de 2010, un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos, por concepto del impuesto específico al petróleo diesel, de acuerdo a tramos porcentuales asociados a los ingresos anuales expresados en unidades tributarias mensuales (UTM). En dicho contexto y para efectos de la renovación de este beneficio, se estimó pertinente establecer un mecanismo que contemple un sistema de recuperación, que prescindiera del factor relativo a los ingresos de las empresas y, en cambio, vincule los porcentajes de recuperación a los montos efectivamente pagados por concepto del referido impuesto.

Posteriormente, el Ejecutivo presentó una indicación sustitutiva que reemplaza la fórmula de recuperación del impuesto, estableciendo que por un plazo de 17 meses, a contar desde el día 1 de julio de 2010, las empresas podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 63% del gasto en impuesto específico, cuando sus ventas anuales sean menores o iguales a 18.600 UTM, de 39% cuando sus ventas anuales sean superiores a 18.600 UTM e iguales o inferiores a 42.500 UTM, y de 29,65% cuando sus ventas sean superiores a 42.500 UTM.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El artículo único dispone que, excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior: a) 63% para los contribuyentes cuyos ingresos

INFORME COMISIÓN HACIENDA

anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600 UTM; b) 39% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM, y c) 29,65% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 42.500 UTM.

El inciso segundo establece que tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieran ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetere el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses.

El inciso tercero prescribe que los ingresos de cada mes se expresarán en unidades tributarias mensuales, 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 dispone que para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en el número 1° del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

El inciso final determina el ámbito de vigencia del artículo, aplicándose al impuesto específico que se encuentre recargado en facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible, a partir del 1 de julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011.

Al comenzar la discusión, el Subsecretario de Hacienda, **señor Álvarez**, manifestó su agradecimiento a todos los integrantes de la Comisión, porque siempre se le ha permitido el ingreso a las sesiones de la misma, pudiendo intervenir en el debate, cuestión que acota desmintiendo una información aparecida en un medio de prensa en un sentido opuesto a lo que acaba de exponer.

El Ministro de Hacienda, **señor Larraín**, señaló que después de la presentación del proyecto y antes de su aprobación por la Cámara de Diputados, se produjo un acuerdo con los gremios involucrados lo que implicó cambios importantes en la iniciativa legal que se expresan en una distribución diferente del reintegro del impuesto pagado, aunque en el costo fiscal de la misma no existe ninguna alteración significativa.

Asimismo, efectuó una exposición en formato power point del siguiente tenor:

Devolución Impuesto Específico Empresas de Transporte.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Antecedentes.

1.- Ley N° 19.764.

- El tema de la devolución del impuesto específico a las empresas de transportes comenzó en el año 2000.
- La ley N° 19.764 (19 de octubre 2001) estableció el reintegro parcial del pago de peajes y del impuesto específico realizado por las empresas que utilicen vehículos pesados.
- Esta ley establece 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 diesel (IED) para el caso de las empresas de transporte de carga.
- Para las empresas de transporte de carga se estableció una tabla de recuperación que partía en 10% en 2002 y terminaba en 25% en julio de 2006.

2.- Ley N° 20.278.

- Durante el primer semestre del año 2008 el precio del crudo llegó a niveles record alcanzando los 140 US\$/bl.
- Esta alza de precios llevó a los transportistas a volver sobre el tema de la devolución del IED.
- Finalmente se solucionó con la publicación de la ley N° 20.278 en junio de 2008.
- La ley 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 regiría entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009.

3.- Ley N° 20.360.

- Una vez terminado el boom de precios de commodities e iniciada la crisis económica, el precio del crudo cayó hasta 40 US\$/bl, encontrándose en 70 US\$/bl a la fecha de término de la vigencia de la ley N° 20.278.
- Con estos precios ya no se justificaba un reintegro de 80% establecido en la ley N° 20.278.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

- Sin embargo, el escenario de crisis planteaba la necesidad de instrumentos de apoyo a las empresas.
- En estas circunstancias volver al esquema de 25% establecido en la ley N° 19.764 no fue considerado aceptable.
- El tema se zanjó introduciendo un artículo en la ley N° 20.360 (junio 2009) que establecía un sistema escalonado de devolución, vigente desde el 1 de julio de 2009 hasta el 30 de junio del año 2010.

Mecanismo Devolución Ley N° 20.360.

Ingresos anuales del contribuyente	% de devolución
Hasta 18.600 UTM	80
Entre 18.600 UTM y 42.500 UTM	50
Superior a 42.500 UTM	38

Situación Actual.

- El sistema de devolución establecido en la ley N° 20.360 venció el 30 de junio de 2010.
- De no presentar un mecanismo alternativo se vuelve al sistema establecido en la ley N° 19.764 con un 25% de devolución parejo.
- El gobierno ha presentado un proyecto de ley que establece un mecanismo transitorio de devolución.
- Este mecanismo fue consensuado con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y la Asociación Gremial Chile Transporte. Anteriormente se había llegado a un acuerdo con las dos asociaciones gremiales del ramo, para tener un reintegro de 80% según el consumo de litros de un camión, y de 25% por cada camión adicional que tuviera un mismo dueño, por lo que si se tienen dos camiones el reintegro promedio sería de 52,5%, si se tienen tres camiones el reintegro promedio sería de 43,3%, y así sucesivamente. Las dos directivas de las Asociaciones mencionadas cambiaron de opinión respecto de la propuesta, por lo que se decidió enviar el proyecto de ley al Congreso Nacional, y en el

INFORME COMISIÓN HACIENDA

intertanto se siguió buscando un nuevo acuerdo con la limitante de que no significara mayores costos fiscales.

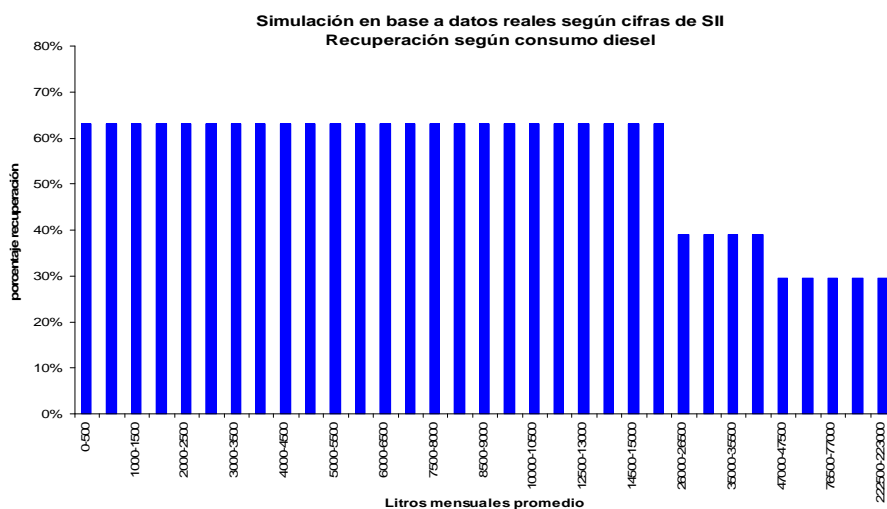
- Dicho acuerdo además considera la creación de una mesa de trabajo que aborde los problemas y desafíos del sector con una mirada de largo plazo, en que el tema que más preocupa al sector es lo que entienden como competencia desleal, consistente en que algunos vehículos utilizan petróleo adquirido por empresas que obtienen una devolución del 100% del impuesto específico pagado y que se utiliza en el transporte de carga.

NUESTRA PROPUESTA.

Mecanismo Propuesto.

Ingresos anuales del contribuyente	% de devolución
Hasta 18.600 UTM	63
Entre 18.600 UTM y 42.500 UTM	39
Superior a 42.500 UTM	29,65

Devolución según actividad mensual de la empresa.



INFORME COMISIÓN HACIENDA

Costo de la Propuesta.

- Esta propuesta tiene un costo fiscal de US\$98 MM por los meses propuestos.

Un 96% de las empresas quedan con una devolución de 63%.

Un 2% de las empresas quedan con una devolución de 39%.

Un 2% de las empresas quedan con una devolución de 29,65%.

- El costo de esta propuesta se debe comparar con los US\$53MM que cuesta volver al sistema establecido en la ley N° 19.764.

Agregó que se debe hacer una comparación anualizada del costo fiscal del reintegro bajo las normativas anteriores y la que se propone, de la que resultaría que con el sistema establecido en la ley N° 19.764 el costo sería de 40 millones de dólares, con el sistema vigente hasta el 30 de junio de 2010 sería de 93 millones de dólares y el costo del sistema que se propone sería de 73 millones de dólares, por lo que se producirá un ahorro de 20 millones de dólares respecto del mecanismo anterior.

El **Honorable Senador señor Frei** consultó por la incidencia del monto del impuesto específico a los combustibles en el cálculo que efectuó el Ministerio para definir el sistema de reintegro en estudio.

El Ministro, **señor Larraín**, observó que el monto del impuesto no afecta el lugar que se ocupa en el sistema propuesto, sólo incide en el monto a recibir como devolución.

El **Honorable Senador señor Lagos** expresó que el sistema de reintegro contempla tres categorías en función del volumen de ingresos de las empresas y no en función del monto efectivamente pagado por el referido impuesto específico, y consultó a qué se debe esta situación.

El Ministro, **señor Larraín**, sostuvo que se debe distinguir el reintegro, que se efectúa sobre lo pagado por impuesto, y las tasas del mismo que se determinan conforme a las ventas de la empresa. Agregó que en el Mensaje se contemplaba que las categorías se determinarían por consumo de combustible y no por volumen de ventas.

El **Honorable Senador señor García** manifestó que en general debe existir una correlación entre mayor venta y mayor consumo de combustible en las empresas.

El **Honorable Senador señor Lagos** indicó que le parecía buena la idea del Gobierno plasmada en el Mensaje, además que el volumen de ventas puede

INFORME COMISIÓN HACIENDA

verse distorsionado respecto del consumo de combustible mediante economías de escala que favorezcan a las empresas más grandes.

El **Honorable Senador señor Novoa** planteó que el sistema propuesto tiene la desventaja que cambia abruptamente al pasar de un monto de ingresos al otro, como ocurre entre 18.600 UTM y 18.601 UTM, por ejemplo, en que parece mejor y más justo aplicar la tasa del primer tramo hasta las 18.600 UTM de ingresos y por la parte que exceda esa cifra, la segunda tasa de reintegro de 39%. Agregó que lo anterior tiene el inconveniente adicional de que incentiva a subdividir las empresas o a no facturar.

El Ministro, **señor Larraín**, señaló que el proyecto original contemplaba la proporcionalidad indicada anteriormente, por lo que no existía un salto brusco, siendo efectivo que tiene los inconvenientes referidos y el Gobierno espera solucionarlos en el futuro cercano.

El **Honorable Senador señor Escalona** observó que el primer tramo incluye ingresos anuales de las empresas por hasta 692 millones de pesos, aproximadamente.

El Ministro, **señor Larraín**, expresó que el Ejecutivo pretendía que los tramos fueran por montos menores, pero se mantuvieron los ya existentes.

Agregó que si la ley comienza a operar en julio la vigencia total de la misma será de 17 meses.

Sometido a votación en general y en particular el proyecto de ley, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Escalona, Frei, García, Lagos y Novoa.

FINANCIAMIENTO

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 24 de junio de 2010, señala, de manera textual, lo siguiente:

“El proyecto de ley considera que por un plazo de 18 meses, a contar desde el día 1° de julio de 2010, las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 80% del gasto en impuesto específico, para las primeras 5,4 UTM pagadas por este concepto (equivalente a una recuperación de hasta \$200.000 aproximadamente) y, por lo pagado sobre 5,4 UTM, los contribuyentes podrán recuperar el 25% del monto pagado por impuesto específico.

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Esta medida significará un mayor gasto fiscal respecto a la situación que existiría en ausencia de este proyecto de ley. La estimación del costo anual adicional de esta medida se presenta en la siguiente tabla:

AÑO	Costo Fiscal (Millones de pesos de junio 2010)
2010	8.055
2011	16.109
Total	24.164

”.

Con fecha 07 de julio de 2010, la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, elaboró un informe financiero sustitutivo que señala, de modo textual, lo siguiente:

“La presente indicación al Proyecto de la referencia, reemplaza la fórmula de recuperación del Impuesto Específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764, establecida en el Proyecto original, estableciendo que por un plazo de 16 meses, a contar desde el día 1 de julio de 2010, estas empresas podrán acceder, mensualmente, a una recuperación de 63% del gasto en impuesto específico, cuando sus ventas anuales sean menores o iguales a 18.600 UTM, de 39% cuando sus ventas anuales sean superiores a 18.600 UTM e iguales o inferiores a 42,500 UTM, y de 29,65% cuando sus ventas sean superiores a 42.500 UTM.

Esta medida significará un mayor gasto fiscal respecto a la situación que existiría en ausencia de este proyecto de ley. La estimación del costo anual adicional de esta medida se presenta en la siguiente tabla:

Año	Costo Fiscal (Millones de pesos de junio de 2010) 2010
2010	8.444
2011	14.073
Total	22.517

”.

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

INFORME COMISIÓN HACIENDA

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros la aprobación en general y en particular de la iniciativa legal en trámite, en los mismos términos en que fue despachado por la Honorable Cámara de Diputados, cuyo texto es del siguiente tenor:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- a) 63% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 18.600 UTM.
- b) 39% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.
- c) 29,65% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales sean superiores a 42.500 UTM.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieran ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetere 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 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 tributarias mensuales, 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad

INFORME COMISIÓN HACIENDA

a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011."

Acordado en sesión celebrada el día 13 de julio de 2010, con asistencia de los Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina (Presidente), Eduardo Frei Ruiz-Tagle, José García Ruminot, Ricardo Lagos Weber y Jovino Novoa Vásquez.

Sala de la Comisión, a 14 de julio de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario

-0-0-0-00-0

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA 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 N° 7.019-05)

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: modificar temporalmente el esquema de reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga.

II. ACUERDOS: aprobado en general y en particular por unanimidad (5x0).

INFORME COMISIÓN HACIENDA

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

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no hay.

V. URGENCIA: discusión inmediata.

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

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII. APROBACIÓN EN LA CÁMARA DE DIPUTADOS: en sesión de 8 de julio de 2010, fue aprobado en general por 90 votos a favor, 3 en contra y 2 abstenciones.

IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 13 de julio de 2010.

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

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- La ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala.
- La ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.
- La ley N° 20.360, que otorga bono extraordinario para los sectores de menores ingresos, introduce modificaciones en la ley N° 20.259. Valparaíso, a 14 de julio de 2010.

ROBERTO BUSTOS LATORRE
Secretario

DISCUSIÓN SALA

2.2. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 358, Sesión 35. Fecha 14 de julio, 2010. Discusión general. Se aprueba en general y en particular sin modificaciones

NUEVO ESQUEMA PARA RECUPERACIÓN DE IMPUESTO ESPECÍFICO A PETRÓLEO DIÉSEL EN TRANSPORTE DE CARGA

El señor PIZARRO (Presidente).- Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica el plazo y el esquema para el reintegro parcial a las empresas de transporte de carga por concepto del impuesto específico al petróleo diésel 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 (7019-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 34ª, en 13 de julio de 2010.

Informe de Comisión:

Hacienda, sesión 35ª, en 14 de julio de 2010.

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

El señor HOFFMANN (Secretario General).- El propósito principal de la iniciativa es modificar temporalmente, entre el 1° de julio del año en curso y el 30 de noviembre de 2011, el esquema de reintegro parcial por concepto de impuesto específico al petróleo diésel aplicable a las empresas de transporte de carga.

La Comisión de Hacienda aprobó el proyecto tanto en general cuanto en particular por la unanimidad de sus integrantes (Honorables señores Escalona, Frei, García, Lagos y Novoa), en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

El texto pertinente puede ser consultado por Sus Señorías en el informe de la Comisión.

El señor PIZARRO (Presidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, Honorable Sala, estamos debatiendo hoy día un proyecto de ley de extraordinaria importancia para el sector del transporte de carga. Y quiero recordar su origen.

A raíz de la crisis de los combustibles, que elevó considerablemente el precio de estos, se generó una iniciativa con la finalidad de cooperar con el referido sector.

DISCUSIÓN SALA

Chile es un país donde todo se transporta por cientos o miles de kilómetros. Por tanto, el aumento en el precio de los combustibles significa muchas veces el encarecimiento de los alimentos básicos y, además, la generación de un cuadro muy difícil para un sector como el del transporte, cuyos resultados mejores o peores no dependen solo de su eficacia, sino también de los precios internacionales, que no controlamos.

Con motivo de la crisis del 2009, el Gobierno autorizó a las empresas de transporte de carga, por el período de un año -esto es, desde el 1° de julio de 2009 hasta el 30 de junio de 2010-, para recuperar 80 por ciento del impuesto al petróleo diésel si sus ingresos anuales eran iguales o inferiores a unos 68 millones de pesos; 50 por ciento si no superaban los 1.500 millones, y 38 por ciento si excedían este límite.

Ahora se propone extender el plazo en 18 meses, a partir del 1° de julio de 2010, generando una escala distinta. En virtud de ella se podrá descontar 63 por ciento cuando los ingresos anuales sean iguales o inferiores a 18 mil 600 unidades tributarias mensuales; 39 por ciento si van más allá de las 18 mil 600 UTM y no exceden de 42 mil 500, y 29,65 por ciento los que superan 42 mil 500 unidades tributarias mensuales.

La compensación, señor Presidente, nace con motivo de una crisis mundial en que el barril de petróleo llegó a casi 150 dólares, pero hoy, a pesar de que el precio internacional no alcanza ni a la mitad, el que se cobra en las bombas de bencina, el que les importa a los camioneros, los taxistas, los colectiveros, es muy parecido y no ha variado mucho, por alguna razón que desconozco. Se ha reducido muy poco.

Por ello, no debemos renunciar al reestudio en el futuro de la disminución del impuesto, en la línea de lo que planteamos alguna vez con mi Honorable colega Orpis y los dirigentes de los camioneros, de los taxistas, de los colectiveros, a fin de lograr un tributo móvil, que baje cada vez que suba el precio internacional, para ser serios en la recaudación fiscal. La idea es que esta se mantenga, pero no aumente cuando se registre un alza, lo que significaría una mochila más para un sector tan complejo como el del transporte.

De todas maneras, señor Presidente, agradezco al Ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín, por haber acogido, en parte, las propuestas que le hicimos junto con los representantes del sector. Porque no nos hallamos ante la presentación original. Aquí se había firmado una distinta, que contenía una escala diferente y perjudicaba al camionero mediano con dos o tres vehículos.

Asimismo, extendiendo mi agradecimiento, por supuesto, a los dirigentes, quienes aspiraban a mucho más -y con toda razón-, pero que han llegado al acuerdo sin duda inspirados por el interés de cooperar para que se puedan enfrentar los efectos del terremoto, así como también con las arcas

DISCUSIÓN SALA

fiscales, que están pasando por momentos difíciles. No es todo lo que quisieran.

Y repito que si no mediara el factor del sismo se hubiese generado, a mi juicio, un escenario distinto de discusión. Porque desde hace una década he pedido -y no he cambiado de opinión- una reestructuración y un estudio del impuesto. No he renunciado a ello, como tampoco lo han hecho los dirigentes de los camioneros en el acuerdo celebrado con el Gobierno. Y creo que tienen razón.

Gracias.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Rincón.

La señora RINCÓN.- Señor Presidente, el proyecto en debate, aprobado en la Cámara de Diputados, trae importantes cambios respecto del mensaje que ingresó el martes 29 de junio con urgencia de "discusión inmediata".

Con mucha anterioridad, los Senadores de la Concertación solicitamos claridad respecto de los mecanismos que implementaría el Ejecutivo para hacer frente al término, por ley, tanto del beneficio de reintegro parcial por concepto del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga como de lo relativo al Fondo de Estabilización del Precio de los Combustibles, cuya vigencia concluyó también el 30 de junio recién pasado. Nos habría gustado que la discusión de un tema tan importante hubiera sido realizada con tiempo.

Cuando hicimos nuestra presentación, le pedimos al Gobierno que mantuviera las medidas adoptadas por la Administración de la Presidenta Bachelet, las cuales demostraron ser eficientes y financiables. El Ejecutivo, conforme a su manera habitual de relacionarse con el Congreso, no escuchó y resolvió presentar un proyecto de ley en virtud del cual se iba a recuperar 80 por ciento del gasto en impuesto específico por las primeras 5,4 unidades tributarias mensuales pagadas por tal concepto y 25 por ciento por lo que excediera esa cantidad, sin tope.

Esa decisión recibió el rechazo generalizado de todos los sectores políticos, ya que perjudicaba a los pequeños y medianos empresarios del transporte de carga, que representan 96 por ciento del total de empresas de transporte de carga por carretera y de las organizaciones del sector, como la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y la Asociación Gremial Chile Transporte.

El mismo día en que el proyecto era revisado por la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados y ante el eventual rechazo de la propuesta, el Gobierno decidió cambiar su postura anterior y modificar la base sobre la cual se determinaba el reintegro, de 5,4 unidades tributarias mensuales de impuesto efectivamente pagado a 18 mil 600 unidades tributarias mensuales de ingresos anuales del contribuyente. Las cifras de 80 y

DISCUSIÓN SALA

25 por ciento contempladas en el texto original, que afectaban a una parte significativa de los medianos empresarios del transporte de carga, cambiaron también a 63 por ciento, para los contribuyentes de hasta 18 mil 600 unidades tributarias mensuales de ingreso anual; a 39 por ciento, para el rango entre esa cantidad y 42 mil 500 unidades tributarias mensuales, y a 29,65 por ciento, para los montos superiores. O sea, se trata de 20 por ciento menos de lo existente durante el Gobierno anterior, pero con el mismo mecanismo: el reintegro del impuesto al diésel.

Señor Presidente, no quiero ser majadera sobre el particular, pero le advertimos al Gobierno que era necesario discutir la cuestión con tiempo. Y le expresamos, asimismo, que era preciso prorrogar el sistema ya existente, hasta efectuar un análisis profundo del asunto.

Afortunadamente, la indicación sustitutiva del Ejecutivo recogió el mecanismo en aplicación y lo extendió hasta noviembre de 2011, es decir, 18 meses.

El acuerdo al que llegó el Gobierno con los transportistas termina el próximo año y establece el compromiso de crear una comisión que estudiará una solución definitiva. Esperamos que, para los efectos de la discusión de un tema tan estratégico para nuestro país, la medida se concrete con tiempo, con altura de miras y con visión de futuro, y que los parlamentarios no tengamos que estar todos los años discutiendo una materia que debería ser abordada de manera global.

Quiero consignar en la Sala que la iniciativa en discusión no es la ideal y que casi todos los transportistas están más tranquilos. Y digo "casi todos" porque ayer, a petición del Senador señor Chahuán, conversamos con los de la Quinta Región, quienes no estaban contentos con el acuerdo. He tratado el asunto con Juan Araya, Presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, y con Julio Villalobos, de Chile Transporte, así como también con dirigentes de Linares, quienes me plantearon el punto como una situación compleja.

Hago presente, además, que nos habría gustado que la cuestión se discutiera también en la Comisión de Transportes, que integro, y que se escuchase al Ministro del ramo. Confío en que ello será reparado en la mesa de trabajo que el Gobierno se ha comprometido a crear.

He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Escalona.
El señor ESCALONA.- Señor Presidente, el proyecto comenzó en un ambiente complejo, en efecto, pues la asociación de los transportistas expresó enfáticamente su rechazo a la propuesta inicial del Ejecutivo, que no se

DISCUSIÓN SALA

correspondía con el sentido y el espíritu de la iniciativa enviada a mediados del año 2009 por el Gobierno de la Presidenta Bachelet.

Finalmente, el Ministerio de Hacienda corrigió ese primer planteamiento, que causó una reacción seria en el sector, y, por la vía de la indicación, propuso la normativa en debate y en proceso de aprobarse. El texto establece, como se ha señalado, un beneficio consistente en la devolución de hasta 63 por ciento del impuesto específico para los ingresos anuales de hasta 18 mil 600 unidades tributarias mensuales, es decir, aproximadamente 690 a 700 millones de pesos. Luego se determina un tramo intermedio, de 18 mil 600 unidades tributarias mensuales hasta 42 mil 500. Y, finalmente, se favorece también al sector de más capacidad económica en el transporte de carga al disponerse 29,65 por ciento de devolución para los contribuyentes cuyos ingresos superen esa última cantidad.

Tal como se ha señalado, nosotros concurrimos, por cierto, a la aprobación del proyecto. Hubiera sido muy negativo para el país, por los costos económicos involucrados, la conformación de un movimiento que se tradujese en un paro en el sector de los transportistas. Pero el desembolso fiscal en el proyecto de la Presidenta Bachelet se focalizaba de mucho mejor manera -es preciso expresarlo con claridad- en el transporte pequeño, ya que se generaba una devolución de hasta 80 por ciento, y en el sector mediano o intermedio no era de 39 por ciento, sino de hasta 50 por ciento.

En consecuencia, se ha reequilibrado el desembolso, pero una parte se desplazó desde los pequeños y medianos transportistas hacia los grandes. Y, lógicamente, esa no era la motivación que, desde nuestro punto de vista, debiera inspirar a la legislación. Ello, independientemente de que reconocemos, por cierto, que 63 por ciento de devolución para los más pequeños y 39 por ciento para el tramo siguiente constituyen un instrumento positivo, y que, además, permitió llegar al acuerdo con la asociación gremial del sector.

Concurriremos, entonces, a la aprobación del proyecto, señor Presidente, sobre la base de que la experiencia resulta positiva en el sentido de beneficiar al sector del transporte de carga con la devolución de una parte del impuesto específico, y de que con ello, además, se genera un alivio en la economía y, especialmente, se abarata el costo del consumo más inmediato de la población. Es decir, existe un efecto favorable para el conjunto del país.

He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro de Hacienda subrogante.

El señor ÁLVAREZ (Ministro de Hacienda subrogante).- Señor Presidente, si me permite un comentario previo, quisiera expresar que si puedo estar hoy día en

DISCUSIÓN SALA

la Sala e intervenir de manera directa es porque asisto como Ministro de Hacienda subrogante. Pero, ante una información difundida en un medio de prensa, deseo rectificarla y aclararla, tal como lo hice en la Comisión de Hacienda, en el sentido de reconocer y agradecer, como siempre, el hecho de que Sus Señorías han permitido habitualmente mi ingreso al Hemiciclo -e incluso, mi participación cuando no se encuentran Ministros presentes-, al igual que a los órganos técnicos.

Al menos en términos personales, por lo tanto, deseo expresar mi reconocimiento -solo en una oportunidad no se otorgó esa autorización- por el privilegio que me han concedido los señores Senadores de todas las bancadas y esclarecer la referencia que menciono.

Respecto al proyecto, cabe recordar que desde 2001 existen instrumentos para la devolución de impuestos. Pero destacan particularmente dos leyes muy importantes al respecto.

Una de ellas -la N° 20.278- fue motivada por el alza en los precios de los combustibles, como lo expresó el Honorable señor Prokurica. En momentos en que el barril llegaba a 143 ó 144 dólares, se estableció un sistema de reintegro en virtud del cual se aumentó de 25 por ciento, cifra normal en la ley -hoy se encontraría vigente-, a 80 por ciento.

Un año después se dictó la ley N° 20.360, sobre la base de que si bien ya no se daba la condición del precio del petróleo -no era de 140 dólares por barril, sino de 67 ó 70 dólares-, existía una crisis económica. Por lo tanto, ante un reintegro de solo 25 por ciento, era necesario determinar -no encontrándose ya presente el elemento del precio, repito, pero sí el de la crisis- algún tipo de devolución mayor que el porcentaje básico fijado en la ley. Eso llevó -como expusieron distintos señores Senadores- al mecanismo de devolución contemplado hasta hace algunas semanas, que consideraba 80 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales no superaran las 18 mil 600 unidades tributarias mensuales, 50 por ciento para los que registraran entre 18 mil 600 y 42 mil 500, y 38 por ciento para los que superaran las 42 mil 500.

Nosotros empezamos un proceso de discusión con las asociaciones a que se ha hecho referencia y llegamos a un principio de acuerdo. Lamentablemente, ello no se pudo concretar, y presentamos un proyecto que, debido precisamente a la discusión legislativa, el Gobierno optó por modificar, que es lo que hoy planteamos. Ello se combina, como también lo han hecho presente algunos de Sus Señorías, con una mesa de diálogo para revisar las políticas y demandas del sector.

El mecanismo propuesto determina, en definitiva, una rebaja pareja, en cada una de las tres categorías, en torno de algo menos de 22 por ciento. Ello se traduce en que la devolución del impuesto específico será de 63 por ciento para los contribuyentes con ingresos anuales de hasta 18 mil 600 unidades tributarias mensuales, de 39 por ciento para el tramo entre 18

DISCUSIÓN SALA

mil 600 y 42 mil 500 unidades tributarias mensuales, y de 29,65 por ciento para una cantidad superior a 42 mil 500 unidades tributarias mensuales.

Si se anualizara el costo de la medida -aun cuando esta se halla establecida para un período de 17 meses-, se llegaría a unos 73 millones de dólares. Eso es inferior a lo que se pagaría con el último sistema, pero supera evidentemente a lo que resultaría si solo rigiera la ley que proporciona actualmente el marco respectivo, que contempla una devolución de 25 por ciento.

Atendidas las razones que hemos expuesto y las que hemos escuchado a muchos señores Senadores, el Gobierno presentó su propuesta y espera que sea aprobada por la Sala.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Quintana.

El señor QUINTANA.- Señor Presidente, aquí ocurre algo bien curioso, porque en la iniciativa que debatimos con anterioridad -lo conversamos recién con el Senador señor Tuma- se acoge finalmente el mismo sistema de capacitación, con los mismos incentivos establecidos por el Gobierno de Michelle Bachelet.

Ahora nos ocupamos en otro proyecto, respecto del cual el Ejecutivo quiso innovar, pero en el que se acoge, en último término, el mismo mecanismo adoptado por el Gobierno de Michelle Bachelet, con su Ministro señor Velasco, tan criticado por muchos de los Honorables colegas de las bancadas de enfrente y también por algunos de la Concertación.

Lo cierto es que estamos volviendo a la misma forma de hacer las cosas. Aquí se habló mucho del nuevo modo de gobernar, pero se intenta innovar y finalmente se llega a lo mismo. Lo menciono a propósito de la puesta en escena de ayer -donde se criticó todo- para dar una mala noticia, como la de los resultados de la última encuesta CASEN, que todos lamentamos.

Para entrar en materia, deseo observar que el asunto en análisis data de 1986. También se relaciona con un terremoto: el de 1985. El propósito perseguido es que una parte importante de la construcción de carreteras sea de cargo de quienes las usan, que son los transportistas. Y ese planteamiento presentaba bastante lógica en aquel momento. Podría decirse que esta, en algunos casos, era incluso más ambiciosa que la de algunas de las iniciativas de reconstrucción que hemos conocido y aprobado en el último tiempo. Ahí surge el impuesto específico al diésel, con la clara y precisa idea -insisto- de reponer la infraestructura dañada por el terremoto de 1985.

El señor Álvarez, Ministro de Hacienda subrogante, mencionó recién el debate registrado en 2001, el cual fue bastante interesante,

DISCUSIÓN SALA

por cuanto los transportistas, con mucha razón, consignaron que las condiciones habían variado y que ya era tal vez tiempo de ir terminando paulatinamente, al menos, con el gravamen.

Y el entonces Presidente de la República, Ricardo Lagos Escobar, sostuvo que era preciso ser cuidadosos, pues si bien se requería acoger esa legítima aspiración, el beneficio se tenía que focalizar de manera adecuada. Recuerdo que se explicó que el ingreso al país de vehículos "suburban", 4 por 4, todos ellos petroleros, determinaba que 10 por ciento de los chilenos, de más altos ingresos, también se podían favorecer con el mecanismo.

En definitiva, llegamos a 2008 con un fuerte incremento en los precios de los combustibles. Ello no dio para más en 2009, como muy bien lo expresaron mis Honorables colegas señor Escalona y señora Rincón, y se logró la importante medida de que se trata, que implicó hasta 80 por ciento de reintegro.

Hoy, el Gobierno -y hago hincapié en ello- ha intentado en la Cámara de Diputados una fórmula donde no se focaliza ni siquiera sobre la base del tramo de facturación anual, sino más bien por consumo real. Esa es la propuesta que explicaba claramente la Senadora señora Rincón, en el sentido de aplicar 80 por ciento hasta 5,4 unidades tributarias mensuales -aproximadamente, 200 mil pesos- y 25 por ciento sobre ese monto.

Naturalmente, ello no fue aceptado por ninguno de los sectores políticos de la otra rama del Congreso, y, por supuesto, tampoco por el gremio del transporte. No hago referencia solo a las grandes empresas, sino también al transporte menor, a la locomoción menor, en fin, a todos los que usan diésel.

Y se planteó, entonces, el mecanismo en estudio, que reitero que no es el mejor. Se vuelve al sistema propuesto por el entonces Ministro señor Velasco, con tramos de facturación anual y porcentajes, y con la tabla ya expuesta: 63 por ciento, hasta 18 mil 600 unidades tributarias mensuales; 39 por ciento -anteriormente, 50 por ciento-, entre 18 mil 600 y 42 mil 500 unidades tributarias mensuales, y 29,65 por ciento -originalmente, 38 por ciento de reintegro-, en caso de superarse un consumo de 42 mil 500 UTM.

En términos generales, esta iniciativa nos parece necesaria, por cuanto el 30 de junio recién pasado expiró el beneficio en comento y hoy no existe ese sistema de cobertura. Y, como aquí se ha dicho, nos aqueja un serio problema económico y social, lo cual no solo se demuestra por los resultados de la encuesta CASEN conocidos ayer, sino también por los argumentos vertidos por el propio Gobierno en el Senado respecto de otros proyectos de ley en que nos ha pedido apoyo (con excepción del beneficio tributario a la minería, en todo lo demás ha contado con nuestro respaldo).

Señor Presidente, la norma en análisis forma parte de un conjunto de iniciativas que tenemos que respaldar "sí o sí" hasta que

DISCUSIÓN SALA

nuestro país logre el pleno funcionamiento y la economía pueda despegar, como todos deseamos.

Por las razones expuestas, porque creemos que la modificación propuesta permitirá que no se les cambien las reglas del juego a los transportistas de carga durante 18 meses y porque estamos convencidos de que el país lo necesita, vamos a respaldar el proyecto.

He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.- Señor Presidente, Honorables colegas, a fines de abril de este año una asociación gremial de transportistas de la comuna de Loncoche me abordó para manifestarme su preocupación por lo que iba a ocurrir a partir del 30 de junio, cuando venciera la franquicia que los favorecía, porque habían establecido un precio para sus fletes ubicado justo en el punto de equilibrio.

Existe mucha inquietud en comunas donde ha decaído la actividad comercial, industrial y maderera, porque los transportistas sobreviven apenas con las tarifas que cobran y el beneficio en comento les permite recuperar el 80 por ciento del impuesto específico que pagan, tributo que es fijo y se calcula de acuerdo al consumo por metro cúbico de diésel, con independencia de su precio internacional, que no tiene relevancia para tal efecto.

Muchos transportistas partidarios del actual Presidente de la República dijeron: "Ahora van a cambiar las cosas. Después del 30 de junio no solo recuperaremos el 80 por ciento: a lo mejor vamos a quedar exentos".

Por eso, señor Presidente, estimo que el presente debate tiene que ver con si es pertinente o no el modo como el Fisco recauda impuestos.

Numerosos parlamentarios -algunos, hoy de Gobierno- señalaron hace bastante tiempo que el impuesto específico a los combustibles ya no tenía vigencia porque se había establecido en determinado momento para construir carreteras y que -al igual como yo manifesté- gravar el uso de aquellos para movilizar maquinarias no constituía la mejor manera de recaudar tributos.

En mi opinión, ello ha de formar parte de una reforma tributaria más justa, que apunte a que tanto las personas como las empresas paguen los mismos impuestos. Y el Ministerio de Hacienda no debería recurrir a esta manera fácil de recaudación.

Sin embargo, no se ha acogido la realización de un cambio en esta materia; no ha habido una reforma tributaria, y continuamos parchando las modalidades de recaudación y manteniendo un sistema impositivo sobre los combustibles; en este caso, sobre el diésel.

Entonces, buscamos algunas fórmulas para alivianar la difícil situación que viven determinados sectores de la economía, particularmente los pequeños empresarios transportistas.

DISCUSIÓN SALA

Pero ocurre que ahora, cuando venció el plazo de vigencia del beneficio y tenemos un Gobierno distinto, aquellos van a recibir 63 por ciento de reintegro de impuesto, en circunstancias de que antes percibían 80 por ciento. Y con 17 por ciento de alza en los costos, naturalmente, cabe esperar que el costo de los fletes suba.

Por ende, lejos de pensar que la iniciativa en examen ayudará al Estado, por la mayor recaudación, a enfrentar la reconstrucción, creo que provocará menor crecimiento de la economía. Porque, obviamente, cuando se encarecen los fletes se genera un efecto multiplicador que no permite su desarrollo.

Señor Presidente, los transportistas y el país pierden con la fórmula propuesta en el proyecto. Hubiéramos querido que al menos se mantuvieran los porcentajes que les permitían a los pequeños empresarios conservar sus tarifas.

Empero, los parlamentarios no tenemos iniciativa para incrementar los beneficios. Entonces, no nos cabe más que aprobar lo propuesto. Pero lo hacemos con desagrado. Porque yo me comprometí con los transportistas de mi Región a defender sus derechos a fin de que se mantuviera el porcentaje de recuperación en 80 por ciento. No lo pudimos lograr. Sin embargo, de no votar afirmativamente el proyecto, no tendrán ni un peso de descuento.

Por lo tanto, con bastante insatisfacción, anuncio que me pronunciaré a favor de la iniciativa.

He dicho.

El señor PIZARRO (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.- Señor Presidente, tal vez el Subsecretario de Hacienda nos pueda explicar el proceso de negociación. Porque al menos de parte de la Federación de Dueños de Camiones de la Región del Biobío había una oposición legítima a la fórmula escalonada de recuperación del impuesto al diésel.

Nos hallamos en una situación muy contradictoria. Porque cuando discutimos este beneficio, al menos el año pasado, las bancadas del frente nos hicieron ver lo injusto que era el Ministro de Hacienda al mantener este impuesto. Y eran férreas defensoras de su eliminación.

Entonces, le pregunto al Subsecretario: ¿El Ejecutivo va a suprimir la ley sobre impuesto específico a los combustibles cuando pasen los efectos del terremoto? Se trata de una cuestión clave para tener claridad sobre qué vamos a hacer. Porque aquella no es transitoria.

Me habría gustado un acuerdo para establecer la transitoriedad de la rebaja escalonada propuesta -hace perder 17 por ciento de reintegro- y que el Gobierno dijera que la mantendrá hasta 2013 o mientras duren los efectos de la crisis, y no de manera definitiva, porque todos

DISCUSIÓN SALA

aspiramos a que haya crecimiento y que desaparezcan o se mitiguen sus efectos.

Aquí se ha planteado que durará hasta 2011. En definitiva, el pacto es que tenga vigencia entre el 1° de julio de 2010 y el 30 de noviembre de 2011.

En esa fecha nuevamente volverá a caer, y, por lo tanto, abriremos el debate, que se centrará en la eliminación del impuesto al diésel o en la permanencia de lo obrado por los Gobiernos de la Concertación.

Esta última propuesta, duramente criticada, constituía un avance, pero no era suficiente, porque mantenía una odiosa discriminación contra el transporte. En efecto, en ninguna otra actividad en que se usa petróleo, por ejemplo, para generar electricidad, salir a pescar o realizar diversas labores productivas, se aplica este impuesto. O sea, solo ese sector, compuesto mayoritariamente por pequeños empresarios, es gravado. Las otras actividades que mencioné corresponden a grandes empresas, como las termoeléctricas y la gran industria pesquera; porque la pesca artesanal también está exenta.

Entonces, mantener este impuesto únicamente para un sector productivo del país resulta discriminatorio.

Por eso, me interesa saber si el Gobierno lo conservará después del 2011; si hasta esa fecha habrá una tregua con los camioneros, y si luego de ello tendrá que debatirse esta materia desde cero.

Si la ley cae el 2011 y volvemos a las condiciones de antes, entiendo que es transitorio. Si lo es y existiera un acuerdo en tal sentido, me gustaría que el Subsecretario explicitara con quién se alcanzó y cuáles fueron los términos. Porque yo me quedé con la película de que por lo menos las asociaciones de camioneros rechazaban que se mantuviera el reintegro existente y postulaban que se prorrogara la ley por un año para abrir una mesa de trabajo tendiente a discutir cómo quedaría definitivamente el impuesto específico.

Se ha optado, señor Presidente, por la disminución de los beneficios por un año. Y me gustaría saber los detalles: con quién se logró el acuerdo, si fue con todos los sectores...

El señor BIANCHI.- ¡Solo faltó el MAS...!

El señor NAVARRO.- La idea es conocer exactamente sus alcances. Eso determinará mi voto.

El señor PROKURICA.- El acuerdo es el mismo.

DISCUSIÓN SALA

El señor NAVARRO.- Este debate es similar al del sueldo mínimo. Nos pone en la situación de tener que aprobar algo que nos disgusta y que no podemos eliminar, pero que es necesario acoger, porque, de no hacerlo, la pérdida será mayor.

Resulta muy complejo -como debe de haber sido para muchos Senadores- explicarles a los trabajadores cómo uno aprueba un sueldo mínimo pésimo, con el que no vive ninguna familia, porque si lo rechazamos no hay reajuste y se quedan con mucho menos.

Ahora nos encontramos en una situación muy parecida: de no aprobar este acuerdo transitorio, que baja en 17 puntos el beneficio con que ya contaban los transportistas, volveremos a lo que había antes de la ley actual, y, por lo tanto, se les cargará todo el impuesto específico.

En consecuencia, es muy importante que se conozcan los términos del acuerdo, salvo que sea reservado. Si el Senado ha de votar una propuesta del Gobierno que se dice que va de la mano con el sector productivo en comento, quiero conocer su alcance para determinar si me pronuncio a favor.

Tengo una voluntad positiva en tal sentido, porque se trata de una norma transitoria y comprendo el fenómeno de la crisis posterremoto.

Pero también quiero saber si el Ejecutivo se comprometió a efectuar una revisión a partir del 30 de noviembre de 2011, o si se va a instalar una mesa de negociación que permita llegar a esa fecha a fin de abordar la desaparición del impuesto específico para un sector productivo que hasta ahora ha llevado sobre sus hombros toda la carga discriminadora de un tributo que afecta a muchos pequeños transportistas.

Señor Presidente, de esa explicación dependerá mi voto.

Sería muy importante que cada vez que discutamos proyectos que impliquen acuerdos políticos o un proceso de negociación tuviéramos una explicitación al respecto. Desconozco si me la perdí en algún momento de la sesión. De ser así, pido disculpas. Si no -tengo entendido que no ha existido, pues he estado presente desde el inicio-, se la solicito al Subsecretario, quien además, en su calidad de ex Diputado y ex Presidente de la Cámara Baja, sabe que para poder votar en conciencia y de manera informada es necesario contar con los antecedentes pertinentes. Le rogaría, pues, que estos se dieran a conocer.

Ahora bien, todos los debates acerca del impuesto específico los realizábamos con los Ministros...

El señor BIANCHI.- Hoy está como Ministro.

El señor NAVARRO.- Ministro, entonces.

DISCUSIÓN SALA

El señor LARRAÍN.- ¡No lo mire en menos...!

El señor PÉREZ VARELA.- ¡No, pues...!

El señor NAVARRO.- Para nada. Tengo un extraordinario aprecio y valoración por el señor Álvarez desde antes de que fuera nombrado Subsecretario de Hacienda.

Creo, entonces, que él nos podrá dar una explicación. Esto es decisivo. Porque al final del día se nos exige que elaboremos buenas leyes. Y es necesario que, cuando haya que aprobar proyectos que puedan contravenir incluso la voluntad de los ciudadanos, dispongamos de todos los argumentos para informarles por qué se toman determinados acuerdos y no otros.

Soy partidario de eliminar el impuesto específico al diésel en una fórmula que sea acordada con el sector productivo pertinente. Y quiero saber cómo se integrará la comisión respectiva; si estará representada la Región del Biobío; cuál es la voluntad del Gobierno; si hubo acuerdo previo, para no repetir de nuevo este debate en 2011. El proceso dura un año; es un período corto.

Había mucha expectativa, y, si bien la sangre no llegó al río, volvimos a escuchar la palabra "movilización". Hubo tensiones entre el sector transportista y el Ejecutivo. Y muchos nos decían: "Eso depende de ustedes".

Reitero que no es así. Depende de este Gobierno eliminar o no el impuesto específico al diésel. Cuando sus integrantes eran Oposición siempre señalaron que había que suprimirlo. Hoy existen causas especiales que -lo comparto- inhabilitan una medida de ese tipo. Pero ello es transitorio.

Reitero: quiero saber cuál fue el acuerdo, para poder votar favorablemente la iniciativa.

He dicho.

¡Patagonia sin represas!

El señor PÉREZ VARELA.- ¡O sea, vamos a seguir utilizando el petróleo...!

El señor NAVARRO.- ¡Pero sin impuesto...!

El señor PIZARRO (Presidente).- Le cederé brevemente la palabra al Ministro de Hacienda subrogante, don Rodrigo Álvarez, para que, si quiere -no es obligatorio-, conteste la consulta del Senador señor Navarro.

El señor ÁLVAREZ (Ministro de Hacienda subrogante).- Señor Presidente, haré una breve precisión al Honorable señor Navarro, y luego responderé.

DISCUSIÓN SALA

La precisión consiste en que, en el actual marco legislativo, al volverse a la situación anterior, en este momento el reintegro es de 25 por ciento. Y por eso tiene cierto grado de urgencia la aprobación de la ley en proyecto: se trata de que alcancemos a incorporar esta devolución en la correspondiente al mes de julio y de que, así, no se generen los efectos de retornar a la tasa de 25 por ciento base.

En cuanto a lo que hemos acordado, en parte ello se encuentra reflejado en la propia iniciativa. Para disponer de un espacio de discusión, optamos por un modelo distinto del empleado en las últimas dos leyes, que se hacía año a año, en un horizonte de doce meses. Preferimos tener mayor claridad, en un espacio de diecisiete meses, hasta el 30 de noviembre de 2011.

Lo anterior se encuentra recogido en el proyecto, como también lo que integró el acuerdo con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y otras asociaciones gremiales, en orden a reducir de manera pareja, en los mismos tres tramos que existían, un porcentaje similar.

También concordamos con esa organización gremial - ello fue respaldado por los Ministros de Hacienda y de Transportes- crear a la brevedad, dentro de las próximas semanas, una mesa de trabajo para debatir el asunto mencionado por el Senador señor Navarro, así como otros que se presentaron en estas conversaciones. Se habló de materias relacionadas con la competencia, con la renovación del parque camionero, con los peajes, etcétera. Todo esto formará parte de un diálogo amplio que el Gobierno, a través de los Ministros antes mencionados, se encuentra plenamente dispuesto a sostener con las distintas asociaciones gremiales.

Por ahora, el marco de acuerdo es ese: una mesa de diálogo. Se prefirió un plazo más claro para no estar discutiendo la vigencia de la ley cada doce meses como ha sido hasta ahora; para tener tranquilidad de que existirá lo que ahora se propone y no estar sometidos -ya lo comentaba- a las dos variables económicas que justificaron las leyes anteriores: el alza del precio del barril de petróleo y la crisis económica. Preferimos dar un margen de diecisiete meses y desarrollar ese debate en las próximas semanas.

Gracias, señor Presidente.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pérez Varela.

El señor PÉREZ VARELA.- Señor Presidente, indudablemente, el proyecto en análisis se cruza con la discusión de fondo que algunos señores Senadores planteaban: la presencia del impuesto específico a los combustibles, que discrimina de manera efectiva a la empresa del transporte. Así lo dijimos cuando éramos Oposición, y hoy lo reiteramos. Ojalá que este tributo desaparezca, que el Gobierno esté dispuesto a eliminarlo, porque genera una discriminación muy importante.

DISCUSIÓN SALA

Ese es el elemento central de nuestra visión sobre la materia.

Ahora bien, respecto a la iniciativa en examen se ha expresado una suerte de insatisfacción, desconociéndose que ha habido un debate del Ejecutivo con las organizaciones que demuestra que se escuchan y valoran las opiniones y que, por lo tanto, es posible llegar a acuerdo.

Quiero recordarles a los señores Senadores que la última vez que estuvimos discutiendo un impuesto de esta naturaleza fue con urgencia de "discusión inmediata" y con los camioneros parados. En consecuencia, se tuvo que legislar bajo la presión de una huelga; de las carreteras tomadas; de que en muchas ciudades, particularmente de la zona centro sur del país, no había ya combustible.

Por consiguiente, el Gobierno ha llevado adelante de manera absolutamente distinta el proceso de análisis de esta materia tan relevante.

Comprendemos la posición de las asociaciones y los dirigentes de los camioneros. Y en el diálogo sostenido con el Ejecutivo han asumido una cuota de gran responsabilidad para alcanzar el presente acuerdo, que no es el objetivo que ellos buscan ni el que nosotros anhelamos: la eliminación de este impuesto.

Lo acordado refleja adecuadamente esa voluntad de diálogo, que quiero valorar.

Aquí hubo un diálogo muy importante. El Gobierno modificó su postura original. Y lo hizo porque tiene capacidad para conversar, escuchar y presentar al Parlamento una propuesta que permita llegar con una base de solución a un sector tan fundamental como el transporte, sobre todo con posterioridad a la catástrofe del 27 de febrero, que lo revela como una actividad fundamental.

Indudablemente, es posible discutir los guarismos. Ojalá la cifra de devolución siga en 80 por ciento y no se hubiese rebajado a 63 por ciento. Pero debemos comprender que las situaciones eran del todo distintas.

Reitero que en la ocasión anterior, cuando se votó en esta Corporación el proyecto que fijaba dicho porcentaje en 80 por ciento, las carreteras se hallaban paralizadas, enfrentábamos una huelga y las ciudades presentaban dificultades en el abastecimiento de combustibles. Además, el precio del barril de petróleo estaba extremadamente alto, a lo cual hay que agregar que después vino la crisis económica.

Esas condicionantes hoy día no se dan, lo que se refleja adecuadamente en el proceso de discusión habido tanto en la Cámara

DISCUSIÓN SALA

de Diputados como en el Senado, y también en el acuerdo a que el Gobierno llegó con las organizaciones gremiales.

Por lo tanto, estamos alcanzando una solución transitoria -así se deduce de las normas del proyecto-, mediante la cual se establece el mes de noviembre de 2011 como plazo para la aplicación del mecanismo que, por ser provisional, sin duda tendremos que seguir analizando.

Asimismo, valoro el hecho de contar con un acuerdo paralelo con las organizaciones de camioneros y con el establecimiento de una mesa de trabajo. Estoy seguro -y así lo espero- de que en el diálogo que se suscite abordaremos de mejor manera una solución definitiva para un impuesto que discrimina a las actividades empresariales de los transportistas, en especial a los pequeños.

Porque no nos engañemos.

Sería importante conocer cuántos pequeños transportistas -dueños de uno, dos o tres camiones- pudieron hacer uso del beneficio del 80 por ciento de devolución que establecía la ley anterior, por cuanto el tope fijado adolecía de una suerte de incompatibilidad con su régimen tributario. Y eso hace que la derogación del gravamen sea una tarea y un objetivo permanentes que debemos requerir del Gobierno.

No obstante, el acuerdo alcanzado es importante y nos permitirá tener certeza durante alrededor de 17 meses, lapso en el cual espero que podamos converger en una solución definitiva para el transporte de carga - es absolutamente necesaria-, con la finalidad de no discutir año tras año lo relativo a esta materia. Con ello, además, evitaremos conflictos que - reitero- en el pasado nos hicieron legislar con la urgencia de "discusión inmediata".

Gracias a Dios ahora, a través del diálogo, en algunas semanas, se pudo arribar a un acuerdo que es verdaderamente significativo.

El señor PROKURICA.- ¿Podría abrir la votación, señor Presidente?

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).- De ser así, la Mesa propone mantener los tiempos asignados hasta ahora, para que no haya dificultades con el resto de los oradores que deseen intervenir.

¿Habría acuerdo para proceder en esos términos?
Acordado.

En votación.

--(Durante la votación).

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, seré muy breve pues ya se ha dicho casi todo sobre la materia.

DISCUSIÓN SALA

Al igual que otros señores Senadores, me alegro mucho del acuerdo a que se llegó con los dirigentes del gremio del transporte con relación a la devolución del impuesto específico al petróleo. Si bien no traduce su aspiración total, por lo menos se logró subir la primitiva propuesta del Ejecutivo en la Cámara de Diputados.

Por lo tanto, me complace que los dirigentes gremiales hayan sido escuchados esta vez, más de lo que, seguramente, se nos oyó a nosotros.

En todo caso, deseo hacer presente al señor Ministro de Hacienda subrogante una reflexión: cuando discutimos en el proyecto sobre reconstrucción la modificación a la Ley de Timbres y Estampillas, formulamos diversas indicaciones, cuyo propósito era establecer tramos y eximir de dicho tributo a los créditos de hasta 20 millones de pesos.

Por otro lado, varios señores Senadores -entre ellos el que habla- presentamos una indicación para que los créditos hipotecarios de hasta 2 mil unidades de fomento quedaran exentos de impuestos. La respuesta que nos dio el Ministro de Hacienda -y que yo rebatí- fue que no era factible dividir los montos por tramos, pues ello generaba condiciones para evadir el pago de tributos.

Por ello, quiero hacer notar que en el proyecto que se nos trae en esta oportunidad, se fijan tres tramos muy legítimos: mayor devolución para los pequeños, menos para los medianos y menor aún para los grandes.

Y no veo por qué en esta iniciativa se omite la reflexión que hiciera el Ministerio en cuanto a la evasión tributaria.

Entonces, me gustaría que hubiese más coherencia al respecto. Cuando aleguemos sobre ciertas materias, hagámoslo con consistencia, porque en el proyecto que modifica la Ley de Timbres y Estampillas -que seguramente será promulgado como ley en el próximo tiempo-, no pudimos establecer tramos para favorecer a los pequeños comerciantes y empresarios y a las personas en sus créditos de consumo.

El argumento que se nos entregó en esa oportunidad se consideró válido. Sin embargo, hoy día no lo sería, sobre la base de otro tipo de planteamientos.

Me alegro ahora por el gremio del transporte, y lo siento mucho por los pequeños comerciantes, por los pequeños empresarios y por las personas que, al pedir un crédito de consumo, no podrán gozar de la liberación del Impuesto de Timbres y Estampillas.

DISCUSIÓN SALA

Con la constancia de esas objeciones, voto a favor del proyecto.

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, valoramos que el Ministro de Hacienda y el Presidente de la República hayan acogido, aunque solo en parte, la propuesta que algunos parlamentarios formuláramos en las reuniones sostenidas durante las últimas semanas y también la que presentaron los transportistas, acogida en forma parcial.

Creemos que el proyecto de ley, con las consideraciones antes señaladas, de todas maneras constituye una señal de alivio para los transportistas de vehículos pesados, toda vez que va a permitir recuperar, desde el 1º de julio del año en curso y hasta el 30 de noviembre de 2011, las sumas pagadas por concepto del impuesto específico al petróleo diésel que dichas máquinas utilizan. Sin embargo, ahora la devolución se hará sobre la base de un sistema de recuperación vinculado a los montos efectivamente pagados.

El gremio de los camioneros siempre se ha visto afectado por las fluctuaciones del precio del petróleo diésel, lo que indudablemente repercute en el impuesto específico, razón por la cual la iniciativa legal en debate constituye un paliativo importante para un sector productivo de tanta relevancia en nuestra economía.

A nosotros nos hubiese gustado la implantación de plazos distintos. Los gremios de los transportistas hablaban de la posibilidad de establecer la vigencia de la ley por un año, a efectos de sentarse a discutir en tiempo y forma -ojalá en un proceso que comenzara ahora y durase hasta junio del próximo año-, con la finalidad de revisar los términos de esta recuperación.

Lamentablemente, el proyecto fijó un plazo de dieciocho meses.

Por lo tanto, aunque se encamina por la vía adecuada, hay que destacar que la medida que se somete a la consideración del Senado en los términos propuestos por el Ejecutivo -nos habría gustado que fuese más amplia- es el resultado, según sostuvo el Senador señor Víctor Pérez, de un primer proceso de negociación abierta.

Nos decían los dirigentes de los transportistas que, por primera vez, tuvieron en sus manos y en la mesa de trabajo datos y propuestas concretos. Este es un tema que los Ministerios de Hacienda y de Transportes trabajaron con anticipación, lo que nunca había ocurrido en los Gobiernos de la Concertación, porque se procedía a dictar estas medidas sobre la base de la presión y la paralización.

DISCUSIÓN SALA

Sin embargo, los transportistas, asumiendo el rol que les ha tocado vivir, sobre todo después de la crisis del 27 de febrero, consideraron que era una cuestión ética sentarse a conversar sin presionar al Ejecutivo con algún tipo de movilización.

Por ello, me gustaría plantear en presencia del señor Ministro de Hacienda subrogante que se hace necesario instalar ya una mesa de trabajo, a fin de consensuar y encontrar una solución integral del problema, no legislar en forma coyuntural al respecto y fijar una política definitiva sobre tan importante materia que impacta a numerosos empresarios del transporte.

Otro tema, que también es de fondo, dice relación a los topes para crecer.

La medida propuesta involucra un techo para los pequeños empresarios del transporte. Estamos hablando de los transportistas que poseen uno, dos o tres camiones, quienes sienten que tienen un techo que les impide seguir creciendo.

Ese aspecto debe ser evaluado.

Por lo mismo -por intermedio de la Mesa-, llamo al señor Ministro de Hacienda a estudiar desde ya la posibilidad de constituir una mesa de trabajo con el gremio.

Agradecemos que al menos se haya escuchado la voz de los parlamentarios que hemos defendido este beneficio. Junto con los Senadores señora Rincón y señor Prokurica, sostuvimos varias reuniones con el titular de Transportes y con personeros de Hacienda; incluso, con el segundo de los colegas mencionados nos entrevistamos con el propio Ministro de Hacienda, a quien le expusimos nuestros puntos de vista.

El señor PROKURICA.- ¡Esta no es la iniciativa original!

El señor CHAHUÁN.- En efecto, como se acota, el texto en debate es distinto del presentado primitivamente por el Ejecutivo.

Logramos un avance importante. Sin embargo, como las pretensiones de los gremios dicen relación a expectativas más altas, no resultó factible cumplirlas en su totalidad a través de esta iniciativa. Pero lo cierto es que se avanzó.

Señor Presidente, voy a aprobar el proyecto, sin perjuicio de que quienes lo hemos apoyado y estado al lado de los transportistas creemos que se requiere un esfuerzo adicional. Por ello, no renunciamos a que el asunto se revise en el futuro.

DISCUSIÓN SALA

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

El señor GÓMEZ (Vicepresidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (26 votos a favor y 2 pareos) y, por no haberse presentado indicaciones, se aprueba también en particular, quedando despachado en este trámite.

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Alvear, Pérez (doña Lily) y Rincón, y los señores Bianchi, Chadwick, Chahuán, Coloma, Escalona, Espina, Frei (don Eduardo), Girardi, Gómez, Kuschel, Larraín, Letelier, Muñoz Aburto, Navarro, Novoa, Prokurica, Quintana, Sabag, Tuma, Walker (don Ignacio), Walker (don Patricio) y Zaldívar (don Andrés).

No votaron, por estar pareados, los señores Pérez Varela y Pizarro.

OFICIO SIN MODIFICACIONES

2.3. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen

Oficio de aprobación de Proyecto sin modificaciones. Fecha 14 de julio, 2010. Cuenta en Sesión 54, Legislatura 358. Cámara de Diputados.

N° 504/SEC/10
Valparaíso, 14 de julio de 2010.

A S.E. la Presidenta
de la Honorable Cámara
de Diputados

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo esa Honorable Cámara, el proyecto de ley que modifica 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, correspondiente al Boletín N° 7.019-05.

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 8.867, de 8 de julio de 2010.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a Vuestra Excelencia.

JORGE PIZARRO SOTO
Presidente del Senado

CARLOS HOFFMANN CONTRERAS
Secretario General del Senado

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

3. Trámite Finalización: Cámara de Diputados

3.1. 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 15 de julio de 2010

Oficio N° 8881
VALPARAÍSO, 15 de julio de 2010.

A S.E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA

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

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

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

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

OFICIO LEY AL EJECUTIVO

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 tributarias mensuales, 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011."

Dios guarde a V.E.

GERMÁN BECKER ALVEAR
Presidente en Ejercicio de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ
Secretario General Accidental de la Cámara de Diputados

LEY

4. Publicación de ley en Diario Oficial

4.1. Ley N° 20.456

Tipo Norma	: Ley 20456
Fecha Publicación	: 29-07-2010
Fecha Promulgación	: 23-07-2010
Organismo	: MINISTERIO DE HACIENDA
Título	: 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
Tipo Versión	: Única De : 29-07-2010
Inicio Vigencia	: 29-07-2010
URL	: http://www.leychile.cl/N?i=1015723&f=2010-07-29&p=

LEY NÚM. 20.456

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

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 julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 19.764, será el que resulte de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

LEY

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

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

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieran ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetere 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 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 tributarias mensuales, 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, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos el total de los obtenidos por las empresas con las que esté relacionado y que realicen actividades de transporte de carga, en conformidad a las reglas de relacionamiento establecidas en número 1°, letra b), del artículo 20 de la Ley sobre Impuesto a la Renta, contenida en el decreto ley N° 824, de 1974.

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 julio de 2010 y hasta el 30 de noviembre de 2011."

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

Santiago, 23 de julio de 2010.- SEBASTIÁN PIÑERA
ECHENIQUE, Presidente de la República.- Felipe Larraín

LEY

Bascuñán, Ministro de Hacienda.- Felipe Morandé Lavín,
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- Saluda
Atte. a usted, Rodrigo Álvarez Zenteno, Subsecretario de
Hacienda.