



**Biblioteca** del Congreso Nacional de Chile

## Historia de la Ley

**Nº 20.658**

**Modifica plazo para reintegro del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, y modifica otros aspectos de este mecanismo**

## Téngase presente

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

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

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

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

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

## **INDICE**

<b>1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados</b>	4
1.1. Mensaje del Ejecutivo	4
1.2. Informe Comisión de Hacienda	9
1.3. Discusión en Sala	17
1.4. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	31
<b>2. Segundo Trámite Constitucional: Senado</b>	33
2.1. Informe Comisión de Hacienda	33
2.2. Discusión en Sala	40
2.3. Discusión en Sala	59
2.4. Oficio de Cámara Revisora a Cámara de Origen	61
<b>3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados</b>	62
3.1. Discusión en Sala	62
3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora	72
<b>4. Trámite de Finalización: Cámara de Diputados</b>	73
4.1. Oficio de Cámara de Origen al Ejecutivo	73
<b>5. Publicación de Ley en Diario Oficial</b>	75
5.1. Ley N° 20.658	75

## MENSAJE PRESIDENCIAL

# 1. Primer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

## 1.1. Mensaje del Ejecutivo

Mensaje de S.E. El Presidente de la República. Fecha 07 de enero, 2013. Cuenta en Sesión 121. Legislatura 360.

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, Y MODIFICA OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO.**

---

Santiago, enero 07 de 2013.-

**MENSAJE N° 482-360/**

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

Honorable Cámara de Diputados:

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2º de la ley N° 19.764, y modifica otros aspectos de este mecanismo.

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

#### **1. Régimen de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga**

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, dispone en su artículo 2º que las empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra, de camiones con un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860

## MENSAJE PRESIDENCIAL

kilos, podrán recuperar un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por concepto del impuesto específico al petróleo diésel.

De acuerdo al articulado permanente de dicha ley, el porcentaje de recuperación que rige a contar del 1º de julio del año 2006 es el 25% de las sumas pagadas por concepto de impuesto específico.

No obstante, debido entre otras consideraciones a las constantes oscilaciones que este commodity ha experimentado en el último tiempo, desde el año 2008 el porcentaje referido se ha venido incrementando excepcionalmente y de forma sucesiva.

En efecto, por medio de la ley N° 20.278 se elevó a 80% el porcentaje del reintegro, lo que se mantuvo vigente entre el 1º de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009. Posteriormente, la ley N° 20.360 extendió hasta el 30 de junio de 2010 el régimen excepcional de reintegro, donde a mayores ingresos anuales, menores las tasas de reintegro.

Lo mismo se estableció, con diferentes porcentajes y tramos, mediante las leyes N° 20.456 y 20.561, la última de las cuales expira el 31 de diciembre de 2012.

#### 1. Porcentajes de reintegro vigentes en la actualidad

En la actualidad los porcentajes de reintegro según tramos de ingresos que las empresas de transporte de carga pueden recuperar por concepto de impuesto específico al petróleo diésel pagado, son los siguientes:

- a. 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento;
- b. 70% para aquellos cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento;
- c. 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento, y
- d. 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

#### 2. Otras actividades de fortalecimiento y apoyo de la actividad

Como parte de las actividades de fortalecimiento y apoyo a la actividad de transporte de carga por carretera, durante los últimos años se ha ido avanzando, en conjunto con los principales representantes del sector, en el

## MENSAJE PRESIDENCIAL

planteamiento de diversas políticas que logren mejorar su competitividad y profesionalización. Dentro de estas, es posible mencionar el diseño de un nuevo programa de recambio y chatarrización de camiones antiguos.

Dicho programa, permitiría a los transportistas beneficiados acceder a mejores contratos, disminuir su consumo de combustible y de paso ser una interesante herramienta de eficiencia energética a nivel país. En esta misma línea, estamos diseñando también un programa de instalación de alerones y deflatores de viento, tecnología probada pero aun no masificada en la industria nacional, que permite ahorros de combustible de hasta 15% en condiciones adecuadas, mejorando significativamente la competitividad y retorno de la industria.

## II. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Teniendo presente que la vigencia del sistema de reintegro contenido en la ley N° 20.561, recién comentado, se encuentra próximo a expirar, y considerando la actual incertidumbre en el concierto económico internacional, se hace aconsejable mantener el sistema excepcional de reintegro contenido en la referida ley.

De esta manera, el presente proyecto de ley propone extender el régimen vigente en la ley N° 20.561, por un período de cuatro años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2016 y, adicionalmente, incrementar hasta las 20.000 unidades de fomento el techo del tramo del 52,2% de reintegro, permitiendo que más contribuyentes en este segmento puedan obtener una devolución mayor.

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

### PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1º de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2016, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2º de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

## MENSAJE PRESIDENCIAL

- 1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.
- 2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.
- 3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.
- 4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se 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 haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

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

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

---

MENSAJE PRESIDENCIAL

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible."

Dios guarde a V.E.

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE  
Presidente de la República

FELIPE LARRAÍN BASCUÑÁN  
Ministro de Hacienda

PEDRO PABLO ERRÁZURIZ DOMÍNGUEZ  
Ministro de Transportes  
y Telecomunicaciones



## INFORME COMISIÓN HACIENDA

**1.2. Informe de Comisión de Hacienda**

Cámara de Diputados. Fecha 09 de enero, 2013. Cuenta en Sesión 124. Legislatura 360.

**BOLETÍN N° 8.772-05****INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL PLAZO PARA EL REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, Y MODIFICA OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO.**

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda informa, en primer trámite constitucional y en primero reglamentario, con urgencia calificada de "discusión inmediata", 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, previamente al análisis de fondo y forma de esta iniciativa, lo siguiente:

1º) Que la idea matriz o fundamental del proyecto en informe consiste en modificar el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2º de la ley N° 19.764, y modifica otros aspectos de este mecanismo.

2º) Que el articulado de esta iniciativa no contiene normas de quórum especial para su aprobación.

3º) Que el proyecto fue aprobado, en general, por mayoría de votos. Votaron por la afirmativa los Diputados señores Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Ortiz, don José Miguel; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto, y Von Mühlenbrock, don Gastón. Se abstuvieron los Diputados señores Godoy, don Joaquín y Lorenzini, don Pablo.

4º) No hay artículos rechazados.

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

5º) Que Diputado Informante se designó al señor GODOY, don JOAQUÍN.

\* \* \*

Asistieron a la Comisión durante el estudio del proyecto los señores Julio Dittborn, Subsecretario de Hacienda; Ramón Delpiano, Jefe de Gabinete del Ministro de Hacienda; Roberto Santana, Jefe de la División de Normas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Concurrieron, además, en representación de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC, los señores Juan Araya, Presidente Ramón Morrás, Secretario General; Patricio Mercado, Tesorero General; Alfonso Escribano, Director de Organizaciones; Nelson Vergara, Director de Transporte y Tránsito Internacional; Héctor Becerra, Prosecretario; Augusto Pédola, Presidente Federación Agroforestal; Roberto González, Ingeniero de Proyectos, y Diego Ramírez, Asesor; José Egido, Presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región y Secretario de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile e Iván Mateluna, Director de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región.

## II. ANTECEDENTES GENERALES

El régimen de reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y que establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles contemplado en la ley N° 19.764 dispone, en su artículo 2º, que las empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra, de camiones con un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos, podrán recuperar un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por concepto del impuesto específico al petróleo diesel.

De acuerdo al articulado permanente de dicha ley, el porcentaje de recuperación que rige a contar del 1º de julio del año 2006 es el 25% de las sumas pagadas por concepto de impuesto específico.

Desde el año 2008 el porcentaje referido se ha venido incrementando excepcionalmente y de forma sucesiva debido, entre otras consideraciones, a las constantes oscilaciones que este commodity ha experimentado en el último tiempo.

En efecto, por medio de la ley N° 20.278 se elevó a 80% el porcentaje del reintegro, lo que se mantuvo vigente entre el 1º de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009. Posteriormente, la ley N° 20.360 extendió hasta el 30 de

---

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

junio de 2010 el régimen excepcional de reintegro, donde a mayores ingresos anuales, menores las tasas de reintegro. Lo mismo se estableció, con diferentes porcentajes y tramos, mediante las leyes N° 20.456 y 20.561, la última de las cuales expiró el 31 de diciembre de 2012.

En la actualidad los porcentajes de reintegro según tramos de ingresos que las empresas de transporte de carga pueden recuperar por concepto de impuesto específico al petróleo diesel pagado, son los siguientes:

- a. 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento;
- b. 70% para aquellos cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento;
- c. 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento, y
- d. 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento.

### III. CONTENIDO DEL PROYECTO

En el Mensaje se expresa que teniendo presente que la vigencia del sistema de reintegro contenido en la ley N° 20.561, recién comentado, se encuentra próximo a expirar, y considerando la actual incertidumbre en el concierto económico internacional, se hace aconsejable mantener el sistema excepcional de reintegro contenido en la referida ley.

De esta manera, el proyecto de ley propone extender el régimen vigente en la ley N° 20.561, por un período de cuatro años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2016 y, adicionalmente, incrementar hasta las 20.000 unidades de fomento el techo del tramo del 52,2% de reintegro, permitiendo que más contribuyentes en este segmento puedan obtener una devolución mayor.

### IV. ANTECEDENTES FINANCIEROS Y PRESUPUESTARIOS

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos, de fecha 7 de enero de 2013, señala que efecto fiscal del proyecto de ley, se proyectó sobre la base de la información del monto del reintegro efectivo realizado para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 durante el año 2011, y el porcentaje de reintegro según tramos de ingresos que estas empresas podían recuperar durante dicho año.

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

Sobre esta base, se estimó la cantidad media de combustible usada por empresas.

Con esa base se determina para el año 2013 y siguientes, el efecto fiscal de aplicar los porcentajes de reintegro propuestos en el proyecto de ley, sobre el monto que debiesen pagar por concepto de Impuesto Específico al petróleo diesel las empresas del transporte de carga, según los litros promedio consumidos. El nivel del reintegro sería, así, el siguiente:

Cifras en millones de \$ de 2012

Monto estimado reintegro anual 2013-2016 con ley	48.885
Monto estimado ley N° 19.764	27.453
<b>Gasto incremental proyecto de ley</b>	<b>21.102</b>

## V. DISCUSIÓN DEL PROYECTO

### A. Discusión general

El señor Delpiano explicó que el proyecto reemplaza el esquema de reintegro del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, que estuvo vigente entre el 1° diciembre del 2011 y el 31 de diciembre de 2012.

En cuanto al esquema de reintegro el proyecto no innova, de manera que se mantienen los 4 tramos, pero amplía el umbral del tercer tramo de 15 mil a 20 mil UF, lo que beneficia a un amplio número de transportistas.

Durante la discusión de la ley N° 20.561 se hizo mención a la merma que el actual esquema generaba en el sector medio de los transportistas que antes tenía un reintegro mayor. Este proyecto, por tanto, recoge este punto y amplía el límite del tercer tramo a 20 mil UF, lo que mejora la situación de cerca de 1.000 transportistas de carga.

En forma adicional se está trabajando junto a los gremios en el diseño de dos programas que buscan fortalecer la competitividad del sector transporte de carga por carretera, a saber:

- recambio y chatarrización de camiones.

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

- programa de eficiencia energética a través de la instalación de reductores de aire y alerones.

El señor Juan Araya expresó el total acuerdo de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC al proyecto de ley presentado por el Ejecutivo.

Por su parte, el señor Roberto González sostuvo que la iniciativa en estudio recoge la propuesta de la CNDC en el sentido de:

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

Establecer una vigencia de al menos 36 meses.

Mantener el cuarto tramo para microempresas que se incorporó en 2012.

Considerar que la variable a utilizar siga siendo el nivel de facturación (ventas) mensual de las empresas y no el consumo de combustible por mes (litros), ya que esto beneficia a quienes alteran la libre competencia.

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

El señor José Egidio expresó que el 20 de diciembre del año 2011 el gremio que representa firmó un protocolo de acuerdo con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones señor Pedro Pablo Errázuriz, al que concurrieron en calidad de garantes los senadores señores Francisco Chahuán, Hernán Larraín, Juan Antonio Coloma y Alejandro García Huidobro, en el que se estableció un compromiso de parte del Gobierno para revisar la recuperación del impuesto específico en varios aspectos, como por ejemplo, diversificar la estructura de descuentos, de manera que la recuperación fuera en función del petróleo consumido y no en base a la facturación de las empresas y, además, buscar una fórmula que permita revisiones periódicas más espaciadas que la revisión semanal actual.

El trabajo en conjunto debía empezar en enero de 2012, pero durante el año pasado no se realizó ninguna reunión de trabajo con el Ministerio para abordar estos temas.

En concreto y dada la dificultad de eliminar la estructura de tramos propone que todos aquellos transportistas que están asimilados al recupero del 31%, baje su porcentaje de recupero a 25% y todo el resto de los

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

transportistas pequeños y medianos recuperen el 100% del impuesto específico al petróleo diesel, de manera que queden sólo 2 tramos.

Argumentó que hoy con el actual esquema, los transportistas con ventas anuales superiores a las 15.000 UF que recuperan el 31% de lo pagado por impuesto específico al petróleo diesel se llevan el 48% de los dineros fiscales; los camioneros que recuperan el 52,5% del impuesto, se llevan el 18%; los transportistas que recuperan el 70% de lo pagado por impuesto específico se llevan el 17% y los camioneros que recuperan el 80%, sólo se llevan el 16%.

En su opinión el cambio en el umbral del tercer tramo de 15 mil a 20 mil UF no produce un cambio sustancial y consolida la referencia a las ventas anuales. Además, discrepa con que este esquema tenga una vigencia de 4 años, en circunstancias que en opinión de este gremio el tema del impuesto específico al petróleo diesel requiere de una discusión y un análisis más profundo, porque de todas las industrias productivas que hoy operan en el país, sólo el transporte terrestre de carga no tiene derecho a la rebaja del 100% de este impuesto, como sí lo tienen la minería, la construcción, la pesca, la agricultura, etcétera.

El señor Delpiano planteó que la propuesta de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile tiene un costo de US \$ 40 millones adicionales, lo que escapa del marco presupuestario. La propuesta presentada por el Gobierno está enfocada en mejorar los sectores medios, con un costo de US \$ 8 millones adicionales.

#### B. Discusión particular

El Diputado señor Lorenzini presentó una indicación al artículo único del proyecto: para reemplazar en su inciso primero el guarismo "2016" por "2015".

*Puesta en votación la indicación precedente fue aprobada por la unanimidad de los Diputados presentes señores Godoy, don Joaquín; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Ortiz, don José Miguel; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón.*

*Sometido a votación el artículo único del proyecto, se aprobó por 7 votos a favor y una abstención. Votaron a favor los Diputados señores Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Ortiz, don José Miguel; Santana, don Alejandro; Silva, don Ernesto y Von Mühlenbrock, don Gastón. Se abstuvo el Diputado señor Joaquín Godoy.*

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

Se han introducido al proyecto modificaciones formales que se recogen en el texto propuesto a continuación.

VI. TEXTO APROBADO O RECHAZADO POR LA COMISIÓN

En virtud de lo antes expuesto y de los antecedentes que dará a conocer oportunamente el señor Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda la aprobación del siguiente:

## PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1º de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2º de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

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 haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo, y se

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible."

Tratado y acordado en sesión de fecha 9 de enero de 2013, con la asistencia de los Diputados señores Silva, don Ernesto (Presidente); Auth, don Pepe; Godoy, don Joaquín; Jaramillo, don Enrique; Lorenzini, don Pablo; Macaya, don Javier; Marinovic, don Miodrag; Montes, don Carlos; Ortiz, don José Miguel; Robles, don Alberto; Santana, don Alejandro, y Von Mühlenbrock, don Gastón, según consta en el acta respectiva.

También asistió a la Comisión el Diputado Morales, don Celso.

SALA DE LA COMISIÓN, a 9 de enero de 2013.

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



## DISCUSIÓN SALA

### 1.3. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 360. Sesión 124 Fecha 10 de enero de 2013. Discusión general. Se aprueba en general y particular

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

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Corresponde tratar, en primer trámite constitucional, el proyecto de ley, iniciado en mensaje y calificado con discusión inmediata, que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, y modifica otros aspectos de este mecanismo. Diputado informante de la Comisión de Hacienda es el señor Joaquín Godoy.

*Antecedentes:*

*-Mensaje, boletín N° 8772-05, sesión 121ª, en 8 de enero de 2013. Documentos de la Cuenta N° 2.*

*-Informe de la Comisión de Hacienda. Documentos de la Cuenta N° 2, de este Boletín de de Sesiones.*

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Rendirá el informe de la Comisión de Hacienda el diputado José Miguel Ortiz. Tiene la palabra, señor diputado.

El señor **ORTIZ** (de pie).- Señor Presidente, en nombre de la Comisión de Hacienda, paso a informar el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, iniciado en mensaje, que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, y modifica otros aspectos de este mecanismo. Constancias reglamentarias, La idea matriz o fundamental del proyecto en informe es modificar el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2° de la ley N° 19.764, y modifica otros aspectos de este mecanismo. El articulado de esta iniciativa no contiene normas de *quorum* especial para su aprobación. Expusieron en la Comisión durante el estudio del proyecto los señores Julio Dittborn, subsecretario de Hacienda; Ramón Delpiano, jefe de Gabinete del ministro de Hacienda; Juan Araya; presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), y Roberto González, ingeniero de Proyectos. Concurrió, además, don José Egido, presidente de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región y secretario de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, a solicitud de dos parlamentarios, quienes expresaron que este representante no había sido invitado. La petición fue acogida en forma unánime. Es bueno dejar constancias, para la historia

## DISCUSIÓN SALA

fidedigna del establecimiento de la ley, de lo siguiente. Una vez más queda claro que Chile no tiene petróleo, pues solo produce un 1,5 por ciento del consumo.

Es decir, somos dependientes del precio fluctuante a nivel internacional, porque debemos importar el 98,5 de petróleo y sus derivados. El régimen de reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y que establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles contemplado en la ley N° 19.764, en su artículo 2° dispone que las empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones con un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilos, podrán recuperar un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por concepto del impuesto específico al petróleo diésel. De acuerdo al articulado permanente de dicha ley, el porcentaje de recuperación que rige desde el 1 de julio de 2006, es el 25 por ciento de las sumas pagadas por concepto de impuesto específico.

Desde el 2008, el porcentaje referido se ha venido incrementando excepcionalmente y de forma sucesiva debido, entre otras consideraciones, a las constantes oscilaciones que este *commodity* ha experimentado en el último tiempo. En efecto, la ley N° 20.278 elevó a 80 por ciento el porcentaje del reintegro, lo que se mantuvo vigente entre el 1 de julio de 2008 y el 30 de junio de 2009. Posteriormente, la ley N° 20.360 extendió hasta el 30 de junio de 2010 el régimen excepcional de reintegro, en el que a mayores ingresos anuales, menores las tasas de reintegro. Lo mismo se estableció, con diferentes porcentajes y tramos, mediante las leyes N° 20.456 y 20.561, la última de las cuales expiró el 31 de diciembre de 2012. Es decir, en este instante no rige la ley para hacer uso de la franquicia. Por lo tanto, debemos aprobar el proyecto de ley en los próximos días, porque, de lo contrario, los empresarios de carga tendrán un serio problema.

En la actualidad los porcentajes de reintegro según tramos de ingresos que las empresas de transporte de carga pueden recuperar por concepto de impuesto específico al petróleo diésel pagado, son los siguientes: a.- 80 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento; b.- 70 por ciento para aquellos cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento; c.- 52,5 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 15.000 unidades de fomento, y d.- 31 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 15.000 unidades de fomento. Como en este instante no rige la ley, y en consideración, además, de la incertidumbre en el concierto económico internacional sobre la materia resulta de suma importancia aprobar el proyecto. Todavía se hace aconsejable mantener el sistema excepcional de reintegro contenido en la ley referida. El proyecto propone extender el régimen vigente de la ley N° 20.561 por un período de cuatro años, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2016, y adicionalmente incrementar hasta las 20.000 UF el techo del tramo del 52,5 por ciento de reintegro, permitiendo que más contribuyentes en este segmento puedan obtener una devolución mayor.

## DISCUSIÓN SALA

En cuanto a extender el plazo hasta el 2016, cuando comenzamos a analizarlo en la Comisión, el honorable diputado señor Pablo Lorenzini, después de escuchar a la Federación del Transporte de Carga, presentó una indicación para reemplazar, en el inciso primero, el guarismo "2016" por "2015". La aprobamos por la unanimidad. Resulta bueno que sea hasta el 2015, porque todo el país sabe que desde el 11 de marzo del 2014, vamos a contar con una nueva Presidenta o Presidente de la República. Entonces, el próximo gobierno va a tener uno o dos años más para abordar el tema, es decir, la mitad del período. Como se aprobó por unanimidad, la ley no regirá hasta el 2016, sino hasta el 2015. Por otra parte, el señor José Egido, expresó que el 20 de diciembre de 2011, el gremio que representa firmó un protocolo de acuerdo con el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Pedro Pablo Errázuriz, al que concurrieron en calidad de garantes los senadores señores Francisco Chahuán, Hernán Larraín, Juan Antonio Coloma y Alejandro García Huidobro, en el que se estableció un compromiso de parte del Gobierno para revisar la recuperación del impuesto específico en varios aspectos, por ejemplo, diversificar la estructura de descuentos, de manera que la recuperación fuera en función del petróleo consumido y no en base a la facturación de las empresas, y además, buscar una fórmula que permita revisiones periódicas más espaciadas que la revisión semanal actual.

El trabajo en conjunto, según el señor Egido, debía empezar en enero de 2012, pero durante el año pasado no se realizó ninguna reunión de trabajo con el Ministerio para abordar estos temas. Además, expresó que el cambio en el umbral del tercer tramo de 15.000 UF a 20.000 UF no produce un cambio sustancial y consolida la referencia a las ventas anuales. También, discrepó con que este esquema tenga una vigencia de cuatro años, porque, en opinión de ese gremio, el impuesto específico al petróleo diésel requiere de una discusión y de un análisis más profundos, porque de todas las industrias productivas que hoy operan en el país, solo el transporte terrestre de carga no tiene derecho a la rebaja del ciento por ciento de este impuesto, como sí lo tienen la minería, la construcción, la pesca, la agricultura, etcétera. El señor Juan Araya expresó el total acuerdo de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones a este proyecto. El señor Delpiano planteó que la propuesta de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile tiene un costo de 40 millones de dólares adicionales, lo que escapa del marco presupuestario. La propuesta presentada por el Gobierno está enfocada a mejorar los aspectos medios, con un costo de 8 millones de dólares adicionales. Puesto en votación el artículo único, se aprobó por 7 votos a favor y una abstención. Votaron a favor los diputados señores Lorenzini, Macaya, Marinovic, Ortiz, Santana, Silva y Von Mühlenbrock. Se abstuvo el diputado señor Godoy. Asistieron al 90 por ciento de la sesión, después de haber dado el *quorum* requerido en otras, los diputados señores Enrique Jaramillo y Carlos Montes.

En consecuencia, es muy importante aprobar el proyecto, con el objeto de que la próxima semana lo trate el Senado y durante enero se convierta en ley de la República.

He dicho.

## DISCUSIÓN SALA

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- En discusión el proyecto. Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, como bien sabe, soy un tipo de ánimo positivo y de espíritu constructivo, pero ahora debo confesarle, por su intermedio, al señor ministro que ayer no tuve el placer de participar en la discusión de la iniciativa. Sin embargo, quiero manifestar mi irritación por dos razones: primero, por la técnica de obligarnos a legislar con la pistola al pecho. ¿Por qué ingresó a trámite en enero un proyecto para extender un beneficio que terminó el 31 de diciembre? ¿Por qué no ingresó el 1 de diciembre o el 30 de noviembre, de modo que hubiésemos tenido el tiempo suficiente para discutir el sentido del impuesto específico a los combustibles? ¿Cuál es la discusión de fondo? ¿Cuál es el sentido de aplicar un impuesto creado para estimular o aportar a la inversión, mantención y desarrollo de las carreteras de Chile, que obviamente lo pagaron aquellos que las usaban? Actualmente, las carreteras son financiadas por los propios usuarios a través de los peajes. De modo que habiendo desaparecido la razón que originó este impuesto, este persiste por dos razones bastante comprensibles: la primera tiene que ver con la gran cantidad de recursos que genera, los cuales son indispensables para el Estado, y la segunda está asociada a las externalidades negativas que tiene el uso del combustible y al efecto que tendría sobre el medio ambiente la posibilidad de liberarlo de todo impuesto.

Pero lo que no tiene explicación alguna es que todos los automovilistas de Chile paguen ese impuesto a los combustibles, que a los camioneros de Chile les sea devuelto parcialmente y que no lo paguen aquellos que usan petróleo. ¿Por qué ha de pagarlo el camionero que transporta alimentos por las carreteras de nuestro país y no lo hace aquel que maneja un camión tolva que usa petróleo en las faenas mineras? ¿Qué explica que una parte importante de la industria chilena no pague impuesto específico al combustible, pero sí parcialmente el rubro del transporte y en su totalidad todos los conductores particulares de Chile?

A mi juicio, francamente eso no resiste análisis. Por lo tanto, si el problema tiene que ver con los recursos que se generan, ¿por qué no universalizamos la aplicación de ese impuesto y lo reducimos a la mitad? Si lo redujéramos en esa medida e hiciéramos pagarlo con justicia a todo el mundo, no tendríamos que hacer devoluciones parciales y específicas a un sector u otro. De esa forma, tendríamos un sentido de justicia en términos de que aquel que consume petróleo, paga, pero no paga gravosos impuestos, como los que actualmente componen buena parte del precio del combustible, sobre todo en un período en que su valor aumenta de manera explosiva debido a las coyunturas internacionales. Reitero, ciertamente, generaríamos los mismos recursos si redujéramos a la mitad ese impuesto y universalizáramos su aplicación. No escuché este tema en el debate habido el año pasado; este año apenas tendremos la posibilidad de discutirlo, porque estamos legislando con una urgencia obvia, y el proyecto no puede dejar de ser aprobado. Pero me resisto

## DISCUSIÓN SALA

a que debamos debatirlo de esta manera y no entremos en la discusión de fondo para dar una solución estructural al problema que tenemos por delante. Por eso, me niego a participar en la votación de un proyecto que equivale a tener una pistola en el pecho -por cierto se aprobará-, pero que no entra en la discusión de fondo: es completamente injusto que haya sectores de la economía que paguen impuesto al combustible, aunque sea parcialmente por la vía de la devolución, y que otros, que consumen ingentes cantidades de petróleo, paguen cero peso por ese mismo concepto. ¿Qué puede explicar que el petróleo sea más barato para un camión tolva de una gran compañía minera que para un pequeño, mediano o gran camionero, para un taxista, para un colectivero o para un conductor de vehículo particular que lleva a sus hijos al colegio cada mañana?

No hay ninguna explicación para el hecho de que el petróleo y la bencina sean más caros para unos y más baratos para otros. Por su intermedio, señor Presidente, pido al ministro que explique la razón por la cual en 2013 persista una enorme desigualdad en el precio del petróleo para las diversas actividades productivas, habiendo desaparecido el fin primero para el cual fue creado ese impuesto. El combustible se gravó solo para quienes conducían por las carreteras de Chile, porque dicho impuesto se destinó exclusivamente -y así fue planteado en la ley para la construcción, el desarrollo y la mantención de las carreteras. Sin embargo, hoy esa tarea es mantenida y resuelta financieramente con el aporte cotidiano de los transportistas y conductores que transitan por todas las carreteras del país. Por lo tanto, es hora de rebajar sustantivamente el impuesto a los combustibles y universalizar su aplicación. He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero contestar brevemente al diputado que me antecedió en el uso de la palabra. Debo decirle que tiene mala memoria, porque los impuestos específicos fueron incrementados durante los gobiernos de la Concertación. Incluso, el impuesto a la bencina fue elevado a 6 UTM por metro cúbico y a 1,5 UTM en el caso del petróleo. Es efectivo lo que él señala en cuanto a que dicho impuesto fue establecido para la mantención de las carreteras cuando no existían las concesiones de las mismas. Pero esa discusión es muy añeja, porque el impuesto específico se instaló y se dejó definitivamente porque es una necesidad del país la recaudación de impuestos. Pero el Gobierno ha demostrado una flexibilidad que se refleja en el proyecto presentado, toda vez que en él se establece la posibilidad de que pueda haber una escala de recuperación del impuesto específico entre los distintos sectores económicos de los transportistas. Ese es el tema que se está tratando de resolver con esta iniciativa, que votaremos favorablemente. Incluso, hay un mejoramiento en esta materia, toda vez que se aumenta de 15 mil a 20 mil UTM el techo del

## DISCUSIÓN SALA

tramo del 52,2 por ciento de reintegro, lo que beneficia a una gama mayor de transportistas. Por eso, creo que esta iniciativa es una respuesta más.

El gobierno del Presidente Piñera, preocupado de los problemas económicos de todos los sectores y no de uno exclusivamente, ha enviado este proyecto, que debería empezar a regir desde el 1 de enero de 2013. Algunas personalidades importantes que han ocupado la presidencia de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, como el señor Juan Araya, han señalado expresamente que están absolutamente de acuerdo con el proyecto. En ese sentido, me extraña que haya voces disidentes, porque esta iniciativa es absolutamente necesaria. El proyecto establece una escala para el reintegro; comparto la idea de que es una buena medida. Desde luego, vendrán tiempos mejores que permitirán que el impuesto específico se reduzca aún más o para que su devolución sea aún mayor en promedio. No obstante, considerando el momento económico que vive el país, en el que todos debemos aportar una parte, el sector del transporte de camiones se manifiesta a favor de la aprobación del proyecto. Pido a los diputados que vean con mucha sabiduría esta iniciativa, porque constituye un avance significativo. En definitiva, si el país crece, también lo hará la recaudación del fisco; pero lo hará mediante ayudas como la que establece el proyecto para el sector de los transportistas. He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Miodrag Marinovic.

El señor **MARINOVIC**.- Señor Presidente, no entraré a discutir sobre la pertinencia del proyecto, ni si lo aprobaremos ni si la culpa es del gobierno anterior o de este, sino que me referiré al contexto general. En primer lugar, este impuesto al diésel no es tal. Con él no se está castigando al petróleo ni a los camioneros. Se trata de un impuesto al pan, a las frutas, a los lácteos, es decir, a todos los productos que deben ser distribuidos desde los centros de producción a los distintos centros de consumo. Chile tiene 4.200 kilómetros de largo, desde Arica hasta Puerto Williams; por lo tanto, en el kilo de pan y en la fruta se paga ese impuesto. Eso el ministro lo sabe porque se debe acordar de que le regalé una manzana cuando estuvo en Puerto Williams. Con el precio de esa manzana que se compra en Puerto Williams, en Santiago se pueden adquirir cinco o seis manzanas. ¿Y por qué la manzana en Puerto Williams es más cara? Porque hay que transportarla en camión, en barco o en lo que sea. Por lo tanto, cuando se establece un impuesto al transporte, como es este impuesto maldito al diésel, lo que se está haciendo es subir el precio de la manzana, del pan, de la carne, de los lácteos y de la leche a los habitantes de Arica, a los de las zonas más alejadas del norte y, por cierto, también a los de las zonas más alejadas del sur. Este no es un impuesto a los más ricos, sino que a los más pobres del país, a los que están más lejos de Santiago, de Vitacura, de la Dehesa, de Lo Barnechea. Los más pobres son los que pagan este impuesto perverso al diésel. Los chilenos no podemos darnos el lujo de aceptar los argumentos de un tecnócrata de oficina, que dice: "No podemos



## DISCUSIÓN SALA

bajarle el impuesto al lolo del barrio alto que tiene un Jeep 4x4 para ir a la nieve el fin de semana, y que usa diésel, porque esa persona tiene muchos recursos.”.

Pues bien, en este proyecto se habla de reintegro. Estamos hablando del reintegro del petróleo para los transportistas, para quienes llevan los productos de primera necesidad. Así como la sangre lleva los nutrientes a todo nuestro organismo, los transportistas llevan todo lo necesario a los distintos puntos del país. Por lo tanto, primer punto: este no es un impuesto al petróleo diésel, sino que al pan y a los productos esenciales. Segundo punto: tiene razón el diputado Pepe Auth. ¿Por qué los pobres transportistas tienen que ser los que paguen este impuesto, el cual, finalmente, transfieren a los clientes -porque obviamente que lo transfieren-, y las mineras y las generadoras no lo pagan? Se me dieron dos argumentos que son increíbles e impresentables: congestión y contaminación. Me los dio el ex ministro Velasco, que hoy es candidato a Presidente de la República. Son argumentos que tengo guardados por si llega a avanzar en su candidatura, para recordárselos, porque es el gran contrario a bajar estos impuestos.

Él dijo: “Voy a subir los impuestos al combustible si llego a ser Presidente.”. Primero, respecto de la congestión, no he visto en el taco que se produce en la rotonda Pérez Zujovic, cuando la gente va para el barrio alto, camiones congestionando. Más bien veo Mercedes Benz, BMW u otro tipo de vehículos haciendo tacos y congestionando los caminos de Santiago, pero no a camioneros llevando productos de primera necesidad. Es evidente que tiene que haber camiones que transporten nuestros productos; por lo tanto, esa externalidad negativa yo no me la trago, no la compro. Segundo, contaminación. Yo tampoco veo camiones contaminando a cada rato en el centro de Santiago, en la Alameda o en los distintos lugares. Normalmente veo a los camiones en la ruta 5 Sur distribuyendo los productos a lo largo del país, en zonas en las que no hay problemas de contaminación como la que se produce en el centro de Santiago, donde por lo demás tienen impedido el acceso. En la actualidad, las tecnologías en el mundo han mejorado. En Alemania se usa mucho el petróleo diésel y no tienen problemas de contaminación. ¿Y por qué nosotros tenemos que ser más papistas que el Papa en esta materia?

El señor Eduardo Bitrán dice en una publicación. “Impuesto al diésel: atentado ambiental y oportunismo político”. Y manifiesta que nosotros cedemos a las presiones de los gremios. No, nosotros cedemos a la presión del ciudadano que quiere comer a un precio justo y no tener que seguir pagando impuestos por recibir un producto más caro que los compatriotas de otros lugares del país. Por lo tanto, la contaminación tampoco es argumento en este tema. Como decía Carlos Vilches, el señor Juan Araya, presidente de la Confederación de Dueños de Camiones y muchos otros apoyan esta iniciativa. Pero creo que el reintegro a los transportistas debería ser mayor. Donde se establece a 80 por ciento debería ser de ciento por ciento; donde se establece a 31 por ciento debería ser de 50 por ciento. La idea es que se abarate el costo del transporte de los distintos productos a lo largo de nuestro país, que tiene grandes

## DISCUSIÓN SALA

distancias. Señor Presidente, este debate ya lo hemos tenido. El plazo se acortó a tres años. Yo hubiese sido partidario de que se renovara por un año, a fin de que el tema sea debatido durante el año electoral, y los chilenos y las chilenas sepan qué posición tiene cada uno de nosotros al respecto. Personalmente, como parlamentario de la Región de Magallanes, estoy por bajar el impuesto o aumentar el reintegro, de modo de abaratar los productos de consumo masivo en las regiones extremas de nuestro país. Todos los argumentos que se han dado acá se caen uno a uno y son inaceptables. Tal vez se podría cobrar un poquito más a las termoeléctricas que consumen petróleo diésel, o a las empresas mineras, que están exentas, y bajarles por esa vía el cobro a los camioneros, a fin de no afectar la recaudación fiscal. Por su intermedio, señor Presidente, hago un llamado al ministro en términos de lo que he señalado. Sé que a esta altura del año el cansancio nos agobia a todos, pero vamos a partir con mucha energía en marzo próximo, porque es un año importante, en el que muchos de nosotros tendremos que asumir desafíos. Y uno de mis compromisos con los transportistas y con los habitantes de mi región es seguir luchando para que este impuesto maldito y perverso pueda bajar.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Ernesto Silva.

El señor **SILVA**.- Señor Presidente, por su intermedio, quiero saludar al ministro de Hacienda que nos acompaña en esta mañana. En primer lugar, quiero señalar que los diputados de la UDI apoyamos este proyecto porque nos parece una buena iniciativa. En segundo lugar, quiero hacerme cargo de algunas inquietudes y reflexiones planteadas en el debate que ha tenido lugar en la Sala. La primera tiene que ver con la velocidad de negociación y de tramitación. En efecto, el diputado Auth planteó su inquietud respecto de cómo se había tramitado este proyecto. Quiero aclarar que el martes la Comisión acordó un procedimiento de trabajo, que se tradujo en que se puso el proyecto a disposición de los señores diputados, se invitó al Ejecutivo y a representantes de la industria para que fueran escuchados en el día de ayer, y se analizó y votó el proyecto. ¿Por qué el Ejecutivo ingresó tan encima el proyecto? Comparto la inquietud de que ojalá tuviésemos más tiempo para trabajar los proyectos, pero hay dos elementos importantes. Primero, que nos ha costado mucho sacar otros proyectos que nos han mantenido muy ocupados a todos. Quiero recordar lo que fue la tramitación de la reforma tributaria, la discusión del proyecto de Ley de Presupuestos, el reajuste del sector público y otros temas que han mantenido a la Comisión de Hacienda, y al Ministerio de Hacienda, en una discusión permanente en el Congreso. Por lo tanto, no habría tenido un efecto tan práctico que otros proyectos hayan ingresado con igual velocidad.

De todos modos, quiero acoger esa inquietud y proponer al señor ministro que ojalá en el futuro podamos planificar, el Ejecutivo y el Congreso Nacional, el



## DISCUSIÓN SALA

vencimiento de los proyectos, a fin de que podamos trabajar en ellos con más calma. El segundo argumento de por qué me parece bien la forma en que se ha procedido es el hecho de que en esta iniciativa ha habido un trabajo no solo con el Congreso Nacional, que fue lo que sucedió en los días martes y miércoles, sino que también con quienes serán afectados por la ley. Ese proceso toma tiempo y significa ir construyendo acuerdos. Quiero recordar a la Sala que en el último tiempo hemos tenido buenas noticias. En el reajuste del sector público hubo acuerdos que se construyeron, que implicaron horas hombre y mujer dedicadas a trabajar y a construir confianzas. En este proyecto se construyó también un importante acuerdo con el principal grupo de dirigentes afectados. Desde ese punto de vista, la inmediatez con que el Gobierno manda el proyecto tiene que ver con la construcción de un acuerdo. Eso como primer punto.

El segundo punto respecto del cual quiero hacer un comentario es sobre la discusión de fondo: el impuesto específico a los combustibles. Señor Presidente, por su intermedio, quiero decir al ministro que debemos seguir debatiendo sobre este impuesto. Él sabe que la UDI tiene convicciones en este tema, que las ha planteado en innumerables ocasiones y que las seguirá planteando, pero creo que no tenemos que confundirnos. Este proyecto de ley establece un incentivo específico de reintegro a los transportistas, que tiene distinto porcentaje, según el monto de las ventas. La discusión de fondo sobre este tipo de impuesto no se aborda en el proyecto porque sus objetivos son diferentes. Por ello soy partidario de que tengamos un debate al respecto. No comparto el argumento que se ha dado acá en el sentido de que el tratamiento de la distribución del impuesto al combustible deber ser parejo para todo tipo de actividad, porque sí creo que se produce un efecto distinto en el ámbito del transporte, por ejemplo, en términos de congestión y de contaminación, que no se producen en otras actividades, pues tienen incorporado ese impuesto en sus normas ambientales o estándares de regulación ambiental o normas de emisión.

A mi juicio, es ahí donde está reflejado ese impuesto en la práctica. El proyecto es sencillo. ¿Cuáles son los elementos? La ley actual, que venció hace algunos días, señalaba que existía un porcentaje de reintegro para los contribuyentes, dependiendo de cuáles fueran sus ingresos anuales, y se establecían cuatro tramos: para quienes recibían ingresos anuales inferiores o iguales a 2.400 UF; entre 2.400 y 2.600 UF; entre 6.000 y 15.000 UF, y superiores a 15.000 UF anuales. Otro elemento que contenía esa ley es que vencía después de un año, en diciembre. ¿Cuáles son los dos cambios que se proponen en el proyecto de ley? 1. Dar un horizonte de tiempo más largo; no un año. El proyecto que presentó el Ejecutivo instituía un horizonte de cuatro años de duración, hasta finales de 2016; pero la Comisión de Hacienda, ayer, planteó que podía ser conveniente un horizonte no tan largo. Es así que, por indicación del diputado Lorenzini, que fue apoyada por la Comisión y también por el Ejecutivo, se acordó un plazo menor: tres años; es decir, 36 meses. Me parece que dicho plazo otorga un horizonte de tiempo razonable y no provoca la premura que planteó legítimamente el diputado Auth, en cuanto a tener que legislar con

## DISCUSIÓN SALA

presión. O sea, que no sea por un año. Pero, también da un horizonte que no es infinito, de modo que podamos volver a discutir cómo abordamos el impuesto específico y las formas de reintegro. Por eso, de acuerdo con la propuesta que se presenta hoy a la Sala, el proyecto vence en 2015. Es decir, tendrá vigencia para 2013, 2014 y 2015. Ese es el primer cambio. 2. Se amplía el monto de los ingresos que dan origen, en uno de los cuatro tramos, al reintegro de 52,2 por ciento. En el proyecto que venció recibían 52,5 por ciento de reintegro aquellos contribuyentes cuyos ingresos anuales eran de más de 6.000 UF y de menos de 15.000 UF. El Gobierno ha establecido un beneficio mayor para ese grupo, porque dispuso que ese 52,5 por ciento de reintegro se extenderá también para aquellos contribuyentes que perciben hasta 20.000 UF de ingresos anuales.

Es decir, se amplía el grupo de beneficiarios de ese porcentaje de reintegro. El proyecto debe ser evaluado en su mérito, en lo que significa, y no en lo que les gustaría a muchos que fuera. En ese contexto, el hecho de que se amplíe el horizonte de tiempo, de que se mantenga todavía una discusión sobre el impuesto específico y de que se aumente el tramo para la obtención del reintegro de 52,5 por ciento, son motivos suficientes para que esta iniciativa sea aprobada y, ojalá, despachada lo más pronto posible.

He dicho.

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

El señor **JARAMILLO**.- Señor Presidente, lo que escuché de nuestro apreciado Presidente de la Comisión de Hacienda aclara aspectos que no estuvieron presentes en el debate habido en dicha Comisión, curiosamente. No obstante, solicité hacer uso de estos minutos, porque no estoy conforme y quiero expresar mi malestar por la forma en que el Ejecutivo está ejerciendo sus funciones como colegislador. Estamos tratando algunos proyectos, realmente, en forma inadecuada. No nos corresponde trabajar de esa manera. No es posible que se envíe un proyecto tarde, con poca información, sin perjuicio de que hoy la estemos recibiendo. Porque la vigencia de la ley que se pretende prorrogar venció el 31 de diciembre del 2012, es decir, hace ya casi dos semanas, y este proyecto ingresó, recién, este martes a tramitación. En la Comisión de Hacienda se ha mencionado el mecanismo que se estableció bajo la vigencia de la ley N° 20.561. Pero no se explicó con claridad el porqué del aumento del tope de 15.000 a 20.000 UF. Sí lo dijo hoy, muy claramente, nuestro Presidente de la Comisión de Hacienda, señor Ernesto Silva. Hoy se puede entender. Pero créame, señor Presidente, que no lo entendí ayer cuando se trató el tema en la Comisión. A ello debemos sumar el apremio de la urgencia calificada de "discusión inmediata" que, por supuesto, no corresponde. Vuelvo a la historia de este proyecto. En 2011, en el debate habido en la Sala, el diputado Jaramillo manifestó su incomodidad por la forma en que se legisló sobre este mismo tema; es decir, a través de la utilización de la "discusión inmediata".

## DISCUSIÓN SALA

Y ahora volvemos a caer en el mismo error. Por eso, es necesario decirlo. No es que el diputado que habla sea complicado o quiera hacer prevalecer ideas que no corresponden. No, por el contrario. Estamos legislando apuradísimos y, a veces, en lugares inadecuados. Por ejemplo, el lunes estábamos citados a la sede de Santiago del Congreso Nacional para tratar otros proyectos y resultó que concurren solo cinco colegas, como gran cosa, en circunstancias de que en la Comisión de Hacienda somos trece. ¿Esa es la forma en que se debe legislar, dada la importancia de las materias de Hacienda? ¡No! Por eso, di mi voto afirmativo al proyecto que prorroga el reintegro del impuesto específico. No obstante ello -así lo hice notar en la Comisión-, me habría gustado, al menos, una insinuación -ya que no se dice nada al respecto- sobre cómo aliviar la carga impositiva por este concepto a otras empresas y a otras asociaciones, como las que agrupan a las pymes del transporte colectivo. Los representantes de la Confederación del Transporte de Carga fueron invitados, pero llegaron ayer, a última hora, tarde, a la Comisión, cuando todo ya estaba prácticamente aprobado. En consecuencia, no pudieron emitir su opinión. Ésa no es forma de legislar. Reitero, se debería alivianar la carga impositiva a otras empresas como las pymes del transporte colectivo o debería establecerse que se hagan contribuyentes del impuesto grandes empresas mineras que no lo son en la actualidad, u otras grandes empresas que están exentas de pagar este tributo. ¡Creámonos el cuento! La mayoría de los chilenos paga este tributo, en especial nuestra clase media y todos aquellos que con gran esfuerzo han logrado obtener un vehículo motorizado. Por eso, concuerdo mucho con las opiniones de mi colega Pepe Auth. Hay que aprobar este proyecto. ¡Claro! Con ello se contribuye a disminuir los costos de transporte de carga que, en definitiva, repercuten en la mayoría de nuestra población. Sin embargo, una vez más, dejo patente mi disgusto por la improvisación y la mala forma de afrontar la labor legislativa.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el ministro de Hacienda, señor Felipe Larraín.

El señor **LARRAÍN** (ministro de Hacienda).- Señor Presidente, agradezco la oportunidad para comentar el proyecto y hacerme cargo de algunos puntos que han planteado los honorables diputados. En primer lugar, el proyecto -lo dijo hace un momento el diputado señor Silva- fue trabajado con las asociaciones gremiales. Hemos tenido un diálogo bastante fructífero con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, que dirige don Juan Araya, mismo diálogo que hemos sostenido con la Confederación Nacional de Transporte de Carga. Repito, hemos dialogado con ambas asociaciones gremiales. Por lo tanto, lo que manifestó un dirigente que asistió ayer a la Comisión en términos de que no los hemos escuchado, no corresponde a la realidad. Aquí no hay realidades a medias: o se reciben a los representantes de esos gremios o no se reciben. Y lo que ocurrió fue que los hemos recibido y hemos escuchado sus planteamientos. Con el proyecto avanzamos en un

## DISCUSIÓN SALA

sentido importante: en el sector medio, esto es, respecto de aquellas empresas de transporte que perciben entre 15 mil y 20 mil unidades de fomento de venta anual. Dichas empresas mejorarán su reintegro, del 31 por ciento, que tenían antes de este proyecto, a 52,5 por ciento, porque pasarán al tramo tres. Este beneficio no es insignificante, como afirmó ayer un dirigente, que no es el presidente de la Confederación, sino que es presidente de una asociación miembro de la Confederación.

Por el contrario, son algo menos de mil empresas adicionales las que recibirán el beneficio del reintegro de 52,5 por ciento. El proyecto es fruto del dialogo. Reitero: hemos escuchado y dialogado con la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y con la Confederación Nacional de Transporte de Carga. En suma, el proyecto es reflejo de ese dialogo. ¡Claro! Tal vez no refleja la aspiración de todos. Es parte de la naturaleza humana el solicitar más. De hecho, escuché a algunos diputados decir que el reintegro pudo haber sido mayor. En cada proyecto que presentamos se nos pide un beneficio adicional, y en esos casos nosotros debemos juzgar cómo, dentro de los costos y del erario, podemos atender las distintas demandas. Recuerden que esta demanda de reintegro no es la única. Hay demandas en educación, en salud, en vivienda, y cada vez que traemos un proyecto se nos pide un esfuerzo mayor. Lo entiendo, pero siempre habrá alguien que determine cómo asignar los recursos y hacer una propuesta. Eso es lo que hemos hecho. Respecto de la premura legislativa, cabe aclarar lo siguiente. Hemos estado llenos de proyectos de ley. Nadie podrá decir que el Gobierno, en este caso, el Ministerio de Hacienda, que le ha tocado liderar este proyecto y varios más, ha estado relajado en materia legislativa. Hemos tenido una seguidilla de proyectos. En cuanto al que nos convoca, disponemos solo de este mes para convertirlo en ley. De lo contrario, el reintegro caerá a 25 por ciento. Esa es la realidad. Quiero recordar que el año pasado hicimos el esfuerzo de hacer un reintegro, en un esquema que durara cuatro años, pero no pudimos hacerlo, porque se redujo ese plazo. El Ejecutivo acogió esa reducción de plazo a tres años, que es lo que se plantea en el inciso primero del artículo único del proyecto. Eso está bien, da más tiempo. Pero los señores diputados deben entender que la cantidad de proyectos anuales que tenemos es enorme: discusión presupuestaria; reajuste del sector público; discusión del ingreso mínimo, en fin. También se nos dijo que habíamos traído a última hora el proyecto que postergó los avalúos no habitacionales por un año y que benefició a una cantidad muy importante de personas de clase media. ¡Bueno! Ocurrió por esta misma razón: la enorme cantidad de proyectos.

Ahora, en cuanto a la justificación o no del impuesto específico a los combustibles, una discusión de fondo en la cual no querría entrar, les digo que el gobierno anterior le encargó al Banco Interamericano de Desarrollo un estudio sobre la materia. Se trata de un trabajo independiente, que fue actualizado el año pasado. En él se dan razones y hace un cálculo de cuánto debería ser el impuesto específico a los combustibles. Quienes estén interesados en conocer esas razones, en conocer ese trabajo independiente, que no lo hizo el Ministerio de Hacienda, con el mayor gusto se lo

## DISCUSIÓN SALA

entregaremos. Volviendo al proyecto, quiero destacar el esfuerzo que está haciendo Ejecutivo al incorporar a más empresas de transporte de carga a un beneficio mayor, cual es el del 52,5 por ciento de reintegro. Es decir, se aumenta el reintegro a un sector medio. Por último, quiero comentar lo que estamos haciendo con las asociaciones gremiales. Estamos trabajando en dos programas: uno, sobre eficiencia energética. La idea es instalar alerones en los transportes de carga, esto es, piezas móviles que ayudan a reducir el consumo de combustible en casi 15 por ciento. El otro programa dice relación con el recambio de camiones. Se trata del programa "Cambia tu camión", cuya finalidad es modernizar las flotas, optimizar el uso del combustible y contribuir a descontaminar las ciudades. También se nos ha planteado el tema de mejorar la capacitación de los conductores profesionales, sobre todo por el desarrollo de la gran minería, rubro en el que uno de los mayores requerimientos es la seguridad. Entendemos la razonable preocupación de las asociaciones gremiales en esta materia, y estamos dispuestos a trabajar con ellas. Muchas gracias.

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Cerrado el debate. A la espera de que los diputados que están en Comisiones concurren a votar, se suspende la sesión.

*-Transcurrido el tiempo de suspensión:*

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Continúa la sesión. En votación general el proyecto de ley.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 69 votos; por la negativa, 0 voto. Hubo 1 abstención.*

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- **Aprobado.**

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados: Accorsi Opazo Enrique; Aguiló Melo Sergio; Alinco Bustos René; Alvarez- Salamanca Ramírez Pedro Pablo; Andrade Lara Osvaldo; Araya Guerrero Pedro; Baltolu Rasesa Nino; Barros Montero Ramón; Bertolino Rendic Mario; Bobadilla Muñoz Sergio; Browne Urrejola Pedro; Calderón Bassi Giovanni; Carmona Soto Lautaro; Ceroni Fuentes Guillermo; Cornejo González Aldo; Cristi Marfil María Angélica; Chahín Valenzuela Fuad; Eluchans Urenda Edmundo; Espinosa Monardes Marcos; Espinoza Sandoval Fidel; Farías Ponce Ramón; Kort Garriga Issa; González Torres Rodrigo; Harboe Bascuñán Felipe; Hernández Hernández Javier; Hoffmann Opazo María José; Isasi Barbieri Marta; Jaramillo Becker Enrique; Jiménez Fuentes Tucapel; Lemus Aracena Luis; Rosales Guzmán Joel; Lorenzini Basso Pablo; Macaya Danús Javier; Marinovic Solo De Zaldívar Miodrag; Martínez Labbé Rosauero; Molina Oliva Andrea; Monckeberg Bruner Cristián; Monckeberg Díaz Nicolás; Muñoz D'Albora Adriana; Nogueira*

## DISCUSIÓN SALA

Fernández Claudia; Norambuena Farías Iván; Núñez Lozano Marco Antonio; Ojeda Uribe Sergio; Ortiz Novoa José Miguel; Pascal Allende Denise; Pérez Arriagada José; Pérez Lahsen Leopoldo; Recondo Lavanderos Carlos; Rivas Sánchez Gaspar; Rojas Molina Manuel; Rubilar Barahona Karla; Sabag Villalobos Jorge; Sabat Fernández Marcela; Salaberry Soto Felipe; Sandoval Plaza David; Santana Tirachini Alejandro; Sauerbaum Muñoz Frank; Schilling Rodríguez Marcelo; Silber Romo Gabriel; Silva Méndez Ernesto; Teillier Del Valle Guillermo; Ulloa Aguillón Jorge; Urrutia Bonilla Ignacio; Vallespín López Patricio; Vargas Pizarro Orlando; Verdugo Soto Germán; Vidal Lázaro Ximena; Vilches Guzmán Carlos; Ward Edwards Felipe.

*-Se abstuvo la diputada señora Sepúlveda Orbenes Alejandra.*

El señor **MONCKEBERG**, don Nicolás (Presidente).- Por no haber sido objeto de indicaciones, también queda aprobado en particular.

***Despachado el proyecto.***

## OFICIO LEY

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

Oficio de ley a Cámara Revisora. Comunica texto aprobado. Fecha 10 de enero, 2013. Cuenta en Sesión 94, Legislatura 360, Senado

Oficio N° 10.563  
VALPARAÍSO, 10 de enero de 2013

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, correspondiente al boletín N° 8772-05.

## PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2015, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- 1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.
- 2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.
- 3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.
- 4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

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 impetire el beneficio, se considerará que los ingresos anuales



## OFICIO LEY

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

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

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible."

Dios guarde a V.E.

NICOLÁS MONCKEBERG DÍAZ  
Presidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ  
Secretario General de la Cámara de Diputados



## INFORME COMISIÓN HACIENDA

## 2. Segundo Trámite Constitucional: Senado

### 2.1. Informe de Comisión de Hacienda

Senado. Fecha 16 de enero de 2013. Cuenta en Sesión 96, Legislatura 360. Certificado

#### CERTIFICADO

Certifico que el día 16 de enero de 2013, la Comisión de Hacienda sesionó para tratar el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica plazo para reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel, para las empresas de transporte de carga y modifica otros aspectos de este mecanismo, **Boletín N° 8.772-05**, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

Se hace presente que el proyecto sólo contiene disposiciones de ley común.

Asimismo, cabe hacer presente que por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de "discusión inmediata", 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.

Esta iniciativa de ley, tiene por objetivo modificar el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel, para las empresas de transporte de carga, contenido en el artículo 2° de la ley N° 19.764, y modificar otros aspectos de este mecanismo.

A la sesión en que la Comisión se ocupó de este asunto asistieron, además de sus miembros, los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa, Francisco Chahuán Chahuán, Carlos Ignacio Kuschel Silva, Hernán Larraín Fernández y Carlos Larraín Peña.

Asimismo, en calidad de invitados, concurrieron, del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Felipe Larraín; el Jefe de Gabinete del Ministro, señor Ramón Delpiano; el Coordinador Legislativo, señor Francisco Moreno, y las asesoras, señoritas Beatriz Bustos y Carmina Hernández.

Del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Jefe de la División de Normas y Operaciones, señor Roberto Santana, y el Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez.

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

Del Ministerio Secretaría general de la Presidencia, la asesora, señorita Constanza Castillo.

De la Corporación de Estudios para Latinoamérica (CIEPLAN): la Secretaria Ejecutiva del Programa Legislativo, señorita Macarena Lobos.

El asesor de la Honorable Senadora señora Rincón, señor Josué Vega.

Concurrieron, además, en representación de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC, los señores Juan Araya, Presidente; Ramón Morrás, Secretario General; Augusto Péndola, Presidente Federación Agroforestal; y Roberto González, asesor

En representación de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile, los señores Sergio Pérez, Presidente; Baldemar Higuera, Secretario Ejecutivo; José Egido, dirigente Región de Valparaíso; y José Villagrán, dirigente Región de la Araucanía.

- - -

Cabe dejar constancia de que se introdujo una enmienda en el inciso primero del artículo único.

- - -

**DISCUSIÓN EN GENERAL**

Durante la discusión en general del proyecto de ley la Comisión escuchó a los representantes del Ejecutivo y recibió a los representantes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile y de la Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile.

**Sometido a votación en general el proyecto de ley, votaron a favor los Honorables Senadores señores García, Novoa y Pizarro, y se abstuvieron los Honorables Senadores señores Frei y Lagos, resultando, en consecuencia, aprobada la idea de legislar.**

- - -

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

**DISCUSIÓN EN PARTICULAR**

El Ejecutivo presentó una indicación para modificar el plazo de vigencia de la norma, en que su finalización pasaría a ser del 31 de diciembre de 2015 al 31 de diciembre de 2014.

**En votación la indicación del Ejecutivo, se registraron dos votos favorables, de los Honorables Senadores señores García y Novoa, y tres abstenciones, de los Honorables Senadores señores Frei, Lagos y Pizarro.**

**Repetida la votación, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 178 del Reglamento del Senado, se verificó idéntico resultado. En consecuencia, por aplicación del inciso segundo de la misma disposición, se dio por aprobada la referida indicación.**

**En votación el resto del artículo único, se registraron dos votos favorables, de los Honorables Senadores señores García y Novoa, y tres abstenciones, de los Honorables Senadores señores Frei, Lagos y Pizarro.**

**Repetida la votación, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 178 del Reglamento del Senado, se verificó idéntico resultado. En consecuencia, por aplicación del inciso segundo de la misma disposición, se dio por aprobado el resto del artículo.**

- - -

**INFORME FINANCIERO**

El informe financiero elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 7 de enero de 2013, señala, de manera textual, lo siguiente:

**"I. Antecedentes**

Teniendo presente que se mantienen importantes niveles de incertidumbre en el escenario económico internacional y en especial la volatilidad del precio de los combustibles, el proyecto de ley en referencia tiene por finalidad crear condiciones de mayor estabilidad en el importante

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

sector del transporte de carga al considerar que, de manera excepcional, se extienda por un período de 4 años, a contar del día 1° de enero de 2013, el beneficio dispuesto para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764, para acceder a un porcentaje de recuperación del impuesto específico al petróleo diesel (IEPD).

Adicionalmente, si bien para acceder al beneficio de recuperación del impuesto se mantienen los parámetros de ventas de las empresas clasificados en cuatro tramos, el proyecto de ley propone incrementar el beneficio a un importante volumen de beneficiarios, ampliando el tercer tramo, cuyas ventas actualmente se encuentran entre las UF 6.000 y hasta UF 15.000 con un beneficio del 52,5% de recuperación, hasta las UF 20.000.

En síntesis, el esquema de reintegro quedaría de la siguiente forma:

(a) Las empresas con ventas anuales inferiores o iguales a 2.400 UF podrán acceder a una recuperación de un 80% de lo pagado por IEPD,

(b) Las empresas con ventas anuales entre 2.400 UF y 6.000 UF podrán recuperar un 70% de lo pagado por IEPD,

(c) Las empresas con ventas anuales superiores a 6.000 UF e inferiores a 20.000 UF podrán acceder a una recuperación de un 52,5% de lo pagado por IEPD,

(d) Las empresas con ventas superiores a 20.000 UF tendrán una tasa de recuperación del impuesto de 31%.

## II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal.

El efecto fiscal del presente proyecto de ley, se proyectó sobre la base de la información del monto del reintegro efectivo realizado para las empresas de transporte de carga indicadas en el artículo 2° de la ley N° 19.764 durante el año 2011, y el porcentaje de reintegro según tramos de ingresos que estas empresas podían recuperar durante dicho año. Sobre esta base se estimó la cantidad media de combustible usada por empresa.

Con esa base se determina para el año 2013 y siguientes, el efecto fiscal de aplicar los porcentajes de reintegro propuestos en el presente proyecto de ley, sobre el monto que debiesen pagar por concepto de Impuesto Específico al Petróleo Diesel las empresas del transporte de carga,

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

según los litros promedio consumidos. El nivel del reintegro sería, así, el siguiente:

Cifras en millones de \$ de 2012

Monto Estimado Reintegro anual lapso 2013-2016 con ley	48.885
Monto Estimado Ley 19.764	27.453
<b>Gasto Incremental Proyecto de Ley</b>	<b>21.102</b>

..

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

- - -

### MODIFICACIONES

Vuestra Comisión tiene el honor de proponeros la aprobación del proyecto de ley aprobado en general y en particular por la Honorable Cámara de Diputados, con la siguiente enmienda:

#### Artículo único

##### Inciso primero

Sustituir el guarismo "2015" por "2014". **(Aplicación artículo 178, inciso segundo, Reglamento del Senado. Indicación del Ejecutivo)**

- - -

### TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de la modificación anterior, el proyecto de ley queda como sigue:

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de

## INFORME COMISIÓN HACIENDA

**2014**, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se 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 haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

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

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

---

INFORME COMISIÓN HACIENDA

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible.”.

- - -

Sala de la Comisión, a 16 de enero de 2013.

**ROBERTO BUSTOS LATORRE**  
**Secretario de la Comisión**

## DISCUSIÓN SALA

**2.2. Discusión en Sala**

Senado. Legislatura 360. Sesión 96. Fecha 16 de enero de 2013. Discusión general. Queda pendiente.

**MODIFICACIÓN DE PLAZO DE REINTEGRO PARCIAL DE IMPUESTO ESPECÍFICO AL DIÉSEL**

El señor ESCALONA (Presidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica plazo para reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel a las empresas de transportes de carga y modifica otros aspectos de este mecanismo, con urgencia calificada de "discusión inmediata".

**--Los antecedentes sobre el proyecto (8772-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 94<sup>a</sup>, en 15 de enero de 2013.**

**Certificado de Comisión:**

**Certificado de la Comisión de Hacienda: sesión 96<sup>a</sup>, en 16 de enero de 2013.**

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario General. El señor LABBÉ (Secretario General).- El proyecto fue aprobado en general por mayoría en la Comisión de Hacienda (votaron a favor los Honorables señores García, Novoa y Pizarro y se abstuvieron los Senadores señores Frei y Lagos), resultando, en consecuencia, aprobada la idea de legislar.

El texto de la iniciativa, Sus Señorías, está transcrito en las páginas 5 y 6 del certificado que emitió la Comisión de Hacienda.

El señor ESCALONA (Presidente).- Si le parece a la Sala, se abrirá la votación.

¿Habría acuerdo?

El señor WALKER (don Patricio).- Sí.

El señor GARCÍA.- Está bien.

El señor ESCALONA (Presidente).- Acordado.

Les recuerdo a los señores Senadores que de todas maneras se necesita cumplir el quórum exigido para aprobar en particular la iniciativa.

En votación la idea de legislar.

**--(Durante la votación).**

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Tuma para fundamentar su voto.

Sus Señorías disponen de hasta cinco minutos para intervenir.

El señor TUMA.- Señor Presidente, el proyecto en comento vuelve a someter esta materia a la consideración del Congreso, dado que los Gobiernos han sido incapaces de definir una política pública permanente que permita resolver en



## DISCUSIÓN SALA

forma definitiva lo relativo a este impuesto que se generó en un momento determinado de la historia de Chile, en el que quizás pudo haber sido diseñado convenientemente como modo de recaudación tributaria.

Sin embargo, a medida que fue cambiando la realidad del país y especialmente el precio internacional del combustible, esta recaudación se convirtió, en verdad, en un suplicio, en un castigo, en una sanción para todos los consumidores, muy especialmente para los transportistas y quienes usan sus vehículos para trabajar.

En definitiva, el hecho de que estemos debatiendo ahora este proyecto de ley es porque ya hace algún tiempo establecimos una iniciativa que daba la posibilidad de descontar o recuperar dicho impuesto específico. Al efecto, habíamos dispuesto una concesión gradual, dependiendo del volumen de las ventas. Y eso lo hicimos en forma transitoria, pero ahora tenemos que volver a aprobar un proyecto -nuevamente con carácter transitorio- ante la incapacidad de dar una solución definitiva al tema.

Nosotros planteamos que es importante el impuesto específico para el ingreso fiscal como modo de recaudación. Pero también señalamos que hay otras formas para que el Estado obtenga los mismos ingresos de una manera más democrática, más justa, al momento de recaudar tal volumen de recursos.

El sistema del impuesto específico se diseñó, básicamente, para que dichos recursos permitieran construir y mejorar las carreteras y caminos en Chile.

Hoy día han pasado tantos años desde su implementación que los caminos y carreteras de Chile se costean de un modo distinto. Nuestro país actualmente cuenta con respaldo y financiamiento para hacerlo de forma independiente, con los recursos propios del Estado, sin necesidad de recurrir a los usuarios de tales carreteras.

No obstante, lo más grave, señor Presidente, es que quienes consumen petróleo a los precios que tenemos no son solamente los usuarios de las carreteras, sino también la industria minera, que no paga este impuesto; la industria naviera, que tampoco lo paga y la industria en general, que lo recupera.

En definitiva, los únicos que lo pagan son los consumidores y las personas que usan las carreteras debido a su actividad económica.

Conviene tener presente que el sistema de recaudación se podría democratizar bastante más. Hoy día, para poner el ejemplo solo del impuesto específico de las bencinas, cabe considerar que este concepto representa 255 pesos por litro, sin importar el nivel del precio. Como el 80 por ciento de los consumidores de combustible no pagan el tributo, la distribución de este último importaría pasar a cancelar 50 pesos, un quinto del monto actual. Naturalmente, tal medida sería un alivio, porque todos cubrirían un poquito, y se mantendrían los ingresos estatales.

Mas ni por esta vía ni por alguna otra se ha aplicado una política pública en la que el Estado haya tomado una decisión para

## DISCUSIÓN SALA

resolver definitivamente el problema, y otra vez nos vemos impelidos a aprobar una normativa que alivia transitoriamente la carga, pero que no hace justicia respecto de los tributos a consumidores y usuarios, en especial a aquellos cuya actividad económica dice relación con el transporte.

Voy a aprobar el proyecto, señor Presidente, porque peor es nada. Sin embargo, creo que el Estado y el Gobierno deberían asumir una conducta diferente, para hacerlo más democrático y justo.

He dicho.

El señor ESCALONA (Presidente).- Saludo a los dirigentes de los transportistas que nos acompañan en las tribunas, especialmente al señor Juan Araya, quien viene a aumentar el volumen del respaldo a la iniciativa.

Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, la disposición actual, con relación a las empresas de transporte de carga, señala que todos tienen derecho, a partir del 1° de julio de 2006, a un reintegro del impuesto específico al petróleo diésel, de carácter único, del 25 por ciento. Esta es la regla general, y de no aprobarse el proyecto del Ejecutivo, se volvería a ese porcentaje.

Lo cierto es que la propuesta del Gobierno, tal como ocurrió el año pasado, es mucho más conveniente en los cuatro tramos que se contemplan. En efecto, ellos serían los siguientes:

1) De 80 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2 mil 400 unidades de fomento.

2) De 70 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2 mil 400 unidades de fomento y no excedan de 6 mil.

3) De 52,5 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6 mil unidades de fomento y no excedan de 20 mil.

Aquí se observa una mejoría respecto de la ley aprobada el año pasado, que ya expiró, la cual hacía referencia a las ventas entre 6 mil y 15 mil unidades de fomento.

4) De 31 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20 mil unidades de fomento.

Por lo tanto, uno tiene que pensar en qué situación quedarían mejor los transportistas. Probablemente, no nos hallamos ante el ideal. Coincido con que no hemos tenido tiempo para discutir normas de una vigencia más permanente y que no signifiquen al final, sobre la base de los distintos tramos, que las ofertas que se plantean con motivo de una presentación a propuestas públicas o privadas sean distintas en función del porcentaje de reintegro. Tarifas y costos son tan estrechos, que es posible que alguien quede fuera por encontrarse en un rango de un monto menor. Lamentablemente, no ha sido posible tratar la cuestión en forma más detenida. Repito que estamos sin ley y que es necesario aprobar de manera urgente las nuevas disposiciones, pues, de no ser así, se volvería al reintegro de carácter

## DISCUSIÓN SALA

general del 25 por ciento. Y, como lo he señalado, ninguno de los tramos sería ahora igual o inferior a ese porcentaje: todos lo superarían.

Por eso, señor Presidente, votaré a favor.

Comprendo la queja de algunos gremios, pero creo que se tiene que hacer lo que, en definitiva, también los favorece, y no hay duda de que la situación en que los dejará la iniciativa, una vez aprobada, será mucho mejor que volver a lo establecido en la ley N° 19.764.

El señor ESCALONA (Presidente).- Puede intervenir el Senador señor Frei.

El señor FREI (don Eduardo).- Señor Presidente, me abstuve en la votación del proyecto en la Comisión de Hacienda y expresé mis razones para ello.

En dicho órgano técnico hemos tratado el asunto en los últimos cinco años. Desgraciadamente, siempre lo hacemos en el último momento antes del receso de febrero. En una reunión a las 15, que debe levantarse con rapidez, prácticamente no se alcanza a discutir nada: se vota a favor o en contra, o "por lo menos malo", como han dicho algunos, o por lo mismo, como lo expresó el Honorable señor García.

Reitero que la situación data de cinco años, cuando se subió el reintegro -estamos haciendo referencia a ese aspecto, no al impuesto específico a los combustibles, que no hemos abordado-, el cual se fijó, en definitiva, en 80 por ciento por el altísimo precio de los combustibles, ya que el petróleo llegó a 150 dólares. En 2009 se estableció la tabla aplicable. Y cada fin de año se escucha a los gremios y después anunciamos que en el siguiente vamos a analizar las alternativas.

A la Comisión asistieron varios Senadores de Gobierno, como los Honorables señores Hernán Larraín, Carlos Larraín, Chahuán y Coloma, quienes consignaron que el 20 de diciembre de 2011 se firmó un acuerdo para realizar una serie de estudios y modificaciones. Pero, como siempre, llegamos al último día y a la última hora, y es preciso votar sin otras posibilidades. La situación, entonces, se sigue dilatando.

Lo mismo ha pasado en lo relativo al impuesto específico. Desde el día en que partió el famoso "SIPCO" le dijimos al señor Ministro que ello no iba a funcionar. Después vino una segunda ley, y al comienzo del año pasado se presentó un nuevo proyecto, que lleva durmiendo en la Comisión de Hacienda prácticamente durante un año.

O sea, en la breve discusión en dicho órgano técnico, efectuada rápidamente, como decía, de 15:15 a 15:30 -entremedio fue necesario volver a la Sala para dar quórum-, no se alcanzó a tratar la materia realmente a fondo.

Han sido los parlamentarios de Gobierno, quienes firmaron el acuerdo el año pasado, los que han advertido acerca de la falta de debate, de conversación y de análisis en profundidad.

Lo concerniente al reintegro y al impuesto específico no ha sido estudiado a fondo por el Congreso y seguimos con un asunto que no va a quedar resuelto. En el proyecto original se determinaba un plazo de cuatro años para el porcentaje respectivo, disminuido a tres años en la Cámara de Diputados y a dos años en el Senado; pero lo más probable es que, al igual

## DISCUSIÓN SALA

que en los últimos cinco años, llegaremos a enero, en el año correspondiente, con una nueva iniciativa, y espero que en algún momento encontremos el tiempo suficiente para abocarnos al reintegro y sus objetivos, así como también al impuesto específico.

Ojalá no nos sigamos ocupando en proyectos de "discusión inmediata" en las dos semanas previas al receso, ya que no se alcanza a hacer nada, sencillamente, y solo cabe votar sí o no, o abstenerse, porque no hay otra solución.

Gracias.

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

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, al Senador señor Frei le hemos escuchado expresar varias cosas que ya se han repetido en el Hemiciclo.

Me parece muy bien que esté presente el señor Ministro de Hacienda, para que podamos comentar estas materias.

Efectivamente, se ha enviado de nuevo un proyecto sobre el reintegro parcial a las empresas de transporte del impuesto específico al petróleo diésel, y, como dijo nuestro Honorable colega, lo único que podemos hacer es votar a favor. De lo contrario, la situación será peor -lo destacó también el Senador señor García- que aquella que se presentaría si no se despachara la iniciativa.

Ahora, cabría haber perfeccionado bastante el texto, pero no ha habido tiempo para debatir, como se señaló. Podríamos haber escuchado más a los afectados por el impuesto, a los transportistas. Se pedía mejorar, no solo la situación del tercer tramo, para que se contemplaran ingresos anuales entre 6 mil y 20 mil unidades de fomento, sino también del primero y del segundo, relativos, respectivamente, a ingresos anuales iguales o inferiores a 2 mil 400 unidades de fomento y a aquellos superiores a esa cantidad y que no excedan de 6 mil. Sin embargo, eso tampoco fue posible.

Indiscutiblemente, la devolución del 80, del 70, del 52,5 y del 31 por ciento, según el tramo, constituye un beneficio, mas no es la cuestión de fondo. Tenemos que discutir, de una vez por todas, el impuesto específico a los combustibles, del cual se ha reclamado en todos los Gobiernos y desde hace mucho tiempo.

Se han pedido su eliminación, su limitación o su disminución transitoria, medida esta última aplicada durante el Gobierno de la Presidenta Bachelet y que representó casi un 40 por ciento.

Hemos hecho referencia a que, a lo mejor, habría que estudiar un tributo plano, que pague toda empresa o persona consumidoras de petróleo o de bencina y que se aplique parejamente, con lo cual podríamos fijar una tasa mucho menor y tal vez de más bajo efecto.

Sí puedo manifestar -lo hemos hecho reiteradamente- que el único ganador en relación con el alza de los precios del petróleo y de las bencinas ha sido el Ministerio de Hacienda.

## DISCUSIÓN SALA

¡No diré que el señor Ministro, porque la recaudación no va a sus arcas, sino a las de esa Cartera...!

De acuerdo con el rendimiento -lo hice presente el año recién pasado- del impuesto a los combustibles, comparado un año con otro, habiéndose aplicado el SIPCO por primera vez luego de aprobarse el proyecto de ley respectivo por el Congreso en enero de 2011, el Fisco obtuvo una mayor recaudación del orden, según recuerdo, de casi 200 millones de dólares. Ello, deducido lo que se traspasó por la aplicación del mecanismo, que me parece que bordeó 60 o 70 millones de dólares.

Mas no se trata solo de eso: el IVA también proporciona una mayor recaudación.

Me habría gustado que la totalidad del mayor rendimiento del impuesto hubiera ido por lo menos a aminorar las alzas de precio experimentadas por las bencinas y el petróleo. Hoy día, las de 93 o de 95 octanos bordean 800 pesos el litro y el dólar vale menos que hace dos años o es similar en algunos casos: 470 pesos.

Me pregunto qué pasaría si el día de mañana tuviéramos que hacer un esfuerzo por mejorar el valor de esa divisa, para el efecto de las exportaciones, como lo pide el sector productor agrícola, y se llegase a 500 o 520 pesos, con el precio internacional del petróleo en los niveles en que hoy día se encuentra. ¿A cuánto ascendería el valor de la bencina en el próximo tiempo?

¿Está realmente funcionando el SIPCO? Desde luego, me pueden oponer que sí lo está haciendo, porque, si no, la situación sería mucho peor.

A lo mejor es así.

Incluso fue preciso corregir su aplicación mediante la disminución del plazo por el cual debía hacerse el cálculo, para poder determinar si había o no modificación en los precios.

Pero se registra con los combustibles algo realmente increíble, que llamaría "imagen del serrucho": un día, el valor baja; al otro, sube.

Fue bien curioso lo que ocurrió cuando aprobamos el proyecto de ley sobre la materia en septiembre del año pasado. Claro, faltaban 30 o 40 días para las elecciones municipales y todos podríamos ser mal pensados al preguntarnos el porqué. Se nos apuró para despachar una enmienda del SIPCO -lo hicimos en muy pocos días-, porque el jueves de esa semana iban a subir las bencinas en 24 pesos.

El señor ESCALONA (Presidente).- Ha concluido su tiempo, señor Senador.

Dispone de un minuto adicional para finalizar su intervención.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Gracias, señor Presidente.

Si se aplicaba la reforma propuesta -y tuvimos que acogerla- bajaría el precio. En efecto, así fue, no en 24 pesos, sino en 18. Mas pronto volvió a elevarse.

## DISCUSIÓN SALA

Hace poco tiempo hubo declaraciones muy optimistas también de parte del Gobierno en el sentido de que el SIPCO estaba funcionando, porque se había registrado una baja de veintitantos pesos. ¡Pero en las últimas tres semanas ha subido en más de 40! Entonces, el sistema no está operando.

Tenemos que considerar, derecha y seriamente, un impuesto a los combustibles que sea equitativo, que mantenga el rendimiento -nadie pretende dejar uno menor-, pero sin una inestabilidad permanente en el precio. Por eso, llamo al señor Ministro a estudiar la materia.

Voy a votar a favor del proyecto. Sería peor pronunciarse en contra, porque no sacaríamos nada y perjudicaríamos a los transportistas. A mi juicio, que estamos aprobando no es lo mejor. Espero, sin embargo, que el señor Ministro de Hacienda, en el período que le resta, nos traiga una buena iniciativa.

)-----

El señor ESCALONA (Presidente).- Quisiera saludar, a petición de la Senadora señora Alvear, a los apoderados de los colegios Áreas Verdes, República Dominicana, Cataluña y Villas Unidas, de La Florida, y expresarles el deseo de Su Señoría de que tengan éxito en su demanda en orden a que esos establecimientos públicos no sean cerrados.

¡Gracias por acompañarnos!

**--(Aplausos en la Sala y en tribunas).**

)-----

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN (don Hernán).- Señor Presidente, tal cual se recordó, el señor Ministro de Transportes llegó el año recién pasado a un compromiso con dirigentes gremiales -un grupo de Senadores participamos en calidad de testigos, por así decirlo- para asegurar que dentro de un plazo razonable se establecieran, a través de una mesa de trabajo, ciertas modificaciones al impuesto específico que grava a la actividad de los transportistas.

En lo fundamental, se consideró la idea de incorporar en el proyecto de ley una estructura de descuentos distinta, con un acuerdo global que definiera de otro modo los tramos.

Seguidamente, se incluyó lo relativo a la factibilidad de que los tramos de recuperación de impuesto selectivo sean en función del petróleo consumido y no de la facturación de las empresas.

Y, finalmente, se hizo referencia a una fórmula que permitiera revisiones periódicas más espaciadas que la revisión semanal actual del precio de los combustibles, con el propósito de asegurar una mayor estabilidad en el tiempo y evitar cambios constantes.

Con respecto a este último punto, el señor Ministro de Hacienda nos ha informado que ello no es posible, porque habría que revisar los contratos de ENAP, que se hallan establecidos por la vía de contratos semanales.

## DISCUSIÓN SALA

Se discutió sobre la conveniencia o no de tener en cuenta el petróleo consumido y no la facturación de las empresas, pero no se pudo llegar a acuerdo.

En relación con el primer aspecto -al final, el más relevante-, el Gobierno planteó la modificación del tercer tramo, esto es, el del 52,5 por ciento para los contribuyentes cuyos ingresos anuales superen 6 mil unidades de fomento y no excedan de 15 mil, como dispone la norma actual. Ahora se llegará a 20 mil unidades de fomento.

A quienes participamos en la discusión, los Senadores señores Chahuán, García-Huidobro, Coloma y el que habla, a los que se han sumado los Honorables colegas Orpis, Horvath, Sabag, Prokurica y Carlos Larraín -no quiero dejar a ninguno fuera-, la enmienda no nos parece razonable ni suficiente. Quisiéramos pedirle al Ejecutivo un esfuerzo adicional, sobre todo centrado en el sector de "clase media", por así llamarlo, en el mundo del transporte.

Porque los pequeños transportistas se hallan protegidos de alguna manera con el reintegro del 80 y del 70 por ciento, pues están dentro de un ámbito adecuado; pero en el caso de aquellos que se ubican en el 52,5 por ciento, que es adonde apuntó correctamente el Ejecutivo con la ampliación del tramo, dicho porcentaje se considera insuficiente. Solo mil transportistas se verían beneficiados por este cambio del monto para impetrar el beneficio: desde 6 mil a 15 mil unidades de fomento por 6 mil a 20 mil unidades de fomento.

Hemos conversado con los dirigentes del sector y queremos plantear que, en lugar de aumentar el tramo a 20 mil UF, se incremente hasta 40 mil, con lo cual quedaría cubierto un número muy significativo de sectores medios, no de los grandes, los que incluso podrían bajar su porcentaje a 25 por ciento.

El presidente de uno de los gremios del transporte mencionó hoy día, en la reunión de la Comisión de Hacienda, que ellos eran partidarios de dejar dos tramos: uno en 80 por ciento y otro en 25 por ciento, bajándose ellos, que son los grandes -por así decirlo- a este último.

Bueno, como esa petición no fue aceptada, porque implica -imagino- mucho mayor gasto o mucho menor ingreso, sí queremos pedir que las personas del segmento donde se ubican los medianos queden en el 52,5 por ciento, pero hasta las 40 mil UF. Eso significa -en pesos, para entenderlo mejor- que partiendo de 135 millones de facturación anual, en lugar de llegar a 450 millones, se llegue a 900 millones. Estas no son cifras muy significativas. Estamos hablando de facturación anual.

Y eso nos da un nivel de ingreso promedio importante.

Es efectivo que en el país hay un grado de actividad muy amplio. Y, en tal sentido, los transportistas no presentan falta de trabajo. Pero los márgenes económicos con que están funcionando son muy bajos.

Por ese motivo,...

El señor ESCALONA (Presidente).- Ha concluido su tiempo, señor Senador.



## DISCUSIÓN SALA

Se le concederá un minuto adicional.

El señor LARRAÍN.- Muchas gracias.

Por ese motivo -decía-, muchos de los Senadores aquí presentes, interesados en cumplir nuestros compromisos con los transportistas, los cuales fueron asumidos también por el propio Gobierno en la persona del Ministro de Transportes, queremos pedirle al Ejecutivo que haga un esfuerzo adicional, para poder así votar con entusiasmo a favor de este proyecto.

He dicho.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Carlos Larraín.

El señor LARRAÍN (don Carlos).- Señor Presidente, la materia que nos ocupa ha sido motivo de bastante conversación y discusión entre los Senadores, a quienes aludía don Hernán Larraín recién. Pero también la hemos debatido con el Ejecutivo, siempre pensando en la posibilidad de mejorar un poco el contenido de la propuesta, de tal modo de abarcar a más gente.

Cuando aquí se habla de las "grandes" empresas de transporte, en el fondo se está hablando, con mayor propiedad, de pymes. No estamos hablando de CODELCO, ni de ENAP, de grandes industrias de la minería o de la electricidad. Hoy día Chile gasta 15 mil millones de dólares en combustibles importados, de los cuales 6 mil o 7 mil van a dar a la generación de electricidad.

En definitiva, ellos no pagan este impuesto. ¡Y en buena hora! De otro modo, quizás el precio del *kilowatt* se dispararía aún otro poco, puesto que no se pueden construir plantas hidroeléctricas si nos atenemos a ciertas ideologías imperantes.

Pero nosotros, en el caso de que se trata, estamos bogando por la posibilidad de que más gente se beneficie de su propio trabajo.

El Fisco recauda del orden de 2 mil 200 millones de dólares al año en impuesto a los combustibles. ¡2 mil 200 millones de dólares al año!

El señor FREI (don Eduardo).- Más el IVA.

El señor LARRAÍN (don Carlos).- Más -me acota el ex Presidente Frei- el aumento gradual del IVA, que ocurre cada vez que sube la base de cálculo.

Por lo tanto, aquí, en el fondo, no se está pidiendo que el Gobierno dé un subsidio, sino solicitando, con la mayor humildad posible -y por todos los canales lógicos, antes de llegar a la tribuna del Senado; en la Comisión de Hacienda, por ejemplo-, que por favor el Fisco esté dispuesto a dejar de percibir un poco de dinero. Nada más que eso.

Estamos hablando de cantidades pequeñas. Los propietarios de camiones o quienes los operan no están pidiendo la luna, sino una contribución pequeña, que significa un reconocimiento a la tremenda actividad que generan. En el fondo ellos no están, como quien dice, tendiendo la mano.

Al fin y al cabo, hasta el 2008 existía un 80 por ciento de reintegro plano. ¡80 por ciento!



## DISCUSIÓN SALA

Después del año 2009 se segmentó según facturación. De paso, se hace notar que la facturación incluye muchas veces servicios que no tienen nada que ver con la adquisición de combustibles y que son, por explicaciones razonables que hemos dado, no separables del negocio propiamente de transporte.

El año 2010 se les pidió a ellos hacer un esfuerzo especial por el terremoto. Y lo hicieron.

El 2011 se alteró el modo de cálculo, se abandonó la unidad tributaria mensual por la unidad de fomento.

En definitiva, solo estamos pidiendo una pequeña mayor generosidad del Gobierno.

Quienes estamos en estas bancadas -si no todos, casi la totalidad- no estamos a favor de un aumento de los impuestos. Creemos que los gravámenes son una manera de privar a las personas de sus propios recursos. Preferiríamos que pudieran conservar lo que generan con su trabajo. Es comprensible: hay presiones para el gasto fiscal. Algunas completamente descomedidas. Y otras, aun, más frívolas. Pero, ¡por favor!, que no se haga a costa de la clase media chilena, de gente que hace una contribución efectiva a la vida nacional.

Por lo tanto, me sumo al grupo de parlamentarios que nos vamos a ver obligados a votar que no en este proyecto.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, lo primero que quiero resaltar es lo relacionado con el plazo -una cuestión formal frente al tema de fondo que hay que dilucidar-, pues, en ese sentido, el Gobierno se superó a sí mismo.

Busqué las intervenciones que se realizaron el año pasado a propósito de un proyecto similar. En esa oportunidad se señaló que la iniciativa venía a reemplazar una ley aprobada en julio de 2010 y que vencía el 30 de noviembre de 2011. Y el Gobierno ingresó el texto legal al Congreso el 30 de noviembre de 2011, con urgencia de "discusión inmediata". Ahora, la normativa venció el 31 de diciembre de 2012, y el proyecto fue enviado el 8 de enero de 2013. O sea, se superó, desde el punto de vista del retraso, en una semana.

Ironías de lado, el punto de fondo es otro.

Como dijo el ex Presidente Frei, con "discusión inmediata" qué vamos a discutir. O decimos que sí o decimos que no; no hay otra alternativa.

Quiero recordar, además, leyendo las intervenciones de muchos de nosotros, que el Senador Andrés Zaldívar anticipó lo que iba a ocurrir, junto con otros -no me voy a incluir, para no hacerme propaganda- respecto a que no iba a pasar nada con el proyecto. Y que el acuerdo suscrito entre el Gobierno y varios Senadores -estos últimos como garantes o testigos de una parte del gremio de los transportistas- iba a ser letra muerta. Eso generó ácidos intercambios de opinión acá: irónicos; algunos nos trataron de "ciudadanos de poca fe"; otros de que nos queríamos "atrincherar en la política

## DISCUSIÓN SALA

chica", y de no tener la mirada grande de los acuerdos como el que suscribieron algunos colegas.

Nosotros manifestamos, básicamente, que no había voluntad. Pero no por un capricho, sino porque, a renglón seguido de que dicha declaración se firmara en Valparaíso el 20 de diciembre de 2011, el Ministro de Hacienda, en esta misma Sala y en la Comisión, dijo que no iba a haber un nuevo proyecto de ley. Y en consecuencia, todo lo que estaba contemplado acá -mesa de trabajo, estudios- no tenía sentido.

Aquel fue nuestro argumento.

¿Cuál es el tema de fondo? El tema de fondo es si se quiere o no un sistema de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para los transportistas. Esa es la primera definición que debemos zanjar. Yo entiendo que el consenso es que sí. Porque para eso se ha enviado la presente iniciativa.

Entonces, la segunda discusión es: ¿cómo debe ser ese reintegro? Hoy día contamos con una ley que hace seis años que no funciona y que dispone un reintegro de 25 por ciento parejo para todos. Dicha normativa ya no sirve en la actualidad, porque se modificó el 2008, se volvió a modificar el 2009 o el 2010, y así estamos todos los años.

Por lo tanto, no existe la decisión de abordar el asunto en su globalidad. En la Comisión de Hacienda se le plantearon diversas propuestas al Ejecutivo, tal como bien manifestó el Senador Carlos Larraín. Y yo no veo espacio para analizarlas. Claro, la iniciativa llegó tarde, ya venció el plazo. Ahora vamos a tener que legislar con efecto retroactivo.

La pregunta, entonces, es: ¿se quiere reintegro? Si se quiere, ¿cómo debería ser?

Y lo menos que están pidiendo algunos representantes -yo no voy a tomar partido por las distintas visiones que hay dentro del gremio; no me corresponde, por lo demás- es que, si se trata de un impuesto a los combustibles, el reintegro sea en función del consumo de estos y no de otros elementos. Eso sí me hace sentido. Porque por lo menos los transportistas de mi Región no solo le meten diésel al camión, sino que además se preocupan de una serie de temas logísticos: bodegaje, cuidado, etcétera. En consecuencia, no me parece justo. Y estamos pidiendo al Gobierno que se abra a modificar esto.

Y a los que creyeron, tal vez de buena fe, que el problema se iba a resolver el año pasado con el acuerdo suscrito, se les dijo que no. Porque el que toma la decisión en el Ejecutivo en esta materia no es el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones -con todo respeto hacia él, pues me cae muy bien-, sino el titular de Hacienda y, principalmente, el Presidente de la República.

Y por razones que no he logrado entender, pero que deben ser buenas, no hay posibilidad de discutir un sistema de reintegro que no sea el que existe hoy día, que parchamos todos los años en función de lo que está ocurriendo. Antes no teníamos tramos; después aparecieron tres; ahora hay cuatro; subimos los techos; pasamos de la UTM a la UF. Pero no

## DISCUSIÓN SALA

vamos al tema de fondo. Y ese es el punto central: hacerse cargo de que hay un impuesto a los combustibles en Chile y que a un sector se le dice "Le voy a devolver un poco de recursos", mientras que a otro importante no se le cobra un peso por el consumo de combustible.

¿Se trata de una decisión que toma la sociedad en su conjunto? Sí. ¿A través de quiénes? De sus representantes. ¿Y quiénes son? El Gobierno y los parlamentarios de turno. O sea, esta situación la deberíamos resolver nosotros, pero es el Ejecutivo el que tiene la iniciativa en estas materias, señor Presidente.

En consecuencia, si esto no se soluciona de manera satisfactoria, no queda más que rechazar.

Y yo apoyaré el establecimiento de un sistema de reintegro en función del consumo de combustible. Porque están pagando un impuesto a los combustibles y no al bodegaje, a la logística, etcétera.

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

El señor CHAHUÁN.- Señor Presidente, el 19 y el 20 de diciembre de 2011, hace poco más de un año, en medio de una paralización de los transportistas de nuestro país, logramos finalmente sentarnos a una mesa con un grupo de dirigentes que representaban a las federaciones del norte y del sur y con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para los efectos de firmar una declaración. Ella decía relación con la posibilidad de constituir una mesa de trabajo que durante enero de 2012 se abocara a los siguientes aspectos (leo textual):

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

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

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

En virtud de ello, comenzamos a crear instancias de diálogo con el Ministerio de Transportes. Solicitamos audiencias durante varios meses, hasta que en septiembre logramos sentarnos con la Subsecretaria de Transportes para abocarnos a esta materia.

El señor LAGOS.- No en enero.

El señor CHAHUÁN.- Hubo una ácida discusión el día que debatimos este asunto en la Sala del Senado. Y algunos parlamentarios de enfrente sostuvieron que finalmente no íbamos a conseguir nada, entre ellos el Senador Lagos. Nosotros nos esforzamos y creímos que con la palabra empeñada se lograría mejorar el proyecto. Estábamos convencidos, porque teníamos el

## DISCUSIÓN SALA

compromiso y la firma de un Ministro de Estado: el de Transportes. Y además contábamos con el compromiso de otros Secretarios de Estado con los cuales hablamos telefónicamente.

Sobre la base de aquello, el Presidente de Renovación Nacional, Senador Carlos Larraín, el colega Prokurica y quien habla iniciamos conversaciones con el Ministerio de Hacienda, para contar con una ley que en definitiva acogiera algunos de tales aspectos, que nos parecen absolutamente necesarios y oportunos.

¡Si acá estamos hablando de la posibilidad del reintegro del impuesto específico a los combustibles! ¿Y por qué se va a establecer un criterio respecto a la facturación de las empresas? Estamos premiando que esas compañías puedan establecer logística, y finalmente reciben una devolución del impuesto específico que no corresponde.

Creo que hay que fijar criterios para los efectos de definir dónde hay que focalizar en definitiva el reintegro.

Y también nos parece relevante lo que se ha planteado: instaurar un modelo según el cual la cotización del combustible, que se efectúa semanalmente, pueda espaciarse en el tiempo -15 días-, para indexar aquello en el precio final del transporte. ¿Y quiénes son ahora los afectados? Los transportistas de clase media. Por eso hemos alzado nuestra voz.

En tal sentido, nosotros le pedimos claramente al Ejecutivo que realizara un esfuerzo adicional.

¿Qué hizo el Gobierno?

En vez de tres tramos, constituyó cuatro. Y además estableció un aumento de los niveles de facturación en uno de esos tramos, de 15 mil a 20 mil unidades de fomento.

Eso no satisface en nada.

Por el contrario, hoy día, estando en la Comisión, el propio gremio planteó la posibilidad de bajar el tramo que recibe un reintegro de 31 por ciento a 25 por ciento, y establecer un solo tramo para el resto, lo que consideramos justo, razonable. Y me parece bien, además, que aquellos con un reintegro mayor estén dispuestos a sacrificar su propio reintegro en beneficio del resto. Porque, si no, hay una competencia desleal, pues el que hoy tiene posibilidades...

El señor ESCALONA (Presidente).- Ha concluido su tiempo, señor Senador.

Tiene un minuto adicional.

El señor CHAHUÁN.- Gracias, señor Presidente.

Decía que el que tiene posibilidades de agregar logística finalmente ahorra impuestos, porque le llega un reintegro por este ítem, en circunstancias de que el reintegro es por impuesto específico. Entonces, nadie entiende nada.

Tal como señalaba el ex Presidente Frei, en los últimos cinco años ha ocurrido lo mismo. Por eso, pido que el próximo esto no se repita.

## DISCUSIÓN SALA

Y espero que todavía haya espacio para que el Gobierno reconsidere su posición. Porque le hemos hecho una solicitud, lealmente. Y además, con otros Senadores hemos firmado y hemos sido garantes de una voluntad política del Gobierno. Se trata de los colegas Hernán Larraín, Coloma, García-Huidobro y quien habla.

Quiero decir -y con esto termino- que a partir de hoy día vamos a pensarlo dos veces antes de suscribir una carta respaldando el compromiso político de un Ministro de nuestro Gobierno.

El señor ESCALONA (Presidente).- Encontrándonos en votación, un Ministro tiene derecho a hacer uso de la palabra para rectificar situaciones de hecho planteadas en las intervenciones de los Senadores.

Es lo que ha solicitado el Ministro de Transportes, a quien le doy la palabra.

El señor ERRÁZURIZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, quiero hacer una pequeña corrección respecto del acuerdo que yo firmé con algunos parlamentarios. Es una precisión que considero muy relevante.

Ese acuerdo se suscribió porque cuando se iba a discutir el proyecto de ley el año pasado este planteaba una vigencia de tres años. Así venía. Y en ese contexto -una iniciativa proyectada a tres años- me parecía muy sensato sentarse a hacer cambios. Pero en la Sala se modificó la duración y se acortó la vigencia a un año. Y por lo tanto todo el sentido del acuerdo, que era revisar la materia, dado que la ley duraría tres años, se desvaneció con la reducción de la vigencia a doce meses.

En consecuencia, el acuerdo tenía mucho sentido en el contexto original en que se firmó, pero lo perdió al aprobarse el proyecto en los términos en que lo fue.

Muchas gracias.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor ESCALONA (Presidente).- Señor Ministro, puede hacer uso de la palabra para rectificar situaciones de hecho, no para efectuar intervenciones de carácter general.

Estamos en votación. El Reglamento es sumamente claro.

Tiene la palabra, señor Ministro.

El señor LARRAÍN (Ministro de Hacienda).- Señor Presidente, me gustaría precisar un punto adicional acerca de la interpretación que se está dando respecto del cumplimiento del acuerdo.

En primer lugar, me referiré a los temas de hecho, reconocidos por los gremios, en las mesas de trabajo, donde se abordaron los tres puntos contenidos en dicho instrumento, firmado por el Ministro Errázuriz.

En segundo término, pese a haber avanzado en el punto uno, se omite decir que en el tramo que va de 15 mil a 20 mil UF, con un porcentaje de 52,5 por ciento de recuperación, se incorpora a cerca de mil empresas al reintegro, que estaba en el 31 por ciento. Por lo tanto, esto constituye un beneficio.

## DISCUSIÓN SALA

En cuanto a la fórmula para revisiones periódicas más espaciadas, hay algo que se produce de hecho: los contratos de ENAP son establecidos semanalmente, razón por la cual para obtener revisiones más prolongadas en los precios tendríamos que modificar los contratos de esa empresa con los distribuidores, lo que es complicado. Esta situación la hicimos ver como corresponde.

Hay un segundo punto que es importante: si nosotros espaciáramos para dos semanas la revisión del precio, efectivamente vamos a tener mayor estabilidad en la primera de ellas; pero en la segunda se va a generar un salto mayor todavía. Entonces vamos a tener menor y mayor volatilidad en un período de 14 días. Por lo tanto, la mayor estabilidad que se está persiguiendo no se va a conseguir.

En lo relativo al tercer punto, relacionado con el problema de la facturación, quiero decir que es incorrecto lo planteado por el Senador señor Chahuán: que hay gente que va a recibir reintegro por logística. Eso no es verdad, pues no hay personas que vayan a obtener reintegro por ese concepto, porque el se obtiene cuando el impuesto específico es pagado.

Lo que ocurre es que una empresa que además de transporte de carga realiza actividades de logística, puede ser empujada a un tramo más elevado por venta y, por lo tanto, tener un reintegro menor. Pero tal circunstancia se soluciona en el proyecto en el párrafo que dice: "Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, se deberá considerar el total de los ingresos del conjunto de personas relacionadas con el contribuyente que realicen actividades de transporte de carga."

La actividad de transporte de carga es distinta de la logística y de la de bodegaje, que son operaciones que también realizan los transportistas.

Reitero que lo planteado tiene una solución en la iniciativa. Porque la empresa puede perfectamente dividir su quehacer de manera de tener como objetivo el transporte de carga, y también crear otra empresa que, con los mismos dueños y sin perjudicar a la primera, lleve adelante actividades de logística y de bodegaje, y de esa forma reducir la facturación y tener acceso solo por el transporte de carga a un tramo de reintegro mayor.

En consecuencia, quiero plantear únicamente como referencia que lo firmado por el Ministro Errázuriz se cumplió. Estudiamos cada uno de los puntos del acuerdo. Se avanzó en donde se pudo y en lo que fue factible de lograr, porque la solución propuesta dejaba en peores condiciones la estabilidad de los precios, con períodos más largos.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.- Señor Presidente, como han planteado los señores Senadores que me antecedieron en el uso de la palabra, especialmente los Honorables señores Hernán Larraín y Chahuán, algunos de nosotros fuimos garantes del acuerdo con el fin de paralizar la huelga de

## DISCUSIÓN SALA

camioneros que hubo el año antepasado, en que nos comprometimos a la firma de una declaración en que se incorporaban a las federaciones de mi Región y a las de la Primera, la Quinta y la Séptima y también a los camioneros que laboran desde Los Ángeles a Castro.

Los camioneros estuvieron disponibles a firmar dicho protocolo. Pero para nosotros la solución dada por el Ejecutivo es insuficiente, porque se trata de personas de clase media y de trabajo, a quienes les afectan de manera muy fuerte las alzas de los combustibles. Cuando estos suben de precio también lo hacen los neumáticos, los aceites y otros insumos, que son fundamentalmente derivados del petróleo.

Aquí se habla de facturación anual, pero si la llevamos a mensual, cambia absolutamente el escenario. Por ejemplo, quienes pueden hoy en día descontar hasta 80 por ciento del impuesto específico son aquellos que no facturan más allá de 4 millones y medio de pesos mensuales. Pero al respecto cabría preguntar cuánto vale un flete de Arica a Puerto Montt y cuántos viajes hace un camionero en el mes. Es decir, se trata de los más pequeños de los pequeños.

En el segundo tramo, quienes recuperan 70 por ciento del impuesto son aquellos que tienen una facturación inferior a 11 millones 400 mil pesos mensuales.

Si nos trasladamos al tramo de las 20 mil UF, que es donde se amplía el rango, vemos que se trata de facturaciones de 38 millones de pesos mensuales. ¡Y no me van a decir que esa facturación la hace una gran empresa! No, es de los pequeños y medianos transportistas, cuyos costos de operación son altísimos.

Por esas consideraciones, lamento que no se haya ampliado mayormente el tramo. A mi juicio, la propuesta hecha por los camioneros en la Comisión de rebajar a 25 por ciento el número de quienes son los más favorecidos en cuanto a ingresos brutos y a otras cantidades -son de clase media y modestos camioneros- y quedar en el rango de 80 por ciento, estimo que era absolutamente razonable.

Me impacta el hecho de que camioneros de la Sexta Región, a quienes represento, me hayan planteado que están en contra de la propuesta. Entiendo la situación por la que ellos atraviesan y espero mejores negociaciones para el futuro, porque después de un año algo se avanzó, aunque muy poco.

¿Saben los señores Senadores en cuánto se está subsidiando al transporte público en Regiones debido a la situación del Transantiago? ¿Cuánto se les está dando a los camioneros? ¡Nada! Lo que se está haciendo aquí es que puedan descontar un porcentaje del impuesto específico que ellos pagan, en circunstancias de que la UDI siempre ha estado en contra de ese tributo que no solo se aplica a los camioneros, sino también a la clase media y a quienes tienen un vehículo.

Vamos a seguir luchando para que ese impuesto en definitiva desaparezca. Ello es fundamental a fin de no seguir aprovechándonos



## DISCUSIÓN SALA

de quienes integran la clase media y permanecen cautivos de un sistema en el cual resulta fácil obtener recursos de ese sector por la vía tributaria.

Pregunto al señor Ministro de Hacienda ¿qué ocurre con esto? Que se incentiva a eludir el pago de impuestos, porque de alguna manera se tratará de subfacturar para estar en los tramos más bajos. Y esto no significa ir por el camino correcto.

Por eso, solicito formalmente al Gobierno hacer un esfuerzo mayor para ayudar a la clase media y a los pequeños camioneros del país.

Es necesario apoyar a ese sector, con el objeto de que rebajen lo que pagan diariamente. En consecuencia, votaré negativamente, por no estar conforme con la solución dada al problema por el Ejecutivo en este proyecto.

De igual modo, pido al señor Ministro de Hacienda hacer un esfuerzo en el mismo sentido, máxime cuando nosotros no vamos a estar de nuevo disponibles a suscribir otro protocolo para terminar con un paro de los camioneros en el país.

Sin duda, nuestra palabra también es muy importante. Por eso, cuando uno firma un compromiso, espera reciprocidad de la contraparte, actitud que es totalmente distinta a la asumida en esta oportunidad por el Ejecutivo.

El señor ESCALONA (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, cada año nos toca tratar este tipo de proyectos, que afectan a los transportistas.

El de ellos es un gremio que merece todo nuestro respeto y consideración, dado el gran aporte que hacen al desarrollo del país.

En el último tiempo, hemos visto cómo muchas de sus fuentes de trabajo han resultado quemadas en cierto territorio de nuestra patria, pero ellos, estoicamente, siguen manteniendo sus actividades.

Es evidente que aspiraban a mucho más que este acuerdo a que ya se llegó con el Ejecutivo y con el grupo de parlamentarios que participó también buscando un entendimiento.

Uno siempre anhela obtener más. Y el Ministro de Hacienda es quien debe colocar el tope a las peticiones que permanentemente recibe: de los gremios, de los trabajadores, de los ministerios, de los contribuyentes. Todos quieren pagar menos y obtener mayores beneficios. Sin embargo, gracias justamente a la fortaleza de los Ministros de Hacienda, desde el año 1990 hemos tenido un equilibrio económico espectacular. Y en el mundo somos acreedores y se nos respeta, porque se han manejado con seriedad y responsabilidad las finanzas públicas del país.

Por eso, siempre respeto mucho el liderazgo que tiene en esta materia la persona que maneja la caja pública.

La iniciativa beneficia con 80 por ciento de reintegro de lo pagado por impuesto específico al petróleo diésel a casi 15 mil transportistas pequeños cuyas ventas lleguen a 54.738 millones de pesos al año; y con porcentajes menores a 4 mil transportistas con ventas de hasta 136



## DISCUSIÓN SALA

millones de pesos al año; a otros 3 mil con ventas de hasta 456 millones de pesos anuales, y sobre esa cantidad, con 31 por ciento a más o menos 1.000 empresas transportistas.

Todo eso tendrá un costo fiscal de 21.102 millones de pesos al año, que sin duda no es una gran cantidad.

Como sabemos, el impuesto específico se estableció para mantener las carreteras y pavimentar los caminos del país. Quienes no usan las carreteras no pagan ese tributo.

El mayor consumo de petróleo diésel se registra en las compañías mineras, en las plantas termoeléctricas y en la agricultura. Pero en ninguna de esas actividades se paga el impuesto específico, lo que es lógico de acuerdo con el espíritu con que este se creó.

Los transportistas sí lo pagan -aunque después de su creación, las carreteras se concesionaron en Chile- cada vez que transitan por una carretera, para la mantención de estas.

Por eso, a muchos les resulta injusto pagar este doble gravamen. Pero entiendo que a los gremios de transportistas -algunos de sus dirigentes, que están en las tribunas, me han pedido que aprobemos el proyecto en debate- no los satisface plenamente. Pero es lo que se ha podido conseguir hasta el momento.

Respetaré el acuerdo de los gremios con los parlamentarios y el Ejecutivo y voy a votar favorablemente el proyecto, para que ojalá se apruebe hoy día aquí y se transforme pronto en ley, sin cumplir otro trámite, pues, según sean las circunstancias, esto podría quedar pendiente hasta el mes de marzo.

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

El señor ESCALONA (Presidente).- Terminada la votación.

El señor LABBÉ (Secretario General).- **Resultado de la votación: por la aprobación general del proyecto, 12 votos a favor; 9 en contra; 3 abstenciones, y un pareo.**

**Votaron por la afirmativa** las señoras Allende y Von Baer y los señores Escalona, Espina, García, Kuschel, Pérez Varela, Pizarro, Ruiz-Esquide, Sabag, Tuma y Walker (don Patricio).

**Votaron por la negativa** la señora Alvear y los señores Chahuán, Coloma, García-Huidobro, Horvath, Lagos, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos) y Orpis.

**Se abstuvieron** los señores Frei (don Eduardo), Prokurica y Zaldívar (don Andrés).

**No votó, por estar pareada,** la señora Pérez (doña Lily).

El señor LABBÉ (Secretario General).- Como las abstenciones influyen en el resultado, de conformidad con el artículo 178 del Reglamento, correspondería repetir la votación.

Sin embargo, dado que esta sesión fue convocada hasta las 20, su hora de término está vencida.

DISCUSIÓN SALA

El señor ESCALONA (Presidente).- Entonces, la repetición de la votación queda pendiente hasta el próximo martes.

Se levanta la sesión, sin perjuicio de dar curso reglamentario a las peticiones de oficios que han llegado a la Secretaría.

## DISCUSIÓN SALA

### 2.3. Discusión en Sala

Senado. Legislatura 360. Sesión 99. Fecha 23 de enero de 2013. Discusión general. Se aprueba en general y particular con modificaciones

#### **MODIFICACIÓN DE PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL DE IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIÉSEL**

El señor ESCALONA (Presidente).- Conforme a lo acordado por los Comités, corresponde discutir el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, sobre modificación de plazo para reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y modifica otros aspectos legales de este mecanismo, con certificado de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de "discusión inmediata".

**--Los antecedentes sobre el proyecto (8772-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 94<sup>a</sup>, en 15 de enero de 2013.**

**Certificado de Comisión:**

**Certificado de la Comisión de Hacienda: sesión 96<sup>a</sup>, en 16 de enero de 2013.**

**Discusión:**

**Sesión 96<sup>a</sup>, en 16 de enero de 2013 (queda pendiente la votación en general y en particular).**

El señor LABBÉ (Secretario General).- En sesión de fecha 16 de enero del año en curso se realizó la votación general del proyecto.

Se registraron 12 votos a favor, 9 en contra y 3 abstenciones. Estas últimas influyen en el resultado, por lo que procede repetir la votación.

El señor ESCALONA (Presidente).- En votación.

Hago presente a Sus Señorías que estamos repitiendo la votación general que quedara pendiente de la sesión ordinaria del miércoles de la semana pasada.

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

El señor ESCALONA (Presidente).- Terminada de la votación.

**--Se aprueba en general el proyecto (12 votos a favor, 7 en contra, 2 abstenciones y 2 pareos) y, por no haberse formulado indicaciones, queda aprobado también en particular y despachado en este trámite.**

**Votaron por la afirmativa** las señoras Allende, Pérez (doña Lily) y Von Baer y los señores Cantero, Escalona, García, Kuschel, Muñoz Aburto, Navarro, Prokurica, Sabag y Walker (don Patricio).

## DISCUSIÓN SALA

**Votaron por la negativa** los señores Chahuán, Coloma, García-Huidobro, Lagos, Larraín (don Hernán), Larraín (don Carlos) y Tuma.

**Se abstuvieron** los señores Orpis y Ruiz-Esquide.

**No votaron, por estar pareados,** los señores Gómez y Novoa.

El señor URIARTE.- Solicito a la Mesa que considere mi voto a favor.

El señor ESCALONA (Presidente).- Se dejará constancia en la Versión Oficial de la intención de voto favorable del Senador señor Uriarte.

## OFICIO MODIFICACIONES

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

Oficio de aprobación de Proyecto con modificaciones. Fecha 23 de enero, 2013.  
Cuenta en Sesión 132, Legislatura 360. Cámara de Diputados

N° 81/SEC/13  
Valparaíso, 23 de enero de 2013.

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

Tengo a honra comunicar a Vuestra Excelencia que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley, de esa Honorable Cámara, que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga y modifica otros aspectos de este mecanismo, correspondiente al Boletín N° 8.772-05, con la siguiente enmienda:

**Artículo único****Inciso primero**

Ha sustituido, en su encabezamiento, el guarismo "2015" por "2014".

- - -

Lo que comunico a Vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 10.563, de 10 de enero de 2013.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.  
Dios guarde a Vuestra Excelencia.

CAMILO ESCALONA MEDINA  
Presidente del Senado

MARIO LABBÉ ARANEDA  
Secretario General del Senado

## DISCUSION SALA

### 3. Tercer Trámite Constitucional: Cámara de Diputados

#### 3.1. Discusión en Sala

Cámara de Diputados. Legislatura 360. Sesión 132. Fecha 24 de enero de 2013. Discusión única. Se aprueban las modificaciones.

#### **MODIFICACIÓN DE PLAZO PARA REINTEGRO DE IMPUESTO ESPECÍFICO A PETRÓLEO DIESEL PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO. Tercer trámite constitucional.**

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Corresponde tratar las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley, iniciado en mensaje, que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga, y modifica otros aspectos de este mecanismo.

*-Antecedentes:*

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Pablo Dittborn, ministro subrogante de Hacienda.

El señor **DITTBORN** (ministro subrogante de Hacienda).- Señor Presidente, en forma muy breve, quiero informar a los señores diputados que el proyecto ha vuelto a la Cámara de Diputados en tercer trámite para un cambio muy menor que se verificó en el Senado, en orden a disminuir de tres a dos años la vigencia de la ley. Es el único cambio que espero sea aprobado por esta Sala.

No voy a entrar en los detalles del proyecto mismo. Como todos saben, se trata de un sistema de devolución progresiva del impuesto específico al diesel para los camioneros de Chile, que consiste en devolver un mayor porcentaje del impuesto específico a aquellas empresas que tienen menos camiones, la cual va decreciendo en la medida en que las empresas son más grandes y tienen un mayor número de camiones.

La justificación de eso es la eficiencia o los costos fijos que tiene que asumir una y otra empresa. La empresa grande tiene costos fijos menores por camión que la empresa chica, por tanto, tiene sentido el que la devolución que debe tener una empresa chica sea proporcionalmente menor a la que debe tener una empresa grande. Ese es el fundamento de la progresividad de esta devolución.

El proyecto tiene un costo de alrededor de 47 mil millones de pesos, o sea, alrededor de 100 millones de dólares. Es el proyecto que se acerca más a una petición que hicieron parlamentarios de todos los sectores, en cuanto a disminuir el impuesto específico a los combustibles. Esta iniciativa se acerca mucho a ese objetivo, pero, en este caso, focalizado en los camiones y en el combustible del diesel.

## DISCUSION SALA

Muchas gracias.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado don José Miguel Ortiz.

El señor **ORTIZ**.- Señor Presidente, este proyecto de ley es de larga data. Hace muchos años, se empezó a discutir lo que significa el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas que tienen que ver con el transporte de carga.

La verdad es que el proyecto mejora lo que había antes, porque hay una devolución inversamente proporcional. A los que tienen menos camiones, se les devuelve un 80 por ciento del impuesto específico para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento; un 70 por ciento, para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 unidades de fomento y no excedan de 6.000 unidades de fomento; 52,5 por ciento, para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 unidades de fomento y no excedan de 20.000 unidades de fomento; un 31 por ciento, para aquellos contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Destaco esto porque la gran discusión que hubo en la Comisión de Hacienda de esta Cámara y luego en esta Sala, fue por qué no se cumplía una entrevista que hubo hace un año con el ministro de Hacienda, en la cual hubo dirigentes de dos confederaciones de transporte de Carga, una de las empresas grandes y otra de las empresas más chicas y que dirige don Juan Araya. Esta última fue consultada siempre. Incluso, en la Comisión le consulté al ministro de Hacienda y a su asesor directo, quienes nos hicieron ver que existía un total acuerdo; lo mismo nos señalaron los dirigentes de la confederación. No obstante, como hace un año hubo una reunión, los dirigentes de la confederación de las empresas grandes consideraban que no era justo el que solo se les devolviera el 31 por ciento del impuesto específico.

Analizando objetivamente esto –tal como lo expresó el ministro subrogante-, naturalmente que en los costos incide el total. Los chicos tienen un mayor costo fijo e ingresos variables; en lo que respecta a las empresas grandes, una empresa que tiene quinientos camiones, no cabe duda que tiene solo un gerente, se focalizan los gastos y disminuyen los costos; además, tienen mayor posibilidad de entrar a licitaciones de carga.

Hay algo que quiero recordar. Una de las tantas leyes que se han hecho en estos 22 años y fracción desde el punto de vista tributario, hace un tiempo, legislamos sobre la famosa contaminación tributaria, algo que muchos actores fuimos parte de esa historia fidedigna de la ley, en que hasta el tercer grado de consanguinidad, no pueden estar en actividades en paralelo. Me explico. Si hay una empresa que tiene doce camiones, algunos piensan que pueden aumentar el porcentaje de devolución del impuesto al 80 por ciento, sacando cuatro, cinco o seis Rut: la señora, la hija, el hijo, etcétera, que es algo legítimo; pero, de todas maneras pagan impuesto. Ésa fue una ley relacionada con la evasión y la elusión tributaria, y después del análisis que hicimos en ese momento, llegamos a la conclusión de que el problema se encuadraba dentro de la elusión tributaria y, por eso, legislamos sobre la materia.

## DISCUSION SALA

De manera que debemos estar tranquilos porque este proyecto no implicará que empiecen a sacar varios rut y que, en determinado momento, puedan recibir otro tipo de devolución. Eso es imposible, porque el Servicio de Impuestos Internos tiene información cruzada de todos los contribuyentes.

En la Comisión de Hacienda estuvimos de acuerdo con el proyecto, posición que reiteramos en la Sala y, por lo tanto, vamos a aprobar la modificación del Senado porque la vigencia de la ley vigente terminó el 31 de diciembre de 2012. Es decir, este proyecto debe transformarse en ley antes del 31 de enero, de modo que cuando los beneficiados terminen de facturar enero, en los primeros días de febrero, puedan hacer uso de esta franquicia tributaria que consiste en el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel. Esto beneficia, en particular, a los pequeños transportistas, a los pymes que tienen dos o tres camiones.

Por eso, como dije, estoy de acuerdo con la modificación del Senado, razón por la cual la voy a votar a favor.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Quiero recordarles a los señores diputados y a las señoras diputadas que el Orden del Día termina a las 12.25 horas, y como el proyecto tiene urgencia de "discusión inmediata", debemos despacharlo en esta sesión.

La única modificación del Senado consiste en reducir en un año el período de vigencia del reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas.

Tiene la palabra el diputado señor Pepe Auth.

El señor **AUTH**.- Señor Presidente, voy a ser muy breve, porque la única modificación introducida por el Senado, por lo demás, bastante razonable, tiene por objeto traspasarle al próximo gobierno una discusión más a fondo del problema.

Parafraseando al colega Ortiz, para la historia fidedigna de la ley, solo quiero manifestar que estamos tratando de resolver parcialmente un problema que afecta a un sector específico que utiliza petróleo diesel, y no solo a este sector, sino a toda la población, porque el precio del petróleo impacta en forma muy significativa en el transporte, que está directamente vinculado con el valor de los alimentos incluidos en la canasta familiar de nuestro pueblo. Por lo tanto, si se aplica el 100 por ciento del impuesto específico a los combustibles, obviamente, los precios de los alimentos básicos subirían en forma considerable.

Quiero insistir en dos ideas. Primero, el motivo que originó la creación del impuesto específico ya no existe. Como sabemos, éste fue creado para solventar la necesidad de ampliar y mantener las carreteras; pero, hoy, su ampliación y mantención son financiadas directamente por los usuarios, a través de los peajes.

Segundo, los recursos que genera este impuesto, que son cuantiosos e indispensables para llevar adelante los programas sociales del gobierno, podrían solventarse perfectamente por la vía de su aplicación universal, pero reduciéndolo a menos de la mitad. Podríamos generar la misma cantidad de recursos reduciéndolo al 40 por ciento, es decir, a menos de la mitad, pero siempre que esta reducción beneficie a todos los consumidores de petróleo,



## DISCUSION SALA

porque al no estar vinculado al uso de las carreteras, sino más bien a la cantidad de recursos que genera y a la externalidad negativa del consumo de petróleo, desde el punto de vista ambiental, la verdad es que nada justificaría que una retroexcavadora o un camión de transporte que trabaje en una faena minera o en cualquier actividad industrial no paguen este impuesto, y sí tengan que hacerlo miles de taxistas y colectivos o, simplemente, los usuarios del transporte público a lo largo de Chile.

Quiero dejar establecido que es la discusión de fondo que deberemos tener a fines de 2014, en cuanto a que este impuesto se reduzca en forma considerable, pero no solo para unos pocos, sino para todos los usuarios del transporte público chileno.

He dicho.

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

El señor **URRUTIA**.- Señor Presidente, en efecto, ya discutimos este proyecto en su primer trámite constitucional; pero, independientemente de eso, nunca es bueno dejar pasar la posibilidad de insistir en la posibilidad de eliminar el impuesto específico a los combustibles.

La UDI ha venido planteando esta posibilidad desde los tiempos del gobierno de Ricardo Lagos, del cual no formábamos parte, hasta hoy, cuando se supone que formamos parte del actual gobierno, pero no ha habido forma de lograrlo.

La razón principal es, en parte, la que mencionó el diputado Auth. Resulta incomprensible que haya grandes empresas del país que no paguen el impuesto específico, en desmedro de muchas personas que deben hacerlo, sin posibilidad alguna de descontarlo.

En virtud de este proyecto, se les da esta posibilidad a los transportistas, que ya la tenían, aunque en un porcentaje más bajo. Desde hace algunos años, se les ha venido otorgando un porcentaje mayor, calculado sobre la base de las ventas que realizan anualmente. Lo ideal sería que se les permitiera descontar el 100 por ciento del impuesto a todos; pero, no es malo que se haga en la forma paulatina que establece el proyecto.

Quiero preguntarle al subsecretario de Hacienda por qué el Senado trabajó durante un año –no creo que sea como lo que expresó el diputado Pepe Auth, en cuanto a que será el próximo gobierno el que deberá resolver el problema– para acortar la vigencia del beneficio en un año. Éste vencerá el 31 de diciembre de 2014, de modo que el próximo gobierno ya llevará algunos meses de gestión cuando ello ocurra. En todo caso, debería ser el 11 de marzo de 2014, pero el proyecto establece el 31 de diciembre de 2014. Por lo tanto, tampoco es una decisión que deberá tomar el próximo gobierno.

Respecto de estas leyes transitorias que hemos aprobado para resolver un problema que afecta a los transportistas, cada vez que la vigencia de la ley está por terminar, se envía otra iniciativa que tenga por objeto prorrogarla, la cual debemos despachar contra el tiempo y muy apurados porque, como decía el diputado Ortiz, en este caso, la vigencia de la ley venció el 31 de diciembre de 2012.

El 31 de diciembre de 2014 –les pido que recuerden lo que voy a decir– pasará exactamente lo mismo: durante los primeros días de diciembre se enviará un

## DISCUSION SALA

proyecto de ley para prorrogar la vigencia de la ley anterior. En realidad, esto no tiene sentido alguno; lo más lógico sería que la ley estuviera vigente por más tiempo.

Creo que la Cámara hizo bien en mantener el beneficio hasta el 31 de diciembre de 2015, es decir, por tres años, a fin de poder estudiar una ley definitiva que solucione el problema que afecta a los transportistas del país. No me parece adecuado bajar a dos los años de vigencia del beneficio.

Como bien decían algunos colegas, la urgencia es tal, que no queda otra alternativa que aprobar la modificación del Senado porque, de lo contrario, no habrá ley, y como ésta es la última sesión antes del receso parlamentario que se prolongara hasta el 5 de marzo, no hay tiempo para hacerlo.

Por lo tanto, nos guste o no nos guste, no queda otra alternativa que votar a favor la modificación el Senado.

He dicho.

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

El señor **CHAHÍN**.- Señor Presidente, estamos ante un proyecto bien inspirado porque busca, de alguna manera, atenuar la carga tributaria de los transportistas, mediante la rebaja del impuesto específico a los combustibles.

Está bien orientado en su sentido redistributivo, porque efectivamente tiene un porcentaje mayor de devolución a los pequeños transportistas y, por otro lado, lo aumenta y disminuye su devolución, a medida que crecen los montos facturados en unidades de fomento.

Sin embargo, seguimos evadiendo el debate de fondo, porque desde hace mucho tiempo que hacemos modificaciones al SIPCO (Sistema de Protección ante Variaciones de Precios Internacionales de los Combustibles) respecto de la devolución del impuesto específico al diesel a los transportistas, cuando lo que debemos hacer es una evaluación mucho más profunda, en el sentido de saber si dicho impuesto está cumpliendo el objetivo de desincentivar el uso vehicular, en especial, de aquellos más contaminantes. En esa línea, considero mejor un impuesto a la cilindrada que al combustible.

Me pregunto por qué tenemos tasas distintas de impuesto específico tanto para la gasolina como para el diesel. Me gustaría saberlo, porque el origen conceptual de este impuesto ya no existe, dado que fue una forma de poder reconstruir carreteras después del terremoto de 1985. La reconstrucción se realizó y además la gran mayoría de las carreteras están concesionadas, lo que significa que existe un pago por su uso.

Sin embargo, hoy la situación es compleja porque la industria tiene un reintegro del ciento por ciento, lo que en la práctica significa que no paga tal impuesto específico. Es una situación delicada y compleja porque lo que estamos haciendo es desincentivar la eficiencia energética de la industria, por ejemplo, de empresas mineras y termoeléctricas, que consumen mucho combustible y que además contaminan, porque al devolverseles el ciento por ciento del impuesto, no pagan nada y no se está estimulando el uso eficiente del combustible.

Situación opuesta ocurre con la clase media, donde los pequeños transportistas que usan vehículos a gasolina, como el taxi, el colectivo, el transporte escolar,

## DISCUSION SALA

el taxicargo, o cualquier persona que usa su vehículo para trabajar, paga el ciento por ciento de una tasa incluso más alta.

Creo que este es el momento de evaluar la posibilidad de emparejar la tasa, disminuirla para todos, pero también aplicarla para todos. Reitero, disminuirla para el transporte, para la industria y los particulares, donde los particulares pagan el ciento por ciento, los transportistas una parte, y la industria nada.

Esto es inequitativo, castiga a la clase media y, fundamentalmente, no estimula la eficiencia energética ni la búsqueda de alternativas menos contaminantes para la industria en nuestro país.

Este es el momento de hacer una discusión mucho más profunda y así terminar con esta situación.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra la diputada señora Marisol Turres.

La señora **TURRES** (doña Marisol).- Señor Presidente, quiero hacer presente al señor subsecretario de Hacienda mi preocupación respecto de la situación de los pescadores artesanales en esta materia.

Si bien, en nuestro país, tanto el transporte terrestre de carga como el aéreo tienen beneficios respecto del impuesto a los combustibles, hay un parte importante de habitantes que no vive en Santiago y que trabaja en el mar, y cuyas pequeñas naves tienen motores diesel.

En razón de lo anterior, quiero pedir expresamente al señor Dittborn que tenga en consideración la realidad que viven muchos pescadores artesanales en las diversas regiones del país, especialmente, aquella de más escasos recursos que tienen botes pequeños, y para quienes sería un tremendo alivio en su carga económica algún tipo de reducción en el impuesto a los combustibles y así desarrollar su actividad pesquera.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor René Alinco.

El señor **ALINCO**.- Señor Presidente, el proyecto sobre extensión del sistema de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga es una necesidad a la cual no nos podemos negar. Lo voté favorablemente cuando nos tocó discutirlo en Sala, y lo haré de igual forma respecto de las modificaciones que ha propuesto el Senado.

Sin embargo, en esta oportunidad quiero señalarle al subsecretario de Hacienda que, así como es necesario que existan este tipo de beneficios a favor de los transportistas, también resulta necesario que los mismos lleguen a cada uno de los chilenos. Por lo tanto, es urgente que se ponga fin al impuesto específico a los combustibles ya que no hay una justificación real para que este siga vigente.

Cada vez que sube el combustible, también lo hace considerablemente el precio de la locomoción, al cual además se le suma el alza de los artículos de primera necesidad, como pan, las frutas y verduras, debido al traslado de dichas mercaderías, especialmente, a zonas extremas como Aysén. Asimismo

## DISCUSION SALA

aumenta el valor del transporte escolar, pero se mantienen invariables los sueldos.

Es importante recordar que este impuesto específico a los combustibles nació durante la dictadura de Pinochet, después del terremoto de 1985, con la excusa de reparar daños de infraestructura vial generados por el sismo. Ese impuesto, hoy sigue engordando las arcas fiscales, y la Concertación y la Alianza no han tenido los cojones para eliminarlo.

Debemos ser claros al respecto, porque un impuesto como este incrementa el valor de los pasajes de la locomoción colectiva, lo cual en la práctica no afecta ni a los más ricos ni a la clase media, sino directamente a los pobres de nuestro país. Por ello, la eliminación de dicho tributo sería una gran noticia para nuestra gente porque, de no haberlo, se reducirían, supuestamente, los valores de flete, favoreciendo a los feriantes, a las pymes y a la microempresa y, por ende, a los ciudadanos. Reitero que este es un impuesto que perjudica directamente a los más pobres de nuestro país, que es la gran mayoría.

Es en razón de lo anterior que pido al Gobierno que no sigamos legislando solo para algunos, en este caso, los transportistas, sino para la gran mayoría de los chilenos, de tal forma de finalizar con este nefasto impuesto específico a los combustibles. Si se eliminara, si lugar a dudas que se produciría una rebaja promedio de 200 pesos el precio del combustible, el cual ya supera la barrera de los 850 pesos, lo que no solo beneficiaría a algunos empresarios, sino fundamentalmente a los trabajadores chilenos.

Anuncio mi voto a favor de este proyecto, en consideración de mis observaciones al Gobierno al respecto.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Tiene la palabra el diputado señor Carlos Vilches.

El señor **VILCHES**.- Señor Presidente, el presente proyecto, que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, ya fue discutido y aprobado en esta Cámara de Diputados y en el Senado.

La modificación, como muy bien lo decía el subsecretario de Hacienda, señor Julio Dittborn, únicamente corresponde al plazo, ya que el guarismo 2015 es reemplazado por 2014.

Quise intervenir porque en estos proyectos se utiliza la tribuna de la Cámara de Diputados para señalar una serie de conceptos errados y pasar algunos avisos comerciales que realmente no vienen al caso. En ese caso se encuentra la intervención del diputado que me antecedió en el uso de la palabra, aunque tiene derecho a decir lo que quiera.

Este impuesto específico ha significado un ingreso importante en la recaudación del Estado. Si bien nuestra bancada históricamente ha pedido la eliminación de este impuesto específico, esa no es la materia que hoy está en discusión y por eso vamos a votar favorablemente este proyecto, con el objeto de que sea ley muy pronto.

He dicho.

El señor **RECONDO** (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

## DISCUSION SALA

Ofrezco la palabra.  
Cerrado el debate.

Nota: Las votaciones y el texto de la Discusión han sido extraídos, respectivamente, desde la página web de la Cámara de Diputados y desde la versión preliminar de dicha Discusión.

La Discusión ha sido suministrada por la Oficina de Redacción de la Cámara de Diputados.

## DISCUSION SALA

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores diputados:*

Sr. Accorsi O. Enrique	Sr. Kort G. Issa	Sr. Ojeda U. Sergio	Sr. Schilling R. Marcelo
Sr. Aguiló M. Sergio	Sra. Girardi L. Cristina	Sr. Ortiz N. José Miguel	Sra. Sepúlveda O. Alejandra
Sr. Alinco B. René	Sr. Godoy I. Joaquín	Sra. Pacheco R. Clemira	Sr. Silva M. Ernesto
Sr. Andrade L. Osvaldo	Sr. Gutiérrez G. Hugo	Sra. Pascal A. Denise	Sr. Squella O. Arturo
Sr. Baltolu R. Nino	Sr. Harboe B. Felipe	Sr. Pérez A. José	Sr. Teillier D. Guillermo
Sr. Becker A. Germán	Sr. Hasbún S. Gustavo	Sr. Pérez L. Leopoldo	Sra. Turres F. Marisol
Sr. Browne U. Pedro	Sr. Hernández H. Javier	Sr. Recondo L. Carlos	Sr. Urrutia B. Ignacio
Sr. Carmona S. Lautaro	Sr. Jiménez F. Tucapel	Sr. Rincón G. Ricardo	Sr. Vallespín L. Patricio
Sr. Ceroni F. Guillermo	Sr. Lemus A. Luis	Sr. Rivas S. Gaspar	Sr. Vargas P. Orlando
Sra. Cristi M. María Angélica	Sr. León R. Roberto	Sr. Robles P. Alberto	Sr. Velásquez S. Pedro
Sr. Chahín V. Fuad	Sr. Melero A. Patricio	Sr. Rojas M. Manuel	Sr. Venegas C. Mario
Sr. De Urresti L. Alfonso	Sr. Meza M. Fernando	Sra. Rubilar B. Karla	Sr. Verdugo S. Germán
Sr. Díaz D. Marcelo	Sra. Molina O. Andrea	Sra. Saa D. María Antonieta	Sr. Vilches G. Carlos
Sr. Eluchans U. Edmundo	Sr. Morales M. Celso	Sr. Saffirio E. René	Sr. Von Mühlenbrock Z. Gastón
Sr. Espinosa M. Marcos	Sra. Muñoz D. Adriana	Sr. Salaberry S. Felipe	Sr. Walker P. Matías
Sr. Farías P. Ramón	Sra. Nogueira F. Claudia	Sr. Sandoval P. David	Sr. Ward E. Felipe

Despachado el proyecto.

*- No Votaron por estar pareados los siguientes señores diputados:*

## DISCUSION SALA

Sr. Ascencio M. Gabriel con Sr. Moreira B. Iván	Sr. Kast R. José Antonio con Sr. Torres J. Víctor
Sr. Bertolino R. Mario con Sr. Núñez L. Marco Antonio	Sr. Latorre C. Juan Carlos con Sra.Hoffmann O. María José
Sr. Burgos V. Jorge con Sr. Arenas H. Gonzalo	Sr. Lorenzini B. Pablo con Sra.Zalaquett S. Mónica
Sr. Campos J. Cristián con Sr. Van Rysselberghe H. Enrique	Sr. Monckeberg B. Cristián con Sr. Hales D. Patricio
Sr. Cardemil H. Alberto con Sr. Castro G. Juan Luis	Sr. Silber R. Gabriel con Sr. Sauerbaum M. Frank
Sr. Cornejo G. Aldo con Sr. Santana T. Alejandro	Sra.Goic B. Carolina con Sr. Delmastro N. Roberto
Sr. Jarpa W. Carlos Abel con Sr. Estay P. Enrique	

OFICIO APROBACIÓN MODIFICACIONES

### 3.2. Oficio de Cámara de Origen a Cámara Revisora

Comunica aprobación de modificaciones. Fecha 24 de enero, 2013.

Oficio N° 10.592  
VALPARAÍSO, 24 de enero de 2013

A S. E. EL  
PRESIDENTE  
DEL  
H. SENADO

La Cámara de Diputados, en sesión de esta fecha, ha tenido a bien prestar su aprobación a la enmienda introducida por ese H. Senado al proyecto de ley que modifica el plazo para el reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, y otros aspectos de este mecanismo, correspondiente al boletín N°8772-05.

Lo que tengo a honra decir a V.E., en respuesta a vuestro oficio N° 81/SEC/13, de 23 de enero de 2013.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.

CARLOS RECONDO LAVANDEROS  
Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ  
Secretario General de la Cámara de Diputados



## OFICIO LEY AL EJECUTIVO

## 4. Trámite de Finalización: Cámara de Diputados

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

Oficio de Ley a S.E. el Presidente de la República. Comunica texto aprobado por el Congreso Nacional. Fecha 24 de enero de 2013

Oficio N° 10.593  
VALPARAÍSO, 24 de enero de 2013

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, que modifica el plazo para el reintegro del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, y otros aspectos de este mecanismo, contenido en el boletín N°8772-05.

#### PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- 1) 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.
- 2) 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.
- 3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

## OFICIO LEY AL EJECUTIVO

- 4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

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

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

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible."

Dios guarde a V.E.

CARLOS RECONDO LAVANDEROS  
Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados

ADRIÁN ÁLVAREZ ÁLVAREZ  
Secretario General de la Cámara de Diputados

## LEY

## 5. Publicación de Ley en Diario Oficial

### 5.1. Ley N° 20.658

Tipo Norma	: Ley 20658
Fecha Publicación	: 31-01-2013
Fecha Promulgación	: 29-01-2013
Organismo	: MINISTERIO DE HACIENDA
Título	: MODIFICA PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, Y MODIFICA OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO
Tipo Versión	: Única De : 31-01-2013
Título Ciudadano	:
Inicio Vigencia	: 31-01-2013
Id Norma	: 1048492
URL	:
	<a href="http://www.leychile.cl/N?i=1048492&amp;f=2013-01-31&amp;p=">http://www.leychile.cl/N?i=1048492&amp;f=2013-01-31&amp;p=</a>

MODIFICA PLAZO PARA REINTEGRO PARCIAL DEL IMPUESTO ESPECÍFICO AL PETRÓLEO DIESEL PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA, Y MODIFICA OTROS ASPECTOS DE ESTE MECANISMO

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 enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de 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, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del

## LEY

contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

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

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

3) 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

4) 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

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 haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

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

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

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible."

## LEY

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

Santiago, 29 de enero de 2013.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Julio Dittborn Cordua, Ministro de Hacienda (S).- Pedro Pablo Errázuriz Domínguez, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a usted para su conocimiento.- Saluda atte. a usted, Ramón Delpiano Ruiz-Tagle, Subsecretario de Hacienda subrogante.