INFORME DE LA COMISION DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE AUMENTA EL LÍMITE DEL MECANISMO DE ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES CREADO POR LA LEY N° 20.765 Y ACTUALIZA EL UMBRAL DE AJUSTE SEMANAL

Boletín N° 15-022-05

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Hacienda pasa a informar, en su condición de Comisión Técnica, en primer trámite constitucional y reglamentario, el proyecto de ley individualizado en el epígrafe, originado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, don Gabriel Boric Font, con urgencia calificada de Discusión Inmediata.

Asistieron en representación del Ejecutivo, el Ministro de Hacienda, señor Mario Marcel Cullell y la Subsecretaria de Hacienda, señora Claudia Sanhueza Riveros.

I.-CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS

1.- Idea matriz o fundamental del proyecto:

Permitir mantener en funcionamiento el mecanismo contemplado por la institucionalidad vigente para estabilizar el precio de los combustibles y que ha sido efectivo para amortiguar shocks externos que impacten los precios finales, para por una parte, las familias chilenas no sufran alzas desmedidas por los efectos colaterales, y por la otra, se manifieste como un compromiso serio por parte del Gobierno con la responsabilidad fiscal y el manejo adecuado de los recursos públicos.

2.- Aprobación en general del proyecto

Fue aprobado por once votos a favor y uno en contra. Votaron a favor los diputados (a) Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mirosevic, Naranjo (Presidente), Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans. Votó en contra el diputado Mellado, don Miguel.

3- Normas que deben aprobarse con quórum especial:
No hay

4-Disposiciones o indicaciones rechazadas:
No hay

5- Indicaciones declaradas inadmisibles:

Indicación de los diputados Mellado y Sauerbaum:
Al artículo 1°

Firmado electrónicamente
https://extranet.camara.cl/verificardoc
Código de verificación: 34274E45F02C311A

Firmado por María Eugenia Silva Ferrer
Fecha 02/06/2022 11:58:27 CLT

1) Para agregar el siguiente numeral 1), pasando los actuales a ser el 2) y 3):

“1) Modifíquese el artículo 1°, derogando los incisos tercer, cuarto y quinto.”

2) Modifíquese el artículo 6° de la Ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala, de la siguiente forma:

a) Reemplácese el primer inciso por el siguiente:

“Artículo 6°.-Establécense, a beneficio fiscal, los impuestos específicos que más adelante se indican, a las gasolinas automotrices y el petróleo diésel de consumo vehicular. Estos impuestos se devengarán al tiempo de la venta para consumo vehicular, en territorio nacional, que efectúe el distribuidor o vendedor de estos combustibles y afectarán al distribuidor o al vendedor de ellos.”

b) Reemplácese el séptimo inciso por el siguiente:

“Los distribuidores o vendedores deberán enterar este tributo en arcas fiscales dentro de los diez primeros días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las ventas a consumidores finales.”.”

Indicación de los diputados Mellado y Sauerbaum:

Para reemplazar el numeral 1) por el siguiente:

“1) Modifíquese su artículo 3° en el siguiente sentido:

a. Reemplézase el numeral 3 por el siguiente:

“3. Si la diferencia entre el "precio base" y el precio informado la semana anterior es positiva y mayor a:

a) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 93 será de 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.

b) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 97 será de 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.

c) 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para el petróleo diesel será de 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.”

b. Reemplézase el numeral 4. por el siguiente:

“4. Si la diferencia entre el "precio base" y el precio informado la semana anterior es negativa y superior en valor absoluto a:

a) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 93 será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93.

b) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específico de los combustibles

para la gasolina de 97 será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97.

c) 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específico de los combustibles para el petróleo diesel será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base del petróleo diesel."

6.- Diputado informante: El señor Miguel Mellado Suazo.

II.- FUNDAMENTOS CONSIDERADOS EN EL MENSAJE

1) 1.-Alza sostenida del precio de los combustibles derivados del petróleo

En el último año, el precio del petróleo y sus derivados ha crecido sostenidamente y de una forma nunca vista desde la creación del MEPCO. Bajo esta trayectoria, a finales del año 2021 se anticipaba la superación del límite definido en el artículo 4° de la ley N° 20.765 para la operación del mecanismo, fijado en US$500 millones. Ello implicaba que el precio de los combustibles hubiera debido converger, en un plazo menor a 12 semanas, al nivel que tendría si este mecanismo no estuviera operando. En otras palabras, la superación del límite del artículo 4° implicaba que el MEPCO hubiese dejado de funcionar como tal.

-En este escenario, mediante la ley N° 21.420, se aprobó un incremento en este límite a US$750 millones. Sin embargo, la invasión de Rusia a Ucrania gatilló un alza aún más pronunciada, que hizo que el nuevo límite se volviera rápidamente insuficiente.

-A inicios de marzo de 2022, el precio del petróleo se había disparado en más de 30%, con alta volatilidad (llegando algunos días a aumentos de más del 60% de los valores observados a esa misma fecha).

-En esta situación, y anticipándose que el nuevo límite sería superado a finales de ese mes o en la primera semana del siguiente, **la ley N° 21.443 aprobó una nueva alza, que duplicaba el límite de menor recaudo fiscal acumulado de US$750 millones a US$1.500 millones.**

En dicha oportunidad, con un precio del petróleo BRENT en torno a $110, se estimó que el aumento en el límite a US$1.500 permitiría al MEPCO operar sin problemas hasta fines del año 2022. Sin embargo, desde la aprobación de esa ley hasta la fecha, han habido varios fenómenos que han hecho que este límite se alcance durante junio del presente año:

Si bien la invasión de Rusia a Ucrania produjo un aumento significativo del precio del barril de petróleo (sobrepasando incluso los US$130), el precio ha tendido a estabilizarse en torno a los US$110 por barril, acumulando un alza en torno a 20% durante el año. Sin embargo, en el precio en los derivados del petróleo no se ha observado dicha

estabilización. Este desacople que se explica en la intensa redistribución de combustibles refinados desde países no afectados por la guerra a países que sí lo están.

El precio de los derivados del petróleo no solo no ha descendido, sino que se encuentra en su máximo nivel desde el inicio del conflicto en Ucrania. Esto se debe, principalmente, a un déficit en la capacidad de refinación, producto de las sanciones impuestas a Rusia; al cierre temporal de varias ciudades chinas, por nuevos brotes de COVID-19; y a la menor capacidad de refinación de Estados Unidos, por el cierre de plantas durante la pandemia.

En particular, el diésel registra un alza acumulada desde inicio de la invasión a Ucrania de un 38%, mientras que las gasolinas de 93 y 97 octanos han registrado aumentos entre 40% y 50% acumulado.

Por otra parte, el tipo de cambio ha jugado un rol adicional. El peso chileno se ha depreciado un 10% desde fines de marzo, principalmente debido a un fortalecimiento del dólar a nivel internacional, influenciado por expectativas de un retiro acelerado del estímulo monetario por parte de la Reserva Federal de Estados Unidos.

Finalmente, la pandemia provocó cambios en el comportamiento de los hogares que también presionan los precios al alza debido a un mayor uso vehicular y menor uso de transporte público. Por ejemplo, el uso de metro de Santiago a marzo está 28% por debajo del uso previo a la pandemia, mientras que las plazas de peaje muestran un alza de 16% en su volumen.

2) ROL DEL MEPCO EN NUESTRO PAÍS

El aumento del precio de los combustibles ha afectado a la mayoría de las economías, que se han visto forzadas a tomar medidas mediante fondos de estabilización, rebaja de impuestos, o fijación de precios. Así, por ejemplo, el Reino Unido, Alemania e Italia aprobaron rebajas temporales a los impuestos a los combustibles.

En América Latina, Perú optó por eliminar de forma transitoria el impuesto selectivo al consumo (ISC), que se ubicaba en 10% para las gasolinas de 85 y 90 octanos y en 20% para el diésel vehicular. Adicionalmente, incluyeron las gasolinas de 84 y 90 octanos en la operatividad del FEPC (fondo de estabilización de precios de combustibles). Ecuador, un país productor de combustible, ha optado por congelar los precios de las gasolinas de 85 octanos y el diésel desde octubre de 2021.

En nuestro país ha sido la operación del mecanismo de estabilización de precios de los combustibles establecido en la ley N° 20.765, lo que ha permitido contener alzas en los precios de los combustibles del orden de $400 por litro.

-**Ello, a través de la determinación de un "impuesto variable",** el que, en los últimos meses ha adquirido un valor negativo, produciendo el mismo efecto que la rebaja en los gravámenes observada en la experiencia comparada, pero a través de un mecanismo prexistente en nuestra institucionalidad.

-En otras palabras, el funcionamiento ordinario del MEPCO ha permitido rebajar (y, en la práctica, suspender la aplicación del impuesto a las

gasolinas y el diésel) de manera automática, sin necesidad de incurrir en reformas adicionales como ha ocurrido en otros países.

En efecto, el funcionamiento actual del MEPCO lleva a que todos los combustibles reciban un subsidio neto (o impuesto negativo) en vez de pagar impuestos. Para la semana comprendida entre el 19 y 25 de mayo, el MEPCO generaba un impuesto específico variable de -7,9 UTM/m3 para la gasolina 93 y de -8 UTM/m3 para la gasolina 97 y el diésel. Esto más que compensa el impuesto específico base de las gasolinas (6 UTM/m3) y del diésel (1,5 UTM/m3).

A la fecha, el diésel completará 14 semanas consecutivas con un impuesto neto negativo, como resultado de la suma del impuesto específico base y variable. Para la última semana de referencia, este impuesto ha sido de -6,4 UTM/m3 en promedio, equivalente a un subsidio al precio por el mismo monto absoluto.

3) NECESIDAD DE ESTE PROYECTO DE LEY

Si se supera el límite de US$1.500 millones establecido para el funcionamiento del MEPCO, el artículo 4° de la ley N° 20.765 instruye que se haga converger el componente variable del impuesto específico a cero, en un plazo de hasta doce semanas. Sin embargo, si en el proceso de dicha convergencia se ejerce un menor recaudo fiscal adicional por US$100 millones, el mecanismo debe ajustar automáticamente el saldo restante para que el componente variable converja a cero.

De acuerdo con las estimaciones del Ministerio de Hacienda, el límite antedicho se alcanzaría durante la primera quincena de junio. Dado que el costo semanal actual del mecanismo está en torno a US$80 millones, una vez superado el límite, el MEPCO dejaría de funcionar en el plazo de una semana. Ello implicaría un alza cercana a $400-500 por litro para las gasolinas y el diésel, en un plazo de una semana desde que se produzca la superación del límite.

Un alza drástica en los precios de los combustibles, como la que se anticipa que ocurriría sin este proyecto de ley, no sólo encarecería el consumo de estos bienes, sino que además afectaría gravemente el poder adquisitivo de los hogares en nuestro país. Por ejemplo, la gasolina es el cuarto producto más importante para determinar los precios de los demás bienes. Ella, junto con el diésel, tienen un peso de 3,1% en la canasta actual del Índice de Precios al Consumidor (IPC), y han sido los productos que más han incidido en el crecimiento de la inflación, aportando un punto porcentual al crecimiento anual del IPC (que, a abril de 2022, registraba un alza 10,5% anual).

Sumado a lo anterior, el aumento de precios tiene efectos indirectos sobre otros productos, dado que incrementa los costos de transporte y la indexación. Ello, a su vez, impacta en el costo de los arriendos y créditos, perjudicando los ingresos disponibles de las personas y la actividad económica.

Si bien hay quienes han propuesto como alternativa eliminar o suspender el impuesto específico a los combustibles, es importante destacar que ello sólo podría ser perjudicial para los consumidores, en el corto y mediano plazo.

Según se explicaba, en la semana entre el 19 y 25 de mayo, el MEPCO generaba un impuesto específico variable de -7,3 UTM/m3 para la gasolina 93, de -8

UTM/m3 para la gasolina 97 y de -7,9 para el diésel. Esto más que compensa el impuesto específico base de las gasolinas (6 UTM/m3) y del diésel (1,5 UTM/m3).

Como consecuencia, la suspensión de la aplicación del impuesto específico implicaría que los precios subirían en 1,3 UTM/m3 para la gasolina 93, 2 UTM/m3 para la gasolina 97 y 6,4 UTM/m3 para el petróleo diésel. Además, ello implicaría también dejar sin efecto el MEPCO, lo cual podría causar alzas aún más pronunciadas en el corto plazo.

III.-CONTENIDO DE LA INICIATIVA:

El proyecto de ley consta de un artículo permanente y un artículo transitorio que contienen las siguientes materias:

.-El artículo 1.- Modifica la ley N° 20.765 en dos formas.

En primer lugar, modifica su artículo 3°, para actualizar el umbral de ajuste semanal de precios del mecanismo que, al haberse fijado en UTM, ha quedado desactualizado respecto de los precios de los combustibles. Para evitar este desacople, este umbral se fija en función del precio base de las últimas 2 semanas. Además, ello permite un mejor ajuste por parte del MEPCO ante periodos de tensión.

En segundo lugar, modifica su artículo 4°, incrementando el límite de menor recaudo del MEPCO de US$1.500 millones a US$3.000 millones.

Adicionalmente, elimina la regla que acelera el proceso de convergencia del impuesto específico a cero cuando se supere el límite y se estime que, en el lapso de doce semanas en que ha de producirse dicha convergencia, se producirá una diferencia adicional mayor al equivalente en pesos a US$ 100 millones.

-El artículo transitorio fija la entrada en vigencia de este proyecto de ley para el día 1° de junio de 2022, de modo tal de darle continuidad al funcionamiento del MEPCO una vez aprobada la ley.

IV.- INCIDENCIA EN MATERIA FINANCIERA O PRESUPUESTARIA DEL ESTADO

El informe financiero N°079 de 31 de mayo del año en curso, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda y que acompaña al Mensaje a su ingreso, indica lo siguiente en relación al efecto del proyecto en el presupuesto fiscal:

1.-Se modifica el umbral a partir del cual comienza a regir el mecanismo de estabilización dispuesto en el artículo 3°, numerales 3 y 4, fijándolo en un 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93 octanos.

2.-Se incrementa el límite máximo de menor recaudación por aplicación del MEPCO, a US$3.000 millones.

3.-Se elimina el monto adicional de menor recaudación del MEPCO, a partir del cual el mecanismo finaliza su funcionamiento en la misma semana en que se alcance dicha suma.

EFECTO DEL PROYECTO DE LEY SOBRE EL PRESUPUESTO FISCAL[i]

1.-La modificación al MEPCO permitirá evitar un ajuste brusco a corto plazo del precio de los combustibles, implicando un potencial efecto fiscal, que alcanzaría como máximo los US$1.500 millones adicionales.

2.-Este efecto fiscal corresponde a menores ingresos por concepto de Impuesto Específico a los Combustibles, con respecto a un escenario en que el umbral se mantiene en su valor vigente.

3.-Adicionalmente, debido al alto nivel precios de los combustibles a nivel internacional, y a la operación propia del MEPCO, la suma de la diferencia entre el componente variable y específico está siendo negativa, lo que genera un crédito para los importadores y/o vendedores de primera venta de combustibles, lo que implica un mayor gasto fiscal.

Por lo tanto, debido a la aplicación de esta ley y considerando un escenario de proyección de precios de combustibles en el mercado internacional, se estima que el efecto fiscal descrito anteriormente ascenderá a US$1.050 millones en menores ingresos fiscales, y US$450 millones en mayor gasto fiscal.

FUENTE DEL GASTO

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley se financiará con los recursos de la Partida Presupuestaria Tesoro Público del año presupuestario correspondiente.

V-SÍNTESIS DE LA DISCUSIÓN EN LA COMISIÓN Y ACUERDOS ADOPTADOS

La Comisión recibió al Ministro de Hacienda, señor Mario Marcel Cullell.

Comenzó señalando que desde que se aprobó la anterior ampliación del límite, en marzo pasado, en el entorno internacional han ocurrido varias situaciones que provocaron un uso de los recursos más rápido de lo previsto. El precio de derivados del petróleo en máximos a pesar de la estabilización del precio del petróleo Brent, por déficit en la capacidad de refinación, así como un incremento del tipo de cambio y un aumento significativo en la circulación de vehículos en Chile, con baja recuperación en el uso de transporte público.

En este contexto, MEPCO ha seguido permitiendo un ajuste gradual de los precios domésticos de los combustibles para uso vehicular. Sin MEPCO los precios locales serían más de $400 por litro mayores (alza en torno a 40%). No obstante, con el

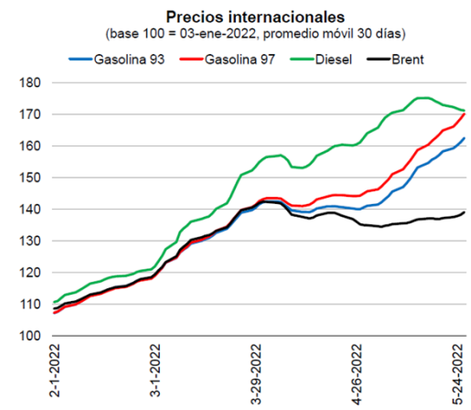
---

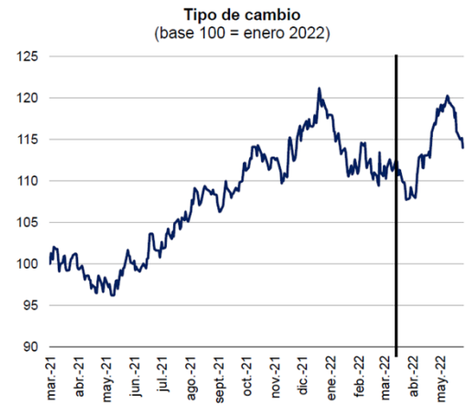
Fuentes de información

- Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con el que inicia un Proyecto de Ley que aumenta el límite del Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles creado por la Ley N°20.765 y actualiza el umbral de ajuste semanal.
- Decretos que determinan el componente variable para el cálculo del impuesto específico establecido en la Ley Nº 18.502, Ministerio de Hacienda, 2022.
- Precios de paridad y referencia para los hidrocarburos, Comisión Nacional de Energía, 2022.

uso más intensivo del mecanismo, MEPCO finalizaría su funcionamiento en las primeras semanas de junio.

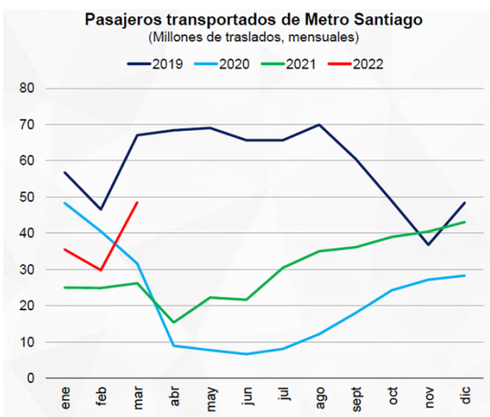
Si bien el petróleo descendió de los máximos observados, la situación con sus derivados no fue la misma. Tipo de cambio si bien se devuelve en lo reciente, llegó a estar 10% más depreciado que inicios de marzo.

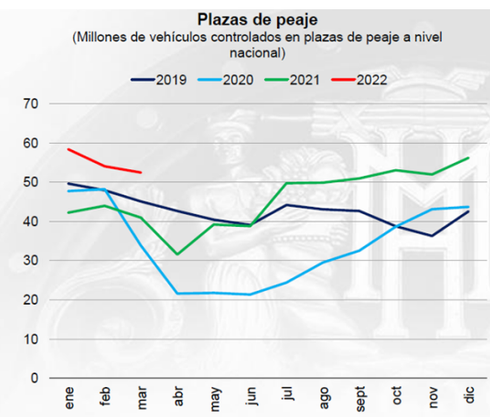




Fuente: ENAP, Bloomberg, Banco Central

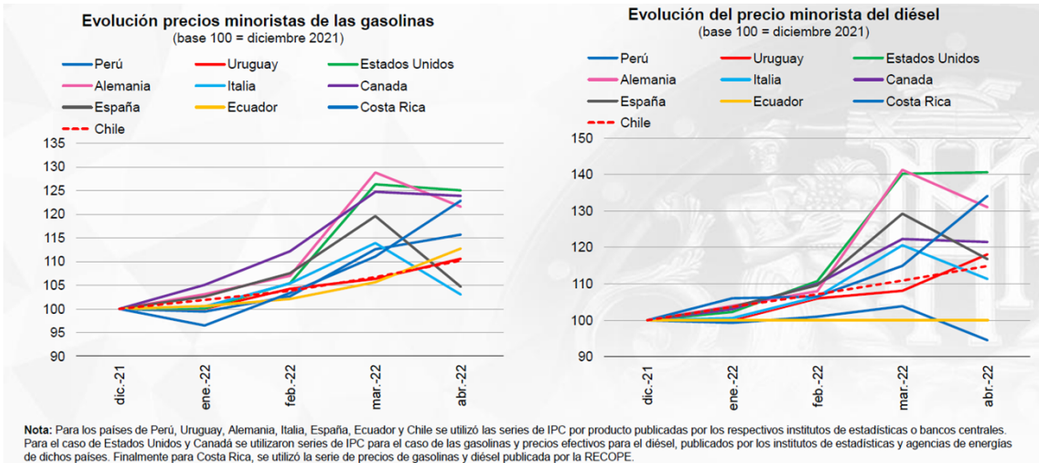
Adicionalmente, se observa un cambio de comportamiento de los hogares, con un menor uso del transporte colectivo y mayor uso de vehículo particular.





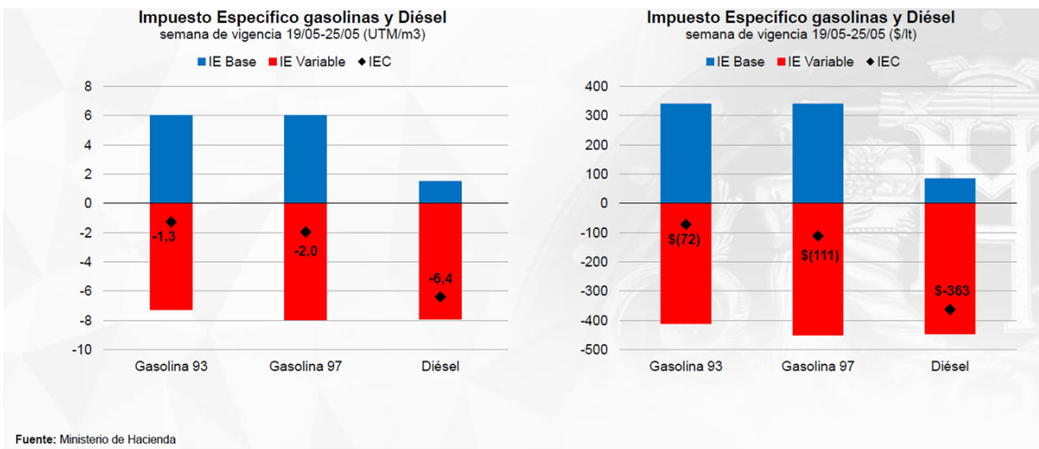
Fuente: INE.

En el contexto internacional, los precios de los combustibles han aumentado considerablemente, dando lugar a medidas de contención impulsadas por los distintos gobiernos. En Chile, el MEPCO ha logrado acotar las alzas de precios.



Nota: Para los países de Perú, Uruguay, Alemania, Italia, España, Ecuador y Chile se utilizó las series de IPC por producto publicadas por los respectivos institutos de estadísticas o bancos centrales. Para el caso de Estados Unidos y Canadá se utilizaron series de IPC para el caso de las gasolinas y precios efectivos para el diésel, publicados por los institutos de estadísticas y agencias de energías de dichos países. Finalmente para Costa Rica, se utilizó la serie de precios de gasolinas y diésel publicada por la RECOPE.

Actualmente, MEPCO está subsidiando las gasolinas y el Diésel. En el caso del Diésel, el componente variable negativo es 4 veces el impuesto específico.



Fuente: Ministerio de Hacienda

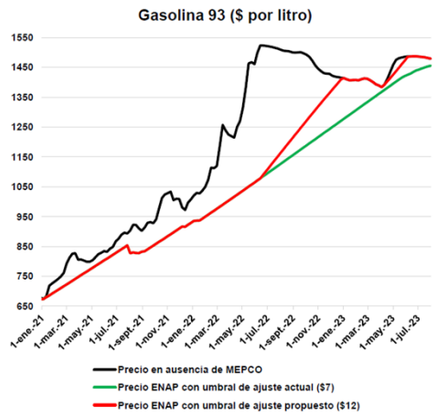
<u>Considerando lo anterior, la propuesta sometida a consideración de esta Comisión comprende los siguientes puntos:</u>

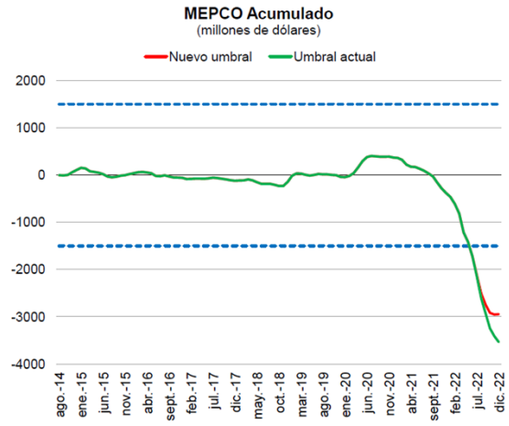
-Incrementar el límite de menor recaudo del MEPCO de US$1.500 millones a US$3.000 millones

-Actualizar el umbral de ajuste semanal de precios del mecanismo que, al haberse fijado en UTM, ha quedado desactualizado respecto de los precios de los combustibles. Para evitar este desacople, este umbral se fija en función del precio base de las últimas 2 semanas (en torno a $12)

-Eliminar la regla que acelera el proceso de convergencia del impuesto específico a cero, para que sea gradual durante doce semanas y no que se gatille un alza inmediata sin en ese proceso de convergencia se supera los US$100 millones

Concluyó señalando que los últimos dos ajustes permitirán extender el horizonte de funcionamiento del MEPCO ante escenarios adversos y evitar un término abrupto del mecanismo. Con nuevo umbral se reduciría costo fiscal y se estaría mejor preparado para situaciones de tensión moderados





El diputado Mellado, don Miguel expresó que es necesario que cada variedad de bencina y el diésel tengan factores de cálculo para la determinación del precio a moderar, y no únicamente se tome el precio de la gasolina de 93. Por otra parte, señaló que la mayor parte de los recursos contemplados se estarían destinando a los consumidores de diésel, en razón de que el foco debiera estar puesto en quienes consumen para su propio desplazamiento y no estar financiando capital de trabajo. Señaló que ha presentado indicaciones en tal sentido que esperó el Ejecutivo pueda patrocinar.

El diputado Von Mühlenbrock destacó que nunca los Ministros de Hacienda han querido derogar el impuesto específico a los combustibles porque es un instrumento muy eficaz de recaudación. Sin perjuicio de ello, y ante el escenario actual, consultó cuál sería el impacto financiero de adoptarse tal medida.

El diputado Naranjo (Presidente) preguntó en qué nivel de precios estaría la gasolina de no existir el mecanismo de estabilización. Por otra parte, consultó si sería necesario eliminar el mecanismo de estabilización si es que se procediera también con la supresión del impuesto específico.

El diputado Sauerbaum consultó si los recursos considerados alcanzarán para mantener en funcionamiento el mecanismo por todo este y año y cuáles fueron las variables que se tomaron en cuenta para esta proyección.

El diputado Bianchi llamó a reflexionar en torno a la situación en que se encuentra el país actualmente, a merced de un conjunto reducido de empresas privadas que manejan el precio de un bien esencial como el combustible, sin que el Estado juegue un rol relevante.

El diputado Mirosevic señaló que actualmente se conjugan dos elementos que conspiran para aumentar el precio: alza del uso de vehículos en el contexto de la pandemia y mayor precio internacional del petróleo. Instó al Gobierno a evaluar la pertinencia de conservar los beneficios existentes en materia de combustibles para ciertos sectores productivos.

El diputado Barrera preguntó si se contemplan mecanismos para fiscalizar posibles aumentos artificiales de los precios en el mercado de las bencinas y diésel.

El Ministro Marcel coincidió en que el mecanismo de estabilización ha tenido un mayor impacto en el diésel que en las gasolinas. Tratándose del consumo industrial, recordó que existe la obligación de devolver el impuesto negativo, por lo que no hay empresas que se beneficien del subsidio.

Respecto a la propuesta del diputado Mellado, señaló que hoy el impuesto y el subsidio se aplican al momento de la importación. Analizado el desfase que existe entre el momento en que se paga el impuesto por parte del importador y aquel en que la Tesorería paga el componente negativo pasan varias semanas, teniendo que asumir el costo de este desfase no ENAP, sino la bomba de bencina. En periodos de grandes cambios en el precio, esto significa un costo o riesgo mayor para el distribuidor. De aplicarse en el punto intermedio, se descubrió que los consumidores industriales no todos compran al distribuidor, sino que se suplen directamente de las bombas, por lo que no es posible desde ENAP hacia abajo separar el uso industrial del vehicular. Por otra parte, de eliminarse permanentemente el impuesto específico, ello implicaría una pérdida también permanente de recursos fiscales, lo que obligaría a una readecuación de las prioridades de gasto. Indicó que, de no existir el mecanismo de estabilización, el precio de los combustibles estaría en torno a $400 más alto. Tratándose de la proyección del mecanismo a partir del próximo año, con los recursos adicionales que contempla el proyecto en estudio, igualmente será necesario estar atento a las circunstancias globales para adoptar medidas.

El diputado Mellado anunció su voto en contra del proyecto en general, aun considerando que este va en el sentido correcto, en tanto resulta necesario enmendar ciertos detalles, tal como se hicieran ver durante la sesión. Particularmente, estimó que generará un efecto inflacionario, por cerca de un 0,05% mensual, es decir, 0,35% anual, perjudicándose, en consecuencia, a los consumidores, y alejándose del espíritu de un mecanismo de estabilización de precios.

VOTACIÓN EN GENERAL

Puesto en votación general, el proyecto resultó aprobado por once votos a favor y uno en contra. Votaron a favor los diputados Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mirosevic, Naranjo (Presidente), Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans. Votó en contra el diputado Mellado, don Miguel.

DISCUSIÓN PARTICULAR

“Artículo 1°.- Para modificar la ley N° 20.765 de la siguiente formade la siguiente forma:

1) Modifícase su artículo 3° en el siguiente sentido:

a. Reemplázase, en su numeral 3., la expresión “0,12 UTM por metro cúbico” por la expresión “0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93”, las dos veces que aparece.

b. Reemplázase, en su numeral 4., la expresión “0,12 UTM por metro cúbico” por la expresión “0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93”, las dos veces que aparece.

2) Modifícase su artículo 4° en el siguiente sentido:

a. Sustitúyase el guarismo “1.500” por “3.000”, las dos veces que aparece.

b. Elimínase la frase “Con todo, si en dicho lapso se estima una diferencia adicional mayor al equivalente en pesos a US$ 100 millones, sobre la base del tipo de cambio vigente a esa fecha, el mecanismo finalizará su funcionamiento la semana en la que se haya acumulado dicha suma.”.

Artículo transitorio.- Esta ley entrará en vigencia el día 1° de junio de 2022.”.

Indicación de los diputados Mellado y Sauerbaum:

1) Para agregar el siguiente numeral 1), pasando los actuales a ser el 2) y 3):

“1) Modifíquese el artículo 1°, derogando los incisos tercer, cuarto y quinto.”

2) Modifíquese el artículo 6° de la Ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala, de la siguiente forma:

a) Reemplácese el primer inciso por el siguiente:

“Artículo 6°.-Establécense, a beneficio fiscal, los impuestos específicos que más adelante se indican, a las gasolinas automotrices y el petróleo diésel de consumo vehicular. Estos impuestos se devengarán al tiempo de la venta para consumo vehicular, en territorio nacional, que efectúe el distribuidor o vendedor de estos combustibles y afectarán al distribuidor o al vendedor de ellos.”

b) Reemplácese el séptimo inciso por el siguiente:

“Los distribuidores o vendedores deberán enterar este tributo en arcas fiscales dentro de los diez primeros días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las ventas a consumidores finales.”.”

Consultada la Secretaría por el Presidente de la Comisión, estimó que resultaría inadmisible en tanto invade la potestad legislativa tributaria que en forma privativa corresponde al Presidente de la República, de conformidad con el inciso cuarto del artículo 65 de la Constitución Política de la República. En definitiva, fue declarada inadmisible por el Presidente de la Comisión.

Indicación de los diputados Mellado y Sauerbaum:

Para reemplazar el numeral 1) por el siguiente:

“1) Modifíquese su artículo 3° en el siguiente sentido:

a. Reemplézase el numeral 3. por el siguiente:

“3. Si la diferencia entre el "precio base" y el precio informado la semana anterior es positiva y mayor a:

a) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 93 será de 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.

b) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 97 será de 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.

c) 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para el petróleo diesel será de 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, menos la diferencia entre el "precio base" y el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior.”

b. Reemplézase el numeral 4 por el siguiente:

“4. Si la diferencia entre el "precio base" y el precio informado la semana anterior es negativa y superior en valor absoluto a:

a) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93, el componente variable del impuesto específicode los combustibles para la gasolina de 93 será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93.

b) 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específico de los combustibles para la gasolina de 97 será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97.

c) 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 97, el componente variable del impuesto específico de los combustibles para el petróleo diesel será la diferencia entre el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo la semana anterior y el "precio base", menos el 1,2% del promedio de las últimas dos semanas del precio base del petróleo diesel.”

Consultada la Secretaría, indicó que la indicación incide en la administración financiera o presupuestaria del Estado, en tanto alteraría una propuesta vinculada a el modo en que se determina o se calcula un subsidio, en la forma del mecanismo de estabilización del precio de los combustibles, de conformidad con lo señalado en el inciso tercero del artículo 65 de la Cosntitución Política de la República..

En definitiva, fue declarada inadmisible por el Presidente de la Comisión, diputado señor Jaime Naranjo.

Indicación del diputado Bianchi:

Artículo nuevo

Para agregar un nuevo artículo 6 en el siguiente sentido:

“Artículo 6. El Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Energía informarán mensualmente a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, toda la información relativa a los mecanismos y subsidios entregados por el Estado o por la

Empresa Nacional del Petróleo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena y a la Región de Aysén, que incida en la determinación de los precios de venta regional de la gasolina automotriz, del petróleo diésel, del gas natural comprimido y del gas licuado de petróleo, ambos, estos últimos, de consumo vehicular."

La indicación fue aprobada por la unanimidad de los doce diputados presentes, señores(a) Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mellado, Mirosevic, Naranjo, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans.

El articulado propuesto en el mensaje y que no fue objeto de indicaciones, resultó aprobado por once votos a favor y uno en contra. Votaron a favor los diputados(a) Barrera, Bianchi, Brito, Cifuentes, Mirosevic, Naranjo, Romero, Sauerbaum, Sepúlveda, Von Mühlenbrock y Yeomans. Votó en contra el diputado Mellado.

*****

Por las razones señaladas y consideraciones que expondrá el señor Diputado Informante, la Comisión de Hacienda recomienda **aprobar** el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo 1.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.765 que Crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica:

1) Modifícase su artículo 3° en el siguiente sentido:

a. Reemplázase, en su numeral 3., la expresión "0,12 UTM por metro cúbico" por la expresión "0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93", las dos veces que aparece.

b. Reemplázase, en su numeral 4., la expresión "0,12 UTM por metro cúbico" por la expresión "0,8% del promedio de las últimas dos semanas del precio base de la gasolina de 93", las dos veces que aparece.

2) Modifícase su artículo 4° en el siguiente sentido:

a. Sustitúyese el guarismo "1.500" por "3.000", las dos veces que aparece.

b. Elimínase la frase "Con todo, si en dicho lapso se estima una diferencia adicional mayor al equivalente en pesos a US$ 100 millones, sobre la base del tipo de cambio vigente a esa fecha, el mecanismo finalizará su funcionamiento la semana en la que se haya acumulado dicha suma.".

3) Intercálase un nuevo artículo 6, con el siguiente texto, pasando el actual a ser artículo 7:

“Artículo 6. El Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Energía informarán mensualmente a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, toda la información relativa a los mecanismos y subsidios entregados por el Estado o por la Empresa Nacional del Petróleo en la Región de Magallanes y Antártica Chilena y a la Región de Aysén, que incida en la determinación de los precios de venta regional de la gasolina automotriz, del petróleo diésel, del gas natural comprimido y del gas licuado de petróleo, ambos, estos últimos, de consumo vehicular”.

Artículo transitorio.- Esta ley entrará en vigencia el día 1 de junio de 2022.”.

****

Tratado y acordado en la sesión celebrada el 31 de mayo del año en curso, con la asistencia presencial o remota, de los diputados(a) señores Boris Barrera Moreno, Carlos Bianchi Chelech, Jorge Brito Hasbún, Ricardo Cifuentes Lillo, Miguel Mellado Suazo, Vlado Mirosevic Verdugo, Jaime Naranjo Ortiz (Presidente), Agustín Romero Leiva, Frank Sauerbaum Muñoz, Alexis Sepúlveda Soto, Gastón Von Mühlenbrock Zamora y señora Gael Yeomans Araya.

Sala de la Comisión, a 1 de junio de 2022.

MARÍA EUGENIA SILVA FERRER
Abogado Secretaria de la Comisión