

**Moción que modifica la ley N°18.502, que establece impuestos a combustibles que señala, para rebajar en un 50% el impuesto específico a las gasolinas automotrices y petróleo diésel (B. 14.289-05)**

06 de julio de 2021

Rodrigo Cerda N. | Ministro de Hacienda

# El impuesto específico a los combustibles desde una perspectiva histórica

- Impuesto específico a los combustibles: regulado por la Ley N° 18.502, establece un tributo de 6,0 UTM por metro cúbico para las gasolinas de 93 y 97 octanos, 1,5 UTM por metro cúbico en el caso del petróleo y 1,4 UTM por metro cúbico para el GLP.
- Este impuesto se aplica a la importación (en los puertos o en la frontera) o en el caso de aquellos combustibles que fueron refinados (producidos) domésticamente, a la primera venta en el territorio nacional.
- Este tributo existe en Chile desde 1947, cuando el gobierno de Gabriel González Videla promulgó una ley que estableció un impuesto especial de 0,16 pesos por litro de gasolina que se expendiera en el país.
- En Chile, la recaudación del Impuesto Específico a los Combustibles adquiere una magnitud significativa a partir de 1957, a raíz de que la misión Klein-Saks propuso elevarlo significativamente. El IEC fue objeto de importantes reformas en los años 70 y 80.
- Desde 1986 este impuesto está definido como un impuesto de suma fija por unidad física. Así, desde ese año su base es el número de litros físicos (importados o vendidos por primera vez en Chile). La tasa del impuesto está expresada en UTM por cada mil litros, y por tanto, se actualiza mensualmente por la variación del Índice de Precios al Consumidor.

## Para amortiguar los impactos de negativos de cambios abruptos en los precios a nivel de consumidor, se creó en 2014 el Mecanismo de Estabilización del Precio de los Combustibles (MEPCO).

- El MEPCO fue creado por la **ley N° 20.765** publicada el 9 de julio con la finalidad de establecer un mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles.
- Cada semana el Ministerio de Hacienda determina un monto positivo o negativo que se adiciona al Impuesto Específico de los Combustibles (IEC), denominado **componente variable (CV)**.
- El objetivo de este componente es **aumentar o disminuir el IEC, afectando el precio mayorista o precio base** y, con ello, disminuir la volatilidad que estos naturalmente presentan por la dependencia de precios que se determinan en mercados internacionales, los cuales son el precio del petróleo, precio de los refinados, costos de importación y tipo de cambio.
- En términos operativos, **el MEPCO establece un límite a las variaciones semanales en el precio de los combustibles de 0,12 UTM/m<sup>3</sup>**, lo cual aplica para las gasolinas 93 y 96, el diésel, el gas licuado del petróleo de consumo vehicular (GLP) y el gas natural comprimido de consumo vehicular (GNC).
- **El MEPCO opera modificando el componente variable del impuesto específico a los combustibles.** Si el alza proyectada para un combustible es mayor a 0,12 UTM/m<sup>3</sup>, se establecería un componente variable negativo, de manera de reducir el impuesto específico total y hacer que el precio no suba más de 0,12 UTM/m<sup>3</sup>. Por otro lado, si se proyecta una caída mayor a 0,12 UTM/m<sup>3</sup>, se establecería un componente variable positivo.



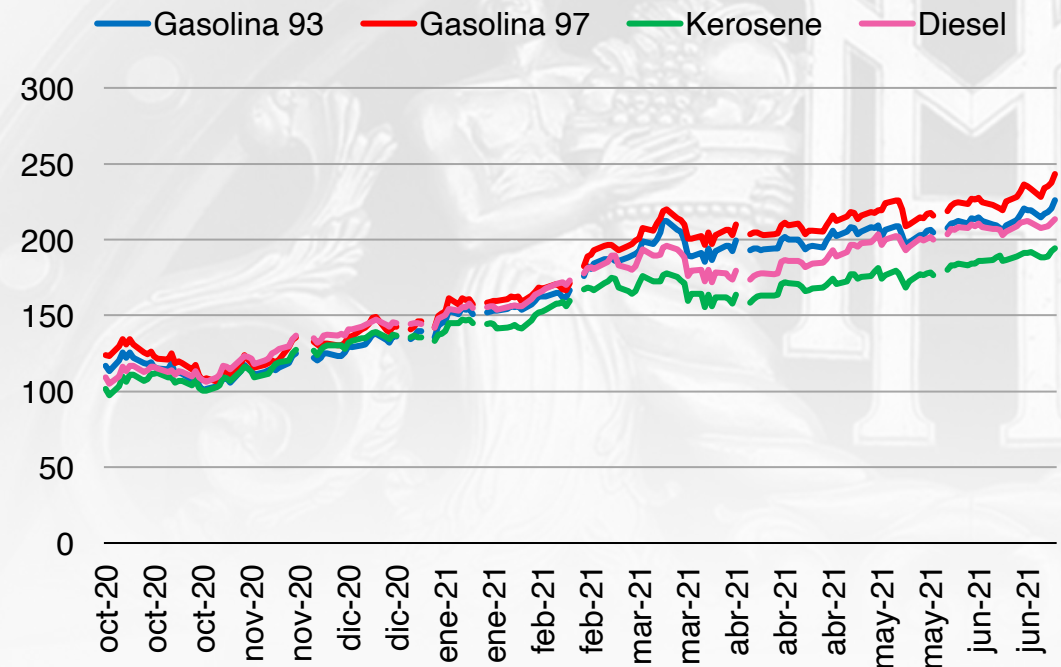
# Alza en los precios internos responde a aumento precio FOB (impacto aumento precios internacionales) y relación peso/dólar

El aumento en el precio a los combustibles se ha debido a:

- En 2021, el precio mayorista de la gasolina 93 ha aumentado en \$148,9 por litro, la gasolina 97 en \$145,2 por litro y el diésel en \$134,8 por litro. Cabe mencionar que las alzas comenzaron el 3 de diciembre de 2020 para la gasolina 93 y 97 y el 19 de noviembre para el diésel.
- En segundo lugar, el precio FOB de los combustibles muestra una tendencia al alza desde noviembre del año 2020.
- Finalmente, la depreciación del tipo de cambio ha influido en el precio final, dado que los componentes del precio de paridad de importación se expresan en dólares.

Precios mayoristas ENAP 2021	
	Aumento acumulado en precios (\$/lt)
Gasolina 93	155,2
Gasolina 97	151,5
Diésel	141,1

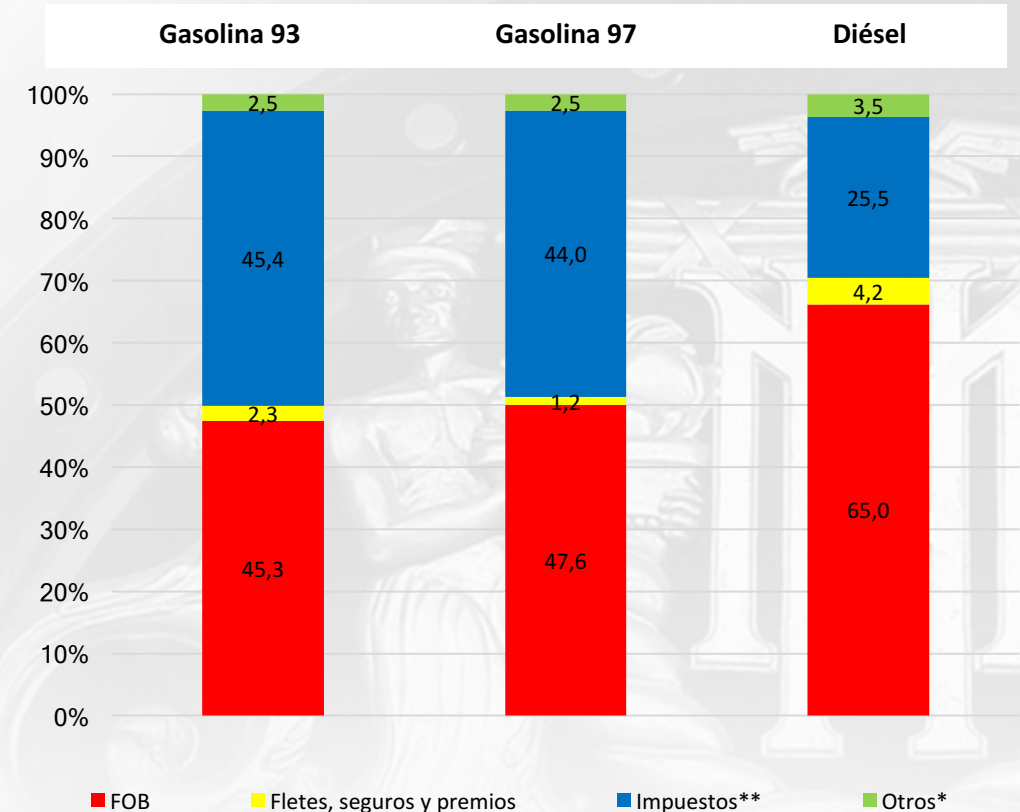
**Precio FOB combustibles**  
(US\$/barril)



# Alza en precios de combustibles se explica principalmente por el aumento en el precio mayorista y la incidencia del precio FOB.

- El precio al consumidor final tiene tres componentes principales:
  - Precio de paridad de importación:** es el valor de referencia que usa ENAP para vender sus productos. Dentro de este se incluye el precio FOB, flete hasta puerto chileno, seguro y mermas, gastos logísticos de recepción y cobertura de riesgo. Estos precios se expresan en dólares.
  - Impuestos:** impuesto al valor agregado (impuesto del 19%) e impuesto específico a los combustibles.
  - Margen de distribución:** precio que varían las compañías. La incidencia del margen es un 9% aproximadamente del precio a público, según información de ENAP.

**Estructura de nivel de precios base de los combustibles**  
(% sobre el total)



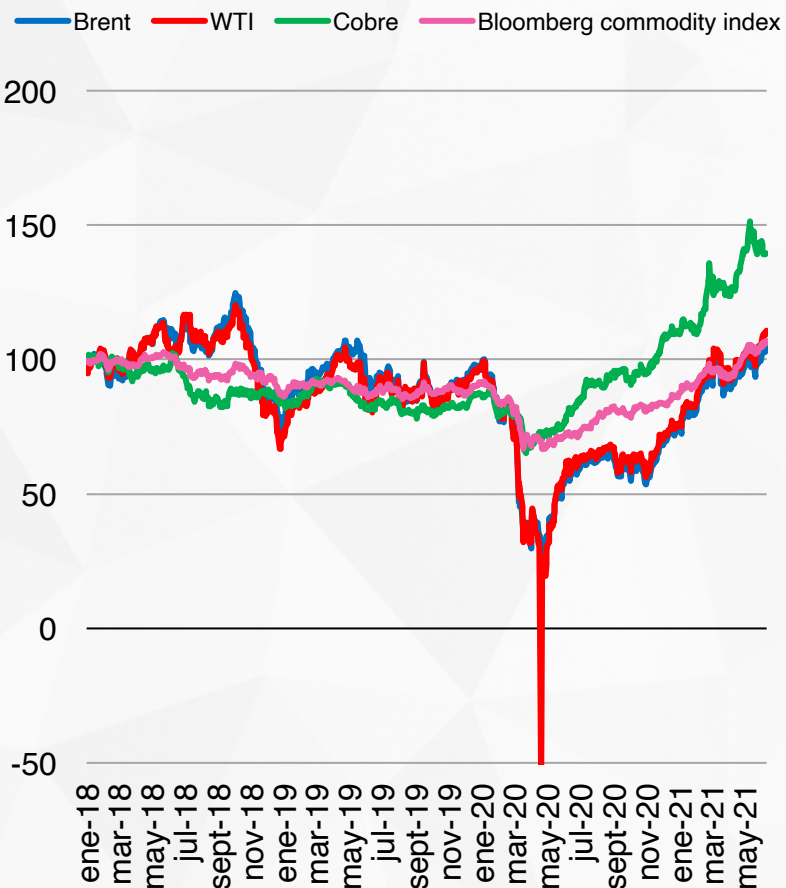
\* Incluye: mermas, sobrestadía, logística, entre otros.

\*\* Incluye: IVA e Impuesto Específico.

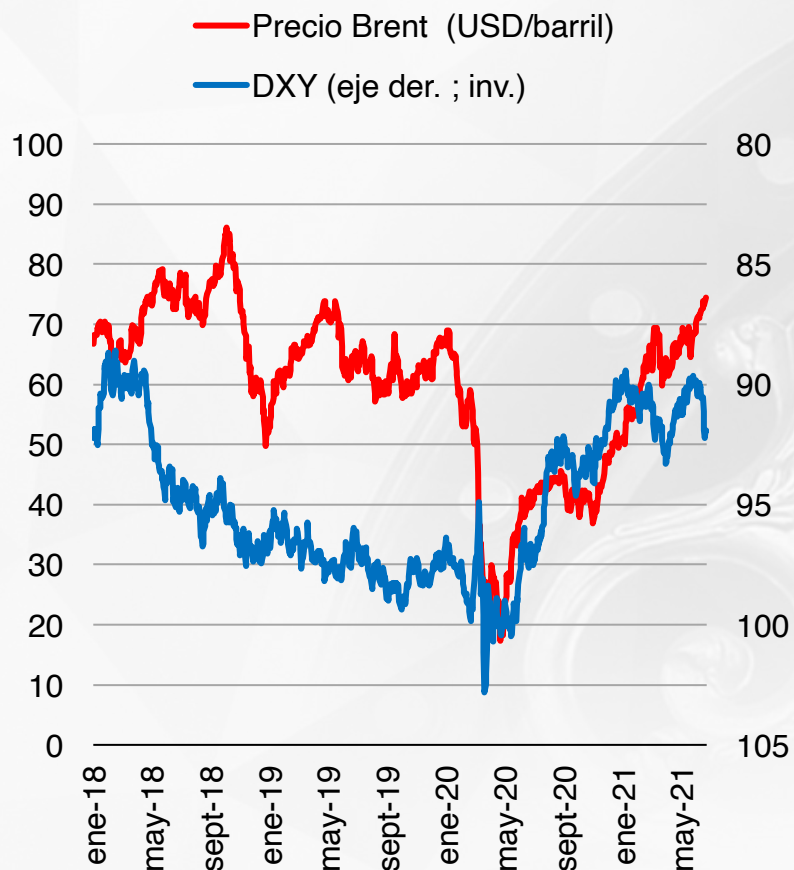
# Los precios de los combustibles mantienen su tendencia alcista debido a la recuperación de la demanda global, fortaleza reciente del dólar y aumento acotado de la oferta.

## Materias primas

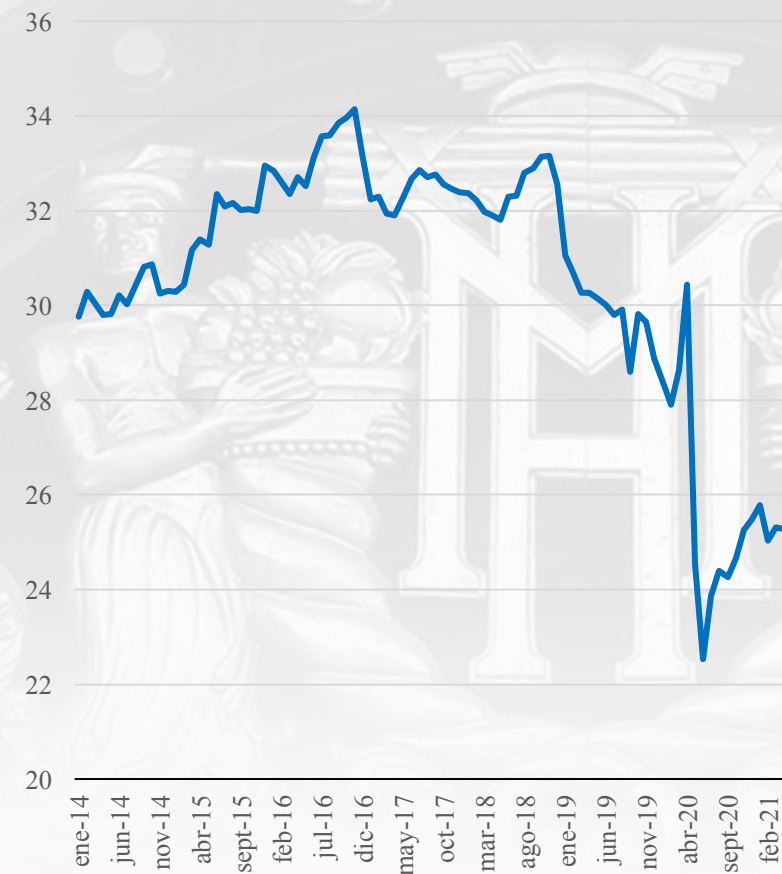
(índice promedio enero 2018=100)



## Precio del petróleo e índice del dólar



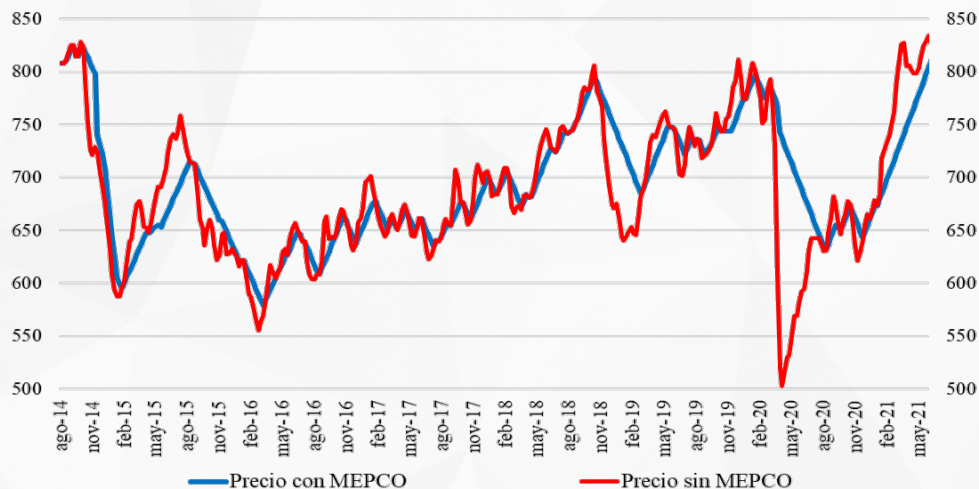
## Producción de la OPEP (millones de barriles)



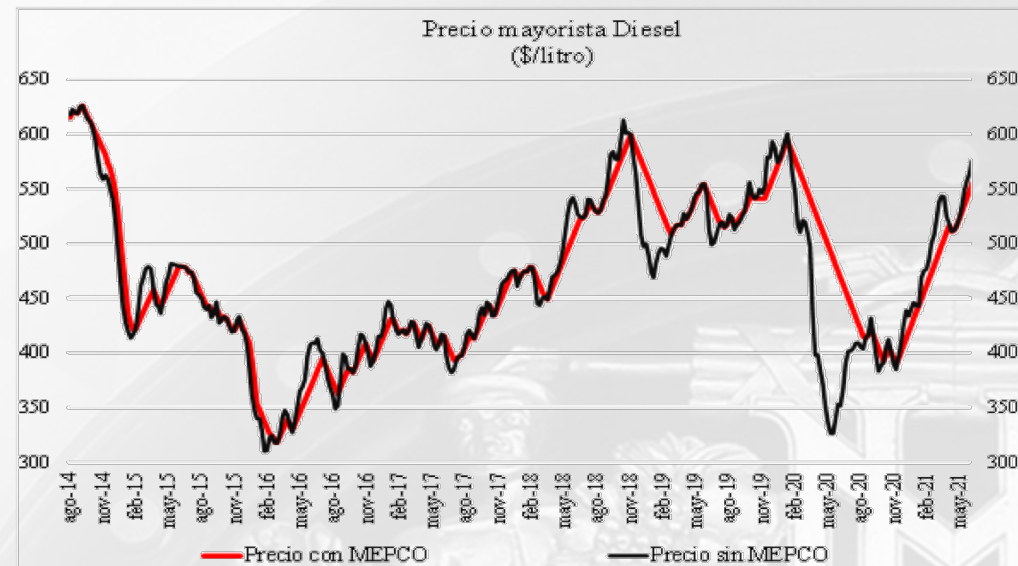


# El MEPCO ha operado este año amortiguando el alza en el precio de las gasolina, con un costo fiscal neto 2021 estimado en US\$214,6 millones.

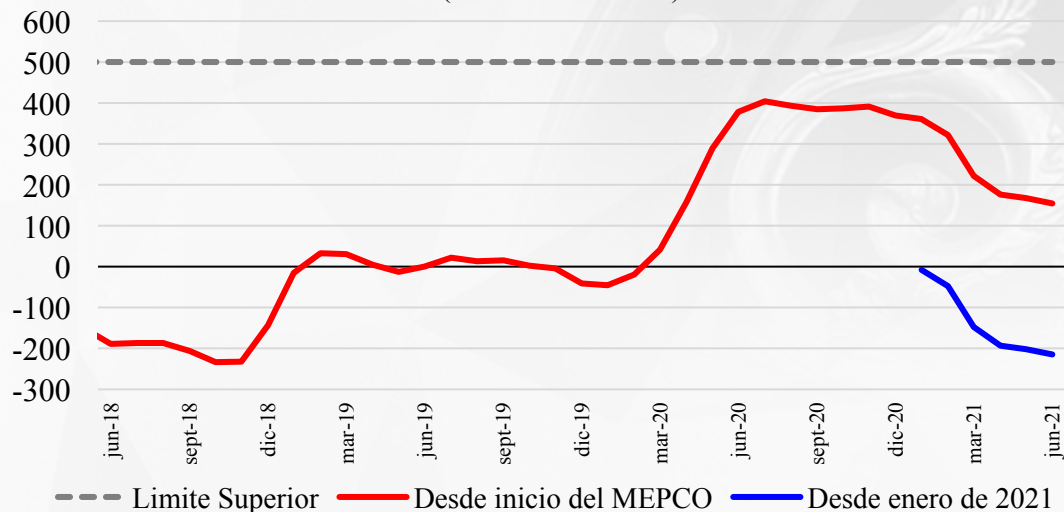
Precio Mayorista gasolina 93 (\$/litro)



Precio mayorista Diesel (\$/litro)



Efecto Fiscal Neto Acumulado MEPCO (Millones de dólares)



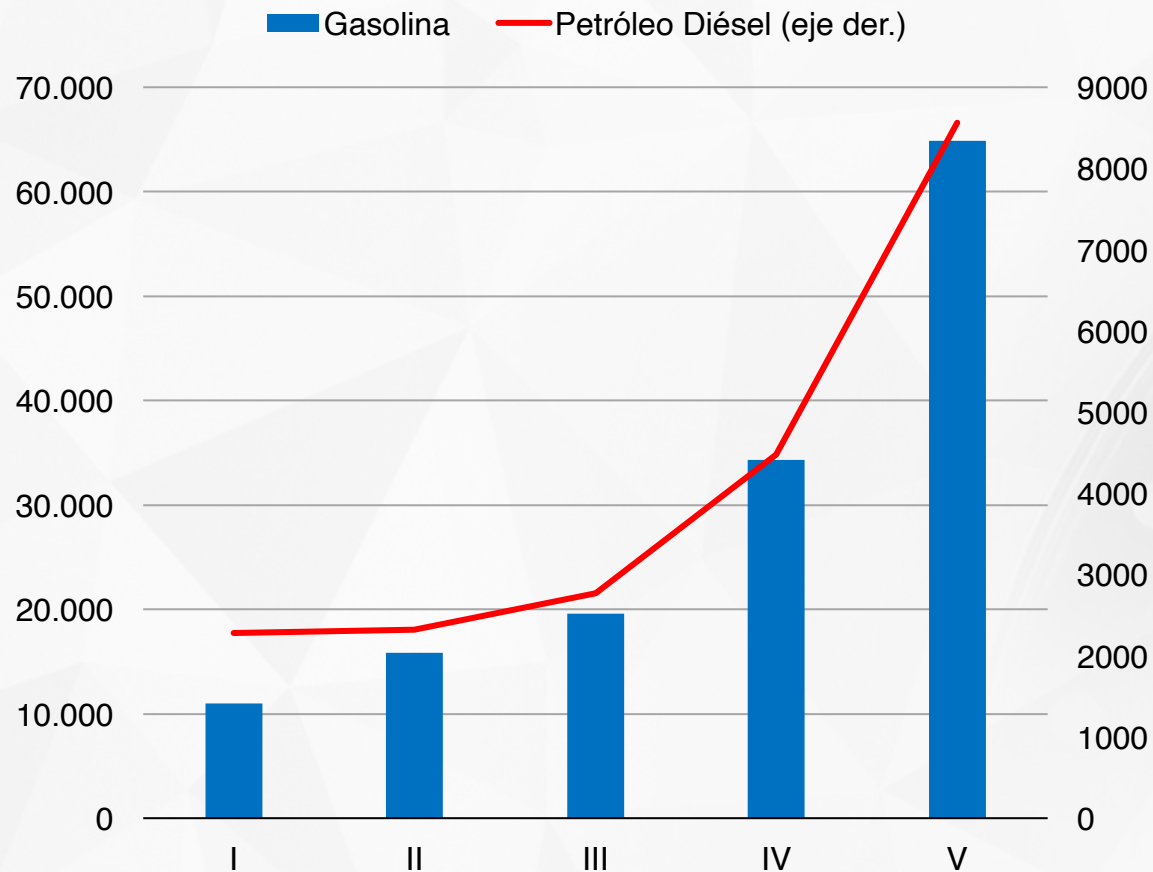
# La literatura económica apunta a no eliminar ni reducir, sino elevar los impuestos específicos a los combustibles

- **Ventaja de eficiencia:** el impuesto específico transmite al usuario de infraestructura vial el costo de incrementar la capacidad de dicha infraestructura induciéndolo a tomar decisiones de uso que reflejan el costo social de esa infraestructura vial.
- **Ventaja de equidad:** existen grupos importantes de la población que utilizan menos esa infraestructura vial (menos kilómetros recorridos al año) que otros grupos. Y, en general, los grupos de la población que menos usan la infraestructura vial son los de menores ingresos.
- **Mitigar efectos regresivos en la distribución del ingreso,** ajustando la tasa cuando distintos combustibles tienen efectos de distinto signo y magnitud sobre la progresividad. Esta consideración explica por qué históricamente –desde 1957– Chile ha aplicado una tasa de IEC menor a aquel combustible utilizado por el transporte público, es decir, al diésel.
- **Internalizar las externalidades negativas del transporte vial,** como son los accidentes, a lo cual se suma, en las últimas décadas, mitigar las externalidades negativas de la congestión vial local y de la contaminación del aire local.



# Reducir el impuesto específico a los combustibles es regresivo: favorece a los que tienen mayores ingresos

**Gasto Promedio Mensual por Hogar**  
(Pesos corrientes)



- Para las gasolinas, el **quintil de ingreso más alto (V) consume 6 veces más gasolina** que el quintil de ingreso bajo (I) y 3 veces más gasolina que quintil de ingreso medio (III).
- Para el petróleo diésel, el quintil de ingreso más alto (V) consume 4 veces más diésel que el quintil de ingreso bajo (I).

# Propuesta de reducción del IEC podría disminuir ingresos fiscales en más de US\$1.000 millones, lo que pone en riesgo el financiamiento del gasto público este año

## Opción 1: Rebaja de 50% sobre el componente base.

Componente base (Año 2020 - Cifras en Millones de Pesos)	Ley Actual	Propuesta de Ley	Menor Recaudación Anual
Gasolina	1.202.121	601.060	-601.060
Petróleo Diésel	258.120	129.060	-129.060
Impuesto al Petróleo Diésel	707.420	353.710	-353.710
Crédito Especial Art 7° Ley 18.502	-368.771	-184.386	184.386
Recuperación Transporte de Carga	-80.528	-40.264	40.264
<b>Total</b>	<b>1.460.241</b>	<b>730.120</b>	<b>-730.120</b>

## Opción 2: Rebaja de 50% sobre el componente base y variable.

Componente base (Año 2020 - Cifras en Millones de Pesos)	Ley Actual	Propuesta de Ley	Menor Recaudación Anual
Gasolina	1.309.192	654.596	-654.596
Petróleo Diésel	484.890	242.445	-242.445
Impuesto al Petróleo Diésel	1.041.148	520.574	-520.574
Crédito Especial Art 7° Ley 18.502	-471.172	-235.586	235.586
Recuperación Transporte de Carga	-85.086	-42.543	42.543
<b>Total</b>	<b>1.794.082</b>	<b>897.041</b>	<b>-897.041</b>

## Aspectos constitucionales a considerar

- **Institucionalidad vigente:** Nuestra Constitución vigente establece que “imponer, suprimir, reducir o condonar tributos, de cualquier clase o naturaleza” son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República (art. 65, inc. 4º, número 1). Es también materia de iniciativa exclusiva del Pdte. determinar la forma, proporcionalidad y progresión de los tributos.
- **Declaración de inadmisibilidad:** Al ser ingresada esta moción, la Mesa de la Corporación elaboró un informe técnico declarando inadmisibile la moción, por contravenir la Constitución, “por cuanto dispone la reducción de tributos, invadiendo así el ámbito de aquellas materias que nuestro ordenamiento constitucional reserva a la iniciativa exclusiva del Presidente de la República...”.



**Moción que modifica la ley N°18.502, que establece impuestos a combustibles que señala, para rebajar en un 50% el impuesto específico a las gasolinas automotrices y petróleo diésel (B. 14.289-05)**

06 de julio de 2021

Rodrigo Cerda N. | Ministro de Hacienda