

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, 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**

---

**Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial (no tiene) / Consulta Excma. Corte Suprema (no hubo) / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos Centrales del Debate / Discusión en General y en Particular / Votación en General y en Particular / Informe Financiero / Texto / Acordado / Resumen Ejecutivo.**

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión de Hacienda tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, originado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, señor Gabriel Boric Font, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

---

Se hace presente que por tratarse de un proyecto de artículo único y 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 particular a la vez, resultando aprobada por la unanimidad de sus integrantes (5x0).

---

#### **OBJETIVO DEL PROYECTO**

Mantener en funcionamiento el mecanismo creado por la ley N° 20.765 para estabilizar el precio de los combustibles, incrementando el límite del mecanismo y actualizando el umbral de ajuste semanal de precios de modo de mantener en el tiempo su capacidad de contener las fluctuaciones de precios.

---

## CONSTANCIAS

- **Normas de quórum especial:** No tiene.
- **Consulta a la Excma. Corte Suprema:** No hubo.

- - -

## ASISTENCIA

### - Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Hacienda, la Ministra (s), señora Claudia Sanhueza; el Coordinador Macroeconómico, señor Andrés Sansone, y la Coordinadora Legislativa, señora Consuelo Fernández.

### - Otros:

El asesor del Honorable Senador García, señor José Miguel Rey.

El asesor del Honorable Senador Lagos, señor Reinaldo Monardes.

El asesor del Honorable Senador Núñez, señor Elías Mella.

- - -

## ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración el Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República señor Gabriel Boric Font.

- - -

## ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

El proyecto de ley consta de un artículo único que introduce, mediante tres numerales, modificaciones en la ley N° 20.765 que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles, y de un artículo transitorio.

Algunos integrantes de la Comisión, luego de haber escuchado a la señora Ministra (s) de Hacienda, manifestó su preocupación respecto de la poca anticipación con que se discute la iniciativa, que involucra un elevado volumen de recursos y es una materia sensible para los ciudadanos.

Asimismo, se hicieron presente inquietudes respecto de los efectos recaudatorios para el Fisco del impuesto específico, la estimación de precios a largo plazo y se preguntó por políticas públicas que pudieran implementarse a largo plazo, sobre la materia.

La señora Ministra (s) explicó que ha habido nuevas circunstancias que han alterado el uso esperado del MEPCO, pero que el mecanismo fue diseñado para afrontar momentos como el actual y que si bien es efectivo que podría perfeccionarse el Ejecutivo se encuentra trabajando en otras políticas públicas de largo plazo sobre la materia.

- - -

## DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR<sup>1</sup>

### A.- Presentación del proyecto de ley por parte del Ejecutivo.

En sesión de 7 de junio de 2022, la Ministra (s) de Hacienda, señora Claudia Sanhueza, efectuó una presentación, en formato ppt, del siguiente tenor:

**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**

#### Situación Actual

- Desde que se aprobó la anterior ampliación del límite, en marzo pasado, en el entorno internacional han ocurrido varias situaciones que

---

<sup>1</sup> A continuación, figura el link de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

7 de junio de 2022.

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/hacienda/comision-de-hacienda/2022-06-07/152416.html>

8 de junio de 2022

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/hacienda/comision-de-hacienda/2022-06-08/105606.html>

provocaron un uso de los recursos más rápido de lo previsto.

- Precio de derivados del petróleo en máximos a pesar de la estabilización del precio del petróleo Brent, por déficit en la capacidad de refinación.

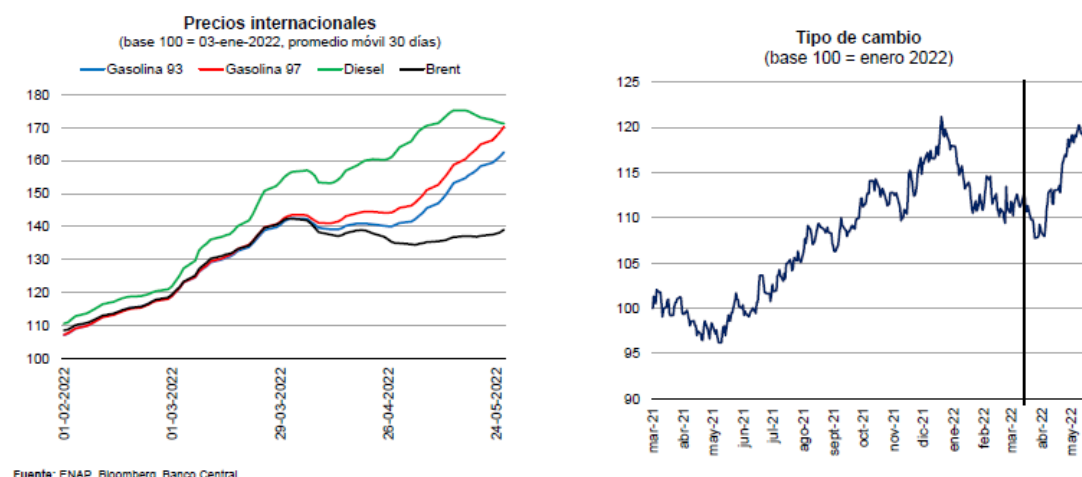
- Incremento del tipo de cambio.

- Aumento significativo en la circulación de vehículos en Chile, con baja recuperación en el uso de transporte público.

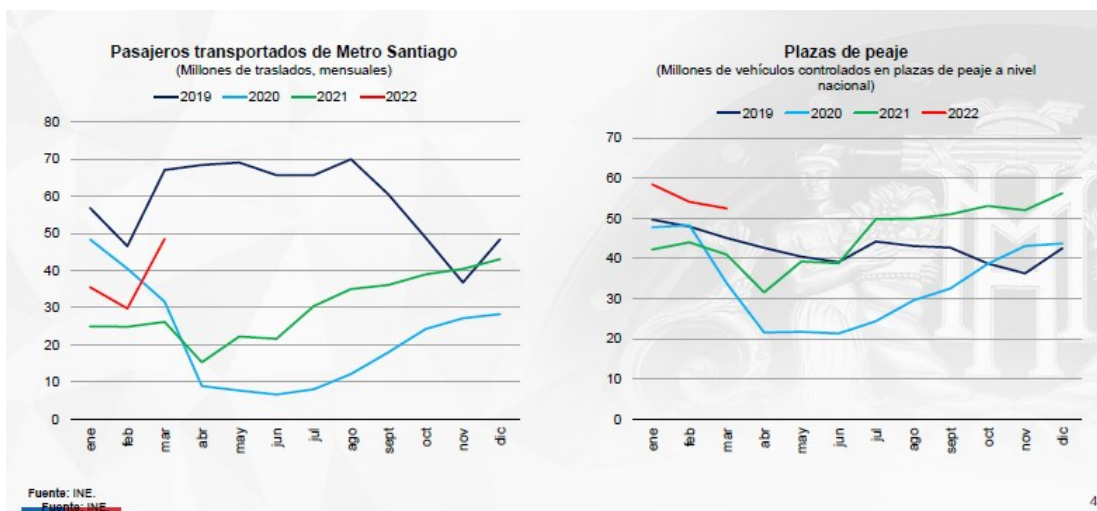
- En este contexto, MEPCO ha seguido permitiendo un ajuste gradual de los precios domésticos de los combustibles para uso vehicular. Sin MEPCO los precios locales serían más de \$400 por litro mayores (alza en torno a 40%).

- No obstante, con el uso más intensivo del mecanismo, MEPCO finalizaría su funcionamiento en las primeras semanas de junio.

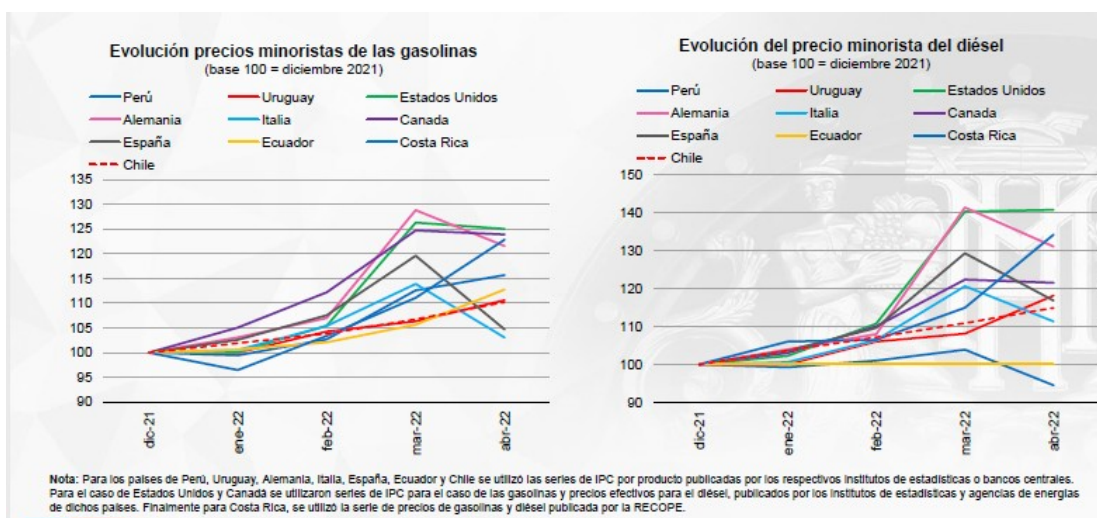
**Si bien el petróleo descendió de los máximos observados, la situación con sus derivados no fue la misma. Tipo de cambio si bien se devuelve en lo reciente, llegó a estar 10% más depreciado que inicios de marzo.**



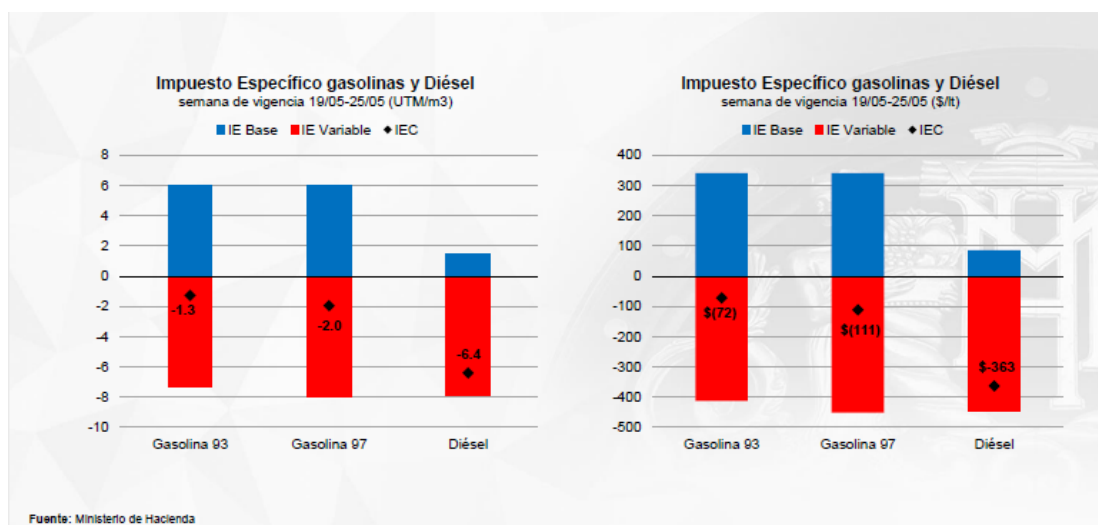
**Adicionalmente, se observa un cambio de comportamiento de los hogares, con un menor uso del transporte colectivo y mayor uso de vehículo particular.**



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.



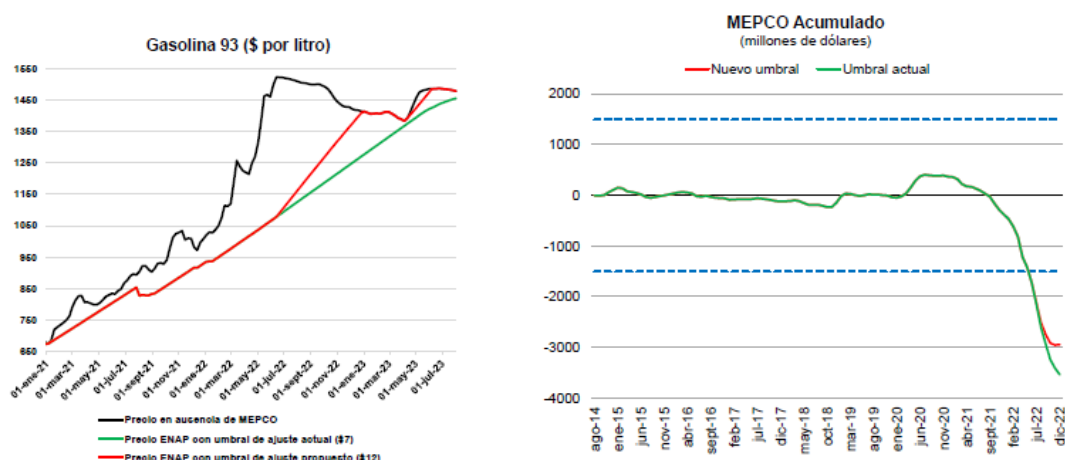
Actualmente, MEPCO está subsidiando las gasolinas y el Diésel. En el caso del Diésel, el componente variable negativo es 4 veces el impuesto específico.



### Propuesta

- 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
- 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.**



### Descripción MEPCO

- Creado por la ley No 20.765 y regulado por su reglamento (DS No 1.119).
- Es un mecanismo que permite estabilizar las variaciones semanales de los precios de los combustibles, aumentando o rebajando el componente variable del impuesto específico de los combustibles (el componente base se mantiene fijo por ley).

*Impuesto Específico a los Combustibles Final = IEC base + IEC variable*

Impuesto Específico (Componente Base)	
	UTM/m3
Gasolinas	6.00
Diésel	1.50
GLP	1.40
GNC (UTM/1000m3)	1.93

- Se aplica a los siguientes combustibles:
  - Gasolinas.
  - Diésel.
  - Gas licuado de petróleo y gas natural comprimido, ambos de uso vehicular.
- El mecanismo opera hasta que se acumule un gasto fiscal/recaudación total desde USD1500 mn desde el origen del mecanismo (2014).

**Definiciones del mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles (MEPCO).**

- **Impuesto Específico a los combustibles (IE):** Es el impuesto que tienen que pagar los combustibles regidos por el MEPCO: gasolinas, diésel y gas licuado vehicular (GLP). El impuesto se fija en dos partes: un componente base y un componente variable (IECV). El MEPCO fija el componente variable de este impuesto semana a semana.

- **Precio mayorista ENAP ( $qt$ ):** Es el precio al cual la empresa nacional del petróleo vende a los distribuidores mayoristas. A este precio se le aplica el impuesto específico a los combustibles. El precio final queda definido por los distribuidores locales.

- **Precio base:** Es el precio al que debería venderse los combustibles si el IECV es igual a 0. Es decir, un escenario en donde no hay MEPCO. El Ministerio de Hacienda genera una estimación del precio base semana a semana de tal forma de usarlo como insumo para fijar el IECV.

$$pt = qt (1 + iva) + ie$$

- **Precio de paridad:** corresponde al precio de importación más los costos asociados a la comercialización del combustible. Se rige por la siguiente ecuación.

$$\text{Precio paridad} = \text{precio FOB del combustible (promedio } t \text{ semanas)} + \text{costos de transporte, seguros} + \text{premio calidad} + \text{otros}$$

- **Precio de referencia:** Corresponde al precio al cual se va a comparar el precio de paridad tal de generar la estabilización de precios. Se rige por la siguiente ecuación.

$$\begin{aligned} \text{Precio referencia} \\ = (1 - \alpha) \text{Precio histórico Brent (promedio } n \text{ semanas)} + \alpha \text{ Precios futuros Brent (promedio } m \text{ meses)} \\ + \text{Margen de refinación (promedio } s \text{ semanas)} + \text{costos de transporte} + \text{seguros} + \text{premio calidad} + \text{otros} \end{aligned}$$

**Definiciones del impuesto específico a los combustibles componente variable.**

### 1. Primera Condición: Umbral de variación de 0,12UTM/m<sup>3</sup>

- Si la diferencia entre el precio base y el precio mayorista con impuestos informado por ENAP la semana previa es mayor a 0,12UTM/m<sup>3</sup>, entonces el IECV se define como:

$$iecv_t = -\left(p_t - p'_{t-1} - \frac{0,12UTM}{m^3}\right)$$

- Si es menor a  $-0,12 \text{ UTM}/m^3$ , entonces el IECV se define como:

$$iecv_t = -\left(p_t - p'_{t-1} + \frac{0,12UTM}{m^3}\right)$$

- Si mayor o igual a  $-0,12 \text{ UTM}/m^3$  y menor o igual a  $0,12 \text{ UTM}/m^3$ , entonces:

$$iev_t = 0$$

## 2.-Segunda condición: Banda de Referencia

- En base al precio de referencia estimado se define una banda de  $-5\%, +5\%$ .

$$\text{Si } par_t + iev_t \leq ref_t(1 + 5\%) \text{ y } par_t + iev_t \geq ref_t(1 - 5\%) \text{ entonces } iev'_t = iev_t$$

$$\text{Si } \begin{cases} par_t + iev_t > refsup_t, & iev'_t = -[par_t - refsup_t] \\ par_t + iev_t < refinf_t, & iev'_t = -[par_t - refinf_t] \end{cases}$$

Fuente: Ley N° 20.765

## B.-Debate suscitado en la Comisión.

El **Honorable Senador señor Coloma** expresó que este es el tipo de proyecto que debiera estudiarse con mayor perspectiva y calma, no solamente atendida la importante cantidad de recursos involucrados, que es del orden de los US\$1.500 adicionales, sino que también porque aborda materias sensibles para la ciudadanía. Manifestó su preocupación por la forma que se está utilizando para estudiar ciertos proyectos, por cuanto tener sólo un día para ello no es lo recomendable.

Agregó que en el mes de marzo se analizó la ley que a través de este proyecto se modifica y el señor Ministro de Hacienda planteó en esa oportunidad que, de acuerdo a los cálculos del Gobierno, este mecanismo podría funcionar durante el todo el presente año en la medida que el precio del petróleo se mantuviera en US\$120 el barril, sin embargo, llegado el mes de junio se está planteando que, de no aprobarse esta iniciativa, la bencina podría subir en \$400.

Preguntó qué pasó con el supuesto que se planteó en marzo por parte del Gobierno, toda vez que las decisiones que se tomaron en esa oportunidad se hicieron pensando que los cálculos estaban bien hechos.

La **señora Ministra (s)** explicó que hay nuevas circunstancias que han alterado el uso esperado del MEPCO durante este periodo, entre los cuales se encuentra el problema de las refinerías, no solo en Ucrania, sino

que en Estados Unidos y China, lo que produjo una brecha en el precio de los derivados del petróleo y del petróleo mismo a lo que se agregó el comportamiento del tipo de cambio y el aumento en el uso del automóvil por parte de las personas.

Resaltó que el MEPCO ha impedido que el precio de los combustibles se haya elevado en \$400 y, de acabarse ahora, el precio de la gasolina aumentaría en ese monto y rápidamente porque no tiene una capacidad de convergencia gradual.

El **Honorable Senador señor García** indicó que en la ley de presupuestos del año 2022 la estimación de recaudación por impuesto específico es del orden de los US\$2.200 millones y agregó que ya se autorizó una ampliación del MEPCO de US\$750 millones. Ahora se estarían autorizando US\$1.500 millones más, que no se contemplarían sólo son para el año 2022 sino que se extenderían para el próximo año, lo que sumaría aproximadamente US\$2.250 millones que equivalen más o menos a la recaudación de un año.

En razón de lo anterior preguntó cuánto está recaudando realmente el impuesto específico, atendido que la información que se da es que se inyectaron al MEPCO US\$750 millones y ahora se inyectarían US\$1.500 millones más, cuando en realidad no es que se inyecten recursos, sino que se autoriza al Fisco para que deje de recaudar una determinada cantidad y por un periodo de tiempo determinado, lo que se recuperará cuando el precio internacional del petróleo disminuya y eso permita mantener un precio a público alto y compensar.

Consideró que, en el fondo, el Fisco se estaría quedando sin recaudación por impuesto específico y una de las demandas de la ciudadanía, cada vez que sube el precio de los combustibles, es que se termine con el impuesto específico. Preguntó a la señora Ministra (s) si eso es así, para poder tener más claridad de lo que ocurre con el impuesto específico y particularmente con este mecanismo.

Preguntó, acerca de la nueva alza del precio de los combustibles que debiera manifestarse el próximo jueves, si existe algún margen de tiempo para que el MEPCO continúe operando desde este jueves al siguiente, a fin de evitar un alza mayor de \$12, de acuerdo a las cifras que maneja el Gobierno.

Hizo presente que, si bien comprende la urgencia del proyecto, los cambios que se proponen son importantes toda vez que, si se propone dejar de recaudar y se está trasladando un peso significativo hacia adelante, eso ameritaría contar con más tiempo para adquirir una mayor convicción respecto de la iniciativa en discusión.

El **Honorable Senador señor Kast** refirió que cabe preguntarse cuáles son los instrumentos transitorios y cuáles son los permanentes y consultó cuál es la visión que tiene hoy día el Ministerio de Hacienda respecto del impuesto específico en el largo plazo.

Preguntó cuál se estima que será el precio estimado a largo plazo, considerando que es aquí cuando se utilizan instrumentos como este para tratar de aplanar la curva de precios, de modo tal que cuando se trata de una discusión de largo aliento se puede optar por tocar o no el impuesto a los combustibles.

Observó que otra discusión es que, dado un precio de largo plazo, se vayan a ocupar mecanismos como este, que son transitorios, para que la ciudadanía no sufra con los aumentos y disminuciones que tiene la curva de precios.

Desde esa perspectiva preguntó cuál es el supuesto de precios de largo plazo vinculado a este complejo momento en el ámbito internacional, cuya estimación puede variar y presentar incertidumbres. También consultó si ese escenario no ameritaría contar una fórmula que efectivamente permita ir definiendo esa política de largo plazo, para no tener que aprobar proyectos como este de un día para otro ni continuar parchando situaciones.

La **señora Ministra (s)** refirió que respecto de la recaudación del impuesto específico, a pesar de lo que está ocurriendo hoy día, éste tiene una recaudación relevante en los ingresos tributarios en general. Agregó que, si se mira el año 2003, por ejemplo, este correspondía a casi un 10% de los ingresos tributarios netos.

Continuó explicando que hasta el año 2020 representaba aproximadamente un 6% de los ingresos tributarios netos, lo que es relevante en función del gasto fiscal total y representa un monto aproximado de US\$2.600 millones.

El **Honorable Senador señor García** preguntó si efectivamente el año 2003 era cerca de 10% y el 2020 solamente un 6%.

La **señora Ministra (s)** respondió que sí e hizo presente que el año 2021 el porcentaje bajó por el mismo efecto del uso del MEPCO. Destacó que, si se observa el mecanismo con una mirada más de largo plazo, se aprecia que no es un mecanismo irrelevante en términos de recaudación.

Añadió que el MEPCO, que básicamente acompaña al impuesto, se diseñó no para esos momentos, sino que para momentos como el actual en que se necesita estabilizar los precios.

Estimó que el mecanismo es efectivo en términos de estabilización del precio de los combustibles y si se compara con lo que han hecho otros países que no tienen este mecanismo ha sido más efectivo, toda vez que esos países han tenido que eliminar transitoriamente impuestos, pero en la práctica ha ocurrido que no se ha traducido en una baja del precio importante y en que ya no tienen más que hacer porque no pueden bajar más los impuestos y sin embargo el precio sigue subiendo.

Indicó que es un mecanismo perfectible y que por ello hay cambios que se sugieren en el proyecto de ley que lo pueden mejorar como, por ejemplo, tener la brecha en porcentaje en lugar de UTM y contar con un mecanismo más gradual de vuelta al precio más normal.

Destacó que es ahora cuando se está usando realmente el mecanismo, cuando se ha desalineado bastante el precio de largo plazo, y por ello refirió que no tomaría decisiones de eliminación en este momento en que se está usando el mecanismo creado justamente para momentos como éste.

Precisó que este jueves aumentaría el precio en \$6,9 pero la próxima semana, de no aprobarse el proyecto en discusión, aumentaría de manera considerable y bruscamente.

**El Coordinador Macroeconómico del Ministerio de Hacienda, señor Sansone,** explicó que el mecanismo establece que una vez superado el límite fijado, que es de US\$1.500 millones, se tiene que converger en doce semanas. Sin embargo, si en ese proceso de convergencia se supera los US\$100 millones, tiene que eliminarse el subsidio automáticamente. En ese sentido puntualizó que la semana que viene, cuando ya se cuente con información acerca de cómo cerró el mes de mayo y se tengan mejores estimaciones acerca de cómo va el proceso, se sabrá exactamente cuándo desaparecería el MEPCO.

Agregó que en el proyecto de ley se propone eliminar ese elemento que gatilla el salto tan rápidamente, de modo que el Ejecutivo y el Legislativo no se vean en estas situaciones de encontrarse entre la espada y la pared y cuenten con el tiempo necesario para hacer cambios.

**El Honorable Senador señor Núñez** comentó que efectivamente es complejo discutir un proyecto de ley que involucra un volumen de recursos significativo, considerando que serán US\$3.000 millones los que se terminen ocupando este año en este mecanismo y obviamente eso tiene un impacto.

Refirió que hay algunas opiniones que dan cuenta de que este no sería el mecanismo más redistributivo, pero también se debe tener conciencia de lo que implicaría para la ciudadanía hoy día dejar entregado a un criterio de mercado el precio, lo que tendría efectos muy diversos, de

modo que hay que hacerse cargo de la urgencia que tiene esta discusión y despachar este proyecto como Comisión de Hacienda para que pueda ser visto en la Sala en donde se podrá definir, en último término, si los argumentos convencen o se presenta una propuesta distinta.

Asimismo, manifestó comprender el punto que se ha planteado en esta sesión en términos de cuál es la posición del Gobierno respecto de este mecanismo y del impuesto específico a los combustibles y expresó que en la reforma tributaria que presentará el Gobierno vendrá una propuesta respecto de impuestos correctivos. Agregó que el debate que han solicitado algunos miembros de la Comisión tal vez pueda tenerse en ese minuto e incluso en un diálogo pre legislativo.

Estimó válido el planteamiento de que se discuta si este mecanismo es bueno o no sin la presión de tener que enfrentar un alza y opinó que los impuestos específicos a los combustibles, y en un contexto de la situación que está viviendo el mundo debido al cambio climático, son una necesidad.

Señaló que más allá de la presión ciudadana que se entiende y que se vive cotidianamente hay que hacerse cargo de que el incentivo al uso del automóvil no es una buena política pública y en ese sentido sería bueno saber qué medidas está tomando el Ejecutivo para impulsar el transporte público, toda vez que este mayor uso del auto repercute también en que se disminuyan más rápidamente los fondos del MEPCO e hizo presente que se está al debe en esta materia en regiones.

El **Honorable Senador señor Lagos** indicó que votará favorablemente el proyecto, tomando en cuenta las consecuencias que trae aparejadas y acotó, a propósito de lo señalado por quienes les antecedieron en el uso de la palabra, que es grande el esfuerzo económico que hay detrás en el proceso para dar cierta estabilidad al precio de los combustibles.

En cuanto a lo señalado por el Senador Núñez respecto del uso del automóvil, observó que hay que tratar de desincentivarlo y tratar, por ejemplo, de mejorar el transporte público, en regiones al menos.

El **Honorable Senador señor Coloma** expresó que es difícil entender, luego de los antecedentes expuestos por la señora Ministra (s), que se haya presentado este proyecto recién la semana pasada, y que si bien la Cámara de Diputados se demoró lo mínimo que pudo para tramitarlo este es un ritmo que no se condice con la forma en que se debieran entender las políticas públicas y quizás un mes atrás se hubiera tenido más opción de haber reflexionado más a fondo sobre estos temas y sin tener que pensar de un día para otro en lo que se hará respecto de esta enorme asignación de recursos versus el alza desmedida de los combustibles.

Preguntó si se ha pensado en la opción de eliminar, al menos por un periodo de tiempo, el impuesto a los combustibles, considerando que si bajara el precio a un nivel razonable se va a volver a cobrar el impuesto específico recuperando el que no se va a cobrar ahora, generándose un escenario en que por un horizonte largo de tiempo los combustibles no van a bajar de precio porque, aunque bajen los precios internacionales, en la práctica se va a estar pagando el impuesto que fue devengado y no pagado.

Puso de relieve que el anterior es un punto sensible porque se está generando un costo para los ciudadanos, pero una vez fijado el impuesto y producida el alza, en vez de sincerarla se va a demorar una cantidad importante de tiempo en devolver el préstamo del impuesto a los combustibles. Agregó que esto podría ocasionar un problema para la credibilidad de las políticas públicas en cuanto a cómo las situaciones internacionales nos someten a precios desmedidos y una vez superada las crisis los precios siguen exactamente igual, porque ahí se estará pagando impuestos que se devengaron en otro momento.

Manifestó estar de acuerdo en que podría discutirse el impuesto a los combustibles en su mérito, pero respecto de esto debiera darse un paso de no permanecer en este cobro evidente durante los próximos dos o tres años, en qué habrá que explicarles a los ciudadanos que aun cuando hayan bajado los precios de los combustibles en Chile eso no ocurrirá, porque se va a estar pagando un impuesto atrasado que debió haberse cobrado, pero era muy caro.

Por último, señaló que en el informe financiero se habla de US\$1.050 millones en menores ingresos y US\$400 millones en mayor gasto fiscal, toda vez que hay un crédito para los importadores y vendedores que tiene que ser asumido de alguna manera debido al alto precio que hoy existe.

**El Honorable Senador señor Kast** preguntó cuál es la deuda acumulada a la fecha y cuánto se estima a fines de año, de modo de saber cuánto es lo que habría que compensar si llegaran a bajar los precios. Asimismo, consultó si parte de ese monto es costo fiscal a efecto de determinar que los US\$400 millones que equivalen al mayor gasto fiscal no se estén sumando a la cifra que habría que compensar.

Preguntó, además, si existe algún mecanismo para que se informe periódicamente a esta Comisión cuándo habrá que inyectar más recursos, por cuanto este es un mecanismo de estabilización y resulta importante saber cuándo se esté quedando sin recursos.

Por último, consultó por qué el proyecto elimina del artículo 4 de la ley N° 20.765 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.”, e indicó que en su opinión esto le daría una discrecionalidad al Ejecutivo sobre la cual no estaría de acuerdo y preferiría que se viniera al Senado a informar sobre lo mismo porque si se elimina esa parte operaría automáticamente.

El **Honorable Senador señor Lagos** se refirió a lo planteado por el Senador Coloma respecto de cuál puede ser el impacto de esta política pública una vez que el precio de los combustibles a nivel internacional baje y eso no se vea reflejado para los consumidores chilenos.

Manifestó que, si bien entiende el punto, esto viene operando así hace bastante tiempo, pero es importante transparentarlo así y decir que el esfuerzo que se está haciendo es inyectarle recursos a un fondo que permite que no haya un alza brusca en el precio de los combustibles cuando han subido significativamente y de manera inesperada y que, de la misma forma, cuando bajen los combustibles en Chile no bajarán en la misma proporción. Añadió que de esta manera si se explica bien desde el comienzo se evitarían problemas.

El **Honorable Senador señor Coloma** Consultó a la señora Ministra (s) si hay posibilidad de que se pueda revisar que el stock a devolver, teniendo en cuenta que se va a estar pagando hasta 2026 y podría transformarse en un tema de alta complejidad.

La **señora Ministra (s)** se refirió a la consulta referida a la solicitud de información periódica acerca de lo que está pasando con el MEPCO y señaló que existe una página web del Ministerio de Hacienda que lo informa regularmente y semanalmente está actualizando toda esa información, sin perjuicio de que, de estimarlo necesario, la Comisión puede convocar al Ministerio.

Respecto de la discusión de largo plazo acerca de los desincentivos al uso del automóvil versus el transporte público, puntualizó que, además de este proyecto, se encuentra la iniciativa que mantiene fijos los precios del transporte público, al menos en la Región Metropolitana y dado que los precios de la gasolina están aumentando a una tasa menor de la que habría si no existiera el MEPCO, los precios relativos entre el transporte público y del automóvil también están aumentando, de manera que se está encareciendo el uso del automóvil en relación al transporte público.

Añadió que, de todas maneras, se encuentra dentro de las líneas del Gobierno incentivar el uso del transporte público, fortalecerlo a lo que se suma la agenda de impuestos verdes que se está diseñando y en el momento adecuado se ingresarán los proyectos de ley sobre esas materias, contemplándose subsidios para darle una transición justa a esto, toda vez

que se trata de impuestos que encarecen ciertos consumos a los cuales la población está acostumbrada.

Adicionalmente, mencionó el tema de la electromovilidad y lo que ahí se pueda diseñar e incentivar y que recientemente se aprobó una ley en ese sentido que viene a implementar ese sistema y a incentivarlo.

Respecto del funcionamiento y el diseño del MEPCO y la idea de tener que recuperar estos ingresos que se están poniendo y que el precio no va a caer en toda la dimensión que debiera si es que llegara a bajar, señaló que el diseño del MEPCO busca evitar esos vaivenes y es justamente para estabilizar el precio y para lograr aquello que el funcionamiento del sistema incluye no bajar el precio en el momento en el que está bajo al largo plazo. Esa es la idea del MEPCO y del componente variable del impuesto específico a los combustibles.

Añadió que la idea es poder tener un precio estable, y eso se diseñó así en su momento porque la evaluación es que esos vaivenes producen decisiones económicas que son costosas, de modo que es una especie de seguro de estabilización contra una volatilidad.

Reiteró que el MEPCO es un buen mecanismo en el sentido de que estabiliza los precios, no obstante lo cual se está pensando en un diseño que incluya lo que ocurre en el largo plazo también con los precios de los combustibles y la deuda que se ha generado hoy día.

Acerca de la pregunta del Senador Kast planteó que se está proponiendo que no se generen cambios tan bruscos, no que estos no se produzcan, lo que no evita que el Ejecutivo deba acercarse al Congreso Nacional, sino que ayuda a que eso se haga con más pausa, porque ahora en una semana el precio va a aumentar de manera relevante, en cambio con esta nueva regla se puede hacer una convergencia más suave y si eventualmente hay que volver al Parlamento entonces se tendrá más tiempo para discutir tranquilamente un proyecto de ley de subsidio, si lo hubiera.

El **Honorable Senador señor Kast** pidió explicar por qué se elimina el párrafo de la ley que mencionó anteriormente a efecto de poder comprender la técnica que está detrás.

El **Coordinador Macroeconómico del Ministerio de Hacienda, señor Sansone**, explicó que lo que dice el artículo actualmente es que una vez que se supera el límite hay que hacer desaparecer el impuesto variable en un periodo de doce semanas, es decir, si eventualmente se tiene un precio de \$400, habría que hacer que ese monto se eliminara en doce semanas que equivaldría a casi \$33 por semana.

Puso de relieve que el inciso que se busca eliminar implica que si en ese proceso de convergencia se acumula un déficit de US\$100 millones tiene que hacerse el ajuste automáticamente, de modo que lo que se planteaba respecto de las doce semanas deja de correr, lo que eliminaría por completo el impuesto específico variable.

Observó que lo que se busca con esto es eliminar ese gatillo de los US\$100 millones y que el proceso de ajuste continúe en doce semanas, de modo que si se tuviera que volver a discutir esta materia en el Parlamento no se esté bajo la presión de que los precios aumenten de forma brusca, sino que en este caso sería ajustando \$33 por semana y no un salto de \$400.

El **Honorable Senador señor Kast** preguntó cuál fue el espíritu cuando se estableció la disposición.

El **señor Sansone** respondió que desconoce la razón, pero indicó que en esa época los US\$100 millones correspondían a una quinta parte del límite que tenía el fondo, por cuanto esos US\$100 millones representan un número bajo.

La **señora Ministra (s)** señaló que hay que pensar que en un principio este mecanismo se estableció con US\$500 millones y ya se va en los \$US3.000, por lo que es necesario efectuar ajustes.

En cuanto a la deuda acumulada, señaló que esta alcanza los US\$3.000 y que, si bien se había ahorrado el año 2020, ese ahorro no alcanza a cubrir todo lo que ahora se ha puesto.

En **sesión de 08 de junio de 2022**, el **Honorable Senador señor Coloma** recordó a la señora Ministra (s) que en la sesión anterior se realizaron una serie de consideraciones e inquietudes asociadas al proyecto de ley. Solicitó adicionalmente saber la cuantía de los recursos que se esperan recuperar. Adicionalmente consultó sobre alguna proyección respecto a cómo puede continuarse en lo sucesivo para saber cuánto y cómo se debe pagar.

Planteó la necesidad de estudiar en una iniciativa posterior que parte del stock de deuda que se genere se considere condonar.

La **señora Ministra (s)** señaló que como Ministerio de Hacienda estuvieron analizando el comportamiento del MEPCO. Preciso que si llegara a haber un shock de baja de precio de la misma naturaleza que como ha sido el alza del precio, el MEPCO es lo suficientemente flexible para que, dado sus parámetros, esos precios más bajos sean traspasados a las personas.

Agregó que el año 2020, cuando el MEPCO estaba efectivamente recaudando, lo que se hizo fue traspasar aquello a la baja del precio a los consumidores

El **Honorable Senador señor Coloma** preguntó si en lo inmediato podrá seguir recaudando.

La **señora Ministra (s)** contestó que sí, pero en menor medida. Señaló que en la eventualidad que volviese a bajar significativamente el precio de la gasolina, aquello será traspasado a los consumidores, pese a que podrá significar menor recaudación para el Estado; lo anterior respondiendo a la lógica de un periodo excepcional como el que actualmente se está atravesando en el país. Añadió que de igual manera se ha actuado por otros Estados ante escenarios como estos.

El **Honorable Senador señor Coloma** preguntó sobre el stock de deuda. Entendió que de acuerdo al Informe Financiero N° 79 de fecha 31 de mayo de 2022, lo previsto de aquí a fin de año son US\$1.050 millones de dólares que quedarán en stock.

Preguntó sobre cómo se proyecta hacia adelante el horizonte de pago en términos normales.

Sobre lo ocurrido el año 2020 explicó que el precio más bajo de la bencina estaba motivado por la pandemia y por una menor demanda de traslado vehicular.

Consultó sobre cómo se concretará el traspaso a la baja o bien, si se deberán asumir precios mayores los próximos 4 años.

La **señora Ministra (s)** señaló que para este mes ya se habrían ocupado los US\$1.500 dólares inicialmente contemplados. Agregó que, si los precios de la gasolina de 93 octanos se mantienen en niveles altos como en la actualidad, los US\$1.500 millones adicionales estarían disponibles para la desestabilización hasta fin de años.

Refirió que, si el precio llega a bajar, el mecanismo tiene la flexibilidad para poder traspasar esa reducción al precio final. Agregó que así se ha actuado en otros momentos previos en la historia del MEPCO.

El **Honorable Senador señor Coloma** inquirió cómo los US\$1.050 millones en menores ingresos fiscales se distribuirán mensualmente.

A su vez preguntó, en el entendido que además de estos US\$1.050 dólares disponibles, se deben considerar los US\$1.500 dólares ya

devengados previamente, en cuánto tiempo se deberá cobrar el impuesto normal.

La **señora Ministra (s)** precisó que si cambia la situación y se puede cobrar por impuesto variable, ya que depende de la brecha que se tenga, se cobrará solo el impuesto base. Agregó que si se puede cobrar el impuesto variable por ser positivo, por haber bajado el precio, en ese escenario el Fisco podrá recaudar.

El **Honorable Senador señor García** solicitó a la señora Ministra (s) si a la brevedad posible la DIPRES podía informar cuanto menos esperar recaudar el año 2022 por concepto de impuesto específico.

Señaló entender que lo menos que se espera recaudar excedería el año 2022.

La **señora Ministra (s)** dijo que la proyección del Informe Financiero es por el año 2022.

El **Honorable Senador señor García** consultó entonces cómo aquello conjuga con lo ya aprobado previamente. Consultó si acaso son cerca de US\$1.800 o US\$2.000 que no se recaudarían.

De igual manera, y ante la magnitud de los recursos comprometidos, manifestó necesario transmitirle a la ciudadanía que se está subsidiando el precio de la gasolina, y no que las personas están pagando un impuesto en estos momentos.

Preguntó si efectivamente se llegará a pagar todo lo que se debe del Mecanismo, o bien, si llegará a ser menos, producto de los ajustes que se vayan haciendo por el mismo MEPCO.

El **Honorable Senador señor Kast** pidió a la señora Ministra (s) poder aclarar cómo funciona el Mecanismo para que el crédito pueda ser pagado de vuelta.

El **Honorable Senador señor Edwards** preguntó tanto por el funcionamiento del impuesto específico, como por el IVA asociado. Solicitó también poder explicar el cálculo del componente variable, en orden a saber qué es y cómo funciona.

La **señora Ministra (s)** señaló que actualmente se está recaudando por impuesto base y se está subsidiando por impuesto variable. Continuó expresando que si se supone que hay una caída fuerte en los precios, el Estado estaría recaudando por impuesto base e impuesto variable y, de esa forma, se recuperaría lo que ya se subsidió.

Precisó en todo caso que ese escenario es poco factible, es decir, que pueda bajar de la misma magnitud.

Manifestó que el MEPCO es un impuesto cuando el precio se desvía en un sentido, y un subsidio en el otro.

Sobre el IVA señaló que siempre se recauda. Precisó que hoy el precio de la gasolina se reduce en \$448 por litro, mientras que por IVA se recauda \$192 por litro, pero advirtió que la recaudación claramente es mucho menor de lo que se subsidia por el MEPCO.

El **Honorable Senador señor García** señaló que el impuesto específico tiene un componente variable y otro fijo. Expresó que a su entender hoy ya se consumió el componente variable y ahora se estaría comprometiendo el componente fijo. Preguntó a la señora Ministra (s) si aquello es efectivo.

La **señora Ministra (s)** dijo que por muchos años se han recaudado 2.600 millones al año, por lo que el impuesto sí ha sido apto para recaudar, tal como lo han demostrado instancias previas.

El **Honorable Senador señor García** refirió que en una instancia previa con Ministro de Hacienda, señor Mario Marcel, cuando autorizaron nuevos recursos para el Mecanismos, se les dijo que los ingresos del MEPCO se trataban de una estimación. Advirtió que como se trata de la recaudación completa por impuesto específico para el año 2022, debiese reconocerse que es posible que en algunos años no se tenga recaudación por impuesto específico.

El **Honorable Senador señor Coloma** manifestó que este debate se había tenido en instancias anteriores, pero por montos menores.

Preguntó a la señora Ministra (s) la razón para cambiar los guarismos en el proyecto de ley.

La **señora Ministra (s)** señaló que el MEPCO ya tiene parámetros para ajustar y que el proyecto recoge cambios en lo que tiene que ver primeramente con los US\$100 millones, pues si el costo fiscal semanal es mayor a 100 millones se debe anular el subsidio, en cambio si es menor a US\$ 100 millones, la transición se puede hacer en 12 semanas. Refirió que al eliminar ese requisito se facilita volver gradualmente en las 12 semanas.

Luego sobre el gatillo del subsidio, estimó que es mejor hacerlo en porcentaje de brecha, estableciendo un 0.8% de diferencia, lo que hoy equivale aproximadamente a \$12.

El **Honorable Senador señor Edwards** recordó que en la Cámara de Diputados se le requirió al Ministro de Hacienda remitir un informe periódico de la evolución del MEPCO.

La **señora Ministra (s)** contestó que sin perjuicio que tal información se encuentra disponible en la página web del Ministerio de Hacienda, no tenía inconveniente en hacerlo.

### **C.- Votación en general y en particular y fundamento de voto.**

El proyecto en discusión consta de un artículo único permanente y un artículo transitorio.

#### **Artículo único**

Mediante tres numerales introduce modificaciones en la ley N° 20.765, crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica:

#### **Numeral 1**

Modifica el artículo 3 en el siguiente sentido:

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

#### **Numeral 2**

Modifica el artículo 4 en el sentido siguiente:

“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.”.

### Numeral 3

Intercala el siguiente artículo 6, nuevo, pasando el actual a ser artículo 7:

“Artículo 6.- El Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Energía remitirán 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 en la Región de Aysén, que incidan 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.”.

### Disposición Transitoria

Dispone que esta ley entrará en vigencia el 1 de junio de 2022.

**El Honorable Senador señor Núñez** señaló que entiende que hay un debate que se dio en torno de cómo se va a enfrentar estas situaciones respecto del impuesto específico y agregó que en el paquete de reforma tributaria que presentará el Ejecutivo se podrá tener una discusión de fondo

**El Honorable Senador señor Lagos** manifestó que se ha tenido una discusión en mayor profundidad respecto de los alcances de este diseño y con las magnitudes que se enfrentan y agregó que cuando se conozca la reforma tributaria se tendrá una idea de cómo abordar esto y en el paquete de medidas tributarias deberá indicar el Gobierno también sus políticas de lucha contra el cambio climático, los subsidios al diésel, y otras medidas que tendrán un buen destino.

**El Honorable Senador señor Kast** solicitó a la señora Ministra (s) que en materia de trabajo pre legislativo se pudiese tener una mayor influencia o conversaciones porque cuando se entera por la prensa de que en pocos días el Gobierno entregará el proyecto de reforma tributaria no es bueno de manera que solicitó que aquella promesa que se hizo de tener instancias de trabajo pre legislativo se cumplan.

En ese debate se deberán incorporar dos elementos, uno es la modernización del Estado, de modo que, así como se les quiere pedir a los contribuyentes un esfuerzo mayor, al mismo tiempo se les garantice mejor gestión. Asimismo, se requiere que ciertos nudos de productividad vengan de la mano de este pacto tributario.

El **Honorable Senador señor García** expresó que estar consciente del impacto que tendría en la ciudadanía el hecho de que los combustibles suban abruptamente en más de \$400 y el MEPCO es el mecanismo que se estableció años atrás y ahora corresponde autorizar que se tenga menor recaudación con tal de evitar el alza de combustibles

Insistió en solicitar a la DIPRES que pudiera entregar para la discusión en Sala de una estimación de ingresos por concepto de impuesto específico a los combustibles en el presupuesto para el año 2022 era del orden de los US\$2.600 millones y lo que se estima hoy es tal cantidad y por tanto se tiene una menor recaudación de tanto y se explique la forma en cómo se va a compensar considerando que se estaría hablando de cerca de US\$2.000 millones menos de ingreso y sería bueno que la DIPRES indicara cuanto es realmente señalando de qué manera se van a suplir esos menores ingresos durante el año 2022.

El **Honorable Senador señor Coloma** indicó que los argumentos que se han planteado y el realismo mínimo que requieren la política y las leyes obligan a votar a favor de esta iniciativa. De lo contrario los combustibles en general subirían sus precios de manera muy abrupta.

Agregó que además se proponen algunas modificaciones a este sistema para hacerlo más eficiente, considerando que es un mecanismo que se ha utilizado y su diagrama está suficientemente validado por los hechos.

Sin perjuicio de lo anterior, hizo presente a la señora Ministra (s) que el hecho de que se haya presentado ese proyecto ante la Cámara de Diputados el 31 de mayo en circunstancias que a todo evento se podía prever que el fondo estaba languideciendo no es adecuado.

Incluso en marzo cuando se modificó el MEPCO y se le consultó al señor Ministro de Hacienda, este señaló que de acuerdo a los cálculos del ministerio los recursos iban a ser suficientes hasta el 31 de diciembre de 2022 y tres meses después resulta complejo tener que enfrentar un cambio de la envergadura que significan estos US\$1.500 millones adicionales.

Lo anterior además supone un impacto grande en efecto recaudatorio y desde esa perspectiva pudo haberse dado un análisis más tranquilo y mejor para todos.

Puntualizó que acá no se propone un aporte fiscal, sino que un crédito de no cobrar determinados impuestos mientras subsista un precio que genere un cuadro global que exceda las facultades que razonablemente que se puedan utilizar dentro de la economía.

Adicionalmente, resaltó que esto tendrá que ser pagado en algún momento cuando los precios internacionales tiendan a menguar, pero ese

pago va a suponer el pago de lo variable y la recuperación de lo variable que no se cobró, lo que dará paso a un largo tiempo con precios internos altos independientemente del precio internacional.

En razón de lo anterior solicitó al Gobierno evaluar la posibilidad de eliminar esa parte del stock, de lo contrario será una carga alta que van a tener que enfrentar los chilenos durante un largo periodo.

Por ultimo, con el debate tributario que viene, señaló que su impresión es que lo que se está diciendo es que se va a alzar el impuesto específico por lo que al final el aumento del impuesto específico sumado al stock se traducirá en una tremenda carga respecto de estos insumos.

**--Puesto en votación el proyecto de ley, fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Coloma, García, Kast, Lagos y Núñez.**

---

## **INFORME FINANCIERO**

El Informe Financiero N° 79, de 31 de mayo de 2022, elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, señala de modo textual lo siguiente:

### **“I. Antecedentes**

El presente proyecto de ley Introduce las siguientes modificaciones a la Ley N°20.765, que Crea Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO):

a. 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.

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

c. 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.

## II. Efecto del proyecto de ley sobre el Presupuesto Fiscal

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.

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.

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.**

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.

## III. 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 N° 18.502, Ministerio de Hacienda, 2022.

- Precios de paridad y referencia para los hidrocarburos, Comisión Nacional de Energía, 2022.”.

Se deja constancia del precedente informe financiero en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17, inciso segundo, de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

- - -

## TEXTO DEL PROYECTO

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, que la Comisión de Hacienda propone aprobar en general y en particular:

### PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica:

1. En su artículo 3:

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

2. En su artículo 4:

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 el siguiente artículo 6, nuevo, pasando el actual a ser artículo 7:

“Artículo 6.- El Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Energía remitirán 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 en la Región de Aysén, que incidan 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.”.

---

### **ACORDADO**

Acordado en sesiones celebradas los días 7 de junio de 2022, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), José García Ruminot (Presidente accidental), Felipe Kast Sommerhoff, Ricardo Lagos Weber y Daniel Núñez Arancibia, y 8 de junio de 2022, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), José García Ruminot (Presidente accidental), Felipe Kast Sommerhoff, Ricardo Lagos Weber y Daniel Núñez Arancibia.

Sala de la Comisión, a 8 de junio de 2022.

  
**MARÍA SOLEDAD ARAVENA**  
Secretaria de la Comisión

## **RESUMEN EJECUTIVO**

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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).**

---

**I. OBJETIVO(S) DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** mantener en funcionamiento el mecanismo creado por la ley N° 20.765 para estabilizar el precio de los combustibles, incrementando el límite del mecanismo y actualizando el umbral de ajuste semanal de precios de modo de mantener en el tiempo su capacidad de contener las fluctuaciones de precios.

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

**III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único permanente y un artículo transitorio.

**IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

**V. URGENCIA:** "discusión inmediata".

**VI. ORIGEN INICIATIVA:** Cámara de Diputados. Mensaje de S.E. el Presidente de la República, señor Gabriel Boric Font.

**VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.

**VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** en sesión de 6 de junio de 2022, por mayoría de 145 votos a favor y 3 abstenciones.

**IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 7 de junio de 2022.

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

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

- Ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica.
- Ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que indica.
- Ley N° 21.420, que reduce o elimina exenciones tributarias que indica.
- Ley N° 21.443, que extiende la cobertura del mecanismo de estabilización de precios de los combustibles creador por la ley N° 20.765.

Valparaíso, 8 de junio de 2022.

  
**MARÍA SOLEDAD ARAVENA**  
Secretaria de la Comisión

