

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE  
DE LA REPÚBLICA CON EL 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.**

---

Santiago, 31 de mayo de 2022

**M E N S A J E N° 040-370/**

Honorable Cámara de Diputadas y Diputados:

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

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley con el 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.

**I. ANTECEDENTES**

La ley N° 20.765 de 2014 creó un Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO) que opera sobre la base de incrementos o rebajas al Impuesto Específico a los Combustibles, con el objetivo de lograr un efecto estabilizador en los precios internos de los combustibles, permitiendo así contener las fluctuaciones de precios que enfrentan las familias chilenas.

Estos incrementos y rebajas a los impuestos específicos a los combustibles establecidos en la ley N° 18.502, se modifican sumando al componente base establecido en esa ley un componente variable, que puede ser positivo o negativo. El mecanismo se aplica solamente a cuatro combustibles: gasolina automotriz, petróleo diésel, gas licuado de petróleo de uso vehicular y gas natural comprimido de uso vehicular.

## **II. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA**

### **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:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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. Experiencia comparada y el 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 preexistente 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/m<sup>3</sup> para la gasolina 93 y de -8 UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina 97 y el diésel. Esto más que compensa el impuesto específico base de las gasolinas (6 UTM/m<sup>3</sup>) y del diésel (1,5 UTM/m<sup>3</sup>).

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/m<sup>3</sup> 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/m<sup>3</sup> para la gasolina 93, de -8 UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina 97 y de -7,9 para el diésel. Esto más que compensa el impuesto específico base de las gasolinas (6 UTM/m<sup>3</sup>) y del diésel (1,5 UTM/m<sup>3</sup>).

Como consecuencia, la suspensión de la aplicación del impuesto específico implicaría que los precios subirían en 1,3 UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina 93, 2 UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina 97 y 6,4 UTM/m<sup>3</sup> 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.

Por tales razones, este proyecto de ley opta por una solución distinta, consistente en un paquete de cambios de carácter acotado que, en conjunto, permiten mantener en funcionamiento el mecanismo contemplado por la institucionalidad vigente y que ha sido efectivo para amortiguar shocks externos que impacten los precios finales de los combustibles.

Todo ello, acompañado de un compromiso serio por parte de nuestro Gobierno con la responsabilidad fiscal y

el manejo adecuado de los recursos públicos. De esta manera, los recursos que se destinan para el correcto funcionamiento del MEPCO no compiten con otros compromisos que requieren de un esfuerzo fiscal significativo, como ocurre con las propuestas programáticas para lograr una plena satisfacción de los derechos sociales. Para tales efectos, este gobierno enviará prontamente al Congreso un paquete de medidas tributarias que aseguren un financiamiento justo para el conjunto de medidas propuestas para mejorar los estándares de vida de las personas.

### **III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto de ley consta de un artículo permanente y un artículo transitorio.

El artículo primero 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.

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

**P R O Y E C T O   D E   L E Y:**

**“Artículo 1°.-** Para modificar la ley N° 20.765 de 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.".

Dios guarde a V.E.,

**GABRIEL BORIC FONT**  
Presidente de la República

**MARIO MARCEL CULLELL**  
Ministro de Hacienda

**CLAUDIO HUEPE MINOLETTI**  
Ministro de Energía



Ministerio de Hacienda  
 Dirección de Presupuestos  
 Reg. 78 GG  
 Reg. 10 YY  
 I.F. N° 79 / 31.05.2022

### Informe Financiero

**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.**

Mensaje N° 040-370

#### 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 3º, 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

