

**Informe Financiero del Proyecto de Ley que fortalece el carácter variable del impuesto específico a los combustibles de uso vehicular a objeto de reducir el impacto de alzas en los precios de dichos combustibles.  
Mensaje N° 064-360**

## **I Antecedentes**

El presente proyecto modifica las leyes N° 20.493, que crea un Sistema de Protección al contribuyente ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles; N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala, y N° 19.030, que crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), como se explica a continuación:

1. En relación con las modificaciones propuestas a la ley N° 20.493, puede señalarse que éstas incluyen una serie de medidas para fortalecer el carácter variable del impuesto específico en el Sistema de Protección al Contribuyente de dicho impuesto (SIPCO), ajustando los rangos de algunos parámetros. En particular, a través de: i) modificar el rango de los parámetros "n" y "s" de SIPCO, que –hasta- ahora están definidos por un valor mínimo de 8 semanas y un valor máximo de 30 semanas, por un valor mínimo de 4 semanas y un valor máximo de 52 semanas, respectivamente; ii) modificar la definición de los precios de referencia superior e inferior, desde el 12,5% del precio de referencia al 10%; y iii) reducir la vigencia mínima del período de promediación del precio de paridad de importación que utiliza SIPCO, de 3 meses a 4 semanas. Estos cambios tienen una vigencia que se extiende hasta el 30 de junio de 2014.

Al mismo tiempo, las modificaciones a la misma ley, buscan precisar, por una parte, cuál es la base del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en aquellos eventos en que el componente variable del impuesto específico resulte ser negativo y, por otra, establecer una mejor coordinación entre el SIPCO y el Seguro de Protección ante Variaciones de los Precios de los Combustibles (SEPCO), al reducir el ancho de la banda en el seguro, tal como se solicita para el SIPCO, esto es, utilizando el 10% antes mencionado.

Finalmente, para fortalecer al SEPCO, se proponen una serie de medidas entre las cuales se cuenta: a) que, una vez que se haya interrumpido la cobertura continua con seguros SEPCO por motivo de eventos externos que desaconsejen la contratación de seguros, mediante este proyecto de ley se autoriza al Ejecutivo a regresar a SIPCO; b) bajar el tope a las indemnizaciones a pagar a aseguradores extranjeros desde 25% hasta 15% del precio que el combustible tuvo en el período de promediación establecido en el respectivo contrato de seguro, unido a ampliar el período de promediación de precios que define el precio de ejercicio de los seguros vendidos; c) precisar que los precios de ejercicio, y el precio promedio que se compara con el precio de ejercicio, sólo

pueden estar definidos en monedas de uso habitual en mercados internacionales y en moneda chilena; y d) precisar los temas que se regulan por decreto supremo.

2. Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, lo que se busca es permitir que biogases de uso vehicular equivalentes al gas natural de origen fósil, puedan acceder a transporte por medio de intercambios con gas natural gravado, sin perder su exención del impuesto específico para gases de uso vehicular.
3. Respecto de la modificación a la ley N° 19.030, el proyecto busca suplementar el fondo para dar protección de precios al kerosene de uso doméstico, proponiéndose, en consecuencia, un incremento en los recursos del FEPP.

## II. Efecto del Proyecto sobre el Presupuesto Fiscal

El efecto fiscal se produce como consecuencia de los cambios señalados en las leyes indicadas.

Respecto de las modificaciones a la ley N° 20.493, el principal costo fiscal proviene de la operación del Sistema de Protección. Sin embargo, este impacto puede variar de manera importante dependiendo de la volatilidad que se observe respecto de los precios del petróleo durante el año.

En efecto, para estimar el impacto se han reportado dos situaciones recientes: un año con trayectoria de precios relativamente plana, como fue la observada en el período 07-01-2010 al 30-12-2010 y, otro año con trayectoria de precios muy volátil y alcista, como la observada en el período 17-03-2011 al 08-03-2012 (sólo 12 meses, para mantener base anual). En ambos casos, se compara la situación ofrecida por el actual marco legal con aquella ofrecida por la ley modificada, de acuerdo al presente proyecto. Es así como se tiene que, bajo la metodología indicada a continuación, los resultados de costo incremental expresados en millones dólares son los siguientes:

Total	Sipco Actual	Sipco Fortalecido	Costo Incremental
	Mill. US\$	Mill. US\$	Mill. US\$
<b>Desde 07-ene-2010 al 30-dic-2010</b>	0	11	<b>11</b>
<b>Desde 17-mar-2011 al 08-mar-2012</b>	88	253	<b>165</b>

La metodología es la siguiente: para el SIPCO actual (marzo 2011 hasta ahora), se busca una regla fija que genere un gasto fiscal de magnitud similar al efectivamente observado con reglas variables de acuerdo a la ley, esto es, US\$63,9 millones para gasolina y US\$24,38 millones para el diesel. El resultado es que para la gasolina, el nivel de gasto similar al efectivo se encuentra eligiendo  $n=s=28$ ,  $t=2$ ,  $m=6$  y  $\alpha=0\%$ . Para el diesel, en cambio, los parámetros encontrados son  $n=s=24$ ,  $t=2$ ,  $m=6$  y  $\alpha=0\%$ .

Luego, se extrapola el resultado para generar una regla fija con el SIPCO fortalecido. Para extrapolar este cambio de parámetros hacia el SIPCO fortalecido, se supone una

regla fija proporcional a la del SIPCO actual. Por ejemplo, si para la gasolina se elijen parámetros  $n=s=28$ , esto representa un 93,3% del valor máximo que estos parámetros podían tomar (30 semanas). Por lo tanto, se supone que el SIPCO fortalecido opera con sus parámetros en el 93,3% de su valor máximo de 52 semanas, esto es, 49 semanas. Lo mismo se hace con el diesel.

En los casos en los que el SEPCO está en funcionamiento, el costo fiscal es nulo respecto de la ley vigente, por dos motivos: i) el costo del seguro se traspasa a los consumidores y, ii) los costos de administración del SEPCO ya fueron internalizados con la aprobación de la antedicha ley N° 20.493.

Cabe señalar que la situación de corrección del tratamiento del IVA no es posible de dimensionar, puesto que no existen antecedentes suficientes de contribuyentes que hubieran solicitado pronunciamientos al respecto.

Respecto de la modificación a la ley N° 18.502, se estima que el impacto fiscal corresponde a menores ingresos por USD 1,6 millones al año, si se verifica la demanda de gas natural vehicular estimada para el año 2012.

Finalmente, en relación con el aporte propuesto al FEPP, éste tendrá un costo fiscal de USD 3 millones en el evento que el Sr. Ministro de Hacienda utilice la facultad concedida en este Proyecto de Ley.

Con todo, el mayor gasto que representa este Proyecto de Ley el año 2012 se financiará con recursos de las Partida del Tesoro Público.



*Rosanna Costa Costa*  
**Rosanna Costa Costa**  
**Directora de Presupuestos**

**Visación Subdirección de Presupuestos:**

**Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública:**

*JPG* **Visación Jefe División Finanzas Públicas:**



**SUB  
DIRECTOR**



**MINISTERIO DE HACIENDA**  
**SUBDIRECTOR**  
**RACIONALIZACION**  
**Y FUNCION**  
**PUBLICA**  
Dirección de Presupuestos