Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 273GG

I.F. N°273/16.11.2026
I.F. N°270/12.11.2026

Informe Financiero Sustitutivo

Proyecto de Ley que establece medidas para contener las alzas de los precios de la gasolina automotriz y el petróleo diésel y aliviar la carga financiera de las empresas de transporte de carga.

Boletín N°18.885-05

I. Antecedentes

El presente proyecto de ley, cuyo texto se propone sustituir mediante el oficio N°443-374, propone los siguientes elementos principales:

a. Se dispone un límite superior de los precios de las gasolinas automotrices a aquellos vigentes al 5 de noviembre de 2026, y un límite superior en el precio del petróleo diésel de cien pesos por litro por debajo del precio vigente al 5 de noviembre de 2026; ambos estarán vigentes desde el primer decreto posterior a la entrada en vigencia y hasta el 7 de abril de 2027. Además, se establece que durante dicho plazo no será aplicable lo dispuesto en el artículo 4° de la ley N°20.765.

b. Se dispone que, ante montos negativos de recuperación del impuesto específico a los combustibles, contribuyentes del transporte de carga los declaren como débito fiscal contra los créditos que se generen en períodos posteriores. Además, se habilita transitoriamente a rectificar declaraciones mensuales incorrectas del débito fiscal correspondientes a los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre de 2026.

c. Se establece excepcional y transitoriamente una escala de recuperación del impuesto específico al petróleo diésel para el transporte de carga, diferenciada según sus ingresos anuales de acuerdo con el siguiente detalle:

   - 90% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 6.000 UF.
   - 65% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 6.000 y hasta 20.000 UF.
   - 50% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 20.000 UF.

d. Se establece excepcionalmente, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de

2027, un aumento del reintegro parcial de los peajes pagados por las empresas de transporte público rural, interurbano o internacional de pasajeros, desde un 35% hasta un 70%.

e. Se establece excepcionalmente, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027, un crédito tributario para las empresas de transporte público rural, interurbano o internacional de pasajeros, equivalente al monto que resulte de aplicar la escala de recuperación del impuesto específico al petróleo diésel descrita en la letra c.

II. Efecto del Proyecto de Ley sobre el Presupuesto Fiscal

El proyecto de ley tendrá los siguientes efectos sobre el presupuesto fiscal:

a. El límite transitorio en el precio de los combustibles, según lo descrito anteriormente, implicará menores ingresos fiscales que dependerán de la magnitud en que se reduzca la recaudación del impuesto específico a los combustibles con respecto a un escenario en que opera la normativa vigente.

   La estimación se obtiene comparando la recaudación del impuesto específico en un escenario donde la operación del mecanismo es acorde con lo señalado previamente, y uno contrafactual donde opera el régimen actual, siguiendo la regla dispuesta en la ley N°20.765, con un ajuste máximo en cada ciclo respectivo de 2,4% del precio de paridad promedio de las últimas dos semanas. La simulación se realiza en base a la información reportada por ENAP para cada tipo de combustible. Por último, la recaudación de cada escenario resulta de multiplicar ese impuesto por el volumen de ventas proyectado.

b. La modificación del tratamiento de los montos negativos del impuesto específico a los combustibles no tendrá efecto fiscal, pues sólo modifica el momento en que se materializan estos flujos, y no condona ni extingue estos montos.

c. Para la estimación del efecto fiscal del incremento transitorio de los porcentajes de recuperación del impuesto específico al petróleo diésel para el transporte de carga, se utiliza la recuperación acumulada a septiembre de 2026 —según la información reportada por el Servicio de Impuestos Internos— para proyectar la recuperación del año completo. Luego, se asume

un incremento proporcional en 2027 dado los porcentajes propuestos en el proyecto de ley. La recuperación resultante se contrasta con aquella que se obtendría aplicando los porcentajes dispuestos en la ley N°19.764.

d. Para estimar el efecto del incremento transitorio en el reintegro de peajes, se utiliza la recuperación acumulada a septiembre de 2026 —según la información reportada por el Servicio de Impuestos Internos— para proyectar la recuperación del año completo. Luego, se asume un incremento proporcional en 2027 con el porcentaje de 70% propuesto. Además, se incorpora el efecto de los remanentes a diciembre, los que se imputan contra impuestos anuales en el formulario 22, tomando como supuesto que aquellas empresas sin remanente a diciembre utilizan el 50% del monto en el mismo período y lo restante durante el año siguiente.

e. Para el crédito tributario de las empresas de transporte de pasajeros señaladas en el proyecto, se utiliza como referencia el crédito total estimado en el punto c para las empresas de transporte de carga. Dicho monto se escala por la proporción entre el gasto en combustible de ambos grupos (8,5%), obtenida de la Encuesta Anual de Transporte por Carretera 2018 del INE. Se asume que este crédito es utilizado durante 2027.

El efecto fiscal del proyecto de ley se presenta en la tabla 1 a continuación.

Tabla 1: Efecto Fiscal Total
(millones de $ de 2026)

Medidas con efecto en ingresos	**Año 1**	**Año 2**	**Año 3**	**Régimen**
MEPCO	-151.720	-328.688	--	--
Reintegro IEC transportistas de carga	--	-63.233	--	--
Reintegro peajes	--	-8.332	-18.349	--
Crédito tributario IEC buses	--	-9.310	--	--
Medidas con efecto en gasto				
MEPCO	-127.107	-113.848	--	--
Total	**-278.827**	**-523.411**	**-18.349**	**--**

Notas: Cifras positivas/negativas implican que el flujo estimado contribuye positiva/negativamente al balance fiscal. Estimación supone vigencia desde el 19 de noviembre de 2026, por lo cual el año 1 corresponde a 2026. Las estimaciones de impacto fiscal asociadas al límite de alzas dependen fuertemente de la proyección de precios de paridad de cada combustible, las que por su naturaleza están sujetas a incertidumbre. En consecuencia, el impacto efectivo podría ser mayor o menor a la estimación presentada en este informe. IEC corresponde a Impuesto Específico a los Combustibles.

El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de la ley durante su primer año presupuestario de vigencia se financiará con cargo a la Partida Presupuestaria del Tesoro Público. Para los años siguientes, se estará a lo que considere la Ley de Presupuestos respectiva. Por su parte, los menores ingresos fiscales que signifique la aplicación de la ley se financiarán mediante la venta de activos disponibles del Tesoro Público, los que serán imputados a la partida 50 Tesoro Público.

III. Fuentes de Información

- Oficio de S.E. el Presidente de la República, mediante el cual formula indicación sustitutiva al Proyecto de Ley que establece medidas para contener las alzas de los precios de la gasolina automotriz y el petróleo diésel y aliviar la carga financiera de las empresas de transporte de carga.

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
DIRECTOR
MINISTERIO DE HACIENDA

JOSÉ PABLO GÓMEZ MEZA
Director de Presupuestos

DIRECCIÓN DE PRESUPUESTOS
SUBDIRECCIÓN DE RACIONALIZACIÓN FUNCIÓN PÚBLICA
MINISTERIO DE HACIENDA

Visado Subdirección de Racionalización y Función Pública: