REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

**MENSAJE DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA CONTENER LAS ALZAS DE LOS PRECIOS DE LA GASOLINA AUTOMOTRIZ Y EL PETRÓLEO DIESEL Y ALIVIAR LA CARGA FINANCIERA DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA.**

Santiago, 12 de noviembre de 2026

**M E N S A J E N º 439-374/**

Honorable Cámara de Diputados:

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

Tengo el honor de someter a vuestra consideración un proyecto de ley que establece medidas para contener temporalmente 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.

## I. ANTECEDENTES

El conflicto bélico en Medio Oriente ha provocado una disrupción significativa en los mercados internacionales de energía, al afectar la producción, el transporte y la refinación de hidrocarburos. En particular, los severos daños sufridos por la infraestructura de refinación han restringido la oferta mundial de combustibles refinados, cuyos precios han experimentado incrementos incluso superiores a los del petróleo crudo. Respecto del período previo al inicio del conflicto, el precio internacional del diésel ha aumentado aproximadamente un 80%, mientras que el de las gasolinas lo ha hecho en torno a un 40%. Dado que la rehabilitación de la

infraestructura de refinación dañada supone inversiones cuantiosas y plazos prolongados, se prevé que las restricciones de oferta y las presiones sobre los precios internacionales de los combustibles persistan durante los próximos meses, incluso ante una eventual estabilización del conflicto.

Chile, en su condición de país importador de combustibles, no puede mantenerse ajeno a estas fluctuaciones. Aproximadamente la mitad del diésel consumido en el país proviene de importaciones directas, mientras que el resto se obtiene principalmente mediante la refinación de petróleo crudo importado. Por consiguiente, las variaciones de los precios internacionales se transmiten necesariamente a los precios internos, afectando tanto a los hogares como a las distintas actividades productivas.

Para enfrentar este tipo de episodios, nuestro país cuenta con el Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO), establecido mediante la ley N° 20.765, cuyo propósito es amortiguar las variaciones de los precios internacionales y permitir un ajuste gradual de los precios internos.

Sin embargo, este mecanismo no fue concebido para aislar permanentemente a la economía nacional de las condiciones internacionales ni para absorber indefinidamente shocks de gran magnitud, principalmente por cuanto una contención prolongada de los precios implica comprometer cuantiosos recursos fiscales.

Por ello, desde el inicio de esta emergencia energética, el Gobierno ha debido compatibilizar dos objetivos fundamentales: amortiguar el impacto del incremento de los precios internacionales sobre los hogares y las actividades productivas, y resguardar la sostenibilidad de las finanzas públicas.

## II. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO

### 1. Contexto Internacional y local

Desde el inicio del conflicto internacional, el Gobierno ha realizado un esfuerzo fiscal extraordinario para moderar el traspaso de las alzas internacionales a los precios internos de los combustibles. Así, entre el 5 de marzo y el 5 de noviembre de 2026, el impacto fiscal del MEPCO alcanzó aproximadamente $1,4 billones, de los cuales cerca de $1 billón correspondió a la contención del precio del diésel.

Este esfuerzo se ha intensificado especialmente en los últimos meses. Solo entre agosto y octubre, la operación del mecanismo representó un impacto fiscal de $1,1 billones, de los cuales $0,86 billones se destinaron a contener el precio del diésel.

Durante dicho período, el precio interno del diésel se mantuvo, en promedio, $280 por litro por debajo de su precio de paridad. De esta diferencia, aproximadamente $110 por litro correspondieron a una menor recaudación del impuesto específico a los combustibles, mientras que los restantes $170 por litro fueron financiados mediante créditos fiscales directos.

Estas cifras dan cuenta de la magnitud de los recursos públicos comprometidos para proteger a la economía nacional frente a un shock externo de características extraordinarias. Asimismo, evidencian que la contención de los precios no es gratuita, sino que representa un esfuerzo fiscal efectivo, el que debe ser administrado con responsabilidad.

Desde marzo de 2026, el Gobierno ha impulsado una decidida política de consolidación fiscal, orientada a recuperar el orden de las cuentas públicas, mejorar la eficiencia del gasto y fortalecer la sostenibilidad de las finanzas del Estado. Estos esfuerzos han comenzado a traducirse en resultados concretos. A septiembre de 2026, el déficit fiscal acumulado alcanzó un 0,9% del PIB, frente al 2,0% registrado en igual período de 2025 y al 2,5% de 2024. Asimismo, medido en doce meses móviles, el déficit efectivo se redujo desde un 2,8% del PIB en marzo a un 1,8% en septiembre de 2026.

Estos avances han sido reconocidos tanto a nivel nacional como internacional. El Consejo Fiscal Autónomo ha destacado que las proyecciones de la Dirección de Presupuestos contemplan el cumplimiento de las metas de Balance Estructural para 2026 y 2027, mientras que las tres principales clasificadoras internacionales de riesgo –*Fitch, Standard & Poor's y Moody's* – han ratificado la clasificación soberana de Chile con perspectiva estable. Estos antecedentes dan cuenta de una mejora efectiva en la situación fiscal del país que, junto con la evolución reciente del escenario geopolítico internacional, permite considerar responsablemente la adopción de medidas adicionales, excepcionales para evitar temporalmente nuevas alzas de los precios de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel.

En efecto, si bien persiste una elevada incertidumbre respecto de la evolución del conflicto y de los precios internacionales de los combustibles, los acontecimientos recientes permiten considerar la posibilidad de una estabilización de los mercados energéticos durante los próximos meses.

En estas circunstancias, resulta razonable realizar un esfuerzo adicional y acotado en el tiempo para limitar el traspaso de eventuales nuevas alzas internacionales a los precios internos, otorgando un mayor período de adaptación a los hogares y a las actividades productivas.

## 2. Necesidad de adoptar medidas transitorias adicionales

El incremento de los precios de los combustibles constituye una presión relevante sobre los presupuestos familiares y sobre los costos de producción y distribución de bienes y servicios.

Este efecto resulta particularmente significativo en aquellas actividades económicas que utilizan intensivamente el petróleo diésel, entre las que destaca el transporte terrestre de carga.

El transporte de carga cumple una función esencial para el funcionamiento de la economía nacional, permitiendo el abastecimiento de bienes, el traslado de insumos productivos y la distribución de productos a lo largo del territorio. En consecuencia, el incremento de sus costos operacionales puede afectar tanto la situación financiera de las empresas transportistas como los costos de otras actividades económicas.

El alza extraordinaria que ha experimentado el precio internacional del diésel, aun considerando la significativa contención realizada mediante el MEPCO, ha impuesto una presión relevante sobre los costos de operación de este sector.

En este contexto, resulta necesario complementar los mecanismos generales de estabilización de precios con medidas específicas que permitan aliviar transitoriamente la carga financiera de

los transportistas de carga, facilitando la continuidad de sus operaciones y su adaptación al nuevo escenario de precios.

Al mismo tiempo, la incertidumbre que persiste en los mercados internacionales de energía justifica establecer un período excepcional durante el cual los precios de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel no experimenten nuevas alzas.

Estas medidas no buscan desconocer la evolución de los precios internacionales ni establecer una desvinculación permanente entre éstos y los precios internos. Por el contrario, persiguen contener temporalmente los efectos de un shock externo extraordinario, aprovechando responsablemente el espacio fiscal generado por los esfuerzos de consolidación realizados durante el presente año.

Su carácter transitorio y acotado constituye, por tanto, un elemento fundamental para compatibilizar la protección de los hogares y las actividades productivas con el compromiso del Gobierno con la responsabilidad fiscal.

## III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer medidas excepcionales y transitorias para limitar las eventuales alzas de los precios internos de las gasolinas automotrices y el petróleo diésel, alivianando la carga financiera de los contribuyentes que desarrollan actividades de transporte de carga.

La legislación vigente establece que, ante diferencias significativas entre los precios de paridad internacional y los precios internos de los combustibles, el mecanismo debe permitir un ajuste semanal equivalente al 2,4% del precio de paridad promedio de las últimas dos semanas. En

las condiciones actuales, dicho ajuste asciende aproximadamente a $40 por litro.

En este contexto, el proyecto propone limitar transitoriamente dicho ajuste a $0 por litro para las variaciones positivas semanales de los precios de las gasolinas automotrices y el petróleo diésel, hasta el 3 de febrero de 2027. Adicionalmente, contempla un mecanismo de imputación diferida de los montos negativos asociados a la recuperación del impuesto específico al petróleo diésel y la prórroga durante 2027 de los porcentajes especiales de recuperación de dicho impuesto aplicables a las empresas de transporte de carga.

Estas medidas buscan facilitar la adaptación de los hogares y las actividades productivas a las condiciones internacionales, evitando temporalmente nuevas alzas y aliviando las presiones financieras sobre el transporte de carga, sin alterar permanentemente el funcionamiento del sistema de estabilización ni comprometer la sostenibilidad de las finanzas públicas.

## IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley contempla cuatro artículos que establecen las siguientes medidas:

### 1. Dejar sin efecto las alzas del día 11 de noviembre de 2026

El artículo 1° faculta al Ministerio de Hacienda para que, por única vez, dicte un decreto que fije el componente variable del impuesto específico establecido en la Ley N°18.502. El decreto debe fijarlo de manera que el precio informado por ENAP en su informe semanal de precios, respecto de las gasolinas y diésel, sea el vigente al 4 de noviembre de 2026, revirtiendo el alza cercana a los $40 pesos por litro en el diésel y las gasolinas de 93 y 97 octanos.

## 2. Limitación transitoria de las alzas de los precios de los combustibles

El artículo 2° establece que, no obstante lo dispuesto en la ley N° 20.765, no podrán haber variaciones positivas en los ciclos de 3 semanas de los precios de venta de la gasolina automotriz y del petróleo diésel hasta el 3 de febrero de 2027.

Esta modificación evitará nuevas alzas de los precios de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel informados por ENAP hasta el 3 de febrero de 2027. Con ello, se busca otorgar mayor estabilidad y previsibilidad a los hogares y las actividades productivas durante un período excepcional de incertidumbre en los mercados energéticos.

Una vez transcurrido el período excepcional, volverán a regir las disposiciones generales establecidas en la ley N° 20.765 y demás normativa pertinente.

## 3. Modificación del tratamiento de los montos negativos de recuperación del impuesto específico a los combustibles

El artículo 3° introduce modificaciones a la ley N° 20.765, con el propósito de aliviar la carga financiera que enfrentan los contribuyentes del transporte de carga cuando, producto de la operación del MEPCO, el monto de recuperación del impuesto específico a los combustibles resulta negativo.

Para ello, se establece que dichos montos deberán ser declarados mensualmente como un débito fiscal que se imputará contra los créditos que se generen en períodos posteriores, cuando el monto de recuperación del impuesto específico sea positivo.

Esta modificación permitirá diferir el efecto financiero de los montos negativos, evitando que los contribuyentes deban efectuar un desembolso efectivo, compensando los débitos generados con los créditos futuros a los que tengan derecho.

Asimismo, se establecen reglas para la actualización y arrastre de los saldos pendientes, limitando su imputación a los créditos correspondientes a la recuperación del impuesto específico a los combustibles. En caso de término de giro, los saldos pendientes deberán ser reintegrados conforme a las disposiciones propuestas.

De esta manera, se busca proporcionar un alivio a la liquidez de las empresas de transporte de carga, sin extinguir las obligaciones tributarias que correspondan.

## 4. Incremento transitorio de los porcentajes de recuperación del impuesto específico al petróleo diésel para el transporte de carga

El artículo 4° establece, con carácter excepcional y transitorio, una escala de recuperación del impuesto específico al petróleo diésel para los contribuyentes comprendidos en el artículo 2° de la ley N° 19.764, diferenciada según sus ingresos anuales.

En particular, se contemplan los siguientes porcentajes de recuperación:

- 80% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.
- 70% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 2.400 y hasta 6.000 unidades de fomento.
- 52,5% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 6.000 y hasta 20.000 unidades de fomento.
- 31% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 20.000 unidades de fomento.

La medida contempla reglas para determinar los ingresos anuales de los contribuyentes, incluyendo aquellos que no registren doce meses completos de actividad, así como disposiciones destinadas a considerar los ingresos de sus entidades relacionadas.

Con ello, se busca mantener un tratamiento diferenciado según el tamaño económico de los contribuyentes y proporcionar un alivio transitorio a los costos de operación de las empresas de transporte de carga.

## 5. Disposiciones transitorias

El artículo primero transitorio dispone que la limitación transitoria a las alzas semanales de los precios de los combustibles entrará en vigencia al momento de publicarse la ley.

El artículo segundo transitorio señala que el nuevo tratamiento tributario para reintegro de montos negativos de recuperación del impuesto específico a los combustibles comenzará a aplicarse respecto de los débitos devengados a contar de noviembre de 2026.

Finalmente, el artículo tercero transitorio establece que quienes hubieran declarado incorrectamente el débito fiscal IVA en los períodos de junio a octubre del 2026, ambos inclusive, tendrán derecho a rectificar sus declaraciones acogiendo los débitos determinados a las normas establecidas por esta 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°.-** Facúltase al Ministerio de Hacienda, por única vez, a emitir un decreto dictado bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" que fije el componente variable para el cálculo del impuesto específico, establecido en la ley N° 18.502, de manera que el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo, en su informe semanal de precios, respecto de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel, sea el vigente al 4 de noviembre de 2026, sin incorporar las variaciones de precios posteriores a dicha fecha.

**Artículo 2°.-** Hasta el 3 de febrero de 2027, y no obstante lo dispuesto en la ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica, el componente variable del impuesto específico se sujetará a las siguientes reglas. En la primera semana de cada período de 21 días a que se refiere el numeral 4 del artículo 3° de dicha ley, deberá ajustarse de manera que el precio informado por la Empresa Nacional del Petróleo, en su informe semanal de precios, respecto de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel, no aumente respecto de lo informado en la primera semana del período de 21 días inmediatamente anterior. En la segunda y tercera semana de cada periodo de 21 días, se estará a lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 3° de la ley N° 20.765. Durante el período de aplicación del límite establecido en este inciso no será aplicable lo dispuesto en el artículo 4° de la ley N° 20.765.

A contar del día 4 de febrero de 2027 se estará a lo dispuesto en la Ley N° 20.765 y demás leyes pertinentes.

**Artículo 3°.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica:

**1)** Intercálase en el inciso tercero del artículo 1°, entre la palabra “Agregado” y el punto y aparte, la siguiente frase: “, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 1° bis”.

**2)** Incorpórase, a continuación del artículo 1°, el siguiente artículo 1° bis:

“Artículo 1° bis.- Los contribuyentes a los que se refiere el artículo 2° de la ley N° 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías

concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, se regirán por las disposiciones del presente artículo cuando el monto a recuperar del impuesto específico a los combustibles sea negativo y siempre que no se encuentren en la situación regulada en el inciso cuarto del artículo 1°.

El valor absoluto del monto a recuperar negativo deberá ser declarado mensualmente como un débito fiscal y será imputado contra los créditos determinados en aquellos períodos en que el monto a recuperar sea positivo. El saldo mensual del débito fiscal, imputable a los períodos siguientes, deberá ser convertido en unidades tributarias mensuales según su valor del mes correspondiente.

En la declaración mensual correspondiente al Impuesto al Valor Agregado, el contribuyente deberá declarar el saldo del débito fiscal que corresponderá al valor positivo del débito fiscal determinado en el período respectivo más el saldo proveniente de períodos anteriores, menos las imputaciones que se hayan realizado con ocasión del crédito procedente por el derecho a recuperación del impuesto específico a los combustibles.

El débito fiscal regulado en este artículo solo podrá ser imputado contra el crédito por recuperación del impuesto específico a los combustibles al que tenga derecho el contribuyente. Será improcedente la imputación en contra de cualquier otra devolución que solicite el contribuyente. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que el contribuyente realice el término de giro, en los términos señalados en el artículo 69 del Código Tributario y 38 bis de la Ley sobre Impuesto a la Renta, y a dicha fecha mantenga un saldo positivo del débito fiscal establecido en el presente artículo, quedará obligado a efectuar el reintegro de estas sumas, las que podrán ser, solo en este caso, imputables a cualquier devolución que proceda con ocasión del término de giro.”.

**Artículo 4°.-** Excepcionalmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2027 y el 31 de diciembre de 2027, ambas fechas inclusive, el porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 2° de la ley Nº 19.764, que establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles, será el que resulte de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

**1)** 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.

**2)** 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.

**3)** 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

**4)** 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Tratándose de contribuyentes que al momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de 12 meses inmediatamente anterior al mes en que se impetre el beneficio, se considerará que los ingresos anuales corresponden a la suma de los ingresos acumulados, según su proyección a doce meses, para lo cual los ingresos obtenidos en el o los meses respectivos deberán dividirse por el número de meses en que hubiere registrado ingresos efectivos, y multiplicarse por 12. En el momento en que el contribuyente haya completado sus primeros 12 meses de ingresos, se considerarán éstos para establecer el porcentaje de recuperación que le corresponda, según el inciso anterior, durante lo que resta del año.

Para estos efectos, los ingresos de cada mes se expresarán en unidades de fomento, según el valor de ésta en el mes respectivo, y se descontará el impuesto al valor agregado correspondiente a las ventas y servicios de cada período.

Para determinar el monto de los ingresos y establecer el porcentaje de recuperación a que se tiene derecho, el contribuyente deberá sumar a sus ingresos los ingresos obtenidos por sus relacionados, sea que realicen o no la misma actividad. La determinación de los relacionados y de los ingresos que se sumarán se realizará conforme a lo establecido en el numeral 17° del artículo 8 del Código Tributario, en su redacción vigente al 31 de diciembre de 2026.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará al impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas durante el período a que se refiere el inciso primero

por las empresas distribuidoras o expendedoras del combustible.

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**Artículo primero transitorio.-** La facultad contenida en el artículo 1° deberá ser ejercida antes del 24 de noviembre de 2026. La norma del artículo 2° entrará en vigencia en la fecha de publicación de esta ley.

**Artículo segundo transitorio.-** Las modificaciones contenidas en el artículo 3° comenzarán a regir respecto de los débitos fiscales devengados a contar del mes de noviembre de 2026.

**Artículo tercero transitorio**.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo segundo transitorio, los contribuyentes del Impuesto al Valor Agregado que, teniendo derecho a recuperar el Impuesto Específico a los Combustibles en la forma establecida en el artículo 1° bis de la ley N° 20.765, hubieren declarado incorrectamente el débito fiscal señalado en el inciso tercero del artículo 1° de dicha ley, según su texto vigente al 31 de octubre de 2026, podrán realizar la rectificación de sus declaraciones mensuales de impuestos correspondientes a los meses de junio, julio, agosto, septiembre y octubre de 2026, inclusive.

Los saldos positivos de débito fiscal determinados con ocasión de la rectificación de las declaraciones se regirán por las disposiciones contenidas en la presente ley, en consecuencia, serán imputados a los créditos por recuperación del impuesto específico a los combustibles a los que los contribuyentes tengan derecho.

La rectificación de las declaraciones mensuales a la que se refiere el presente artículo transitorio podrá ser efectuada dentro de los tres meses siguientes al de la publicación de esta ley en el Diario Oficial, según el procedimiento que el Servicio de Impuestos Internos determine por resolución.”.

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO
SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA

Dios guarde a V.E.

**JOSÉ ANTONIO KAST RIST**
Presidente de la República

**JORGE QUIROZ CASTRO**
Ministro de Hacienda

**XIMENA RINCÓN GONZÁLEZ**
Ministra de Energía