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

BOLETÍN Nº 18.885-05

Objetivo(s) / Constancias / Normas de Quórum Especial (no tiene) / Consulta Excma. Corte Suprema (no hubo) / Reserva de Constitucionalidad (solo si hubo) / Asistencia / Antecedentes de Hecho / Aspectos centrales del debate / Discusión en General y 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, iniciado en Mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, señor José Antonio Kast Rist, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

Se hace presente que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular esta iniciativa de ley, por tratarse de un proyecto con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

- - -

OBJETIVO (S) DEL PROYECTO

El proyecto de ley tiene por objeto establecer medidas excepcionales y transitorias para mitigar las alzas de los precios internos de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel, alivianando la carga financiera de los contribuyentes que desarrollan actividades de transporte de carga y de pasajeros, con ocasión del incremento extraordinario de los precios internacionales de los combustibles.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: No tiene.

- Consulta a la Excma. Corte Suprema: No hubo.

- - -

ASISTENCIA

- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión: Los Honorables Senadores señora Sánchez, y señores Calisto, Célis, Cruz- Coke, Ibáñez y Squella.

- Representantes del Ejecutivo e invitados:

Del Ministerio de Hacienda, el Ministro, señor Jorge Quiroz; el Subsecretario, señor Sebastián Vallebona; la Coordinadora Legislativa, señora Bárbara Bayolo; el Jefe de Asesores, señor Tomás Bunster; los asesores, señores Felipe Donoso, José Manuel Valdivieso, Pedro Armstrong y Daniel Muñoz y señoras Trinidad Astrain y María Jesús Corona.

De la Dirección de Presupuestos, el Jefe de Estudios, señor Mauricio Carrasco.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, los asesores, señores Matías Donoso y Arnau Sarrà.

- Otros:

Los asesores del Honorable Senador Carter, señores Guillermo Montt y Jorge Etcheverry.

El asesor de la Honorable Senadora Cicardini, señor Sebastián Castillo.

La asesora de la Honorable Senadora Gatica, señora Arlette Bravo.

El Jefe de Gabinete del Honorable Senador Macaya, señor Valentín Matus.

El asesor de la Honorable Senadora Sánchez, señor Cristián Ramírez.

El asesor de la Honorable Senadora Vodanovic, señor Jaime Morales.

Del Comité Evopoli e Independientes, la asesora, señora Daniela Aguilera.

Del Comité Frente Amplio, el asesor, señor Mauricio Pardo.

Del Comité Republicano, el asesor, señor Juan Eduardo Guzmán.

De los Comités Partido Socialista, Partido por la Democracia e Independiente y Partido Liberal, el asesor, señor Reinaldo Monardes.

Del Comité Unión Demócrata Independiente, el asesor, señor Álvaro Vallejos.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración el Mensaje de Su Excelencia el señor Presidente de la República señor Jose Antonio Kast Rist.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

Durante la discusión, algunos señores Senadores propusieron al Ejecutivo evaluar aspectos de mejora en la iniciativa legal, tales como medidas que vayan en directo beneficio de quienes habitan en zonas más extremas en el país y que se han visto afectadas con el alza del precio de los combustibles, así como también respecto a ciertos sectores productivos, como el agrícola o el pesquero.

El señor Ministro respondió que existía la voluntad del Ejecutivo para conformar una mesa de trabajo y analizar los temas de preocupación de los señores parlamentarios.

De igual manera, se formularon consultas sobre el impacto fiscal del proyecto de ley, así como también acerca del diseño y la evolución del MEPCO en el último tiempo.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL Y PARTICULAR[1]

---

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

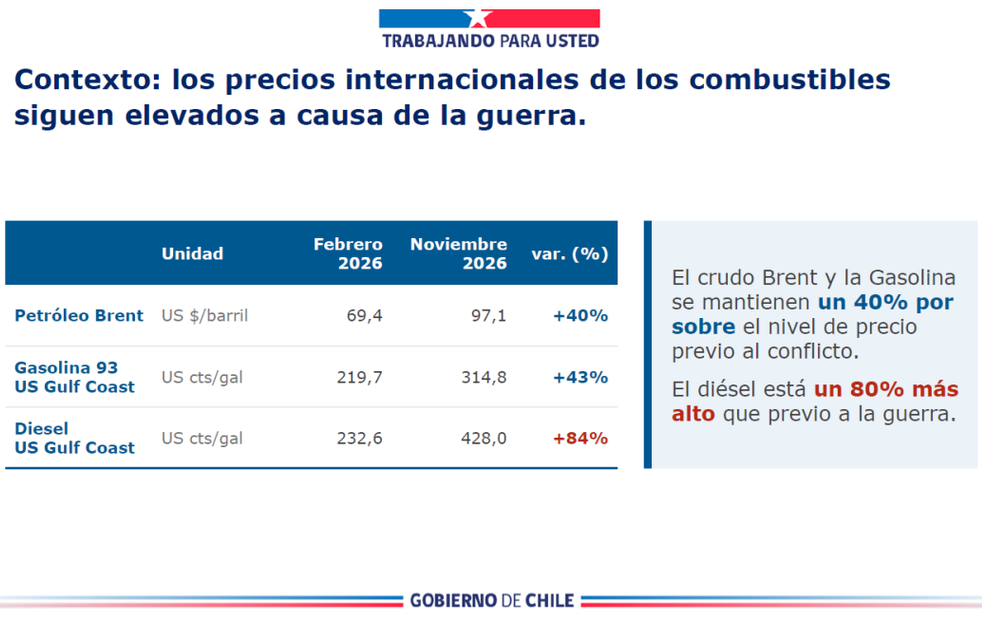
16 de noviembre de 2026:

https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/hacienda/comision-de-hacienda/2026-11-16/150612.html

Presentación del proyecto de ley por parte del Ejecutivo, y debate preliminar en la Comisión.

Antes de comenzar la discusión de esta iniciativa legal, en **sesión de 16 de noviembre de 2026**, la Comisión recibió al **Ministro de Hacienda, señor Jorge Quiroz** quien, en conjunto con el **Subsecretario de Hacienda**, **señor Sebastián Vallebona,** el **Jefe de Asesores, señor Tomás Bunster** y el **Jefe de Estudios de la Dirección de Presupuestos**, **señor Mauricio Carrasco** efectuaron una presentación, en formato ppt., del siguiente tenor:

"Proyecto de ley: Establece medidas para contener las alzas de los precios de la gasolina y el diésel y aliviar la carga financiera de las empresas de transporte de carga Boletín N°18.885-05



TRABAJANDO PARA USTED

Chile es un importador de combustibles y los precios locales dependen enteramente del mercado internacional. Así, los precios locales también están en niveles muy elevados.

	Unidad	G93	Diésel
Precio base Maipú, 5 de marzo	$ por litro	1.083	844
Precio base Maipú, 12 de noviembre	$ por litro	1.530	1.671
Variación (%)	%	**+41%**	**+98%**
Precio venta mayorista, 12 de noviembre (precio con MEPCO)	$ por litro	1.502	1.506
Diferencia pendiente	$ por litro	**28**	**165**

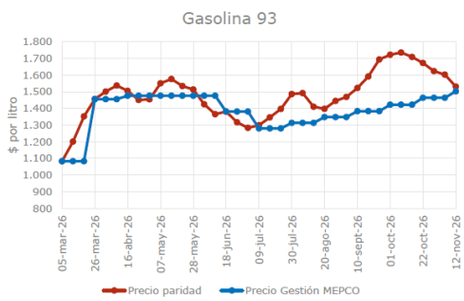
Los precios de paridad de Gasolina 93 y Diésel se mantienen en **niveles muy elevados** con respecto de lo observado previo a la guerra.

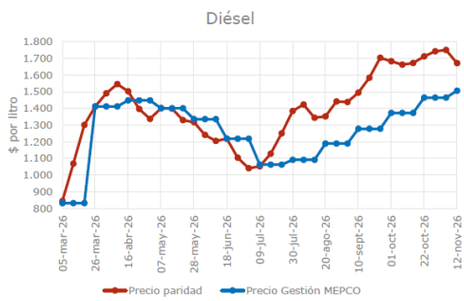
Actualmente el MEPCO está conteniendo **28 pesos por litro en G93**, y **165 pesos por litro en Diésel**.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

En los últimos meses se ha hecho un esfuerzo fiscal significativo en contención de precios con el MEPCO: USD 1.100 millones en contención de alzas entre agosto y octubre (ambos inclusive), concentrado en diésel.





Pese a las alzas, en los últimos 3 meses el diésel ha tenido **un menor costo de $280 por litro** respecto de su precio de paridad.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Cronología: presentación del Mensaje y acuerdo

Jueves 12 de noviembre · 9:00

Se presenta el proyecto de ley

Jueves 12 de noviembre · 20:00

Se alcanza un acuerdo con los camioneros que motiva la modificación de ciertos aspectos del proyecto.

Indicación sustitutiva

El Ejecutivo formula una indicación que sustituye el texto con la nueva redacción.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

La persistencia de los precios elevados motivan el establecimiento de medidas para contener futuras alzas y proveer alivio financiero y certidumbre a las actividades productivas.

Estas medidas solo son posibles gracias a una situación fiscal significativamente mejorada respecto de las condiciones de marzo.

1. **Se revierte el alza de precios realizada el 12 de noviembre** en gasolinas y diésel, y **bajar 100 pesos por litro más en diésel**. Además, se establece el nivel de precios luego de estas rebajas como **techo** que pueda tener el precio de los combustibles hasta el 7 de abril de 2027.
2. **Se elimina la obligación de enterar el débito fiscal IVA** por impuesto específico negativo y se reemplaza por un mecanismo de compensaciones que no afecta la caja de las empresas transportistas.
3. **Se extiende hasta el 31 de diciembre de 2027** el reintegro de impuesto específico a empresas transportistas, con porcentajes incrementados.
4. Se aumenta el porcentaje de reintegro de peajes a empresas de transporte interurbano y rural **de 35% a 70%**.
5. **Se otorgará un crédito fiscal contra los Pagos Provisionales Mensuales Obligatorios (PPM) y, en definitiva, contra el Impuesto de Primera Categoría durante 2027** a las empresas de transporte interurbano y rural equivalente al régimen de reintegro de impuesto específico.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Artículo 1°: tope a los precios hasta el 7 de abril de 2027

Gasolinas automotrices

Nivel del 5 de nov. de 2026

La suma del componente variable y el "precio base", en pesos por litro, no puede superar la vigente al 5 de noviembre de 2026.

Petróleo diésel

Nivel del 5 de nov. de 2026 menos $100 por litro

La suma del componente variable y el "precio base" no puede superar la vigente al 5 de noviembre de 2026 menos 100 pesos por litro.

Reglas

- Rige desde el primer decreto que determine el componente variable del impuesto específico (ley N° 18.502) publicado tras la entrada en vigencia de la ley, y hasta el 7 de abril de 2027, inclusive.
- Durante ese plazo no se aplica el artículo 4° de la ley N° 20.765.
- Desde el 8 de abril de 2027 se estará a lo dispuesto en la ley N° 20.765 y demás leyes pertinentes.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Artículo 2°: los montos negativos se imputan a créditos futuros

1. Monto a recuperar negativo

Por la operación del MEPCO, la recuperación del impuesto específico puede resultar negativa.

▸

2. Se declara como débito fiscal

Su valor absoluto se declara cada mes en el IVA; el saldo se convierte a UTM.

▸

3. Se imputa a créditos posteriores

Contra la recuperación del impuesto específico de los períodos en que el monto sea positivo.

Reglas

- Solo puede imputarse contra el crédito por recuperación del impuesto específico; es improcedente contra cualquier otra devolución.
- Término de giro: el saldo positivo de débito fiscal debe reintegrarse; solo en ese caso puede imputarse a devoluciones del término de giro.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Artículo 3°: nueva escala de recuperación del impuesto específico

Vigencia: 1 de enero al 31 de diciembre de 2027 · Contribuyentes del artículo 2° de la ley N° 19.764, según ingresos anuales del año calendario anterior

Ingresos anuales	% de recuperación
Hasta 6.000 UF	**90%**
Más de 6.000 y hasta 20.000 UF	**65%**
Más de 20.000 UF	**50%**

Porcentajes vigentes: 80%, 70%, 52,5% y 31% (cortes en 2.400, 6.000 y 20.000 UF).

Cómo se determinan los ingresos

- Ingresos mensuales en UF según el valor del mes, descontado el IVA.
- Sin 12 meses de ingresos: se proyectan multiplicando por 12 el promedio de los meses con ingresos.
- Se suman los ingresos de los relacionados (numeral 17° del art. 8° del Código Tributario, texto vigente al 31 de diciembre de 2026).
- Rige para el impuesto específico recargado en facturas emitidas en 2027.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Artículo 4°: porcentaje de 70% durante 2027 (ley N° 19.764)

Porcentaje fijado

70%

Excepcionalmente, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027, ambas fechas inclusive.

Norma a la que se aplica

- Porcentaje a que se refiere el inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 19.764.
- La ley N° 19.764 establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Artículo 5°: crédito fiscal para empresas de transporte de pasajeros rural o interurbano

Quiénes lo reciben · 2027

- Entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2027.
- Empresas de transporte de pasajeros propietarias o arrendatarias con opción de compra de buses.
- Que presten servicios de transporte público rural, interurbano o internacional.
- Con vehículos inscritos en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (D.S. N° 212 de 1992, MTT).

Cómo opera el crédito

- Monto equivalente al que resulte de la fórmula de recupero del impuesto específico al diésel del artículo 3°.
- Se imputa contra los pagos provisionales mensuales obligatorios y, en definitiva, contra el impuesto de primera categoría.
- No da derecho a devolución ni obligación de restitución.
- El remanente no imputado al impuesto de primera categoría del año tributario 2028 puede usarse en los ejercicios siguientes.

Disposición nueva: en el Mensaje no estaba contemplado.

TRABAJANDO PARA USTED

Disposiciones transitorias: vigencia, rectificación y financiamiento

Artículo primero transitorio

Vigencia del artículo 1°

- El artículo 1° entra en vigencia en la fecha de publicación de la ley.

Artículo segundo transitorio

Montos negativos

- Las modificaciones del artículo 2° rigen respecto de los débitos fiscales devengados desde noviembre de 2026.

Artículo tercero transitorio

Rectificación de declaraciones

- Se pueden rectificar las declaraciones de junio a octubre de 2026 con débito fiscal declarado incorrectamente.
- Plazo: tres meses desde la publicación; procedimiento fijado por el SII.

Artículo cuarto transitorio

Financiamiento

- El mayor gasto fiscal del primer año presupuestario de vigencia se financia con cargo a la Partida del Tesoro Público.
- Años siguientes: según la Ley de Presupuestos.

GOBIERNO DE CHILE

TRABAJANDO PARA USTED

Estimamos un impacto fiscal de estas medidas cuyo valor asciende a $820 mil millones. Estas estimaciones dependen fuertemente de la evolución de los precios internacionales de los combustibles.

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.

GOBIERNO DE CHILE

”

- Puesto en votación el proyecto de ley, en general y en particular, fue aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señoras Cicardini, Gatica y Vodanovic, y señores Carter y Macaya, con excepción del numeral 3 del artículo 3 que fue aprobado con tres votos a favor de los Honorables Senadores señora Gatica y señores Carter y Macaya, y con dos votos en contra de las Honorables Senadoras señoras Cicardini y Vodanovic.

- - -

INFORME FINANCIERO

- El informe financiero **N° 270** elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 12 de noviembre de 2026, señala lo siguiente:

“I. Antecedentes

El presente proyecto de ley propone los siguientes elementos principales:

a. Se faculta al Ministerio de Hacienda, a disponer una disminución de la última variación positiva en los precios de venta de gasolinas automotrices y del petróleo diésel.

b. Para los períodos de ajuste posteriores y hasta el 3 de febrero de 2027, se establece una limitación transitoria a las variaciones positivas de los precios de venta, para efectos de la aplicación de la ley N°20.765.

c. Se dispone que, ante montos negativos de recuperación del impuesto específico a los combustibles, contribuyentes del transporte de carga los declaren mensualmente 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.

d. 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:

• 80% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 2.400 UF.

• 70% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 2.400 y hasta 6.000 UF.

• 52,5% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 6.000 y hasta 20.000 UF.

• 31% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 20.000 UF.

II. Efecto del Proyecto de Ley sobre el Presupuesto Fiscal

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

a. La reversión de la última alza en los precios de los combustibles, así como el límite transitorio -hasta el 3 de febrero- a las variaciones positivas de los precios de venta en cada período de ajuste posterior, implicará menores ingresos fiscales, los que dependerán de la magnitud en que se reduzca la
recaudación del impuesto específico a los combustibles con respecto a un escenario en que opere según la normativa vigente.

La estimación se obtiene comparando la recaudación del impuesto específico, de forma semanal, 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 semanal máximo de 2,4% del precio de paridad

promedio de las últimas dos semanas. La simulación se realiza manteniendo un precio consistente con los últimos datos observados para cada tipo de combustible. Por último, la recaudación semanal 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, y asumir que se mantendría constante en 2027 con 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.

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

Tabla 1: Efecto Fiscal Total [(1)(2)(3)]
(millones de $ de 2026)

Medidas con efecto en ingresos	Año 1	Año 2	Régimen
MEPCO	-92.507	-276.305	--
Reintegro Impto. Específico	--	-30.927	--
Medidas con efecto en gasto			
MEPCO	-80.462	-58.672	--
Total	**-172.969**	**-365.905**	**--**

Notas: (1) Cifras positivas/negativas implican que el flujo estimado contribuye positiva/negativamente al balance fiscal. (2) Estimación supone vigencia desde el 19 de noviembre de 2026, por lo cual el año 1 corresponde a 2026. (3) 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 el presente informe.

El efecto fiscal que signifique la aplicación del proyecto de ley se financiará mediante la venta de activos disponibles del Tesoro Público, los que serán imputados a la partida 50 Tesoro Público.

III. Fuentes de Información

• Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con el que inicia 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.”.

- Luego, se presentó el informe financiero **sustitutivo N° 273,** elaborado por la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, de 16 de noviembre de 2026, que señala textualmente:

"**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.”.

Se deja constancia de los precedentes informes financieros, en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 17, inciso segundo, de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de los acuerdos adoptados, la Comisión de Hacienda tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general y particular, del siguiente proyecto de ley:

- - -

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1.- No obstante lo dispuesto en la ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles que indica, a contar del primer decreto que determine el componente variable del impuesto específico establecido en la ley N° 18.502 publicado con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, y hasta el día 7 de abril de 2027, inclusive, dicho componente deberá cumplir con las siguientes condiciones:

1. Respecto de cada una de las gasolinas automotrices, la suma de su componente variable y su “precio base”, no podrá superar la suma de su componente variable y su “precio base”, ambos expresados en pesos por litro, vigentes al 5 de noviembre de 2026.

2. Respecto del petróleo diésel, la suma del componente variable y el “precio base” no podrá superar el valor que resulte de restar cien pesos por litro a la suma del componente variable y el “precio base”, ambos expresados en pesos por litro, vigentes al 5 de noviembre de 2026.

Durante dicho plazo no será aplicable lo dispuesto en el artículo 4° de la ley N° 20.765.

A contar del día 8 de abril de 2027 se estará a lo dispuesto en la ley N° 20.765 y demás leyes pertinentes.

Artículo 2.- 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, el siguiente texto: “, 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 los artículos 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 3.- 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. 90% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 6.000 unidades de fomento.

2. 65% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.

3. 50% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Respecto de contribuyentes que en el momento de acogerse a este beneficio no tuvieren ingresos por el período de doce 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 doce 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.

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 1° 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 del 70%.

Artículo 5.- Entre el 1 de enero de 2027 y el 31 de diciembre de 2027, las empresas de transporte de pasajeros que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de buses, que presten servicios de transporte público rural, interurbano o internacional, cuyos vehículos cuenten con certificado de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, conforme a lo establecido por el decreto supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tendrán derecho a un crédito fiscal imputable contra los pagos provisionales mensuales obligatorios y, en definitiva, contra el impuesto de primera categoría, equivalente a la cantidad que resulte de la aplicación de la fórmula de recupero del impuesto específico al petróleo diésel establecido en el artículo 3 de la presente ley.

El crédito mencionado no dará derecho a devolución, no tendrá obligación de restitución y, en caso de existir un remanente que no resulte imputado al impuesto de primera categoría correspondiente al año tributario 2028, podrá ser utilizado en los ejercicios siguientes.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero.- El artículo 1 entrará en vigencia en la fecha de publicación de esta ley.

Artículo segundo.- Las modificaciones contenidas en el artículo 2 comenzarán a regir respecto de los débitos fiscales devengados a contar del mes de noviembre de 2026.

Artículo tercero.- 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.

Artículo cuarto.- El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta 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.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesión celebrada el día 16 de noviembre de 2026, con asistencia de los Honorables Senadores señoras Daniella Cicardini Milla, María José Gatica Bertín y Paulina Vodanovic Rojas, y señores Rodolfo Carter Fernández y Javier Macaya Danús (Presidente).

Sala de la Comisión, a 16 de noviembre de 2026.



MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA, **RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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 (BOLETÍN Nº 18.885-05).**

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: establecer medidas excepcionales y transitorias para mitigar las alzas de los precios internos de las gasolinas automotrices y del petróleo diésel, alivianando la carga financiera de los contribuyentes que desarrollan actividades de transporte de carga y de pasajeros, con ocasión del incremento extraordinario de los precios internacionales de los combustibles.

II. ACUERDOS: Aprobado en general y en particular por unanimidad (5x0), con excepción del numeral 3 del artículo 3 que fue aprobado por mayoría (3x2).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de cinco artículos permanentes y de cuatro artículos transitorios.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: No tiene.

V. URGENCIA: “discusión inmediata”.

VI. ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Mensaje de Su Excelencia el señor Presidente de la República.

VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 16 de noviembre de 2026.

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: Informe de la Comisión de Hacienda.

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- Ley N° 18.502, que establece impuestos a combustibles que señala.

- 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 combustible.

- Ley N° 20.765, que crea mecanismo de estabilización de precios de los combustibles.

Valparaíso, a 16 de noviembre de 2026.

MARÍA SOLEDAD ARAVENA
Secretaria de la Comisión