

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, del 31/05/2022

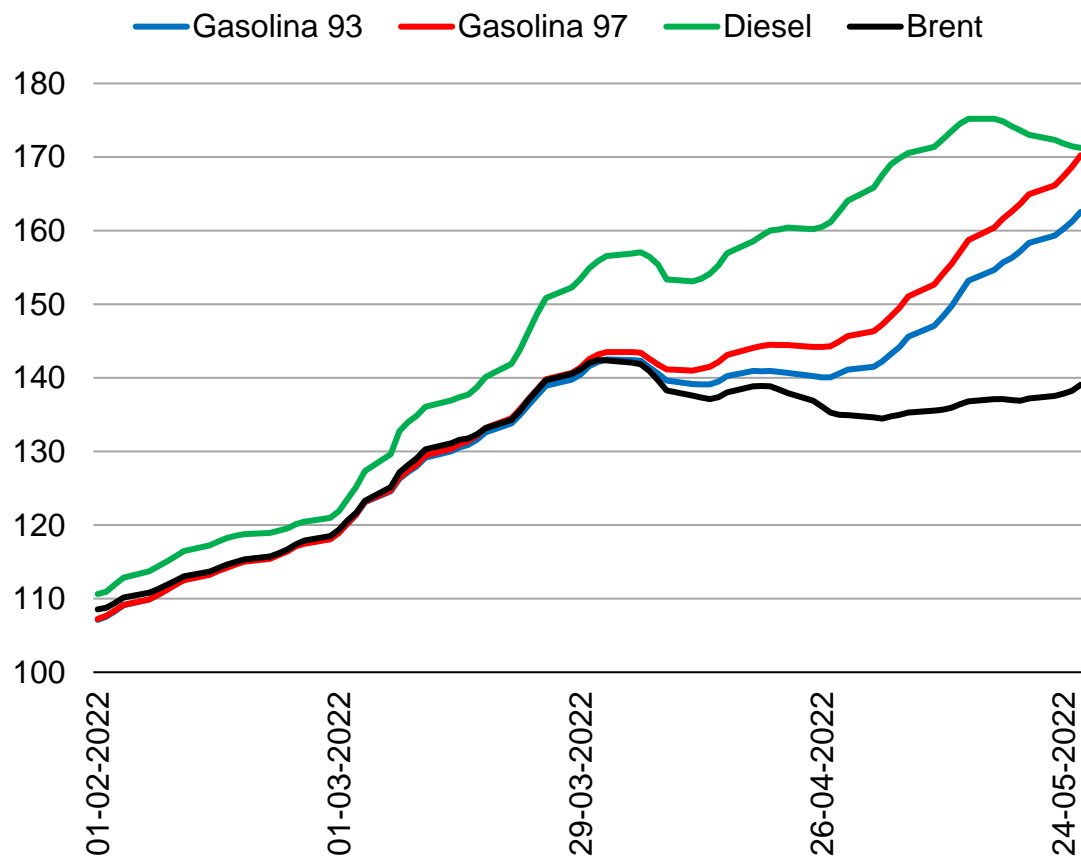
Situación actual

- Desde que se aprobó la anterior ampliación del límite, en marzo pasado, en el entorno internacional han ocurrido varias situaciones que provocaron un uso de los recursos más rápido de lo previsto.
 - Precio de derivados del petróleo en máximos a pesar de la estabilización del precio del petróleo Brent, por déficit en la capacidad de refinación.
 - Incremento del tipo de cambio.
 - Aumento significativo en la circulación de vehículos en Chile, con baja recuperación en el uso de transporte público.
- En este contexto, MEPCO ha seguido permitiendo un ajuste gradual de los precios domésticos de los combustibles para uso vehicular. Sin MEPCO los precios locales serían más de \$400 por litro mayores (alza en torno a 40%).
- No obstante, con el uso más intensivo del mecanismo, MEPCO finalizaría su funcionamiento en las primeras semanas de junio.

Si bien el petróleo descendió de los máximos observados, la situación con sus derivados no fue la misma. Tipo de cambio si bien se devuelve en lo reciente, llegó a estar 10% más depreciado que inicios de marzo.

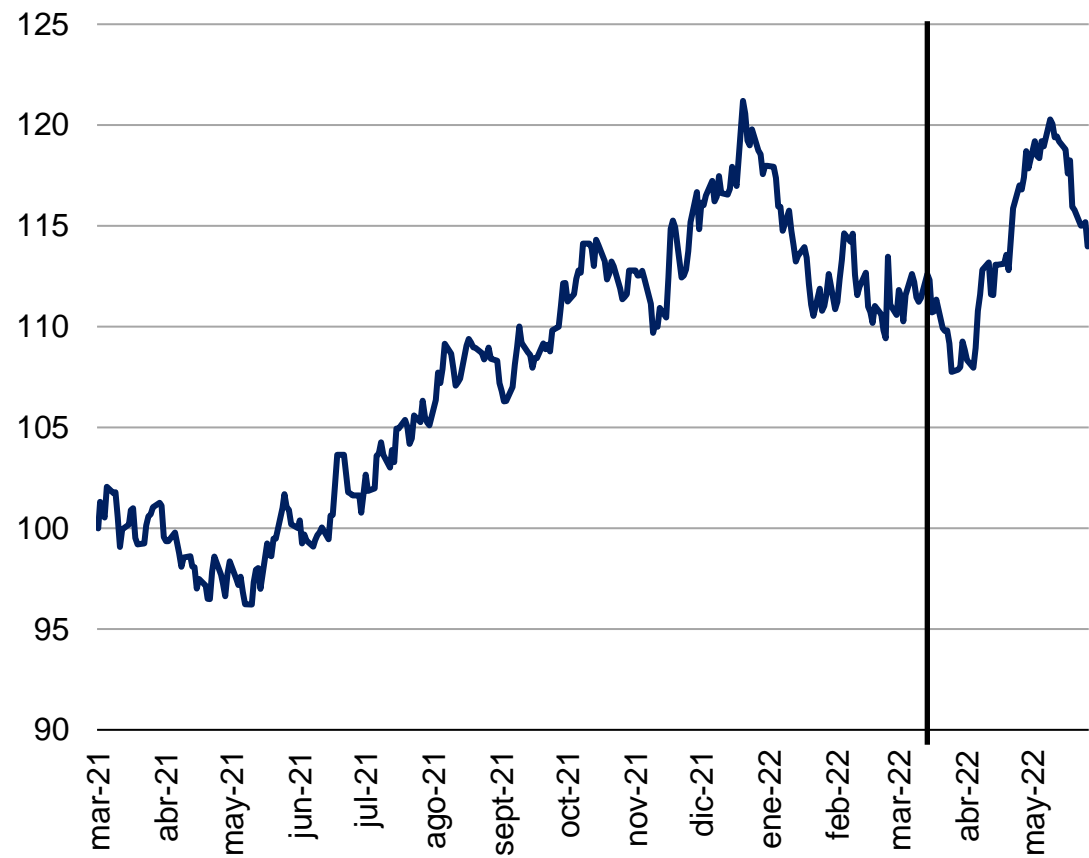
Precios internacionales

(base 100 = 03-ene-2022, promedio móvil 30 días)



Tipo de cambio

(base 100 = enero 2022)

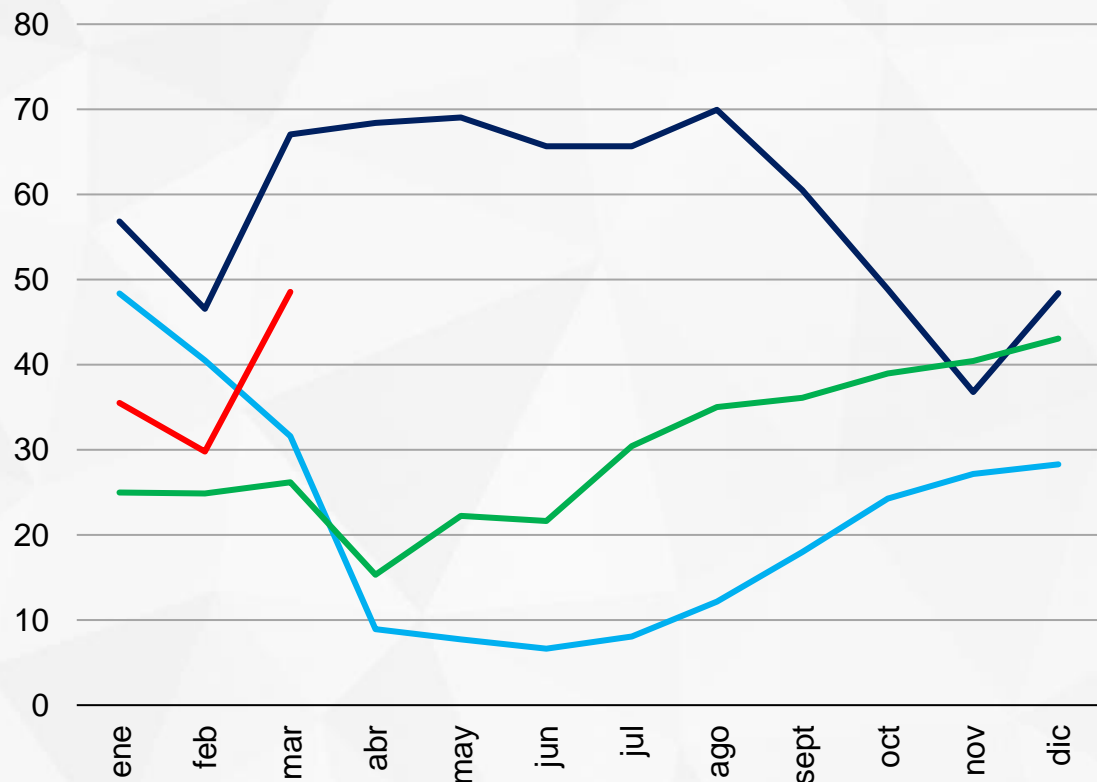


Adicionalmente, se observa un cambio de comportamiento de los hogares, con un menor uso del transporte colectivo y mayor uso de vehículo particular

Pasajeros transportados de Metro Santiago

(Millones de traslados, mensuales)

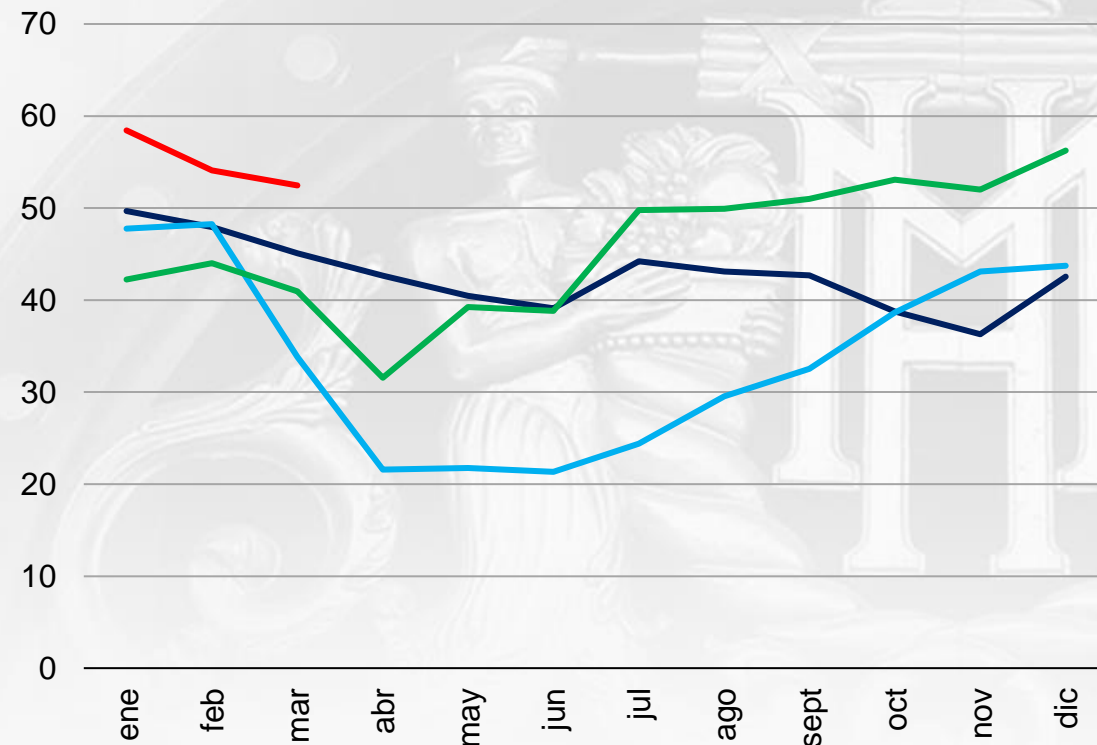
— 2019 — 2020 — 2021 — 2022



Plazas de peaje

(Millones de vehículos controlados en plazas de peaje a nivel nacional)

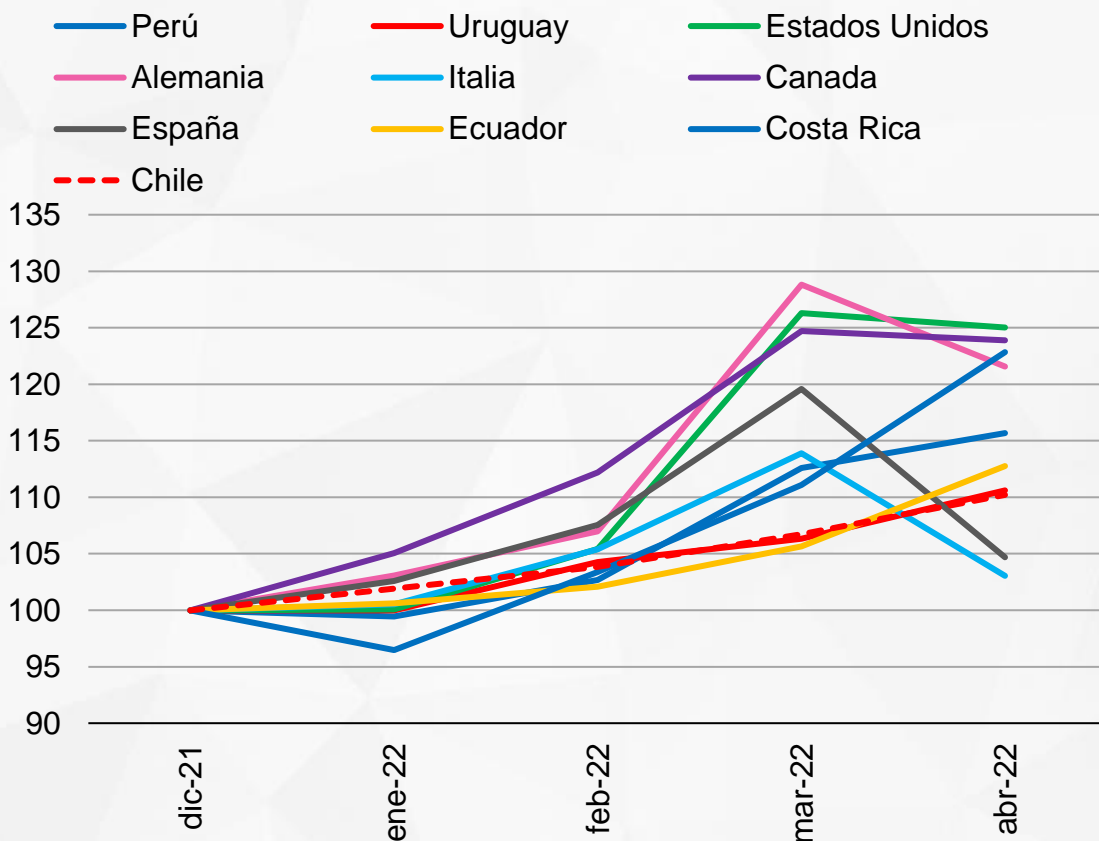
— 2019 — 2020 — 2021 — 2022



En el contexto internacional, los precios de los combustibles han aumentado considerablemente, dando lugar a medidas de contención impulsadas por los distintos gobiernos. En Chile, el MEPCO ha logrado acotar las alzas de precios

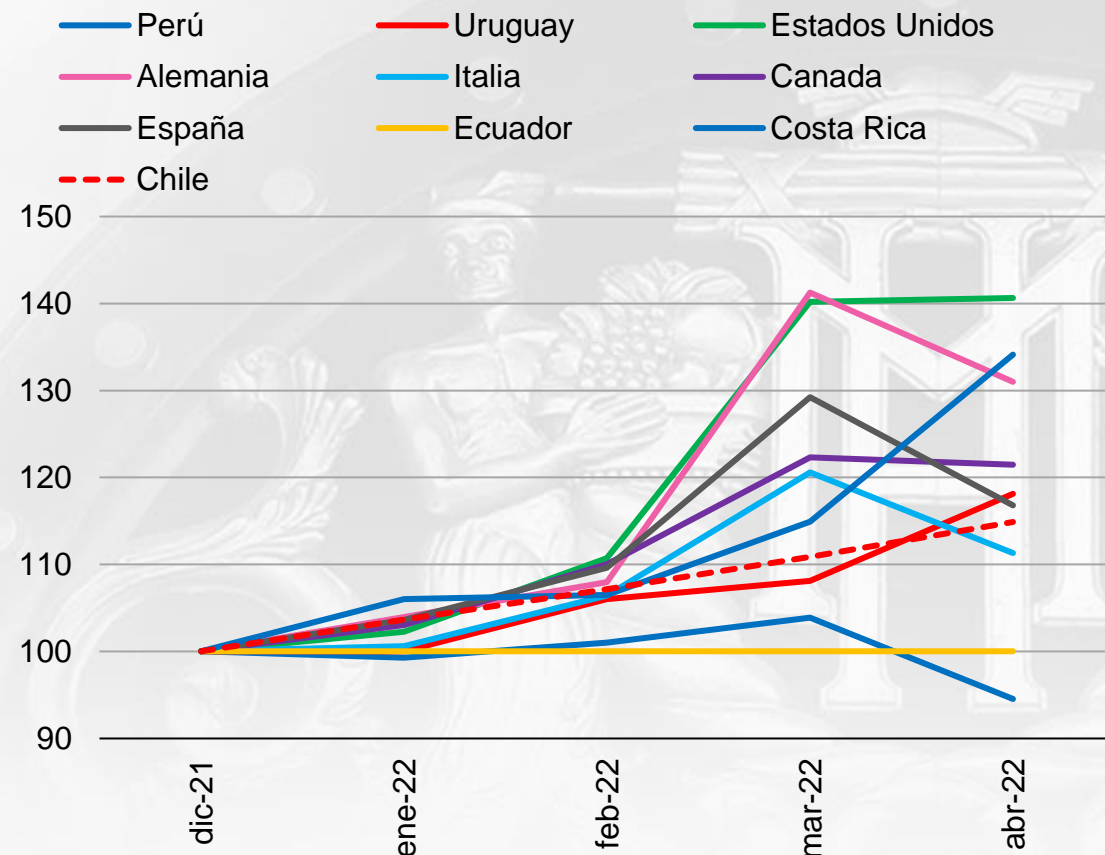
Evolución precios minoristas de las gasolinas

(base 100 = diciembre 2021)



Evolución del precio minorista del diésel

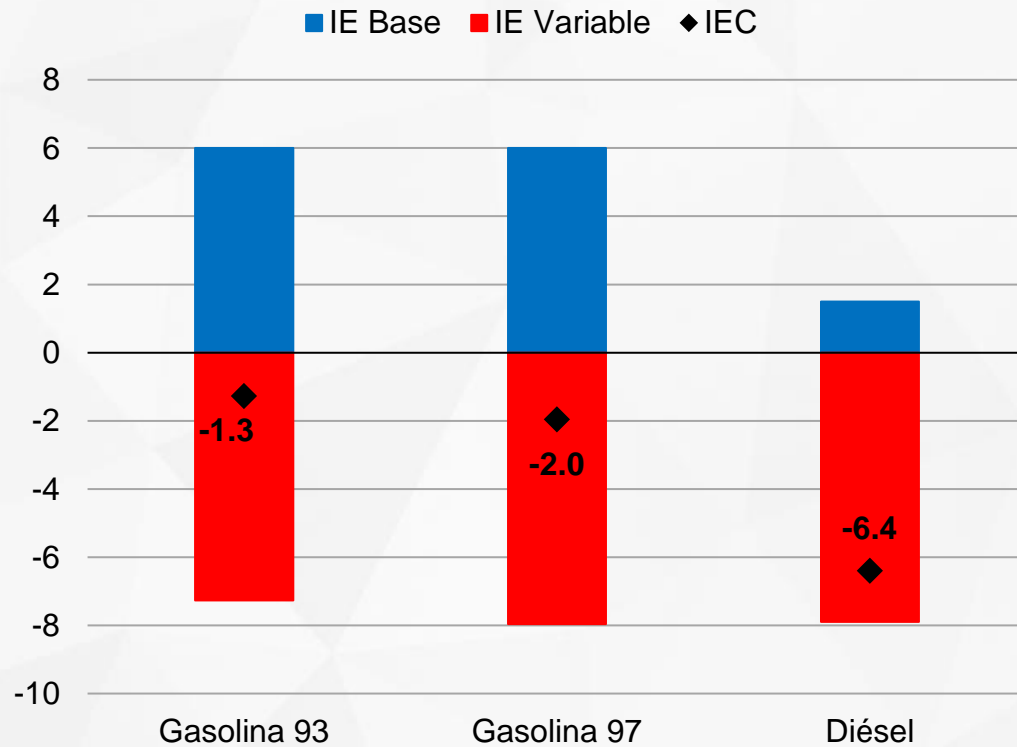
(base 100 = diciembre 2021)



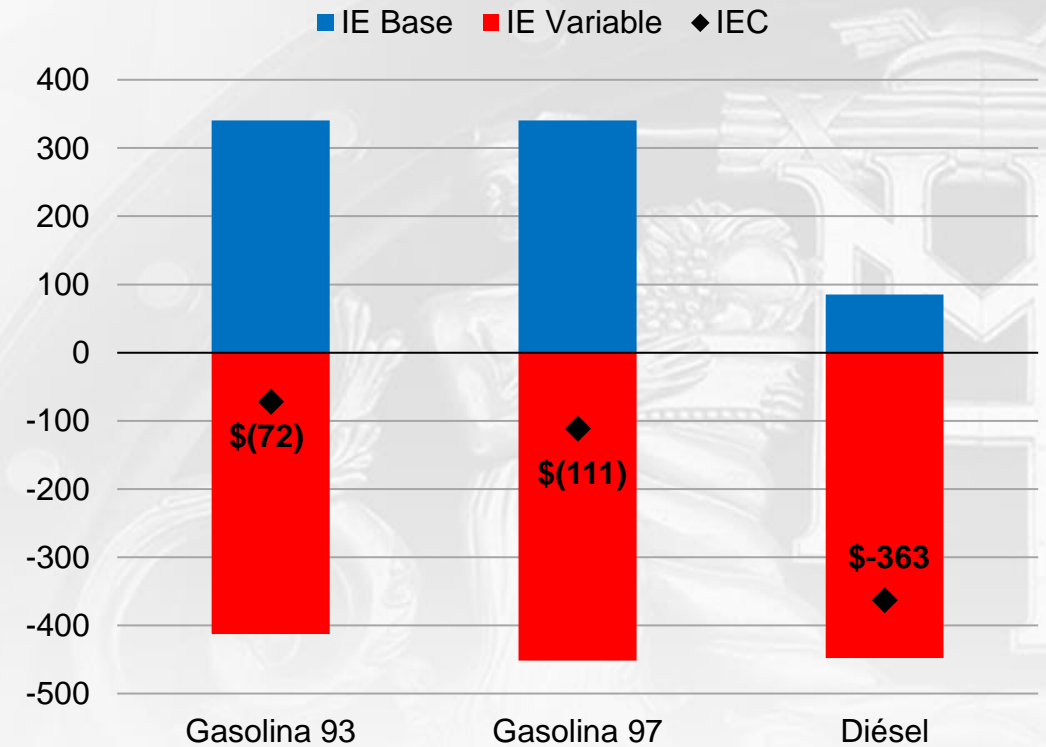
Nota: Para los países de Perú, Uruguay, Alemania, Italia, España, Ecuador y Chile se utilizó las series de IPC por producto publicadas por los respectivos institutos de estadísticas o bancos centrales. Para el caso de Estados Unidos y Canadá se utilizaron series de IPC para el caso de las gasolinas y precios efectivos para el diésel, publicados por los institutos de estadísticas y agencias de energías de dichos países. Finalmente para Costa Rica, se utilizó la serie de precios de gasolinas y diésel publicada por la RECOPE.

Actualmente, MEPCO está subsidiando las gasolinas y el Diésel. En el caso del Diésel, el componente variable negativo es 4 veces el impuesto específico

Impuesto Específico gasolinas y Diésel
semana de vigencia 19/05-25/05 (UTM/m3)



Impuesto Específico gasolinas y Diésel
semana de vigencia 19/05-25/05 (\$/lt)

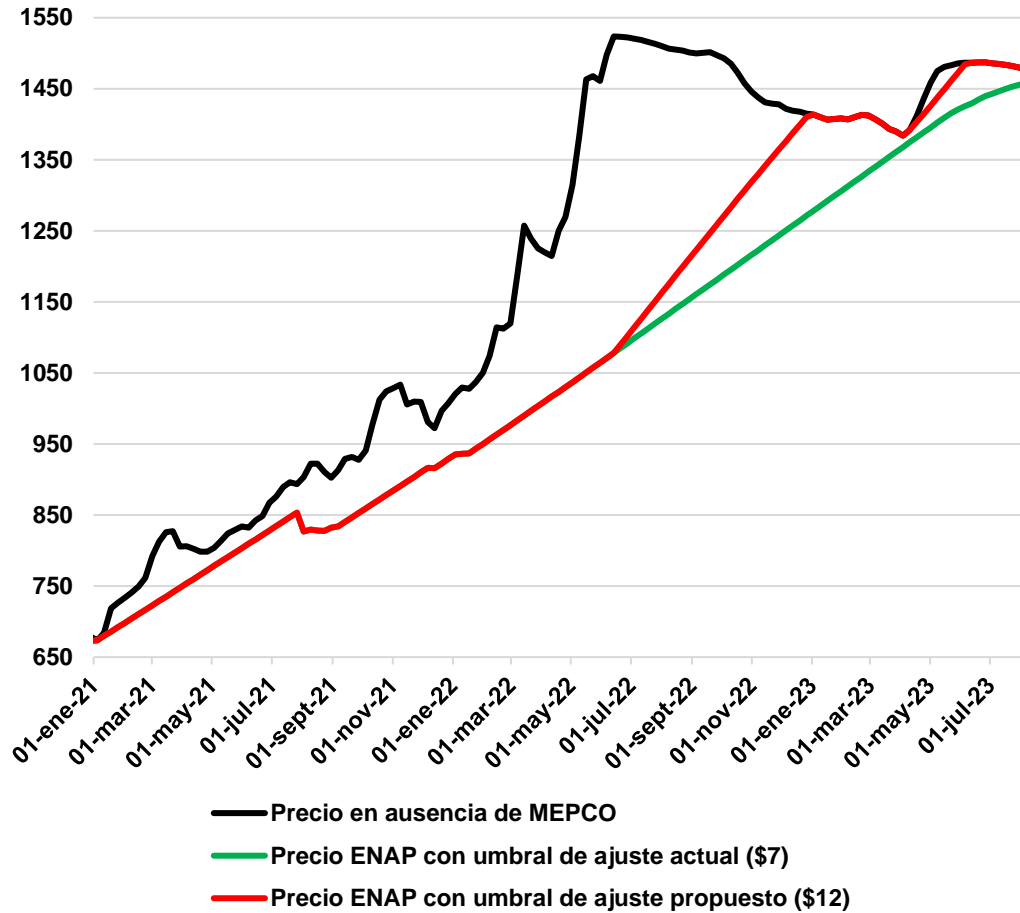


Propuesta

- Incrementar el límite de menor recaudo del MEPCO de US\$1.500 millones a US\$3.000 millones
- 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 (en torno a \$12)
- Eliminar la regla que acelera el proceso de convergencia del impuesto específico a cero, para que sea gradual durante doce semanas y no que se gatille un alza inmediata sin en ese proceso de convergencia se supera los US\$100 millones
- Los últimos dos ajustes permitirán extender el horizonte de funcionamiento del MEPCO ante escenarios adversos y evitar un término abrupto del mecanismo

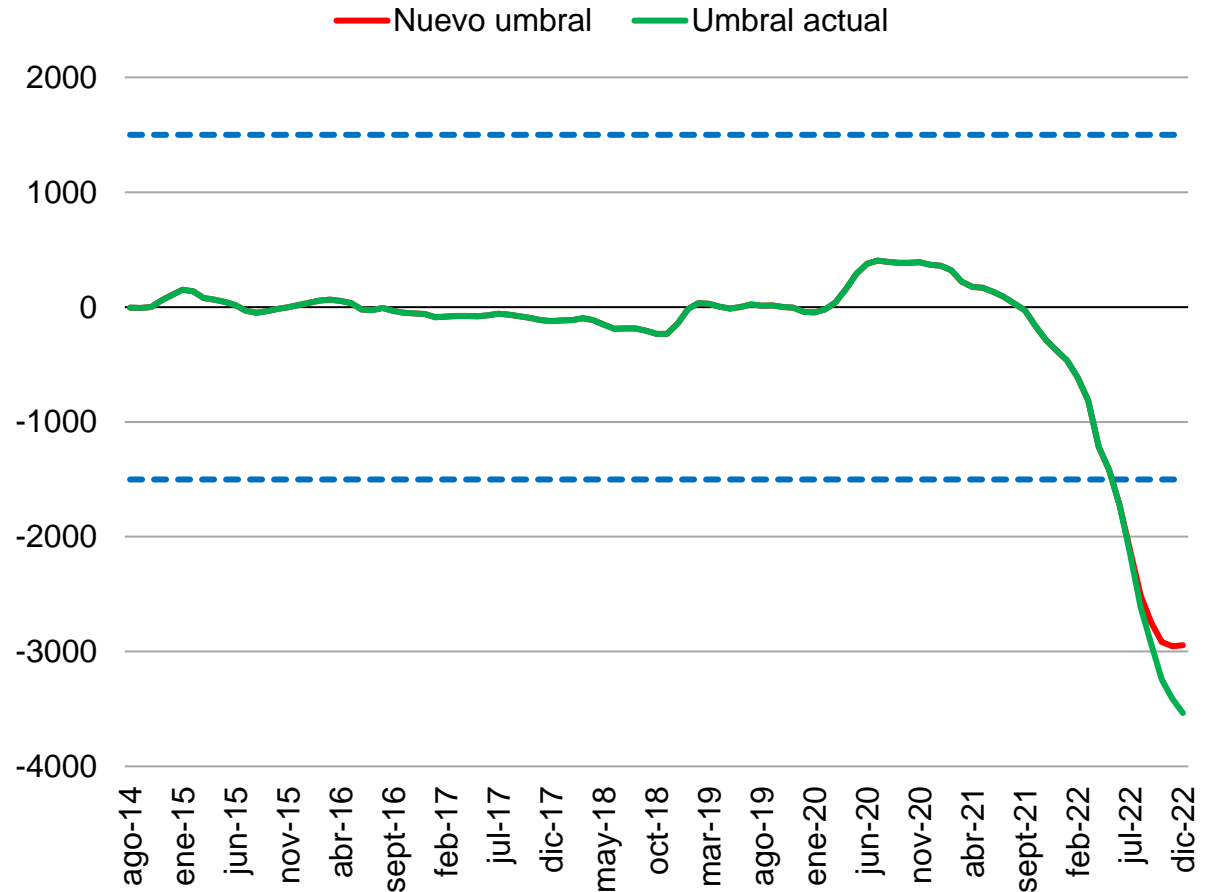
Con nuevo umbral se reduciría costo fiscal y se estaría mejor preparado para situaciones de tensión moderados

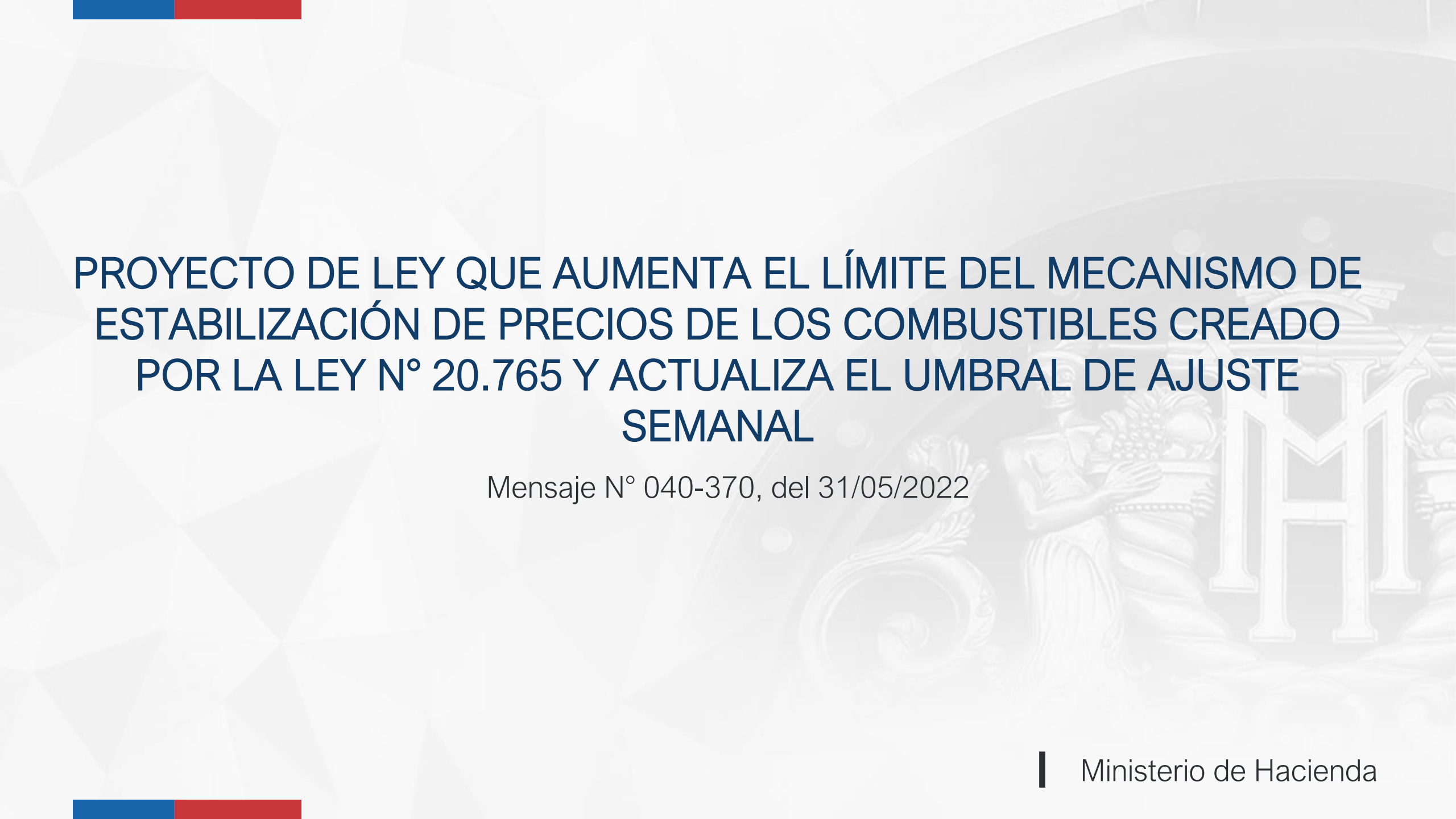
Gasolina 93 (\$ por litro)



MEPCO Acumulado

(millones de dólares)





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, del 31/05/2022

Descripción MEPCO

- Creado por la ley No 20.765 y regulado por su reglamento (DS No 1.119).
- Es un mecanismo que permite estabilizar las variaciones semanales de los precios de los combustibles, aumentando o rebajando el componente variable del impuesto específico de los combustibles (el componente base se mantiene fijo por ley).

Impuesto Específico a los Combustibles Final = IEC base + IEC variable

- Se aplica a los siguientes combustibles:
 - Gasolinas.
 - Diésel.
 - Gas licuado de petróleo y gas natural comprimido, ambos de uso vehicular.
- El mecanismo opera hasta que se acumule un gasto fiscal/recaudación total desde USD1500 mn desde el origen del mecanismo (2014).

Impuesto Específico (Componente Base)	
	UTM/m3
Gasolinas	6.00
Diésel	1.50
GLP	1.40
GNC (UTM/1000m3)	1.93

Definiciones del mecanismo de estabilización de los precios de los combustibles (MEPCO).

- **Impuesto Específico a los combustibles (IE):** Es el impuesto que tienen que pagar los combustibles regidos por el MEPCO: gasolinas, diésel y gas licuado vehicular (GLP). El impuesto se fija en dos partes: un componente base y un componente variable (IECV). El MEPCO fija el componente variable de este impuesto semana a semana.
- **Precio mayorista ENAP (q_t):** Es el precio al cual la empresa nacional del petróleo vende a los distribuidores mayoristas. A este precio se le aplica el impuesto específico a los combustibles. El precio final queda definido por los distribuidores locales.
- **Precio base:** Es el precio al que debería venderse los combustibles si el IECV es igual a 0. Es decir, un escenario en donde no hay MEPCO. El Ministerio de Hacienda genera una estimación del precio base semana a semana de tal forma de usarlo como insumo para fijar el IECV.

$$p_t = q_t(1 + iva) + ie$$

- **Precio de paridad:** corresponde al precio de importación más los costos asociados a la comercialización del combustible. Se rige por la siguiente ecuación.

$$\text{Precio paridad} = \text{precio FOB del combustible (promedio } t \text{ semanas)} + \text{costos de transporte, seguros} + \text{premio calidad} + \text{otros}$$

- **Precio de referencia:** Corresponde al precio al cual se va a comparar el precio de paridad tal de generar la estabilización de precios. Se rige por la siguiente ecuación.

$$\begin{aligned} \text{Precio referencia} \\ = (1 - \alpha)\text{Precio histórico Brent (promedio } n \text{ semanas)} + \alpha \text{ Precios futuros Brent (promedio } m \text{ meses)} \\ + \text{Margen de refinación (promedio } s \text{ semanas)} + \text{costos de transporte} + \text{seguros} + \text{premio calidad} + \text{otros} \end{aligned}$$

Definiciones del impuesto específico a los combustibles componente variable.

1.- Primera Condición: Umbral de variación de 0,12 UTM/m³

- Si la diferencia entre el precio base y el precio mayorista con impuestos informado por ENAP la semana previa es mayor a 0,12 UTM/m³, entonces el IECV se define como:

$$iecv_t = - \left(p_t - p'_{t-1} - \frac{0,12UTM}{m^3} \right)$$

- Si es menor a -0,12 UTM/m³, entonces el IECV se define como:

$$iecv_t = - \left(p_t - p'_{t-1} + \frac{0,12UTM}{m^3} \right)$$

- Si mayor o igual a -0,12 UTM/m³ y menor o igual a 0,12 UTM/m³, entonces:

$$iev_t = 0$$

2.- Segunda condición: Banda de Referencia

- En base al precio de referencia estimado se define una banda de -5%,+5%.

Si $par_t + iev_t \leq ref_t(1 + 5\%)$ y $par_t + iev_t \geq ref_t(1 - 5\%)$ entonces $iev'_t = iev_t$

$$\text{Si } \begin{cases} par_t + iev_t > refsup_t, & iev'_t = -[par_t - refsup_t] \\ par_t + iev_t < refinft_t, & iev'_t = -[par_t - refinft_t] \end{cases}$$