

## Funcionamiento del SIPCO

El sistema de protección al contribuyente, ante las variaciones en los precios internacionales de los combustibles (SIPCO), actúa en los períodos de fuerte variación de los precios de las gasolinas de uso vehicular mediante la reducción o el aumento del impuesto específico a los combustibles. De esta forma se logra una atenuación de la volatilidad de los precios.

En su diseño se establece una banda de precios con un margen superior e inferior dentro de los cuales debe situarse el precio de referencia de los combustibles, reduciéndose el impuesto específico cuando el precio de referencia está por sobre la banda de precios, y aumentándose el impuesto específico cuando el precio de referencia está por debajo de dicha banda.

Dado su diseño, el SIPCO puede atenuar las variaciones de precios a corto plazo, pero no está diseñado para contrarrestar los aumentos o reducciones de precios a largo plazo.

### I. Introducción

Dada la complejidad técnica del diseño del SIPCO, se presentará en primer lugar una explicación general de los aspectos más importantes a tener en cuenta para comprender su funcionamiento, entrando en la siguiente sección, en la descripción técnica del mecanismo. De este modo se busca presentar dos explicaciones con diferentes niveles de complejidad que sean útiles, tanto en su conjunto como independientemente.

### II. Explicación básica del funcionamiento del SIPCO

Para comprender cómo funciona el SIPCO<sup>1</sup> es necesario primero tener en cuenta que la gasolina y el diésel están gravados con el impuesto específico sobre los combustibles (IEC).<sup>2</sup> El IEC, en primera instancia, no depende del precio de venta de los combustibles ya que es un impuesto que se aplica sobre el *volumen* de gasolina o diesel vendido. Así, por cada metro cúbico de diesel se aplica un gravamen de 1,5 Unidades Tributarias Mensuales (UTM), y sobre cada metro cúbico de gasolina un impuesto de 6 UTM. Estos valores de 1,5 y 6 UTM se denominan componente base.<sup>3</sup>

El mecanismo fundamental a través del cual opera el SIPCO es mediante la suma o resta de un componente variable sobre el componente base. Esto quiere decir que se reduce o aumenta el IEC, logrando de este modo una disminución o incremento de uno de los elementos que conforman el precio final de la gasolina.<sup>4</sup>

En su lógica básica, y sin entrar todavía en los aspectos más técnicos, el SIPCO busca atenuar las variaciones bruscas de precios de la gasolina por medio de la rebaja o aumento del IEC. Por

<sup>1</sup> El mecanismo de funcionamiento del SIPCO está establecido en la Ley 20.493. Disponible en: <http://bcn.cl/12j9k> (abril, 2014).

<sup>2</sup> Cabe mencionar que aquellos que usan combustible en vehículos que no transitan por calles, caminos y vías públicas en general, pueden recuperar este impuesto.

<sup>3</sup> Servicio de Impuestos Internos. Disponible en: <http://bcn.cl/1207n> (abril, 2014).

<sup>4</sup> Los elementos que conforman el precio de la gasolina serían 1) el precio de la gasolina en sí, 2) el impuesto sobre el valor agregado (IVA), y 3) el IEC.

tanto, la reducción del IEC que opera a través del SIPCO está diseñada para que se produzca cuando hay fuertes variaciones de precios en períodos de tiempo cortos. Para ello se establece una banda de fluctuación de precios, y en caso de que el precio de la gasolina se sitúe fuera de esta banda, se reduce o aumenta el IEC para que el precio de la gasolina se mantenga dentro de dicha banda de precios (ver Figuras 1 y 2).

Así, el SIPCO contribuye a reducir la volatilidad de precios a corto plazo, pero por su propio diseño no contrarresta el aumento o disminución de los precios a largo plazo.

### III. Descripción técnica del mecanismo del SIPCO

La construcción técnica del SIPCO se realiza a partir de dos variables básicas: el *precio de paridad* y el *precio de referencia*. El *precio de paridad* se define en la ley como “la cotización promedio, durante el número de semanas que se establezca mediante decreto del Ministerio de Hacienda y previo informe de la Comisión Nacional de Energía, de los combustibles gasolina automotriz, petróleo diesel y gas licuado de petróleo y para calidades similares a las vigentes en Chile, incluidos los costos de transporte, seguros y otros, cuando corresponda”.<sup>5</sup> En esencia, esto es el precio promedio de importación de la gasolina a valor FOB<sup>6</sup> más los costos de transporte y seguros. El *precio de referencia* se calcula en base a la cotización del petróleo crudo *West Texas Intermediate (WTI)*, al que se le suma un diferencial de refinación, y costos de transporte, seguro y otros. Finalmente, se calculan dos precios de referencia, uno superior y otro inferior, que resultan de sumar y restar un 10% al precio de referencia mencionado.<sup>7</sup>

Para el cálculo del precio de referencia se toma el precio promedio histórico del WTI en las últimas 4 a 52 semanas y el precio de los mercados a futuro dentro de un intervalo dentro de los 3 a 6 meses. En el cálculo del precio de paridad se toma el precio promedio histórico del combustible en las últimas 4 a 52 semanas.<sup>8</sup>

Cuando el precio de paridad se sitúa por encima o por debajo del precio de referencia superior o inferior respectivamente, entra en funcionamiento el SIPCO y se disminuye o aumenta el IEC según corresponda, a fin de que el precio final quede dentro del intervalo de la banda de precios fijada. En las Figuras 1 y 2 se puede ver una ilustración del mecanismo en ambos casos, representando la Figura 1 un aumento del precio de los combustibles y la rebaja del IEC, y la Figura 2 una caída del precio de los combustibles y un aumento del IEC.

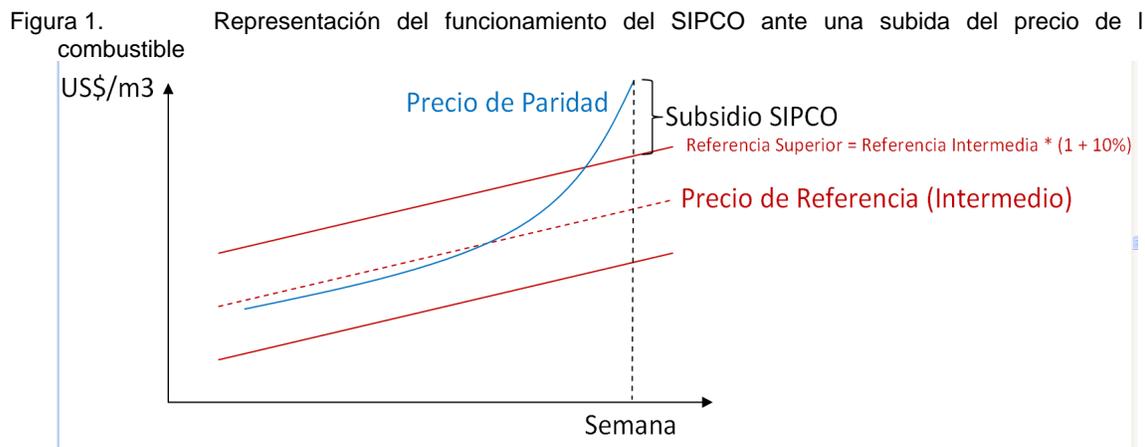
Dada la mecánica de funcionamiento del sistema, la fijación de los parámetros para el cálculo del precio de paridad y de referencia, junto con el factor de multiplicación para los precios de referencia superior e inferior, determina la sensibilidad del SIPCO a la volatilidad de los precios de la gasolina y por tanto su capacidad para atenuarla.

<sup>5</sup> Ley 20.493, artículo 2°. Disponible en: <http://bcn.cl/12j9k> (abril, 2014).

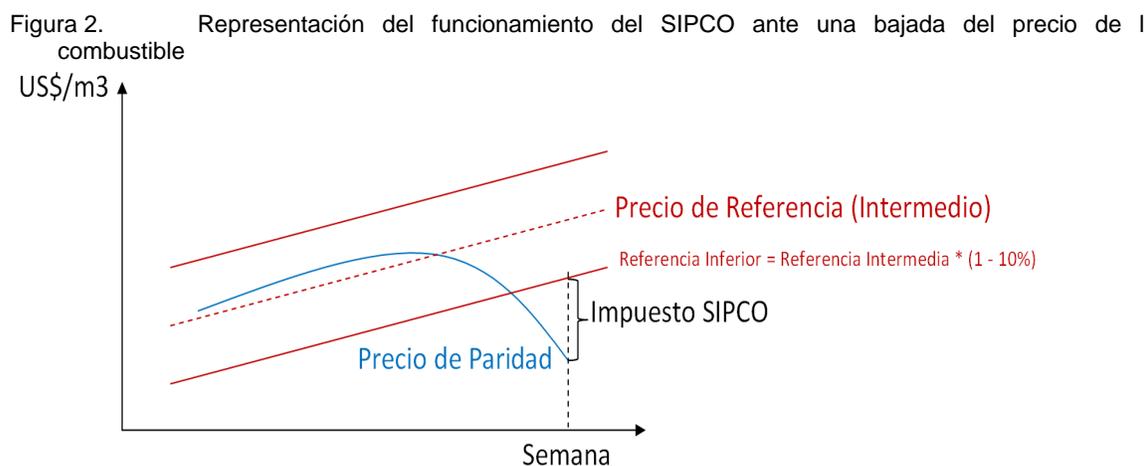
<sup>6</sup> La sigla FOB hace referencia a *free on board*, es decir el precio de venta del país desde el que se compra, sin tener en cuenta costos de transporte y seguros.

<sup>7</sup> Estos dos precios de referencia son el límite superior e inferior de lo que en la sección anterior se llamó “banda de precios”.

<sup>8</sup> En la Ley, estos son los parámetros llamados “n”, “m” y “s”, respectivamente. La última modificación en estos parámetros se realizó mediante la Ley 20.633 del 13 de septiembre de 2012 que fortalece el carácter variable del impuesto específico sobre los combustibles de uso vehicular para reducir el impacto de las alzas en sus precios. Disponible en: <http://bcn.cl/yclv> (abril, 2014).



Fuente: Presentación del Ministro de Hacienda ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados el 7 de agosto de 2013.



Fuente: Presentación del Ministro de Hacienda ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados el 7 de agosto de 2013.

#### IV. Anexo

A modo de ilustración se presenta un gráfico donde se muestra la variación del precio de las gasolinas entre febrero de 2012 y agosto de 2013. La línea azul es el precio efectivo, y la línea roja el precio que se hubiera registrado sin la intervención del mecanismo SIPCO.

Figura 3. Evolución de los precios de las gasolinas con y sin SIPCO

Fuente: Presentación del Ministro de Hacienda ante la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados el 7 de agosto de 2013.