



# Impuestos específicos a los combustibles de la Ley N° 18.502

Historia y régimen vigente.

## Autor

Juan Pablo Cavada Herrera  
Email: [jcavada@bcn.cl](mailto:jcavada@bcn.cl)  
Tel.: (56) 32 226 3160

Fabiola Cabrera Valencia  
Email: [fcabrera@bcn.cl](mailto:fcabrera@bcn.cl)  
Tel.: (56) 32 226 3187

N° SUP: 118756

## Resumen

Suele afirmarse que el Impuesto Específico a los Combustibles se originó en Chile en abril de 1986, con el propósito de financiar la reparación de la infraestructura pública destruida por el terremoto de 1985. Sin embargo, se constata que no es así, pues existen normas legales anteriores, que ya establecían dicho impuesto.

El antecedente legislativo más antiguo sobre esta materia es la Ley N° 8.918, de 1947, que concede recursos económicos extraordinarios al Ejecutivo. Esta ley comenzó a regir desde en octubre de 1947 y no deroga normas anteriores referidas a impuestos, por lo que puede suponerse, razonablemente, que constituye la primera ley en Chile que grava los combustibles con impuestos de carácter interno (para diferenciarlos de los aranceles aduaneros que ya existían).

A partir de esa fecha este impuesto fue modificado en diversas ocasiones, respecto de su denominación, contribuyente, tasa, base imponible, destinación específica y aspectos operativos. La citada ley destinaba este impuesto a financiar asignaciones mensuales y rentas del personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social, del Personal de la Universidad de Chile (también su personal docente, técnico y auxiliar), y de los funcionarios pertenecientes al Escalafón Judicial de los Tribunales del Trabajo.

La historia de la ley vigente, N° 18.502 de 1986, no da cuenta de ningún antecedente que permita concluir que el destino o la justificación del impuesto fuera financiar la reconstrucción producto del terremoto del año 1986. Por el contrario, de ella se deduce que el impuesto se justifica en: a) Necesidades de recaudación, luego de permitir el uso de gas natural comprimido en vehículos, y b) razones de equidad tributaria, aplicando este impuesto al petróleo diesel, que antes no estaba gravado..

Actualmente, los impuestos que se aplican a los combustibles son , por una parte, el Impuesto al Valor Agregado (IVA, de 19%) y, por otra, los Impuestos Específicos a los Combustibles, establecidos en la Ley N° 18.502 de 1986. La tasa de estos últimos es igual a un “componente base”, que se obtiene, sumando o restando, según corresponda, el “componente variable”, calculado según la Ley N° 20.493, de 2011.

---

## Introducción

---

A solicitud del requirente se analiza el origen del Impuesto Específico a los Combustibles en Chile, sus principales modificaciones legislativas, y los objetivos que se tuvieron en vista en su creación, sin pretender agotar el análisis histórico de este impuesto. También, se sintetiza su regulación legal actual, incluyendo el mecanismo de recuperación del impuesto por el contribuyente.

Este análisis no considera los otros impuestos que afectan a los combustibles en general, como el Impuesto al Valor Agregado (IVA), Ley N° 20.063 (FEPCO), Arancel Aduanero y Derechos de Explotación de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP).

## I. Antecedentes históricos de los impuestos a los combustibles en Chile

---

Suele afirmarse que el Impuesto Específico a los Combustibles se originó en Chile en abril de 1986, con el propósito de financiar la reparación de la infraestructura pública destruida por el terremoto de 1985<sup>1</sup>.

A continuación se describen genéricamente las leyes que han tratado sobre este impuesto, desde 1947 hasta el día de hoy, sin que pueda descartarse la existencia de otras leyes sobre esta materia en dicho lapso.

En Anexo N° 2 se incluye la lista completa de las normas legales que se mencionan a continuación y una breve explicación de su implicancia o relación con la materia analizada.

### **Ley N° 8.918, de 1947, que concede recursos económicos extraordinarios al Ejecutivo**

El antecedente legislativo más antiguo sobre un impuesto específico (interno, para diferenciarlo de los aranceles aduaneros o impuestos externos), es la Ley N° 8.918, de 1947<sup>2</sup>.

El artículo 26 de dicha ley establecía un impuesto de \$0,16 por litro de bencina que se expendiera en el país; disponía que las Compañías Distribuidoras de Bencina ingresaran las cantidades recibidas por diferencias de precios, a Rentas Generales de la Nación, y autorizaba al Presidente de la República a pagar con este impuesto las bonificaciones que en esa época se adeudaren a los servicios de movilización colectiva que empleasen gasolina".

Esta ley comenzó a regir el 31.10.1947 y no contiene un artículo derogatorio de normas anteriores referidas a impuestos, por lo que puede suponerse razonablemente que esta es la primera ley en Chile que grava los combustibles con impuestos de carácter internos.

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, Avendaño Garrado, 2015; Radio Magallanes, 2015; Diario Financiero, 2011, aunque éste medio desmitifica el origen señalado; Bradanovic, 2011; Figueroa, 10.2018; Fundación Terram, 2008; González, 2018.

<sup>2</sup> Según base de datos Ley Chile

A partir de esta fecha, este impuesto fue modificado en diversas ocasiones respecto de su denominación, contribuyente, tasa, base imponible, destinación específica y aspectos operativos.

- 1. Ley N° 8.926, de 1947, que concede una asignación mensual, mientras que se fijan las rentas definitivas, al personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social y al Personal de la Universidad de Chile, y complementa las leyes números 8,282 y 8,918.**

La Ley N° 8.926, de 1947, en su artículo 17, con vigencia retroactiva entre el 01.09.1947 y el 21.11.1947 (desde antes de la fecha de creación del impuesto, señalada anteriormente), destinaba este impuesto a cubrir los gastos que la propia ley demandaba, es decir, para financiar asignaciones mensuales y rentas del personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social y del Personal de la Universidad de Chile (también su personal docente, técnico y auxiliar), y de los funcionarios pertenecientes al Escalafón Judicial de los Tribunales del Trabajo.

Esta ley tampoco deroga normas anteriores referidas a impuestos.

- 2. Decreto N° 2.290, de 1948, que fija el texto de la Ley N°8.918, con las modificaciones introducidas por las leyes N° 8.926 y 8.937.**

Posteriormente, en el Decreto N° 2.290, de 1948, que fija el texto de la Ley N°8.918, con las modificaciones introducidas por las leyes N° 8.926 y 8.937, el citado artículo 26 de la Ley N° 8.918 original se encuentra derogado. Tras una búsqueda en la base de datos de Ley Chile, no se ha encontrado otra norma legal que restablezca el impuesto, por lo que se puede concluir que entre los años 1948 y 1956 no habría existido el impuesto.

- 3. Ley N° 12.084, de 1956, Fija el texto de la Ley sobre Impuestos a las Compraventas; Permutas e Introduce Modificaciones a las leyes de impuestos que señala.**

Posteriormente, se dictó la Ley N° 12.084, de 1956, que contenía en su artículo 1.º la Ley sobre Impuestos a las Compraventas, Permutas o cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles disponiendo en su artículo 5 la eximición de este impuesto a la gasolina, kerosene, petróleo diesel, petróleo combustible y aceites lubricantes para vehículos y motores, pero estableciendo los siguientes impuestos:

- a. 15,15% sobre el precio de venta al público de la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos. Para calcular el impuesto en todo el país se tomaba como base el valor de venta al consumidor en las bombas expendedoras de Santiago, incluido este impuesto en dicho valor.
- b. 7,56 % sobre el precio de venta del kerosene base puerto;
- c. 8,43 % sobre el precio de venta del petróleo diesel, base puerto;
- d. 9,50 % sobre el precio de venta de los petróleos combustibles, base puerto.

La norma disponía que los impuestos sobre la gasolina o bencina y los impuestos sobre el petróleo que, según las leyes que los establecía, estuvieran destinados al financiamiento de obras de vialidad,

se aplicarían exclusivamente a la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos, y al petróleo Diesel, según el caso.

Por su parte, el artículo 6 establecía a los sujetos afectos al impuesto.

**4. Ley N° 12.120, de 1956, Fija el texto de la Ley de Impuestos a las Compraventas, Permutas o Cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles o de derechos reales constituidos sobre estos.**

Luego, la Ley N° 12.120, de 1956, estableció el texto de la Ley de Impuestos a las Compraventas y otras Convenciones contenido en el artículo 1° de la Ley 12.084, ya comentada en el apartado anterior. La Ley N° 12.120 aumentó la tasa del impuesto a la gasolina a 29% del precio y la del diésel a 20% del precio.

El Decreto Ley N° 825, del Ministerio de Hacienda, del 31.12.1974, en su artículo 87 del derogó esta ley desde el 1° de marzo de 1975 (artículo 3° transitorio del D.L. N° 825).

**5. Ley N° 17.654 de 1972, Reajusta las remuneraciones permanentes de los trabajadores de los sectores públicos y privado**

Esta ley en su artículo 102 estableció un impuesto especial de E° 27 y E° 54 por litro de bencina corriente y especial, respectivamente, el que no se consideraba para calcular el impuesto del artículo 10 de la Ley N° 12.120.

Más tarde, el Decreto Ley N° 2312, del Ministerio de Hacienda, del 25.08.1978, en su artículo 2, letra a), derogó desde el 1° de Septiembre de 1978, el tributo establecido en este artículo.

**6. Decreto Ley N° 292 , Ministerio de Hacienda, de 28.01.1974, Modifica el Artículo 1° de la Ley N°12.120, sobre Impuesto a las Compra-Ventas y otras convenciones sobre bienes y servicios.**

El el Decreto Ley N° 292 de 1974, modifica el artículo 1° de la Ley N° 12.120, de la siguiente forma:

- a. exime de la tasa de 8% las transferencias de gasolina, kerosene, petróleo diesel, petróleo combustible y aceites y grasas minerales, naturales o sintéticos;
- b. amplía los objetos exentos del impuesto a las compraventas del artículo 1° de la Ley N° 12.120, pero afectos a los impuestos a los combustibles del art. 10 de la misma ley, agregando los aceites y grasas minerales, naturales o sintéticos (art. 9°).
- c. grava con 22% el valor de transferencia de todo tipo de aceites y grasas minerales, sean ellos naturales o sintéticos, que se calculará sobre el precio de venta de las empresas distribuidoras (art. 10).
- d. exime del impuesto a las compraventas y del impuesto a los combustibles líquidos que se empleen a bordo de las naves nacionales de cabotaje (art. 14).

Finalmente, el art. 10, inciso final, del D.L. N° 292, disponía que los impuestos sobre la gasolina o bencina y los impuestos sobre el petróleo que, según las leyes que los establecían, estuvieran destinados a financiamiento de obras de vialidad, se aplicarían exclusivamente a la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos y al petróleo diesel, según el caso.

#### **7. Decreto Ley N° 905; Ministerio de Hacienda de 1975. Fija impuesto especial por litro de bencina corriente y especial, establecido por el artículo 102 de la Ley N° 17.654.**

El Decreto Ley N° 905 de 1975 fijó el impuesto especial en E° 36 y E° 72 por litro de bencina corriente y especial, respectivamente, impuesto ya establecido en el artículo 102 de la Ley N° 17.654, modificado por el artículo 3° del Decreto Ley N° 297, y por el artículo 4° del Decreto Ley N° 729, de 1974 (art.1) .

El artículo 2° de esta norma establece los siguientes impuestos específicos:

- a. Bencina especial: E° 10 por litro
- b. Bencina corriente: E° 10 por litro
- c. Kerosene: E° 5 por litro
- d. Petróleo diesel: 5 por litro
- e. Petróleo combustible N° 5: E° 10 por kilo
- f. Petróleo combustible N° 6: E° 15 por kilo

Se señala que tales impuestos específicos a que se refiere este artículo serán recaudados por la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) y enterados en arcas fiscales dentro de la segunda quincena del mes siguiente al de su recaudación (Artículo 2°).

#### **Decreto N° 495 de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, de 1978**

El Decreto N° 495 de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción<sup>3</sup>, establece impuestos específicos a las gasolinas automotrices, con las siguientes tasas:

- a. Bencina corriente hasta 87 octanos inclusive: \$2,879 por m3.
- b. Bencina especial desde 87,1 octanos: \$4,008 por m3.

Esta norma disponía que estos impuestos se devengaban a la época de la primera venta o importación y afectaban al productor o importador.

Esta ley no deroga otras normas.

---

<sup>3</sup> Dictado en virtud de la facultad que el artículo 48 del Decreto Ley N° 825 de 1974 da al Presidente de la República.

**8. Decreto N° 294 de 1980, que Establece Impuestos a las gasolinas automotrices y los subsidios que señala respecto de los combustibles que indica, y deroga el Decreto N° 495, de 1978.**

Este Decreto establece en su artículo 1° un impuesto de 22% a la primera venta o importación de las gasolinas automotrices; éste se aplica sobre el precio de venta del productor tratándose de los productos nacionales y, en el caso de los importados sobre el valor aduanero o en su defecto el valor CIF, incluyendo en todo caso los gravámenes aduaneros que se devenguen en la importación.

Por lo tanto, la base del impuesto era el precio de paridad de importación. Como éste responde a las variaciones del precio externo en dólares y del tipo de cambio peso-dólar, el monto en pesos del impuesto también fluctuaba, pero no para atenuar variaciones externas y del tipo de cambio, sino que las acentuaba, afectando al consumidor por el alza del impuesto (en las alzas del impuesto) y al fisco (en las disminuciones del impuesto) (Diario Financiero, 2011).

Este impuesto se calculaba antes de la aplicación del Impuesto al Valor Agregado, establecido en el Decreto Ley N° 825, de 1974, y no constituía base imponible de éste en ninguna etapa de la producción o distribución ni en la venta al consumidor de las gasolinas automotrices.

Los productores debían enterar este tributo en arcas fiscales dentro de los diez primeros días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias. Los importadores debían pagar este impuesto antes del retiro de las especies de Aduana y como condición previa para ello.

El artículo 4° del Decreto derogó el Decreto N° 495, de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción y sus modificaciones posteriores.

**9. Ley N° 18.502 de 1986, que Establece impuestos a los combustibles que señala.**

El artículo 8° de esta ley derogó el Decreto Supremo N° 294, de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial del 31 de mayo de 1980.

Esta ley ha sido modificada cerca de 10 veces, siendo su primera modificación la Ley N° 18.551 de 1986 y la última la Ley N° 20.633 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.

Analizada detalladamente la historia fidedigna de la Ley N° 18.502, disponible en la Biblioteca del Congreso Nacional, destacamos los siguientes puntos de interés:

11.1. El Proyecto se inicia en un Mensaje, Boletín N° 610-05, de fecha 28.03.58, enviado por el Presidente de la República a la Excm. Junta de Gobierno, Según el mensaje, este impuesto tiene por finalidad establecer un impuesto, a beneficio fiscal, que deberían pagar los vehículos motorizados terrestres que se encontraban autorizados para utilizar el gas natural comprimido como combustible automotriz dentro de la XII Región de Magallanes y de la Antártida chilena.

El objetivo principal del impuesto era que los usuarios que desearan optar por el uso de este combustible en sus vehículos, pagaran un gravamen similar al que en ese entonces soportaban a través del Impuesto Específico a la Gasolina, de forma tal de no provocar una distorsión en los costos totales que por este concepto enfrentaba un usuario automotriz al utilizar diferente combustible.

Asimismo, señala el Mensaje que este impuesto se justifica en (BCN, pp. 1 a 15):

- a. la intención de no disminuir la recaudación fiscal, que podría ocasionar la no utilización de gasolina en la parte de aquellos que se trasladen al uso de gas natural comprimido, impulsados por la diferencia de precio entre la gasolina y el gas natural comprimido (diferencia que se mantendría aún con la aplicación del impuesto) y por
- b. razones de equidad tributaria, que impulsan a mantener afectos a impuestos específicos equivalentes a las gasolinas y al gas natural que se emplee como carburante automotriz.

11.2 El Proyecto original constaba de 4 artículos, y trataba solo del establecimiento del impuesto a vehículos motorizados terrestres que se encontraran autorizados para usar gas natural comprimido como combustible dentro de la XII Región de Magallanes y la Antártida chilena, su forma de pago, y ciertas prohibiciones de inscripción de transferencias de vehículos si acreditar el pago previo del impuesto.

Por su parte, el Proyecto aprobado, entre otras cosas, trata sobre la creación del nuevo impuesto, aplicable a los vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general que se encuentren autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible dentro del territorio nacional; permite su pago en forma mensual, condiciona la renovación del permiso de circulación al pago del impuesto, y establece un calendario de pago mensual, etc. Además se establecieron, , los impuestos específicos a las gasolinas automotrices y al petróleo diesel.

11.3 De la revisión de la historia de esta ley podemos concluir que no hay ninguna mención al terremoto del año 1985, ni a la necesidad de financiar reconstrucción alguna.

Finalmente, podemos destacar de esta ley la modificación de la base imponible del impuesto, pasando a la unidad física (un monto fijo por mt<sup>3</sup>), sistema vigente hasta hoy, y el aumento de la tasa del impuesto a 4,5471 UTM/mt<sup>3</sup> para la gasolina, creando un componente variable que atenúa las fluctuaciones de precio.

Ese componente variable fue creado como transitorio, al establecerse que la protección desapareciera en dos años (Artículo 6), y así ocurrió que en abril de 1988 cuando la tasa del impuesto regresó a 3,0 UTM/mt<sup>3</sup> para la gasolina, y se mantuvo allí hasta junio de 1991.

En cuanto al impuesto al diésel, su tasa regresó a 1,5 UTM/mt<sup>3</sup> en 1988 y no ha cambiado hasta hoy. En marzo de 2008 fue transitoriamente rebajado a 4,5UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina.

## II. Régimen vigente de impuesto a los combustibles

---

Dado que no existe en Chile una regulación legal integral de la materia, sino diversas leyes y decretos, cada uno referido a diferentes aspectos sobre tributación de gasolinas y combustibles en general, que a su vez se han modificado sucesivamente y a veces en forma superpuesta, se intenta exponer cada uno de los elementos regulatorios de forma sistematizada.

### 1. Impuesto Específico de la Ley N° 18.502, que establece impuestos a los combustibles que señala

El artículo 6° de la Ley N° 18.502 establece un impuesto específico a la primera venta o importación de gasolina automotriz y de petróleo *diesel*. Su base imponible está formada por la cantidad de combustible, expresada en metros cúbicos (m<sup>3</sup>).

La tasa del impuesto es de 1,5 UTM por m<sup>3</sup> para el petróleo *diesel* y de 6 UTM por m<sup>3</sup> para la gasolina automotriz (tasas denominadas componente base).

A estas tasas se suma o resta un componente variable determinado para cada uno de los combustibles señalados, según la Ley N° 20.493. En el componente variable se encuentra el Mecanismo de Estabilización de los Precios de Venta de los Combustibles ("MEPCO").

Este componente variable consiste en un mecanismo integrado por Impuestos o Créditos fiscales específicos de tasa variable que incrementan o rebajan el componente base, de la siguiente manera (Servicio de Impuestos Internos, SII-1, 2016):

- i. Si el precio de referencia inferior es mayor que el precio de paridad, el combustible se grava con un impuesto cuyo monto por m<sup>3</sup>es igual a la diferencia entre ambos precios. En este caso, el componente variable es igual al valor de aquel impuesto y se suma al componente base.
- ii. Si el precio de paridad excede al precio de referencia superior, opera un crédito fiscal cuyo monto por m<sup>3</sup>es igual a la diferencia entre ambos precios. En este caso, el componente variable es igual al valor absoluto de dicha diferencia y se resta del componente base.

### 2. Devolución o recuperación de Impuestos que afectan a la gasolina automotriz y al petróleo *diésel*

A continuación se señalan los dos mecanismos de devolución o recuperación del Impuesto Especifico a los Combustibles.

- a. Contribuyentes de IVA, empresas constructoras, Empresas de transportes ferroviario y empresas en la provincia de Isla de Pascua (Crédito Especial)

El artículo 7° de la Ley N° 18.502 faculta al Presidente de la República para que, dentro de un año, mediante decretos expedidos a través del Ministerio de Hacienda, pueda establecer para las empresas afectas al IVA y para las empresas constructoras, que usen petróleo *diesel*, que no esté destinado a vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general, la recuperación

del impuesto de dicha Ley (18.502) soportado en la adquisición de dicho producto, como crédito fiscal del IVA del período tributario correspondiente, o mediante su devolución.

Lo mismo es aplicable a las empresas de transportes ferroviario y empresas que adquieran el petróleo *diesel* en la provincia de Isla de Pascua para su uso en ella.

Esta facultad excluye a las empresas de transporte terrestre y las que utilicen vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas respecto del consumo de petróleo *diesel* efectuado en ellos.

#### b. Empresas de transporte de carga

La Ley N° 19.764 del año 2001 establece un mecanismo de devolución o recuperación de parte del Impuesto Específico al Petróleo *Diesel* establecido en el artículo 6° de la Ley N° 18.502, para empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, sin perjuicio de porcentajes y fechas señalados en otras leyes.

Originalmente la norma disponía la devolución del 25% del impuesto pagado, pero tal porcentaje se ha modificado sucesivamente, en función de los ingresos anuales del contribuyente y según distintos calendarios de pago.

Actualmente, durante el período comprendido entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2018, ambas fechas inclusive, se devuelven los siguientes porcentajes en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- 80% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 unidades de fomento.
- 70% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 y no excedan de 6.000 unidades de fomento.
- 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 y no excedan de 20.000 unidades de fomento.
- 31% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 unidades de fomento.

Estos porcentajes rigen hasta el 31 de Diciembre de 2018, por disponerlo expresamente la Ley N° 20.809, de 2015. Por lo tanto desde el 01 de enero de 2019 regirá la regla general de 25% dispuesta por el artículo 2°, inciso segundo, de la Ley N° 19.764.

En Anexo se inserta Tabla N°1 con un listado de las normas modificatorias de los porcentajes de devolución desde el año 2001, y Tabla N° 2, con resumen de dichos porcentajes.

## Referencias

- Avendaño Gallardo, Alejandro (2015), Radio Polar, sección Cartas al Director, “La historia del injusto impuesto específico a los combustibles y por qué debe eliminarse”. Disponible en: <http://bcn.cl/28ede> (Enero, 2019).
- Bradanovic, Tomás (2011, blog). La triste historia del impuesto. Disponible en: <http://bcn.cl/28edv> (enero, 2019).
- Diario Financiero (2011), El Terremoto de 1985 y el impuesto a los combustibles. Disponible en: <http://bcn.cl/28edl> (enero, 2019).
- Fundación Terram (2008, APP N° 46), Sebastián Ainzúa Auerbach. Impuesto a los Combustibles: Elementos para la discusión en Chile. (p. 2). Disponible en: <http://bcn.cl/28ed9> (enero, 2019).
- González, María Isabel (2018), El Mostrador. El precio de los combustibles y el impuesto específico. Disponible en: <http://bcn.cl/28edh> (enero, 2019).
- Radio Magallanes (2015). La historia del injusto impuesto específico a los combustibles y porque debe eliminarse. Disponible en: <http://bcn.cl/28edp> (enero, 2019).
- Servicio de Impuestos Internos (2019), Valores y Fechas, UTM 2018. Disponible en: <http://bcn.cl/25b15> (enero, 2019).
- Servicio de Impuestos Internos (a) (2018). Serie de ingresos tributarios consolidados anuales (2009-2017). Disponible en: <http://bcn.cl/27pgy> (enero, 2019).
- Servicio de Impuestos Internos (b) (2018). Estadísticas artículo 35 del Código Tributario. Disponible en: <http://bcn.cl/27ph3> (enero, 2019).
- Servicio de Impuestos Internos-1 (2016), Impuestos Indirectos, Impuestos a los Combustibles. Disponible en: <http://bcn.cl/25hor> (enero, 2019).
- Servicio de Impuestos Internos-2 (2017), Preguntas frecuentes, ¿Quiénes son los contribuyentes beneficiados con la recuperación del Impuesto Específico al Petróleo Diesel y en qué porcentajes? Pregunta ID 001.030.1220.011. Disponible en: <http://bcn.cl/1evom> (enero, 2019).

## Textos normativos

- Ley N° 8.918, Diario Oficial de la República de Chile, N° 20.891, viernes 31.10.1947.
- Ley N° 8.926, de 1947, que concede una asignación mensual, mientras que se fijan las rentas definitivas, al personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social y al Personal de la Universidad de Chile, y complementa las leyes números 8,282 y 8,918. Disponible en: <http://bcn.cl/28eef> (enero, 2019).
- Ley N° 8.937, de 1947, Fija la Planta del Servicio de Correos y Telégrafos. Disponible en: <http://bcn.cl/28eeh> (enero, 2019).
- Decreto N° 2.290, de 1948, que fija el texto de la Ley N°8.918, con las modificaciones introducidas por las leyes N° 8.926 y 8.937. Disponible en: <http://bcn.cl/28eei> (enero, 2019).
- Ley N° 12.084, de 1956, Fija el texto de la Ley sobre Impuestos a las Compraventas; Permutas e Introduce Modificaciones a las leyes de impuestos que señala. Disponible en: <http://bcn.cl/28eek> (enero, 2019).

- Ley N° 12.120, de 1956, Fija el texto de la Ley de Impuestos a las Compraventas, Permutas o Cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles o de derechos reales constituidos sobre estos. Disponible en: <http://bcn.cl/28eel> (enero, 2019).
- Ley N° 17.654 de 1972, Reajusta las remuneraciones permanentes de los trabajadores de los sectores públicos y privado. Disponible en: <http://bcn.cl/28eeq> (enero, 2018).
- Decreto Ley N° 292 de 1974, Modifica el Artículo 1° de la Ley 12.120, sobre Impuesto a las Compra-Ventas y otras convenciones sobre bienes y servicios. Disponible en: <http://bcn.cl/28ees> (enero, 2019).
- Decreto Ley N° 905 de 1975. Fija impuesto especial por litro de bencina corriente y especial, establecido por el artículo 102 de la Ley N° 17.654. Disponible en: <http://bcn.cl/28eex> (enero, 2019).
- Decreto N° 495 de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. Disponible en: <http://bcn.cl/28eez> (enero, 2018).
- Decreto N° 294 de 1980, que Establece Impuestos a las gasolineras automotrices y los subsidios que señala respecto de los combustibles que indica, y deroga el Decreto N° 495, de 1978. Disponible en: <http://bcn.cl/28ef2> (enero, 2019).
- Ley N° 18.502 de 1986, que Establece impuestos a los combustibles que señala. Su Artículo 8° deroga el Decreto Supremo N° 294, de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial del 31 de mayo de 1980. Disponible en: <http://bcn.cl/25hee> (enero, 2019).
- Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda, N° 311, de 1986. Disponible en: <http://bcn.cl/27q3n> (enero, 2019).
- Decreto Ley N° 825 de 1974, Ley sobre Impuestos a las Ventas y Servicios. Disponible en: <http://bcn.cl/25hec> (enero, 2019)
- Decreto N° 123, de 1996, Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que sustituye procedimiento de cálculo del derecho de explotación de yacimientos de petróleo y/o gas natural. Disponible en: <http://bcn.cl/25heu> (enero, 2019).
- Ley N° 18.502, Establece Impuestos a Combustibles que señala. Disponible en: <http://bcn.cl/25hee> (enero, 2019).
- Ley N° 19.030, Crea el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo. Disponible en: <http://bcn.cl/25hey> (enero, 2019).
- Ley N° 19.764, Establece el reintegro parcial de los peajes pagados en vías concesionadas por vehículos pesados y establece facultades para facilitar la fiscalización sobre combustibles. Disponible en: <http://bcn.cl/25hfc> (enero, 2019).
- Ley N° 20.063, Crea Fondos de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo. Disponible en: <http://bcn.cl/25hek> (enero, 2019).
- Ley N° 20.493, Crea un Nuevo Sistema de Protección al Contribuyente ante las Variaciones en los Precios Internacionales de los Combustibles. Disponible en: <http://bcn.cl/25hf1> (enero, 2019).
- Ley N° 20.658, Modifica plazo para reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diesel para las empresas de transporte de carga, y modifica otros aspectos de este mecanismo. Disponible en: <http://bcn.cl/25hff> (enero, 2019).
- Ley N° 20.765, Crea Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles que indica. Disponible en: <http://bcn.cl/25hf4> (enero, 2019).

- Ley N° 20.809, Renueva aplicación del mecanismo de reintegro parcial del impuesto específico al petróleo diésel para las empresas de transporte de carga y otorga beneficio tributario que indica. Disponible en: <http://bcn.cl/25hfd> (enero, 2019).

## Anexo N° 1

### 1. Tabla N° 1

La tabla siguiente resume la vigencia transitoria de cada régimen de devolución del Impuesto Específico al Petróleo *Diesel* dispuesta por la Ley N° 19.764, según las modificaciones de las leyes señaladas en la tabla.

Luego de la tabla se inserta el listado de normas citadas, con la explicación de cada calendario y parámetros de devolución.

	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	<b>% de devolución</b>
<b>Ley N° 19.764</b>	20.10.2001	31.12.2001	10%
	01.01.2002	31.12.2002	10%
	01.01.2003	30.06.2006	20%
	01.07.2006	-----	25%
<b>Ley N° 20.278</b>	01.07.2006	30.06.2008	25%
	01.07.2008	30.06.2009	80%
	01.07.2009	-----	25%
<b>Ley N° 20.360</b>	<b>01.07.2009</b>	<b>30.06.2010</b>	
	<b>Ingresos anuales del contribuyente en UTM</b>		
	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	
	0 UTM	18.600 UTM	80%
	18.601 UTM	42.500 UTM	50%
42.501 UTM	-----	38%	
<b>Ley N° 20.456</b>	<b>01.07.2010</b>	<b>30.11.2011</b>	
	0 UTM	18.600 UTM	63%
	18.601 UTM	42.500 UTM	39%
	42.501 UTM	-----	29,65%
<b>Ley N° 20.561</b>	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	
	<b>01.12.2011</b>	<b>31.12.2012</b>	
	<b>Ingresos anuales del contribuyente en UF</b>		
	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	
	0 UTM	2.400 UTM	80%
	2.401 UTM	6.000 UTM	70%
6.001 UTM	15.000 UTM	52,5%	
15.000 UTM	-----	31%	
<b>Ley N° 20.658</b>	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	
	<b>01.01.2013</b>	<b>31.12.2014</b>	
	0 UTM	2.400 UTM	80%
	2.401 UTM	6.000 UTM	70%
	6.001 UTM	20.000 UTM	52,5%
20.001 UTM	-----	31%	
<b>Ley N° 20.809</b>	<b>Desde</b>	<b>Hasta</b>	
	<b>01.01.2015</b>	<b>31.12.2018</b>	
	0 UTM	2.400 UTM	80%
	2.401 UTM	6.000 UTM	70%
	6.001 UTM	20.000 UTM	52,5%
20.001 UTM	-----	31%	

Fuente: tabla de elaboración propia.

## 2. Listado de normas citadas, con la explicación de cada calendario y parámetros de devolución.

La Ley N° 19.764 del año 2001, establece un mecanismo de devolución o recuperación de un porcentaje del Impuesto Específico al Petróleo *Diesel* establecido en el artículo 6° de la ley N° 18.502, para empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos.

Esta recuperación era inicialmente de un 25% del impuesto específico al petróleo *diesel* pagado desde el día siguiente a la fecha de publicación de la ley, pero según el siguiente calendario de aplicación gradual:

- Desde 20.10.2001 a 31.12.2001: 10% x F<sup>4</sup>
- Entre 01.01.2002 a 31.12.2002: 10%
- Entre 01.01.2003 a 30.06.2006: 20%
- Desde 01.07. 2006: 25%

Luego la norma se fue modificando, postergándose el calendario de recuperación de Impuesto Específico, de la siguiente manera:

1.1. Inciso segundo del artículo 2° de la Ley N° 19.764 y artículo 2° transitorio de la Ley N° 20.278, los porcentajes a recuperar, por los períodos que se señalan, son los siguientes:

i. Entre el 1° de julio de 2006, y el 30 de junio de 2008 (actual inciso 2° del Art. 2° de la Ley N° 19.764): 25%.

Dicho porcentaje rigió respecto del impuesto específico que se encontraba recargado en las facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras de combustible a partir del 01.07.2006 y hasta el 30.06.2008.

ii. Entre el 1° de julio de 2008, y el 30 de junio de 2009 (Art. 2° transitorio Ley N° 20.278): 80%.

Dicho porcentaje rigió respecto del impuesto específico que se encontraba recargado en las facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras de combustible a partir del 01.07.2008 y hasta el 30.06.2009.

iii. Desde el 1° de julio de 2009 (actual inciso 2° del artículo 2° Ley N° 19.764): 25%.

Dicho porcentaje rige respecto del impuesto específico que se encuentre recargado en las facturas emitidas por las empresas distribuidoras o expendedoras de combustible a partir del 01.07.2009.

---

<sup>4</sup> El factor "F", corresponde al cociente entre el valor "9" y el número de meses que medie entre el primero del mes de publicación de la presente ley y el 31 de diciembre del año 2001. El porcentaje resultante de aplicar dicho factor se redondeará al múltiplo de 0,5% más cercano (Servicio de Impuestos Internos-2, 2017).

1.2. Ley N° 20.360, de 2009, artículo segundo transitorio:

Excepcionalmente, desde el 1 de julio del año 2009 al 30 de junio del año 2010, ambas fechas inclusive, se aplican los siguientes porcentajes que resultan de la aplicación de la escala siguiente, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- i. 80% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 18.600 UTM.
- ii. 50% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.
- iii. 38% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 42.500 UTM.

1.3. Ley N° 20.456, de 2010, excepcionalmente, entre el 1 de julio del año 2010 y el 30 de noviembre del año 2011, ambas fechas inclusive, se aplican los siguientes porcentajes en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- i. 63% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 18.600 UTM.
- ii. 39% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 18.600 y no excedan de 42.500 UTM.
- iii. 29,65% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 42.500 UTM.

1.4 Ley N° 20.561, de 2012, excepcionalmente, desde el 01 de diciembre de 2011 y el 31 de diciembre de 2012, ambas fechas inclusive, se aplican los siguientes porcentajes, que resultan de la aplicación de la siguiente escala, en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- i. 80% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 2.400 UF.
- ii. 70% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 2.400 y hasta 6.000 UF.
- iii. 52,5% para contribuyentes con ingresos anuales sobre 6.000 y hasta 15.000 UF.
- iv. 31% para contribuyentes con ingresos anuales sobre 15.000 UF.

1.5. Ley N° 20.658 de 2013, modifica plazo de reintegro parcial del Impuesto al Petróleo Diésel para las empresas de transporte de carga, excepcionalmente, desde el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2014, se devuelven los siguientes porcentajes en función de los ingresos anuales del contribuyente durante el año calendario inmediatamente anterior:

- i. 80% para contribuyentes con ingresos anuales iguales o inferiores a 2.400 UF.
- ii. 70% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 2.400 y hasta 6.000 UF.
- iii. 52,5% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 6.000 y hasta 20.000 UF.
- iv. 31% para contribuyentes con ingresos anuales superiores a 20.000 UF.

1.6. Ley N° 20.809, de 2015, posterga el lapso de 2013-2014, a 2015-2018.

Como explica el Servicio de Impuestos Internos-2 (2017), desde la vigencia de la Ley N° 20.493, de 2011, por las adquisiciones de petróleo *diésel* efectuadas desde el 24.02.2011, los contribuyentes indicados que tienen derecho a la recuperación del Impuesto Específico al petróleo *diésel* de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 18.502 y Artículos 1° y 3° del Decreto Supremo del Ministerio de Hacienda. N° 311, de 1986, deberán recuperar el Impuesto Específico a los Combustibles, considerando sus componentes base y variable:

- i. Si el componente variable de este impuesto, es negativo y el valor absoluto de éste supera al componente base, el monto a recuperar como crédito por Impuesto Específico a los Combustibles dará negativo, y en este caso su valor absoluto deberá ser sumado a los débitos del Impuesto al Valor Agregado, salvo que se encuentre en la situación del párrafo siguiente.
- ii. Las empresas referidas cuyos ingresos anuales del año calendario anterior, por las ventas, servicios u otras actividades de su giro, propios y de sus relacionados, hayan sido inferiores al monto señalado en el inciso quinto del artículo 1°, en concordancia con el artículo segundo transitorio, de la Ley N° 20.493, deberán efectuar dicha recuperación sólo por el monto del impuesto específico equivalente al componente base, sin considerar el componente variable.

## Anexo N° 2

---

Listado de normas legales que establecen impuestos internos, ya sea específicos o especiales, sobre los combustibles.

### 1. Ley N° 8.918, de 1947, que concede recursos económicos extraordinarios al Ejecutivo

El artículo 26 de esta ley dispone:

Artículo 26. Establécese un impuesto de \$0,16 por litro de bencina que se expendan en el país. Las cantidades que hayan recibido o que reciban las compañías distribuidoras de bencina por diferencias de precios establecidas ingresarán a Rentas Generales de la Nación. Autorízase al Presidente de la República para que, por intermedio del Ministro de Hacienda, pueda pagar las bonificaciones que actualmente se adeuden a los servicios de movilización colectiva que empleen gasolina, con cargo al rendimiento de los recursos a que se refiere este artículo. Los Presupuestos de la Nación consultarán anualmente las sumas necesarias para los fines que menciona el artículo 1.0 del decreto-ley N°.o 519, de 31 de Agosto de 1932.

Esta ley comenzó a regir desde su fecha de publicación en el Diario Oficial, el viernes 31.10.1947 (Ejemplar N° 20.891, pp. 1 a 3), y no contiene un artículo derogatorio de normas anteriores referidas a impuestos, por lo que puede suponerse razonablemente que esta es la primera ley en Chile que grava los combustibles.

**Ley N° 8.926, de 1947, que concede una asignación mensual, mientras que se fijan las rentas definitivas, al personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social y al Personal de la Universidad de Chile, y complementa las leyes números 8,282 y 8,918.**

El artículo 17 de esta ley dispone:

Artículo 17. La presente ley regirá desde la fecha de su publicación en el Diario Oficial, pero sus disposiciones se aplicarán a contar desde el 1.º de Septiembre de 1947, y el gasto que demande su aplicación durante el presente año se cubrirá con los recursos de la ley N.º 8,918, de 31 de Octubre de 1947.

Esta ley fue promulgada el 21.11.1947 y fue publicada el 22.11.1947. Por lo tanto, del artículo transcrito se observa que la ley tuvo vigencia retroactiva entre el 01.09.1947 y el 21.11.1947, y, en cuanto a la destinación del impuesto, éste era de destinación específica, para cubrir los gastos que la propia ley demandaba, es decir, para financiar asignaciones mensuales y rentas del personal de la Administración Civil Fiscal, de los Servicios de Beneficencia y Asistencia Social y del Personal de la Universidad de Chile (también su personal docente, técnico y auxiliar), y de los funcionarios pertenecientes al Escalafón Judicial de los Tribunales del Trabajo.

Esta ley tampoco deroga normas anteriores referidas a impuestos.

## 2. Ley N° 8.937, de 1947, Fija la Planta del Servicio de Correos y Telégrafos

El artículo 9 de esta ley dispone:

Artículo 9.o Reemplázase el inciso 2.o del artículo 22 de la ley N.o 8,918, por los dos siguientes:  
"Sin embargo, sólo a iniciativa del Presidente de la República podrá destinarse para tales objetos una suma inferior a la producida por los impuestos respectivos en el año precedente a aquél en que se apruebe el Presupuesto.  
Lo dispuesto en este artículo no regirá para los impuestos y contribuciones cuyo producto es destinado actualmente por las leyes a la Caja Autónoma de Amortización para sus finalidades propias".

A su vez el art. 22 de la Ley N° 8.918 disponía (modificado):

Artículo 22.° El Presupuesto de la Nación de cualquier año podrá consultar sumas fijas para aquellos objetos a los cuales las leyes vigentes destinan todo o parte del rendimiento variable de algunos impuestos o tributos.  
Sin embargo, sólo a iniciativa del presidente de la República podrá destinarse para tales objetos una suma inferior a la producida por los impuestos respectivos en el año precedente a aquél en que se apruebe el Presupuesto. (Artículo 9.° de la ley 8,937).  
Lo dispuesto en este artículo no regirá para los impuestos y contribuciones cuyo producto es destinado actualmente por las leyes a la Caja Autónoma de Amortización para sus finalidades propias. (Artículo 9.° de la ley 8,937).

La modificación señalada implica que sólo a iniciativa del Presidente de la República podían destinarse para objetos a los cuales las leyes destinaran todo o parte del rendimiento variable de algunos impuestos o tributos, una suma inferior a la producida por los impuestos respectivos en el año precedente a aquél en que se apruebe el Presupuesto, y que esta facultad no incluía los impuestos y contribuciones cuyo producto fuera destinado en esa época por las leyes a la Caja Autónoma de Amortización para sus finalidades propias.

Luego, el artículo 6.o Transitorio de la Ley N° 8.937 dispone:

Artículo 6.o El gasto que signifique esta ley, por su aplicación durante el presente año, se cargará al rendimiento de la ley número 8,918, publicada en el Diario Oficial de 31 de Octubre de 1947.

De las normas citadas se desprende que los impuestos señalados en la Ley N° ,8918, ya citada, tenían como una de sus destinaciones específicas, aunque no exclusivas, el financiamiento del gasto que significara la Ley N° 8.937, o dicho en otros términos, a los recursos de la Ley N° 8.918 se le asignaron más destinaciones específicas, de la Ley N° 8.937.

Esta ley tampoco deroga normas anteriores referidas a impuestos.

### **3. Decreto N° 2.290, de 1948, que fija el texto de la Ley N°8.918, con las modificaciones introducidas por las leyes N° 8.926 y 8.937.**

En esta versión de la ley está derogado el citado artículo 26 de la Ley N° 8.918 original. Tras una búsqueda extensa en la base de datos de Ley Chile, no se ha encontrado otra norma legal que restablezca el impuesto, por lo que a partir de este año no existiría el impuesto.

### **4. Ley N° 12.084, de 1956, Fija el texto de la Ley sobre Impuestos a las Compraventas; Permutas e Introduce Modificaciones a las leyes de impuestos que señala.**

El Artículo 1.o de la Ley N° 12.084 aprueba el texto de la Ley sobre impuestos a las compraventas, permutas o cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles.

A su vez, los artículos 5.o y 6.o de la Ley sobre impuestos a las compraventas, permutas o cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles, disponen:

Artículo 5.o La gasolina, kerosene, petróleo diesel, petróleo combustible y aceites lubricantes para vehículos y motores, no pagarán el impuesto a que se refiere el artículo 1.o de esta ley, sino el que a continuación se establece:

a) 15,15 % sobre el precio de venta al público de la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos. Para calcular el impuesto en todo el país se tomará como base el valor de venta al consumidor en las bombas expendedoras de Santiago, incluido este impuesto en dicho valor.

Del producto de este impuesto se deducirá:

1.- El 2,5 % del precio de venta de la bencina para atender a los fines establecidos en el artículo 1.o de la ley número 11,508, y

2.- El 2 % del precio de venta de la bencina para los fines establecidos en el artículo 56 de la ley N.o 9,629 y cuya distribución se hace de acuerdo con el artículo 1.o de la ley N.o 9,938.

b) 7,56 % sobre el precio de venta del kerosene base puerto;

c) 8,43 % sobre el precio de venta del petróleo diesel, base puerto;

d) 9,50 % sobre el precio de venta de los petróleos combustibles, base puerto.

Se entiende por base puerto el valor que se fije de acuerdo con las disposiciones del decreto ley N.o 519, de 31 de Agosto de 1932, por la autoridad que corresponda, considerando todos los factores que inciden en el costo, excluidos los transportes en el interior del país y los impuestos señalados en leyes especiales.

Los impuestos a que se refieren las letras anteriores se cobrarán son perjuicio de los establecidos en leyes especiales en beneficio de obras públicas de determinadas provincias del país;

e) 5,50 % sobre el precio de venta de los aceites lubricantes para uso de automóviles, camiones y otros vehículos motorizados, tomando como base su precio en Santiago. Se entenderá por "precio de venta al consumidor en la ciudad de Santiago", el que se fije por la autoridad competente o, en subsidio, el que determine la Dirección General de Impuestos Internos.

Los impuestos sobre la gasolina o bencina y los impuestos sobre el petróleo que, según las leyes que los establecen, estén destinados al financiamiento de obras de vialidad, se aplicarán exclusivamente a la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos, y al petróleo Diesel, según el caso.

Artículo 6.o Estarán afectos al impuesto establecido en el artículo anterior, en conformidad a las tasas que en él se señalan:

- a) Las empresas distribuidoras en razón de las entregas o transferencias que efectúen a cualquier título. Son empresas distribuidoras las que se dedican principalmente a importar los productos indicados en el artículo anterior o a adquirirlos en el país de productores nacionales con el objeto de distribuirlos para el consumo a través de revendedores, siempre que cumplan con los requisitos que exija la Dirección General de Impuestos Internos para el control del impuesto.
- b) Los productores nacionales en razón de las entregas o transferencias que hagan a cualquier título y a cualquiera clase de personas que no sean las indicadas en la letra a).

**5. Ley N° 12.120, de 1956, Fija el texto de la Ley de Impuestos a las Compraventas, Permutas o Cualquiera otra convención que sirva para transferir el dominio de bienes corporales muebles o de derechos reales constituidos sobre estos.**

Esta ley establece el texto de la Ley de Impuestos a las Compraventas y otras Convenciones, contenido en el artículo 1° de la ley 12.084, en forma independiente.

Los Artículos 10 y 11 de la Ley de Impuestos a las Compraventas y otras Convenciones, disponen:

Artículo 10.- La gasolina, kerosene, petróleo diesel, petróleo combustible y aceites y grasas minerales, naturales o sintéticos, no pagarán el impuesto a que se refiere el artículo 1.o de esta ley, sino que el que a continuación se establece:

a) 29 % sobre el precio de venta al público de la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos. Para calcular el impuesto en todo el país, se tomará como base el valor de venta al consumidor de las bombas expendedoras de Santiago, incluido este impuesto en dicho valor.

Del producto de este impuesto se deducirá:

1.- El 2,5% del precio de venta de la bencina para atender a los fines establecidos en el artículo 1.o de la ley N.o 11.508, y

2.- El 2% del precio de venta de la bencina para los fines establecidos en el artículo 56 de la ley número 9.629 y cuya distribución se hace de acuerdo con el artículo 1.o de la ley N.o 9.938.

b) 12 % sobre el precio de venta del kerosene base puerto;

c) 20% sobre el precio de venta del petróleo diesel, base puerto;

d) 11 % sobre el precio de venta de los petróleos combustibles, base puerto;

Se entiende por base puerto el valor que se fije de acuerdo con las disposiciones del decreto ley N.o 519, de 31 de Agosto de 1932, por la autoridad que corresponde, considerando todos los factores que inciden en el costo, excluidos los transportes en el interior del país y los impuestos señalados en leyes especiales.

Los impuestos a que se refieren las letras anteriores se cobrarán sin perjuicio de los establecidos en leyes especiales en beneficio de obras públicas de determinadas provincias del país;

e) 22% sobre el valor de transferencia de todo tipo de aceites y grasas minerales, sean ellos naturales o sintéticos, que se calculará sobre el precio de venta de las empresas distribuidoras.

Los impuestos sobre la gasolina o bencina y los impuestos sobre el petróleo que, según las leyes que los establecen, estén destinados a financiamiento de obras de vialidad, se aplicarán exclusivamente a la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos y al petróleo diesel, según el caso.

Artículo 11.- Estarán afectos al impuesto establecido en el artículo anterior, en conformidad a las tasas que en él se señalan:

- a) Las empresas distribuidoras en razón de las entregas o transferencias que efectúen a cualquier título. Son empresas distribuidoras las que se dedican principalmente a importar los productos indicados en el artículo anterior o a adquirirlos en el país de productores nacionales con el objeto de distribuirlos para el consumo a través de revendedores siempre que cumplan con los requisitos que exija la Dirección de Impuestos Internos para el control del impuesto.
- b) Los productores nacionales en razón de las entregas o transferencias que hagan a cualquier título y a cualquiera clase de personas que no sean las indicadas en la letra a).
- c) Toda persona o empresa en razón de las entregas o transferencias que efectúen a cualquier título, siempre que el adquirente no sea alguna de las empresas señaladas en las letras anteriores y se trate de la primera transferencia de las especies respectivas.

El artículo 87 del D.L. N° 825, del Ministerio de Hacienda, publicado el 31.12.1974, derogó esta ley. Por su parte el artículo 3° transitorio del D.L. N° 825, dispone que este empezará a regir el 1° de marzo de 1975, por lo que el impuesto se deroga desde esa fecha.

#### **6. Ley N° 17.654 de 1972, Reajusta las remuneraciones permanentes de los trabajadores de los sectores públicos y privado**

El Artículo 102 de esta ley dispone:

ARTICULO 102° Establécese un impuesto especial de E° 27 y E° 54 por litro de bencina corriente y especial, respectivamente, el cual no se considerará para calcular el impuesto del artículo 10 de la ley número 12.120.  
Este impuesto se sujetará en lo que sea compatible a las normas que rigen para el gravamen contenido en el artículo 10° de la ley 12.120.  
El impuesto establecido en este artículo podrá reajustarse semestralmente por decreto del Ministerio de Hacienda en hasta el 100% de la variación del Índice de Precios al Consumidor ocurrida en los semestres comprendidos entre los meses de Junio a Noviembre y de Diciembre a Mayo, respectivamente.

La letra a) del 2° artículo del D.L. N° 2312, Hacienda, publicado el 25.08.1978, derogó, a contar del 1° de Septiembre de 1978, el tributo establecido en este artículo.

#### **7. Decreto Ley N° 292 de 1974, Modifica el Artículo 1° de la Ley 12.120, sobre Impuesto a las Compra-Ventas y otras convenciones sobre bienes y servicios.**

Esta ley introduce las siguientes modificaciones sobre impuestos a los combustibles, entre otras, a la Ley N° 12.120.

- a) Exime de la tasa de 8% las transferencias sobre especies a que se refiere el art. 10 (Art. 1°, n° 5).

Dichas especies eran la gasolina, kerosene, petróleo diesel, petróleo combustible y aceites y grasas minerales, naturales o sintéticos.

- b) Amplía los objetos exentos del impuesto a las compraventas del artículo 1° de la Ley N° 12.120, pero afectos los impuestos a los combustibles del art. 10 de la misma ley, agregando los aceites y grasas minerales, naturales o sintéticos (Art. 9°).
- c) Grava con 22% el valor de transferencia de todo tipo de aceites y grasas minerales, sean ellos naturales o sintéticos, que se calculará sobre el precio de venta de las empresas distribuidoras (Art. 10).
- d) Exime del impuesto a las compraventas y del impuesto a los combustibles, los combustibles líquidos del art. 20 de la Ley N° 12.954, de 1958, que establece los impuestos que indica y modifica las leyes que señala.

A su vez el Artículo 20, referido, disponía:

Artículo 20. Las disposiciones de la ley N.o 12,120 sobre impuesto a las compraventas no serán aplicables a los combustibles líquidos a que se refiere el artículo 40.o de la ley N.o 12,041

A su vez el artículo 40 de la Ley 12041, de 1956, que establece que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas en las condiciones que señala, dispone:

Artículo 40. Los combustibles líquidos que se empleen a bordo de las naves nacionales de cabotaje quedarán liberados de todo pago de derechos de internación, almacenaje, estadística y en general de todo impuesto, incluso el establecido en la ley N.o 5,786, de 3 de Enero de 1936.

Por lo tanto el D.L. N° 292 de 1974, exime del impuesto a las compraventas y del impuesto a los combustibles, los combustibles líquidos que se empleen a bordo de las naves nacionales de cabotaje (Art. 14).

Finalmente, el Art. 10, inciso final, del D.L. N° 292, dispone:

Los impuestos sobre la gasolina o bencina y los impuestos sobre el petróleo que, según las leyes que los establecen, estén destinados a financiamiento de obras de vialidad, se aplicarán exclusivamente a la gasolina para automóviles, camiones y otros vehículos y al petróleo diesel, según el caso.

#### **8. Decreto Ley N° 905 de 1975. Fija impuesto especial por litro de bencina corriente y especial, establecido por el artículo 102 de la Ley N° 17.654.**

El Artículo 1° de esta norma fijaba el impuesto especial en E° 36 y E° 72 por litro de bencina corriente y especial, respectivamente, impuesto ya establecido en el artículo 102 de la Ley N° 17.654, modificado por el artículo 3° del Decreto Ley N° 297, y por el artículo 4° del Decreto Ley N° 729, de 1974.

El Artículo 2° de esta norma establece los siguientes impuestos específicos:

- Bencina especial: E° 10 por litro

- Bencina corriente: E° 10 por litro
- Kerosene: E° 5 por litro
- Petróleo diesel: 5 por litro
- Petróleo combustible N° 5: E° 10 por kilo
- Petróleo combustible N° 6: E° 15 por kilo

Los impuestos específicos a que se refiere este artículo eran recaudados por la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) y enterados en arcas fiscales dentro de la segunda quincena del mes siguiente al de su recaudación (Artículo 2°).

El Artículo 3° de esta norma faculta a que los impuestos a que se refieren los artículos 1° y 2° puedan ser modificados según la norma establecida en el artículo 44 del Decreto Ley N° 825, de 1974, como se señala en el n° siguiente.

#### **9. Decreto N° 495 de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción.**

Este Decreto se dicta en virtud de la facultad que el artículo 48 del Decreto Ley N° 825 de 1974 da al Presidente de la República.

El artículo 1 de este Decreto establece impuestos específicos a las gasolinas automotrices, con las siguientes tasas:

- Bencina corriente hasta 87 octanos inclusive: \$2,879 por m3.
- Bencina especial desde 87,1 octanos: \$4,008 por m3.

Estos impuestos se devengaban a la época de la primera venta o importación y afectaban al productor o importador.

Esta ley no deroga otras normas.

#### **10. Decreto N° 294 de 1980, que Establece Impuestos a las gasolinas automotrices y los subsidios que señala respecto de los combustibles que indica, y deroga el Decreto N° 495, de 1978.**

El Artículo 1° de esta ley establece un impuesto de 22% a la primera venta o importación de las gasolinas automotrices; éste se aplica sobre el precio de venta del productor tratándose de los productos nacionales y, en el caso de los importados sobre el valor aduanero o en su defecto el valor CIF, incluyendo en todo caso los gravámenes aduaneros que se devenguen en la importación.

Este impuesto se calculaba antes de la aplicación del impuesto al valor agregado, establecido en el Decreto Ley N° 825, de 1974, y no constituía base imponible de éste en ninguna etapa de la producción o distribución ni en la venta al consumidor de las gasolinas automotrices.

Los productores debían enterar este tributo en arcas fiscales dentro de los diez primeros días hábiles siguientes a la semana en que se efectuaron las transferencias. Los importadores debían pagar este impuesto antes del retiro de las especies de Aduana y como condición previa para ello.

El artículo 4° del Decreto deroga el Decreto N° 495, de 1978, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, y sus modificaciones posteriores.

**11. Ley N° 18.502 de 1986, que Establece impuestos a los combustibles que señala. Su Artículo 8° deroga el Decreto Supremo N° 294, de Economía, Fomento y Reconstrucción, publicado en el Diario Oficial del 31 de mayo de 1980.**

Esta ley ha sido modificada varias veces:

- a. Ley N° 20.633 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
- b. Ley N° 20.265 de 2008, que elimina el componente fijo del impuesto específico que grava la utilización de los combustibles gas natural comprimido y gas licuado de petróleo
- c. Ley N° 20.052 de 2005, que modifica la Ley N° 18.502, en relación con el impuesto al gas y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos.
- d. Ley N° 19.589 de 1998, que dispone rebaja de la tasa de aranceles e introduce modificaciones a otras normas tributarias y económicas
- e. Ley N° 19.065 de 1991, que rebaja tasa de aranceles que indica; modifica otras normas de carácter tributario y posterga vigencia del reavalúo de bienes raíces no agrícolas
- f. Ley N° 18.768 de 1988, que normas complementarias de administración financiera, de incidencia presupuestaria y de personal.
- g. Ley N° 18.696 de 1988, que modifica artículo 6° de la ley n° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros
- h. Ley N° 18.674 de 1987, autoriza recuperación del impuesto específico al petróleo diesel de uso y consumo en la provincia de Isla de Pascua
- i. Ley N° 18.591 de 1987, que normas complementarias de administración financiera, de incidencia presupuestaria y de personal
- j. Ley N° 18.551 de 1986, que modifica Ley N° 18.502 que establece impuestos a combustibles

Finalmente, se dicta la Ley N° 18.502 de 1986. Sin embargo, a su vez, esta ley ha sido modificada cerca de 10 veces, desde la Ley N° 18.551 de 1986, hasta la Ley N° 20.633 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.

Analizada detalladamente la historia fidedigna de la Ley N° 18.502, disponible en la Biblioteca del Congreso Nacional, se han verificado los siguientes puntos, estimados de interés (Informe Técnico, suscrito por los Sres. Ministros de Hacienda (S), Ministro del Interior, y Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, BCN, pp. 16 y 17, e Informe del Proyecto de Ley, del Presidente de la Primera Comisión Legislativa, a la Honorable Junta de Gobierno, Secretaría de Legislación, contenido en Ordinario N° 6583/130/2, de fecha 25.03.1986):

- a. El Proyecto se inicia en un Mensaje, Boletín N° 610-05, de fecha 28.03.58, enviado por el Presidente de la República a la Excm. Junta de Gobierno, y luego remitido por Oficio N° 2061 (R) de fecha 28.03.85, del Secretario de Legislación al Secretario de la Excm. Junta de Gobierno (BCN, pp. 1 a 15).
- b. El Proyecto tiene por finalidad establecer un impuesto, a beneficio fiscal, que deberían pagar los vehículos motorizados terrestres que se encontraban autorizados para utilizar el gas natural comprimido como combustible automotriz dentro de la XII Región de Magallanes y de la Antártida chilena.
- c. El objetivo principal del impuesto era que los usuarios que desearan optar por el uso de este combustible en sus vehículos pagaran un gravamen similar al que en ese entonces soportaban a través del Impuesto Específico a la Gasolina, de forma tal de no provocar una distorsión en los costos totales que por este concepto enfrentaba un usuario automotriz al utilizar diferente combustible.
- d. El impuesto se justifica en:
  - la intención de no disminuir la recaudación fiscal, que podría ocasionar la no utilización de gasolina en la parte de aquellos que se trasladen al uso de gas natural comprimido, impulsados por la diferencia de precio entre la gasolina y el gas natural comprimido (diferencia que se mantendría aún con la aplicación del impuesto).
  - Razones de equidad tributaria, que impulsan a mantener afectos a impuestos específicos equivalentes a las gasolinas y al gas natural que se emplee como carburante automotriz.
- e. Por razones de técnica de recaudación, este impuesto se estableció de monto fijo, de carácter anual, aplicado sobre el vehículo autorizado para usar este combustible, pagadero en forma conjunta con el permiso de circulación del vehículo respectivo.

El Proyecto original constaba de 4 artículos, y trataba solo del establecimiento del impuesto a vehículos motorizados terrestres que se encontraran autorizados para usar gas natural comprimido como combustible dentro de la XII Región de Magallanes y la Antártida chilena, su forma de pago, y ciertas prohibiciones de inscripción de transferencias de vehículos si acreditar el pago previo del impuesto.

Por su parte, el Proyecto aprobado, entre otras cosas, trata sobre la creación del nuevo impuesto, aplicable a los vehículos motorizados que transiten por las calles, caminos y vías públicas en general que se encuentren autorizados para usar gas natural comprimido o gas licuado como combustible dentro del territorio nacional; permite su pago en forma mensual, condiciona la renovación del permiso de circulación al pago del impuesto, y establece un calendario de pago mensual, etc., pero además establece en su artículo 6 los impuestos específicos a las gasolinas automotrices y al petróleo diesel.

- a) En toda la historia legislativa del Proyecto, no hay ninguna mención al terremoto del año 1985, ni a la necesidad de financiar reconstrucción alguna.

En la Ley N° 18.502 puede destacarse la modificación de la base imponible del impuesto, pasando a la unidad física (un monto fijo por mt<sup>3</sup>), sistema vigente hasta hoy. Además se aumentó la tasa del

impuesto a 4,5471 UTM/mt<sup>3</sup> para la gasolina creando un componente variable, que por diseño atenuaba las fluctuaciones de precio.

Ese componente variable difiere del sistema aplicado actualmente, Mecanismo de Estabilización de Precios de los Combustibles (MEPCO), que reemplazó al SIPCO, (Sistema de Protección ante Variaciones de Precios Internacionales de los Combustibles). El sistema primitivo se fijaba un “precio meta” que no consistía en un promedio de precios de los últimos meses, sino un número fijado por ley. Por tanto, ante cambios permanentes en los precios externos, el costo fiscal de su protección podía ser importante.

Ese componente variable fue creado como transitorio, al establecerse que la protección desapareciera en dos años. Así ocurrió. En el mes de abril de 1988, la tasa del impuesto regresó a 3,0 UTM/mt<sup>3</sup> para la gasolina, y se mantuvo allí hasta junio de 1991.

En cuanto al impuesto al diésel, su tasa regresó a 1,5 UTM/mt<sup>3</sup> en 1988 y no ha cambiado hasta hoy. En marzo de 2008 fue transitoriamente bajado a 4,5UTM/m<sup>3</sup> para la gasolina.

---

### Disclaimer

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0  
(CC BY 3.0 CL)