

Minería será el sector más afectado con cambio al impuesto al diésel, la única medida recaudatoria

Según el informe financiero presentado junto al proyecto de ley, este cambio en la aplicación del tributo específico generaría unos US\$136 millones de ingresos fiscales. El Consejo Minero estimó que el costo para el sector será del orden de US\$100 millones en seis meses. Criticó la medida.

IGNACIO BADAL

Dentro del paquete de medidas anunciado el lunes por el ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, que plantea un alza histórica en los precios de las gasolinas y el diésel ante la subida internacional del petróleo, como consecuencia de la guerra en Irán, hay solo una que es recaudatoria, es decir, que apunta a financiar parte del costo que implica.

Está incluida en el proyecto de ley "que adopta medidas transitorias para contener el precio del kerosene doméstico en el contexto de la emergencia energética internacional" que ingresó este martes a la Cámara de Diputados y fue aprobado en general en la Comisión de Hacienda.

Se trata de la "suspensión transitoria del crédito diferenciado al impuesto específico que hoy tienen las empresas no transportistas, y se les aplicará el régimen que tienen los transportistas".

En simple, actualmente hay empresas que no son de transporte y que para su operación productiva utilizan diésel, y que cuentan con un beneficio fiscal que les permite descontar el 100% del impuesto específico al diésel. A su vez, las empresas de transporte de carga o los camioneros en general tienen un beneficio de crédito tributario que fluctúa entre un 30% y un 80% del impuesto específico al diésel.

La idea de la medida es que las empresas que no son de transporte tengan el mismo régimen que las transportistas "por seis meses o hasta que dure la contingencia", según el Ejecutivo.

"El impuesto específico se crea por el terremoto de 1985 para reconstruir la infraestructura vial. Como era para eso, solo se cobra al transporte y no al uso de combustibles para otras cosas, como la chimenea de la industria, la generación de electricidad o la parafina. Supongo que la idea de esta medida es por ley, cobrarle impuesto específico a todos, incluyendo los que hoy no tienen impuesto", comenta Michèle Labbé, académica e investigadora de la Facultad de Economía de la USS.

Según estima el consultor Jorge Hermann, profesor de la Facultad de Economía de la U. de Chile, las más afectadas por este cambio serían las fuentes fijas que utilizan diésel,

por tanto el sector minero debiese ser el más impactado.

De hecho, las empresas no transportistas que son las mayores consumidoras de diésel son por lejos las mineras, aunque también hay industriales y están las generadoras termoeléctricas a diésel. Actualmente, eso sí, las plantas térmicas que operan a diésel representan sólo el 0,16% de la generación total de electricidad, según el último informe del Coordinador Eléctrico Nacional del 22 de marzo, por tanto es marginal en este sector.

Por tanto, el gran contribuyente de esta modificación legal, de aprobarse en el Congreso, sería el sector minero y en menor medida, el industrial.

Según lo calculado por el gobierno, estas empresas pasarían de recuperar un 100% del impuesto específico pagado, a solo un 31% aproximadamente.

De acuerdo al informe financiero presentado junto al proyecto de ley, esta medida de cambio a la aplicación del impuesto específico al diésel generaría una recaudación fiscal del orden de los \$124.463 millones durante su periodo de vigencia, es decir, unos US\$136 millones.

MINERAS ADMITEN EL GOLPE

Las mineras reconocieron este impacto. El Consejo Minero, gremio que agrupa a las principales empresas del rubro, dijo que la minería deberá asumir el 74% del costo de la medida.

Explicaron, eso sí, que el consumo de combustible en sus actividades productivas no es que goce de una exención, sino que "simplemente, por diseño técnico, este impuesto busca compensar el uso de vías públicas, las cuales la maquinaria minera no utiliza".

Y aclararon que todo el transporte terrestre que emplea su sector y que utiliza vías públicas, paga el impuesto específico correspondiente.

Pero las mineras reclamaron: "El proyecto de ley actual desvirtúa esta lógica. Al aplicar un pago del 69% sobre la tasa de 1,5 UTM, la industria minera deberá aportar cerca de US\$100 millones en solo seis meses. Esta medida, sorpresiva, se suma a la que el gobierno anterior realizó para fi-



nanciar las cuentas eléctricas de los clientes regulados, en cuyo caso también fue la minería la que asumió, sin justificación, parte importante del monto involucrado", puntualizó el gremio.

"No es equitativo alterar un impuesto para gravar selectivamente a sectores estratégicos, afectando su competitividad", añadió.

CÓMO SE APLICA HOY EL IMPUESTO

El impuesto específico al diésel corresponde a 1,5 UTM por metro cúbico utilizado por el transportista.

Sin embargo, a ese monto se le aplica un descuento tributario por tramo, dependiendo de las ventas anuales del contribuyente.

Si el transportista vende hasta 2.400 UF anuales, el beneficio tributario es del 80% del crédito; si vende entre 2.400 y 6 mil UF, es del 70%, y entre 6 mil y 20 mil UF, es del 52,5%. Finalmente, para los grandes transportistas, que venden más de 20 mil UF al año, el beneficio es del 31% del crédito. En el año 2025, el 92% del crédito total corres-

pondió a empresas con ventas mayores a 20.000 UF anuales.

CPC

Por su parte, la presidenta de la Confederación de la Producción y del Comercio (CPC), Susana Jiménez, estimó que el alza de los combustibles tendrá una incidencia de alrededor de 0,3 puntos en la inflación de marzo y un punto en abril, e indicó que el aumento "tiene un efecto en los bolsillos de las personas y en toda la cadena de valor que significa la actividad productiva que depende del combustible, que en el caso chileno es enteramente importado". Jiménez también tuvo palabras para el sector de los transportistas. "Entendemos que en muchas de las actividades productivas hay contratos que permiten ajustes asociados al precio del combustible, pero evidentemente hay una preocupación especial por los transportistas de menor tamaño que eventualmente podrían verse más afectados", dijo. ●