



El ser o no ser del Impuesto Específico a los Combustibles

Patricio Moraga Vallejos

En tiempos de alzas en los precios de la bencina y el petróleo, dos académicos y especialistas económicos “desmenuzan” el controversial gravamen y entregan las razones que existen para su mantención, pese a su impopularidad

Cada vez que sube el precio de la bencina y del petróleo, se levantan voces pidiendo la reducción del Impuesto Específico a los Combustibles (IEC) o francamente, su eliminación. Más aún, si existe la creencia de que este impuesto fue instalado después del terremoto de 1985, como una forma de recaudar fondos para reconstruir caminos y carreteras, sector de desarrollo que hoy está en gran medida concesionado a manos privadas. Rodrigo Saens, académico y economista de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Talca, señala que eso es más bien un

mito, por cuánto -dice- ni la Ley N° 18.502 de 1986 ni su discusión legislativa hacen ninguna referencia al terremoto. “Los impuestos a los combustibles en Chile existen desde 1947. La justificación del impuesto específico no es histórica sino de externalidades negativas: quien consume combustible genera contaminación, congestión y desgaste de infraestructura que no paga de forma directa. Desde esa lógica, el impuesto tiene fundamento técnico independiente de su origen”, sostiene.

Diario Talca conversó con Rodrigo Saens y con Andrés Valenzuela, académico de la Facultad de Ciencias

Sociales y Económicas en la Universidad Católica del Maule y director del magíster en gestión de organizaciones, para conocer sus visiones y conocimientos sobre un tema que no deja de ser controversial y que parece impactar a todos.

Eso sí, lo primero que hay que saber es que -explica Saens- en Chile por cada litro de bencina que hoy cuesta alrededor de \$1.600, el Fisco se lleva aproximadamente \$685. Y de esta cantidad, unos \$430 corresponden al impuesto específico a los combustibles y otros \$255 al IVA.

“En términos simples, de cada \$1.600 que paga el automovilista en la bomba,

más de \$680 son impuestos, es decir, cerca del 43% del precio final”, apunta el economista de la UTAL.

Andrés Valenzuela explica que se trata de una cantidad que está indexada por UTM y hay diferencia en el tipo de combustible. En el caso de la bencina está, como promedio, en torno al 35% del precio final y en el petróleo, del orden del 15%. Ejemplifica que, en el caso de la bencina, si el litro estuviera en el precio de 1.350 pesos, sin ese impuesto debería ser del orden de los 1.000 pesos.

Justificación

Ahora bien, la justificación del IEC pa-

rece estar en las externalidades negativas de quien usa vehículo motorizado. “Quien consume combustible genera contaminación, congestión y desgaste de infraestructura que no paga de forma directa. Desde esa lógica, el impuesto tiene fundamento técnico independiente de su origen”, señala Saens. Del mismo modo, expresa que la coexistencia del IEC con el IVA no es técnicamente inconsistente pues son impuestos con lógicas distintas. El IVA grava el consumo en general con un objetivo meramente recaudatorio, mientras el impuesto específico busca corregir externalidades negativas. En teoría, pueden coexistir ambos.

Andrés Valenzuela comenta que en primera instancia lo que se busca es recaudar dinero y que en el caso de Chile, se llega más o menos a unos 1500 millones de dólares al año, lo que corresponde a cerca del 0,9% o 1% del PIB.

“Entonces de ese punto de vista no es gravitante, no es que Chile vaya a quebrar o que las condiciones económicas vayan a mejorar o disminuir producto del impuesto específico, en este caso a los combustibles, no es así, no es tan relevante como otras cosas”, dice, agregando que “de alguna forma el Estado cobra por esas actividades que van a generar un impacto negativo y que le va a rebotar al Estado de cierta manera”. Además, sostiene que paralelamente hay una lógica, una política de desincentivo en el uso de combustible mediante la aplicación de un impuesto específico.

“Entonces desde ese punto de vista son las tres razones por las cuales se mantiene y eso está vigente en prácticamente todos los países de la OCDE (Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico)”, apunta.

¿Es posible reducirlo?

Frente a las voces que se erigen pi-



Rodrigo Saens.

diendo reducción o eliminación del IEC, Saens indica que, si bien puede resultar una medida políticamente atractiva en momentos de un alza en el precio internacional del petróleo como el actual, argumenta que “reducirlo o eliminarlo tendría un costo para el Fisco muy alto, y no garantiza que el beneficio llegue íntegro al consumidor, ya que parte puede ser capturado como margen por las empresas distribuidoras”.

Por lo mismo, sostiene que su reducción o eliminación no necesariamente se traduciría en una baja efectiva en el precio del combustible para el cliente final o no en la misma proporción.

“En mercados con poder de mercado concentrado en distribución -como el chileno- una rebaja tributaria puede ser parcialmente absorbida como margen de las empresas distribuidoras”, añade.

Para Saens resulta necesario mantener el IEC, pero con matices. Y los argumentos para mantenerlo -dice- son más robustos que los que se escuchan en el debate público.



Andrés Valenzuela.

“Tiene respaldo en la teoría de corrección de externalidades: el que contamina, paga. Es uno de los impuestos de menor evasión y menor costo de administración del sistema. En un contexto de estrechez fiscal como el actual, eliminarlo implicaría buscar reemplazo en otros impuestos de mayor costo administrativo o mayor evasión”, enfatiza.

En opinión del académico de la UCM, Andrés Valenzuela, el IEC no debiese eliminarse, y su revisión debería realizarse como nicho, de manera segmentada. “Cuando yo bajo un impuesto específico, estoy favoreciendo a gente que lo necesita, sin duda, pero también favorezco a gente que no lo necesita. Entonces, como medida general es torpe, económicamente es torpe”, señala, agregando que cuando se quiere solucionar un problema coyuntural, lo que corresponde es entregar bonos o subsidios focalizados.

“Lo que haces es entregar bonos específicos a ciertos sectores o industrias, incluso personas. Tú subsidias directamente a las personas que se van a ver afectadas con esta forma directa, de

ciertos niveles de ingresos y que, por ejemplo, como medio de calefacción, usan parafina. Entonces, en ese caso subsidias directamente a ellos”, expresa.

“Subsidio lo crítico que efectivamente está perjudicando, lo gravitante y particularmente a la gente más descendida en términos económicos”, afirma, insistiendo que de esta manera no se beneficia a quienes no lo necesitan, considerando además que los recursos del Estado siempre son escasos.

Exenciones

Por último, Rodrigo Saens se refiere a las exenciones que tienen ciertas actividades productivas como la minería, precisando que, en este caso en que recupera parte del impuesto al diésel usado fuera de vías públicas, tiene una justificación de eficiencia: ese diésel no genera congestión ni desgaste de calles.

Además, eliminar esa exención -comenta- encarecería los costos de producción, afectando la competitividad internacional de la minería chilena, la que ya financia una parte importante del presupuesto fiscal.

Andrés Valenzuela sostiene que se otorgan esos beneficios tributarios en determinados casos, a objeto de incentivar el desarrollo de cierta industria, considerando que son de alta inversión.

“Entonces, eso se hace, eso existe en todas partes del mundo, eso está documentado en teoría económica, se hace, pero claramente después de un tiempo se pueden revisar esas exenciones de impuestos, porque ya las condiciones originales que dieron pie a que eso ocurriera, podrían haber cambiado, y ya podría empezar a reevaluarse cuáles son los beneficios adicionales que tiene cierta industria respecto a la disminución de los impuestos”, afirma, siendo por cierto el caso del IEC. ●