

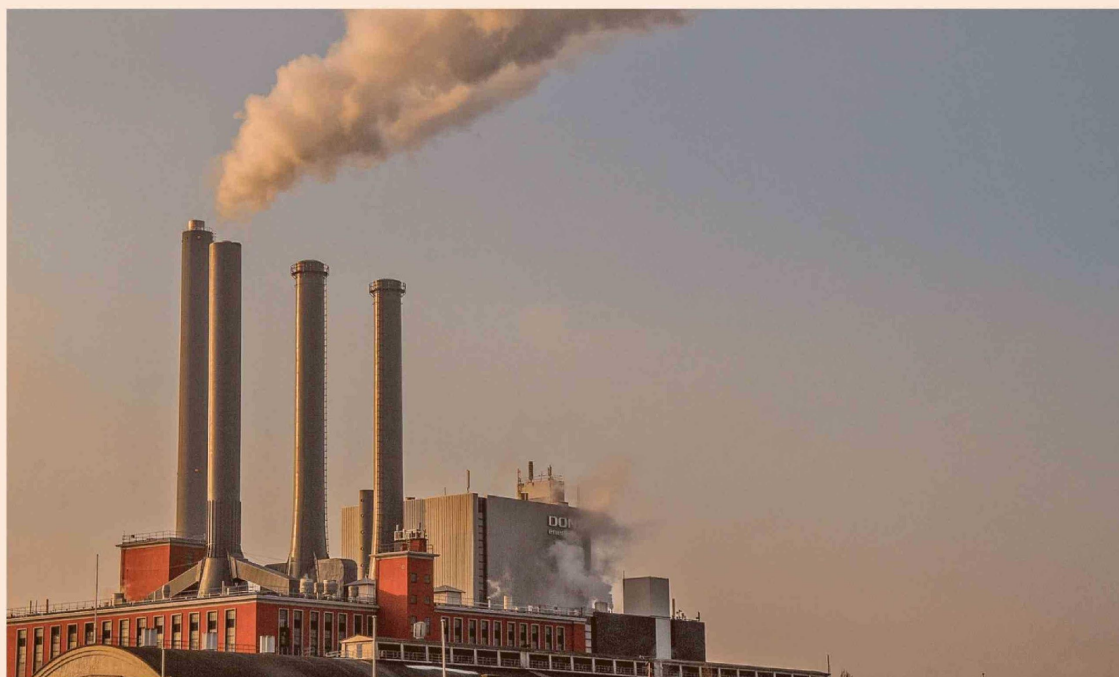
Fecha: 27-03-2026
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general

Pág.: 8
Cm2: 650,8

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

16.150
48.450
☐ No Definida

Título: **El crédito especial que beneficia al diésel le costó más de US\$ 440 millones al Fisco en el último año tributario**



El crédito especial que beneficia al diésel le costó más de US\$ 440 millones al Fisco en el último año tributario

DF TAX

POR SEBASTIÁN VALDENEGRO

Una tensa pero corta discusión tuvo el proyecto de ley que busca contener el histórico aumento que evidenciaron los precios de los combustibles desde este jueves, en medio del recrudecimiento de la guerra en Medio Oriente.

Tras dos días de discusión, la propuesta fue despachada por el Parlamento y establece, en lo grueso, un aporte al Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP) hasta en US\$60 millones para mantener el precio de la parafina en niveles similares al promedio de febrero; un bono mensual de \$ 100 mil -por hasta seis meses- para propietarios de taxis, colectivos y transporte escolar; y el congelamiento de las tarifas del transporte público.

Para financiar estas medidas, el Gobierno realizó un cambio de magnitud que afecta a las empresas que utilizan diésel en sus procesos

■ La Ley que busca mitigar el alza de los combustibles establece cambios -por seis meses- al sistema que permite a industrias recuperar un 100% del impuesto pagado.

productivos, cuya exención ha significado millonarios ingresos no percibidos por el Estado.

Montos relevantes

Para solventar los cerca de US\$ 130 millones de costo de las medidas paliativas, el Congreso despachó una modificación -vigente hasta el 30 de septiembre de 2026-, que cambia la lógica de la exención que aplica al diésel que utilizan los contribuyentes del sector que no sea de transporte terrestre.

Hoy, las empresas no transpor-

tistas, como las que usan diésel para fines industriales (agrícolas, mineras, construcción, maquinaria fija, hornos y generación eléctrica, por ejemplo) y no para vehículos que circulan por calles, suelen recuperar el 100% del impuesto específico al diésel como un crédito fiscal contra su IVA.

Al frente, las empresas transportistas de carga terrestre tienen un beneficio de reintegro parcial, el cual dependerá de sus ingresos anuales (desde 80% a 31% de crédito si sus ingresos van de 0 a 20.000 UF).

La Ley equipara por seis meses el sistema de uno y otro sector: así, ambos tendrán un reintegro escalonado, partiendo por el 80% del impuesto específico soportado para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido iguales o inferiores a 2.400 UF; un 70% cuando los ingresos anuales hayan sido superiores a 2.400 UF y no excedan de 6.000 UF; un 52,5% para los contribuyentes cuyos ingresos anuales hayan sido superiores a 6.000 UF y no excedan de 20.000 UF;

y 31% cuando los ingresos anuales hayan sido superiores a 20.000 UF.

¿Cuánto le cuesta al Fisco el reintegro total y que se suspenderá por seis meses? Datos del Servicio de Impuestos Internos (SII) revelan que solo en 2024 -el último año tributario- el Fisco dejó de percibir US\$ 449 millones por este crédito especial. Esto último implica una caída de 40% respecto a lo dejado de recaudar en 2023.

En el otro extremo, el reintegro parcial para el transporte, y que pasará a ser el régimen general hasta septiembre, implicó una menor recaudación por US\$ 76,2 millones en 2024, una merma de 26,2% frente al lapso previo.

“Ajustar la regresividad en el reintegro del impuesto específico, que se genera por el tratamiento desigual entre empresas transportistas y no transportistas, es una medida acertada, ya que optimiza el gasto tributario a nivel fiscal y restituye la equidad horizontal en la aplicación de este tipo de beneficio tributario”, opinó el presidente de la Comisión Tributaria del Colegio de Contadores, Juan Alberto Pizarro.

“El Gobierno ahora quiere igualar transitoriamente el tratamiento de ambas industrias, dejándolas ambas sometidas a recuperación de crédito parcial. Es una medida compensatoria, de efectos transitorios difíciles de prever o cuantificar”, adelantó el socio de Bustos Tax & Legal, Claudio Bustos.

Mientras que el socio de Tax Defense, Vicente Furnaro, dijo que la nueva carga fiscal transitoria no debiese golpear a los consumidores finales de manera “relevante o inmediata, dadas las utilidades mostradas en esos sectores en 2025, salvo que el criterio y decisión del empresariado sea traspasar directamente a clientes y público ese costo”.

OPINIÓN



Eduardo Iribarra
SOCIO DE IRRIBARRA & CÍA.
Y PROFESOR DE DERECHO
TRIBUTARIO U. DE TALCA.

“Entre las medidas que el ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, ha señalado que formarán parte de una próxima reforma tributaria se encuentra la reducción del impuesto a las donaciones”.

“La propuesta puede generar reacciones encontradas. Para algunos, este tributo cumple un rol simbólico y redistributivo dentro del sistema fiscal. Sin embargo, al observar cómo operan estas normas en la práctica, surge una pregunta menos ideológica y más pragmática: ¿el diseño actual está cumpliendo realmente su objetivo o está generando incentivos que, en ciertos casos, llevan a estructurar las transferencias patrimoniales mediante figuras jurídicas distintas de la donación?”.

