

El diésel, el Fisco y la externalidad pendiente

El último informe del Consejo Fiscal Autónomo (CFA) advierte que, de no mediar algún cambio, el país se encamina a un cuarto incumplimiento consecutivo de su meta de balance estructural. El déficit estructural proyectado para 2026 alcanzaría a -2,7% del PIB, frente a una meta de -1,1%. La raíz del problema no es nueva: una sobreestimación reiterada de los ingresos fiscales ha sostenido niveles de gasto incompatibles con las metas comprometidas. El pago de intereses de la deuda pública ya supera el 1,2% del PIB, lo que disminuyen la posibilidad de gasto en otras áreas. Distintas corrientes de pensamiento pueden querer un Estado pequeño o grande, pero independiente del tamaño del Estado deseado, este debe ser financiado.

Es en este contexto donde debe leerse el debate sobre el alza del precio del diésel. El Mepco, el componente variable del Impuesto Específico a los Combustibles (IEC), fue diseñado para suavizar la volatilidad internacional. La suavización del precio tiene dos razones importantes, por un lado, aminora el impacto social directo de las alzas y, por otro, disminuye la incertidumbre para la toma de decisiones.



CLAUDIA MARTÍNEZ A.
DIRECTORA DEL INSTITUTO DE ECONOMÍA UC

“Ni los créditos sectoriales ni la menor tasa al diésel tienen justificación. Al contrario, el diésel debería pagar más, no menos. La ley con medidas transitorias enviada por el Gobierno avanza parcialmente en esa lógica”.

Ante el alza del petróleo por el conflicto en Medio Oriente, la menor recaudación por el impuesto se vuelve insostenible en el largo plazo, bajo el escenario fiscal que el CFA describe, de no mediar otras renuncias en el gasto. El Gobierno

ajustó el parámetro del mecanismo, permitiendo que el alza se traspase con mayor velocidad a precios. La decisión es comprensible desde la aritmética fiscal, pero aumenta la incertidumbre y tiene un costo social concreto: \$ 580 más por litro de diésel al 26 de marzo.

Sin embargo, la coyuntura abre una pregunta de fondo: ¿está bien diseñado nuestro impuesto a los combustibles? El IEC tiene problemas estructurales relevantes. El componente fijo del diésel -UTM 1,5 por metro cúbico- es muy inferior al de la gasolina (UTM 6), siendo que el diésel contamina más en términos de material particulado. Además, las empresas que usan diésel fuera de vías públicas recuperan el 100% del impuesto como crédito fiscal. El transporte de carga tienen un reintegro parcial que varía entre 31% y 80% según su tamaño.

Dado que los combustibles derivados del petróleo generan una externalidad negativa sobre el medio ambiente y la salud pública, la lógica del impuesto debe cambiar. Un impuesto pigouviano -diseñado para corregir esa externalidad- debería aplicarse en función del daño que se causa, independientemente del sector o uso. Bajo esa

óptica, ni los créditos sectoriales ni la menor tasa al diésel tienen justificación. Al contrario, el diésel debería pagar más, no menos. La ley con las medidas transitorias enviada por el Gobierno avanza parcialmente en esa lógica al homogeneizar el crédito de las empresas no transportistas al de las transportistas (con excepción de las PYME). Sin embargo, esta medida es transitoria hasta septiembre de 2026.

Una reforma que aumente el impuesto al diésel en función de su contaminación y elimine los créditos corregiría las distorsiones que genera el actual sistema, pero tiene efectos distributivos y políticos que no pueden ignorarse: el alza del diésel encarece los bienes básicos con un impacto proporcionalmente mayor en los hogares de menores ingresos y en actividades económicas específicas. Sin embargo, la situación fiscal tampoco admite dilaciones: un aumento del impuesto permitiría incrementar la recaudación, y existen instrumentos para mitigar sus efectos, como subsidios al transporte público y bonos focalizados a hogares vulnerables. La coyuntura puede ser una oportunidad para discutir el rediseño estructural del impuesto.