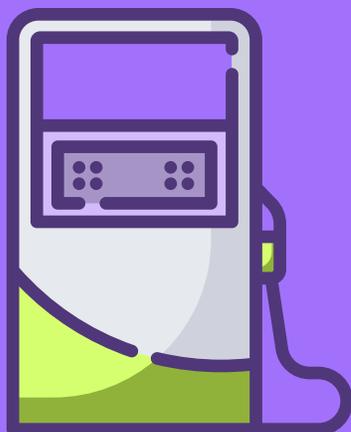


PROPUESTAS PROGRESISTAS



*Frente al alza sostenida del
precio de los combustibles*



Ha transcurrido más de medio año consecutivo de alzas en el precio de los combustibles, las gasolinas y el petróleo diésel, en pleno ciclo de reagravamiento de la crisis pandémica de la COVID-19, cuyos impactos económicos y sociales están lejos de haber sido resueltos. Desde la semana del 23 de noviembre de 2020, los incrementos sostenidos en los precios de los combustibles han afectado, principalmente, a las familias de menores ingresos y a la clase media, los pequeños transportistas y las micro, pequeñas y medianas empresas, en un cuadro de incremento de la carga de gastos que no se observaba desde 2014. Todo indica que en las próximas semanas los combustibles continuarán su tendencia al alza.

Una de las razones del fenómeno radica en el Impuesto Específico al Combustible, que fue establecido por la Ley N° 18.502 de abril de 1986. Actualmente está fijado en 6 UTM/m³. Si se le suma el valor del Impuesto al Valor Agregado (IVA), que asciende al 19%, **es posible inferir que cerca del 50 por ciento del valor total de los combustibles tiene su origen en tributos.** En efecto, en promedio el Impuesto Específico a los combustibles representa casi un 30% del valor final del litro de bencina.

Es importante consignar que en su momento se argumentó que el Impuesto Específico a los Combustibles vigente representaría una medida transitoria, con el propósito declarado de financiar la reconstrucción del país luego del terremoto de marzo de 1985, que solo estaría vigente hasta "el término de la reconstrucción de las carreteras".

La situación es más compleja en las zonas extremas del país. En Aysén se está pagando más que en la zona central por litro de combustible. En Cochrane, por ejemplo, la gasolina de 97 octanos bordea los \$1100 por litro, lo mismo en Chile Chico y Villa O'Higgins. El efecto del incremento del valor del combustible supera claramente el promedio nacional.

Mientras tanto, la norma legal concede la devolución o recuperación de los impuestos que afectan a la gasolina automotriz y al petróleo diésel a las grandes empresas, incluyendo a contribuyentes de IVA como empresas constructoras y empresas de transporte ferroviario (excluyendo a las empresas de transporte terrestre y las que utilicen vehículos motorizados que transiten por las calles,

caminos y vías públicas) y a las empresas de transporte de carga, pues la Ley N° 19.764 de 2001 establece un mecanismo de devolución de parte del Impuesto Específico al Petróleo Diésel. Es decir, **para las grandes empresas se disponen facilidades que se tornan irritantes, al contrastarlas con la realidad de las familias que enfrentan cotidianamente los impactos de la crisis.**

Frente a esta realidad, el Progresismo propone que se disponga una medida transitoria en un contexto excepcional de crisis. Además, pensamos que esta coyuntura debiera permitir abrir una discusión de más largo aliento para un nuevo sistema de tributación en materia de combustibles, que articule eficiencia y justicia en materia de recaudación tributaria.

PROpuestas PROgresistas:

1. Eliminar de forma transitoria el Impuesto Específico a Combustibles, específicamente las gasolinas automotrices y el petróleo diésel, en el marco de la vigencia del estado de excepción constitucional, o alguna emergencia pública que comprometa gravemente el empleo e ingresos de la ciudadanía. No existe justificación para la mantención de este impuesto en tiempos de grandes necesidades de las familias chilenas. El beneficio final a los consumidores podría representar cerca de \$250 menos en promedio por litro de gasolina y \$65 menos por litro de diésel.

Además, la medida transitoria propuesta sobre el Impuesto Específico a los Combustibles **sería una contribución a la reactivación económica**, porque sería un tremendo beneficio para las micro, pequeñas y medianas empresas, y en general para las personas que ocupan su vehículo como una herramienta de trabajo, como es el caso, por ejemplo, de las y los trabajadores de las ferias libres, cuyo papel ha sido clave en la cadena de abastecimiento y en la economía familiar. **Sería, entonces, una herramienta de impulso para la actividad económica.**

En tiempos de pandemia es fundamental generar alivios directos para los consumidores, como lo demuestra la experiencia alemana, donde se disminuyó el IVA el año pasado. A ese respecto, la medida podría ser acompañada de un ente regulador de las distribuidoras de combustibles para asegurar que el beneficio sea traspasado a los consumidores finales.

Por otro lado, por este concepto la actual recaudación fiscal no supera los 1 mil 500 millones de dólares. Por lo tanto, sería posible diseñar un nuevo sistema equitativo de tributación en el área de los combustibles.

2. Consideramos necesario abrir la discusión para un nuevo sistema de tributación en los combustibles, en donde el impuesto no sea regresivo.

Proponemos la creación del GEPCO: Gestión Sustentable del Precio de los Combustibles. La idea básica es generar un sistema diferenciado de cobro de impuesto específico a los combustibles.

El GEPCO generará impuestos específicos a partir de una escala diferenciadora de grandes empresas, medianas, pequeñas y mini empresas, dejando con menor carga a las personas naturales. Ello implicaría, por cierto, la eliminación de los beneficios a las grandes empresas en materia de devolución. Esto, asimismo, ayudaría a evitar la elusión que se genera cuando una persona natural compra combustible con un RUT de empresa. De la misma forma, las zonas extremas no se verían perjudicadas en relación al resto del país.

Entendemos la necesidad fiscal de recaudar impuestos por concepto de los combustibles, porque en ello se compromete la capacidad del poder público para atender las necesidades sociales, pero es imprescindible que se transite en el corto plazo hacia una redistribución con equidad de los tributos: las grandes empresas tienen que pagar impuestos y pagar proporcionalmente más tributos, mientras se reduce la tasa de impuestos de los pequeños consumidores de combustibles.

Finalmente, el GEPCO en el mediano plazo deberá implementar políticas impositivas verdes para incentivar el uso de energías renovables y comenzar a generar una transición al uso de energías verdes para el transporte vehicular, como en los casos de Alemania y Noruega.