

Medio	Diario Financiero
Fecha	11-02-2010
Mención	Columna de opinión de Claudio Agostini, académico de la Facultad de Economía y Negocios. Escribe sobre los impuestos a los combustibles.

la columna de...

Claudio Agostini



## Impuesto a los combustibles y clase media otra vez

■ **EL PRÓXIMO** 25 de marzo el impuesto a los combustibles que transitoriamente se encuentra en 4,5 UTM por metro cúbico debería subir a 6 UTM. Como era de esperarse, ya surgieron voces pidiendo que la rebaja tributaria se extienda por un periodo más largo o, incluso, se haga permanente.

Hay tres argumentos que distintos analistas y parlamentarios han mencionado en los medios de comunicación en estos días. El primero, es que mantener la rebaja favorece la recuperación económica. Incluso, un parlamentario señaló que "prorrogar la rebaja daría un respiro a los sectores productivos que ocupan este insumo". Este argumento es equivocado. Por un lado, la magnitud de la rebaja tributaria es

de las gasolinas, que son utilizadas principalmente por los automóviles, su consumo genera externalidades negativas en forma directa, como la contaminación (emisiones de dióxido de carbono, óxido de nitrógeno y monóxido de carbono.), y también en forma indirecta, como la congestión y los accidentes de tránsito. Por eso, es que es óptimo colocar un impuesto a los combustibles, incluso aunque no se necesite su recaudación. Ello lleva a una mejor asignación de recursos y, por lo tanto, a un mayor crecimiento económico. No poner impuestos a externalidades negativas reduce el crecimiento en vez de aumentarlo.

Finalmente, el tercer argumento utilizado y lejos el más repetido es el desinteresado

no es la clase media, es el 20% más rico.

Al considerar quién paga el impuesto a los combustibles, la percepción de algunos parlamentarios sigue siendo equivocada. Una forma de resumir el impacto distributivo de un impuesto es medir su grado de progresividad. Así como el índice de Gini es el más usado para medir desigualdad, el índice de Suits es el indicador más utilizado para medir la progresividad o regresividad de un impuesto. Este índice varía entre -1 y 1. Si un impuesto es neutral, el índice es igual a cero; si el impuesto es progresivo, el índice es positivo con un valor máximo de 1; y si el impuesto es regresivo, el índice toma valores negativos con un máximo de -1.

El índice de Suits para el impuesto a los combustibles en Chile era de 0,19 antes de la rebaja del impuesto el año pasado, es decir, es un impuesto progresivo que recae en mayor proporción sobre los hogares de más altos ingresos. La rebaja tributaria hizo que el índice cayera a cerca de 0,16 haciendo que el impuesto sea menos progresivo. En otras palabras, la rebaja tributaria que ahora se pretende extender favoreció en mayor proporción a las personas de ingresos más altos y no a la clase media.

El Congreso tiene independencia para legislar, lo cual es bueno, pero los votantes tenemos derecho a exigir a nuestros parlamentarios que hagan bien su trabajo y lo mínimo es considerar los datos relevantes y decidir informadamente. Si después de eso quieren aprobar una rebaja tributaria que favorece al 20% más rico, dentro del cual están ellos mismos, están en su derecho, pero no usen a la clase media como excusa.

Facultad de Economía y Negocios,  
Universidad Alberto Hurtado

**En palabras de algunos parlamentarios, mantener la rebaja "es una señal clara de apoyo a la clase media" y si no se hace "la clase media y las pymes resultarían afectadas". Los datos en Chile no respaldan ninguna de estas afirmaciones**

mínima para el tamaño de la economía como para tener algún impacto. Por otro lado, la gasolina no es un insumo productivo importante en ninguna industria, el diesel sí lo es, pero tiene una tasa de impuestos mucho menor y las empresas reciben un crédito tributario contra IVA por el impuesto pagado así que prácticamente no afecta sus costos.

El segundo argumento es que hay que bajar el impuesto para que el sector privado sea motor de crecimiento. Argumento ideológicamente sesgado y técnicamente equivocado que no se sustenta ni en la teoría económica ni en la evidencia empírica. El consumo del petróleo y sus derivados está asociado a una serie de externalidades negativas. En el caso

apoyo a la clase media. En palabras de algunos parlamentarios, mantener la rebaja "es una señal clara de apoyo a la clase media" y si no se hace "la clase media y las pymes resultarían afectadas". Los datos en Chile no respaldan ninguna de estas afirmaciones. Si bien los parlamentarios no tienen por qué saber de todos los temas ni menos conocer todos los datos, su responsabilidad es averiguarlos antes de legislar. De lo contrario, las leyes tendrán el sesgo de la percepción de la realidad que tengan los parlamentarios, la cual en este caso está bastante distorsionada. En Chile alrededor de un tercio de los hogares tiene automóvil y estos se concentran fuertemente en los hogares de los dos quintiles de más altos ingresos. Eso