

Medio	La Tercera
Fecha	21-02-2010
Mención	Habla el economista y profesor de la UAH Claudio Agostini diciendo que es ineficiente no tener impuesto a las bencinas, y los que se ven más afectados con este impuesto es la población de mayor ingreso.

Economistas enumeran razones que justifican el impuesto a las bencinas

Instalada nuevamente la discusión sobre el gravamen, los especialistas coinciden en que, a falta de alternativas integrales que compensen el costo social de la contaminación, accidentes y congestión causados por el tránsito vehicular, la mejor respuesta es que exista un tributo que, además, tiene un efecto redistributivo.

Mauricio Rodríguez K.

“Claro que existen alternativas al impuesto a los combustibles. El problema es que todas son malas”, opina un conocido regulador y académico a propósito de las reverberaciones que esta semana tuvieron las declaraciones de Felipe Larraín, futuro ministro de Hacienda, sobre la conveniencia de mantener el alza prevista al impuesto a las gasolinas. Hace una semana, Larraín dijo que coincidía, en principio, con un estudio encargado por Hacienda al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre la estructura tributaria de los combustibles.

Este concluyó que, aún volviendo a su nivel original de 6 UTM por metro cúbico (equivalentes a \$ 221 por litro, desde \$ 166, hoy), el impuesto aún está por debajo de su óptimo, desde la óptica de la racionalidad económica y las externalidades negativas asociadas al consumo de combustibles. El BID recomendó que las gasolinas se graven con \$ 266 a \$ 431 por litro. Asimismo, opinó que el impuesto al diésel está hoy un 80% bajo su óptimo (se grava con 1,5 UTM o \$ 55 por litro) y que el tributo debe ubicarse en \$ 246 y hasta \$ 335.

Rápidamente, un grupo de parlamentarios volvió a la carga esta semana para conseguir al menos que el alza del impuesto, heredada de un proyecto de ley presentado por el gobierno de

Michelle Bachelet y aprobado por el Congreso, sea aplazado. El argumento de los parlamentarios es que un alza en el precio de las bencinas afectaría más a los hogares pobres, lo que es descartado estudios internacionales.

La mayoría de los economistas está de acuerdo en que es un impuesto a las bencinas el medio más eficiente de compensar el costo social que acarrea el uso de automóviles y camiones: accidentes fatales y mortalidad de largo plazo; bronquitis, asma y otros problemas de salud; congestión vehicular y pérdidas de días-trabajo; contaminación acústica; daño a la infraestructura, y emisiones de CO₂, entre otros.

El nuevo subsecretario de Economía y economista de Libertad y Desarrollo, Tomás Flores, dijo esta semana que “no me gusta mucho que suban los impuestos; creo que esa no es la solución al problema. En LyD creemos que el tema de la polución requiere como solución más aspectos, que sólo subir los combustibles”.

En la literatura existen alternativas a la vía tributaria para reducir estos costos sociales: en Londres, Singapur y Estocolmo existen casos exitosos de cobro por el uso de calles para reducir la congestión. Hace tres años el alcalde de Nueva York, Michael Bloomberg, propuso un pago de US\$ 8 diarios para ingresar al distrito financiero (Wall Street). En Corea, en tanto, existen



Felipe Larraín

El informe del BID “es un elemento importante en nuestro análisis y estamos orientados en esa dirección”.

recompensas en dinero a quienes reporten violaciones a las leyes del tránsito, para reducir accidentes.

“Pero, en realidad, el impuesto a los combustibles es lo más eficiente, porque tiene una serie de virtudes: además de recaudar recursos, reduce las emisiones y la congestión al mismo tiempo”, dice un regulador.

Luego, si de redistribución se trata, el economista de la Universidad Alberto Hurtado, Claudio Agostini, calcula que el mayor impacto del precio de las bencinas es al noveno decil más rico de la población. El BID llegó a similar conclusión (**ver gráfico**). “No hay duda de que el impuesto ayuda a redistribuir ingreso, porque afecta en mayor medida a los de más ingresos”, dice Agostini. Y agrega: “No tener impuesto a los combustibles siempre es ineficiente. Se

puede discutir el nivel del impuesto para ver si es más o menos eficiente, pero llevarlo a cero es ineficiente”.

En el caso del diésel, el consenso es aún mayor: “Hoy el impuesto vigente transmite señales equivocadas. Si el objetivo es la contaminación, no se entiende que el impuesto más bajo en relación a los combustibles se aplique sobre el que más contamina, el diésel”, dice Flores.

Probablemente será este último punto el siguiente en la discusión, si el nuevo gobierno decide mantener el alza del impuesto. “El diésel tiene usos productivos en la industria, que contamina, pero que no congestiona ni genera accidentes de tránsito”, dice Agostini. Una sugerencia sería un permiso de circulación un poco más alto a los autos a diésel, añade.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo	Tamaño	Valor Publicitario Estimado
21/02/2010	LA TERCERA (STGO-CHILE)	32	4	ECONOMISTAS ENUMERAN RAZONES QUE JUSTIFICAN EL IMPUESTO A LAS BENCINAS PARTE C	10,3x16,6	\$1.226.750

¿Aplicar o no un impuesto?

Daños de la polución en Santiago*

En miles de millones de pesos

	Automóviles	Camiones
Costo total de salud	220-414	193-354
Daño material	47	40
Costo total de polución	267-461	233-394
Pesos/km	14-25	51-86

Impacto distributivo del impuesto

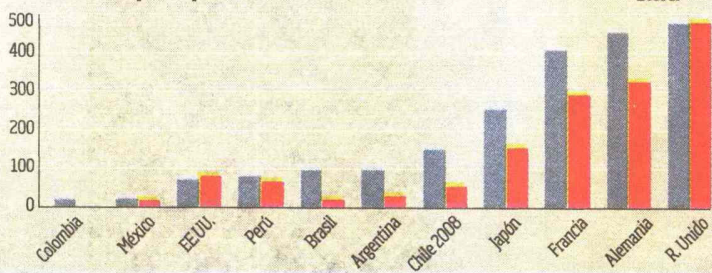
Decil	Autos por hogar	% de hogares con auto	Pago de impuesto a la gasolina como % del ingreso
1	0,1	0,1	1,23
2	0,1	0,1	0,61
3	0,2	0,2	0,87
4	0,2	0,2	0,94
5	0,3	0,3	1,04
6	0,3	0,3	1,23
7	0,4	0,4	1,55
8	0,5	0,5	1,64
9	0,7	0,7	2,26
10	1,1	1,1	1,64

*Cálculos de Luis Rizzi, del Depto. de Ingeniería de Transporte de la U. Católica

Fuente: "Fuel Taxes in Chile", BID / Infografía: La Tercera

Impuestos a las gasolinas y diésel

Año 2006, pesos por litro



Fuente: "Fuel Taxes in Chile", BID / Infografía: La Tercera

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Valor Publicitario Estimado
21/02/2010	LA TERCERA (STGO-CHILE)	32	5	ECONOMISTAS ENUMERAN RAZONES QUE JUSTIFICAN EL IMPUESTO A LAS BENCINAS PARTE D	21,0x13,4	\$2.021.294



Impuesto a las externalidades, según el BID

Accidentes

\$119 a \$237

a las gasolinas y de entre \$ 50 a \$ 96 al diésel compensarían estos efectos.

Congestión

\$85

por litro de gasolina y \$ 71 al diésel, dadas las pérdidas de tiempo.

Efectos en la salud

\$52 a \$95

a gasolinas; de \$ 51 a \$ 91 al diésel, por la contaminación atmosférica.

Emisiones de CO₂

\$10

a las gasolinas y \$ 12 al diésel, por el aporte a las emisiones.