

Artículos de Prensa

Santiago, 7 de octubre de 2011
Análisis Económico

Diario Financiero

Chile

Economista Jefe
Alejandro Puente
apuente@bbva.com
56 02 939 1092

Razones para no eliminar el impuesto a los combustibles

Como es habitual cuando suben los precios de las bencinas se ha abierto el debate acerca de la eliminación del impuesto a los combustibles. Sin embargo, los cambios en el entorno económico y político no respaldan una decisión de esta naturaleza. La discusión acerca de la eficacia del mecanismo de estabilización (FEPCO) es de una naturaleza completamente diferente, y en este caso es factible su mejora.

La discusión acerca de impuesto específico a los combustibles no se puede separar de la relativa al gasto fiscal y a la carga tributaria para soportarlo. En este sentido, las señales apuntan a que la sociedad estaría demandando mayores gastos del sector público en áreas como la educación, la salud y la seguridad. A esto se suman recientes iniciativas del gobierno en materia de seguridad social que tienen un impacto permanente en el gasto fiscal, como son la extensión del post natal, la eliminación parcial del 7% para la salud de los jubilados, y el ingreso ético familiar. En este entorno, más bien surgen dudas acerca de si la actual carga tributaria sería suficiente para hacerse cargo de estas demandas y beneficios.

En este orden de ideas es difícil encontrar un impuesto más “beneficioso” que el impuesto a los combustibles. En primer lugar corrige una externalidad negativa: el daño producido por la contaminación y la congestión. En segundo lugar, es progresivo, ya que recae en mayor proporción en individuos de mayores ingresos. Finalmente, es eficiente: fácil de recaudar y a bajo costo.

Lo anterior no tiene nada que ver con la conveniencia de mejorar el mecanismo de estabilización de precios de los combustibles (FEPCO). Cuando se cambió la regla anterior se destacó que con el nuevo sistema se iba a mantener la capacidad de estabilizar las variaciones de precios, pero se iba a minimizar el costo fiscal. En realidad, a menos que el precio aumente o decrezca indefinidamente, cosa que parece improbable, en el largo plazo no debiese haber impacto desde el punto de vista fiscal con ningún mecanismo, porque ninguno busca alcanzar un objetivo de nivel de precios, sino de amortiguar las variaciones. En cambio, al aumentar la banda (variación admisible de precios respecto a un precio de referencia), de +/- 5% a +/- 12,5%, se ha permitido que los precios de las bencinas presenten una mayor volatilidad. Esto se ha tratado de contrarrestar cambiando los parámetros que definen el precio de referencia, pero nos parece más adecuado definir una banda más estrecha.