

SIPCO e impuesto a los combustibles: No nos engañemos

El proyecto de ley que modifica el llamado SIPCO hace su regreso triunfal al debate parlamentario, después de más de cuatro meses en un segundo plano. Y —sorpresa— una vez más la demagogia y la desinformación parecen plagar la discusión, reviviendo el viejo anhelo de algunos: rebajar (o eliminar) el impuesto específico a la gasolina de uso vehicular.

Para entender los cambios que se pretende introducir, lo primero es tener claridad de que el SIPCO no es más que un mecanismo de ajuste periódico al impuesto específico, el que se determina considerando las diferencias entre dos mediciones, el Precio de Paridad de Importación (el PRECIO) y los Precios de Referencia superior e inferior (la famosa BANDA). De esta forma, existen dos precios que deben ser construidos y publicados periódicamente por la autoridad a partir de los datos del mercado mundial de hidrocarburos. Cuando el PRECIO calculado excede el límite su-

perior de la BANDA, se rebaja el impuesto específico y, cuando el PRECIO está por debajo del límite inferior, se aumenta. Si el PRECIO se encuentra dentro de la banda, el SIPCO simplemente no actúa. Todo esto para reducir la volatilidad del precio de los combustibles.

Ahora, los cambios que se proponen estrechan la banda y entregan mayor flexibilidad al gobierno para elegir sus ponderadores y así acelerar y aumentar el impacto rebajando el impuesto específico ante alzas súbitas de los precios. Vale la pena recalcar que este mecanismo no es una rebaja permanente al impuesto (aunque algunos lo quieran vender así), pues a la larga y por más flexibilidad que se le dé al gobierno para elegir los ponderadores y calcular el PRECIO y la BANDA, con o sin SIPCO, alzas sostenidas terminan reflejadas en el precio. Surge también la interrogante, de si esta mayor discrecionalidad terminará permitiendo al gobierno de turno retrasar alzas y rápidamente traspasar rebajas de

manera sistemática, afectando la recaudación de este tributo y el monto efectivo del impuesto. Para esto la segunda etapa del sistema (SEPCO), que no ha entrado en aplicación, prevé un sistema de seguro cuya prima va a formar parte del precio de venta del combustible y, por lo tanto, será pagada exclusivamente por quienes adquieran combustible para sus vehículos. Esto parece bastante más justo y razonable.

En paralelo, y más extremo, la demanda de reducir (o eliminar) el impuesto específico a los combustibles de uso vehicular, en particular a la gasolina, parece desconocer la realidad de los datos o ignorarlos en aras de la popularidad. De eliminarse este impuesto no sólo se dejarían de recaudar más de US\$ 2.000 millones (5% de la recaudación total) y se eliminaría un impuesto que intenta desincentivar el consumo de combustible y mitigar los daños a la sociedad que este genera —en jerga de economista, combatir las “externalidades” como son la congestión, los accidentes y la contaminación—, sino que además se terminaría favoreciendo a los más ricos. Las últimas cifras disponibles revelan que son precisamente los sectores más adinerados los que destinan mayor parte de su ingreso a la compra de gasolina. Con la recién liberada Casen 2011, confirmamos lo anterior: sólo 33,91% de los hogares posee un automóvil (27,3% en 2006) y en el 40% de menores recursos está cifra no supera el 17% (no superaba el 15% en 2006), mientras que en el 20% más rico el 66% de los hogares posee automóvil. A esto se puede sumar un estudio de investigadores del Banco Mundial y el FMI, quienes sugieren que el impuesto a los combustibles actual parece demasiado bajo como para corregir las externalidades que genera y que un gravamen adecuado sería de más de \$ 300 por litro para Chile.

No nos engañemos, lo que realmente se está planteando es eliminar un impuesto eficiente, altamente recaudador y progresivo.



FRANCISCO KLAPP
INVESTIGADOR, LYD

