

BUSCAN ELIMINAR DISTORSIONES ENTRE TRIBUTACIÓN DEL GAS Y EL DIÉSEL

Empresas Gasco pide a Hacienda cambios en impuesto específico a los combustibles

■ En paralelo, la Asociación de Gas Natural presentó a autoridades de Hacienda una propuesta similar, a incluir en la revisión de la reforma tributaria.

POR J. ESTURILLO Y A. POZO



El gerente general de Gasco, Julio Bertrand.



El director ejecutivo de AGN, Carlos Cortés Simón.

RECAUDACIÓN TRIBUTARIA IEC En millones de dólares*

AÑO	GASOLINAS	DIÉSEL	GLP	GNC	RECAUDACIÓN TOTAL
2010	1.198	317	1,7	2,1	1.518
2011	1.354	314	2,6	2,3	1.673
2012	1.496	339	4,9	3,3	1.843
2013	1.567	371	6,4	3,5	1.948
2014	1.787	464	7,9	4,7	2.263
2015	1.886	413	7,4	3,7	2.310
2016	2.057	430	8	4,1	2.500

(*) TIPO DE CAMBIO: \$ 600 / FUENTE: INFORME ECONSULT EN BASE A DATOS SII.

16
 mil vehículos
 podrían cambiarse al gas
 con esta medida.

Título: Empresas Gasco pide a Hacienda cambios en impuesto específico a los combustibles

Aunque pasan los años, la industria del gas no cesa en sus intentos por corregir lo que a su parecer es una distorsión respecto de tratamiento tributario que reciben los distintos combustibles.

Ahora fue el turno de Empresas Gasco, controlada por la familia Pérez Cruz, antiguos accionistas de CGE, que se acercó a la Dirección de Presupuestos (Dipres) para pedir cambios en el Impuesto Específico a los Combustibles (IEC).

De acuerdo con los registros de la Ley del Lobby, el gerente general de la distribuidora, Julio Bertrand, le planteó a profesionales de esta repartición la necesidad de revisar “la distorsión que existe entre la tributación al gas licuado (GLP) y gas natural comprimido (GNC) vehiculares con respecto al diésel”, según figura en la descripción de la audiencia a la que asistieron otros ejecutivos de la firma.

La propuesta de Gasco consiste en modificar el régimen impositivo de ambas alternativas gaseosas respecto del diésel y las gasolinas. “Esto permitirá fomentar la competencia entre más tipos de combustibles, evitando la excesiva ‘dieselización’ del parque vehicular, permitiendo tanto beneficios económicos a los usuarios, por la mayor competencia, como beneficios ambientales, ya que tanto GLP como GNC vehiculares generan menores niveles de emisiones

contaminantes que gasolina y que diésel”, explicaron en la instancia.

En la industria explican que aunque en el papel con 1,4 UTM por m3 la tasa de IEC del gas licuado aparece como menor a la del diésel, que es de 1,5 UTM por m3, (unos \$ 60 por litro), en la práctica el primero

paga más, porque en unidades de energía en el mismo volumen, el gas equivale al 60% del diésel.

Estudios anteriores encargados por empresas de gas determinaron que, además, Chile tiene el impuesto al diésel más bajo del mundo y no se consideran las externalidades negativas asociadas a las emisiones.

Presentan informe

En paralelo a las gestiones de la empresa de los Pérez Cruz, la Asociación de Gas Natural, gremio que agrupa a diez empresas del sector, también llegó hasta la Dipres, con una propuesta avalada en un informe encargado a Econsult en el que se justifica una modificación al IEC, cubriendo el flanco que

hasta ahora ha impedido cualquier avance en la materia: el impacto en la recaudación fiscal.

En el documento, que fue presentado por el director ejecutivo de AGN, Carlos Cortés Simón, se precisa que el aporte anual del GNC, que paga una tasa de 1,93 UTM por 1.000 m3, a las arcas fiscales llegó el año pasado a US\$ 4,1 millones, mientras que el GLP la cifra llegó a US\$ 8 millones. Ambos montos son una ínfima fracción comparados con los US\$ 430 millones y US\$ 2.057 millones que se recaudaron por diésel y gasolinas, respectivamente en 2016.

El planteamiento de AGN es que se reduzca a 1,2 UTM por 1.000 m3, lo que disminuiría la recaudación fiscal, pues taxis y camionetas a gasolina tendrían incentivos a convertirse a GNC o GLP. La estimación de Econsult es que la conversión del 20% de los taxis y camionetas a gasolina (16 mil vehículos), implicaría US\$ 34 millones anuales de menor recaudación, pero al mismo tiempo, el menor costo asociado a la baja de emisiones podría alcanzar a US\$ 17 millones.

Otro elemento que en la industria plantean como clave para permitir una mayor participación del gas en el transporte es igualar el beneficio de reintegro de parte del IEC al diésel que tiene el transporte de carga. Esta diferencia también impide la adopción de la conversión de motores de camiones al gas, explican.

En el sector plantean inquietud porque pese a que las autoridades impulsan la reducción de emisiones como parte de sus políticas públicas, en general los esfuerzos apuntan únicamente a la electrificación, sin considerar al gas como un combustible de transición, respecto del cual la tecnología ya está disponible y a precios competitivos.