

## Rebajar el impuesto específico a los combustibles es socialmente regresivo, contaminante y atenta contra la acción climática

En cuanto al Proyecto de Ley que modifica la ley N°18.502, que establece impuestos a combustibles que señala, para rebajar en un 50% el impuesto específico a las gasolinas automotrices y petróleo diésel, en caso de y durante la vigencia de un estado de excepción constitucional, o alguna calamidad pública que afecte o comprometa gravemente el empleo e ingresos de la ciudadanía.

---

Santiago, 19 de julio de 2021

### Carta abierta

#### A las honorables Diputadas y Diputados de la República de Chile

Los y las abajo firmantes somos un grupo amplio y diverso de actores de la sociedad civil, academia, y del sector público y privado, todos miembros del Comité Asesor por la Acción Climática de Chile que tiene por objetivo establecer la acción climática ambiciosa como una política de estado que trascienda los gobiernos de turno y sea la base del crecimiento y desarrollo sustentable de Chile.

Queremos expresar nuestra profunda preocupación por la posibilidad de que se apruebe una reducción del impuesto específico a los combustibles (IEC) en el actual contexto social, económico y ambiental, propuesta por un grupo de diputados.

Lo anterior, comprendiendo que la medida apunta a rebajar el costo de la vida de los chilenos en la situación compleja que enfrentamos debido a la pandemia, pero que es necesario implementar medidas alternativas orientadas al mismo fin, sin afectarla salud de la población ni los compromisos internacionales de acción climática que hemos asumido como país y que, estamos convencidos, apuntan en la dirección correcta.

Ante la crisis económica, es mucho más efectivo brindar ayuda al costo de vida de los primeros quintiles y tomar medidas focalizadas en las zonas extremas, mientras no haya alternativas más limpias y accesibles económicamente para movilizarse y calefaccionarse.

- La contaminación atmosférica y el cambio climático afectan el presente y futuro de nuestra salud y bienestar, siendo los sectores de menores ingresos los más afectados. El impuesto específico a los combustibles es uno de los pocos tributos que apunta a reducir ambos impactos.
- Con una reducción del impuesto, los principales beneficiados serán hogares de ingresos altos, ya que el quintil de mayor ingreso paga el 80% de la recaudación del impuesto.
- Los más afectados por la caída de ingresos debido a la pandemia son las personas de menores recursos: los ingresos del trabajo en los dos deciles de menores ingresos se redujeron a tal punto, que la relación entre éstos y los de los deciles de mayores ingresos pasó de 40 a 400 veces<sup>1</sup> Reducir estos impuestos es socialmente regresivo puesto que aumenta aún más la disparidad de poder adquisitivo en nuestra sociedad.
- Reducir el impuesto implica una pérdida de recaudación al Estado del orden de US\$1000 millones al año, en momentos en que, debido a la pandemia, más fondos públicos se requieren para ir en ayuda de los más necesitados.
- La OCDE y el FMI<sup>2</sup> han recomendado recientemente que Chile realice una reforma tributaria que apunte a mejorar la distribución de ingreso, y que al mismo tiempo eleve la tasa del impuesto específico a los combustibles. Reducirlo va en contra de todas las señales que el mundo está dando para eliminar el uso de combustibles fósiles y avanzar hacia la carbono-neutralidad.
- Algunos antecedentes que ilustran la inequidad de la contaminación debida al uso de combustibles fósiles en nuestro país:
  - Los automóviles y buses emiten 48.400 toneladas de contaminantes (CO, NOx y MP2,5) sólo en Santiago, cada año. Del total de contaminantes, cerca del 90% es emitido por automóviles.
  - Cada día se consumen 5.300 toneladas de petróleo equivalente en transporte. De éstos, el 91,3% es consumido por el uso de automóviles. El

---

<sup>1</sup> CASEN 2020

<sup>2</sup> IMF/OECD Assessment, Tax Expenditures and Corrective Taxes in Chile, Technical Report. 2020

quintil más rico realiza cerca del 50% de sus viajes en automóvil y el quintil más pobre realiza menos del 5% en automóvil.<sup>3</sup>

- El quintil más rico utiliza 5 veces menos el transporte público que los trabajadores del quintil más pobre. Ello genera que tarden la mitad del tiempo en su trayecto al trabajo y generan 7 veces más contaminación, consumo de energía y accidentes de tránsito.<sup>1</sup>
- Dado el alto uso de automóviles en quintiles más ricos, el quintil de mayores ingresos genera 6,7 veces más contaminación que el quintil de menores ingresos.<sup>1</sup>

Es público y notorio que enfrentamos una grave emergencia ecológica y climática, mundial y nacional. Con impactos en Chile como la sequía crónica de los últimos 12 años; el progresivo deshielo de la cordillera que afecta nuestras fuentes de agua; los 687 incendios del verano del año 2017 o el aumento de las marejadas, que afecta la disponibilidad y operación de nuestros puertos, por nombrar sólo algunas. Esta emergencia sólo se puede abordar con cooperación internacional y en el nivel nacional, con una acción coordinada y ambiciosa tanto del sector público como privado.

Hemos asumido compromisos vinculantes ante la comunidad internacional y estamos construyendo una Ley Marco de Cambio Climático que, de acuerdo a los estándares internacionales, considera entre sus principios el de Progresividad y el de No Regresión. En ese marco, esta iniciativa contradice los esfuerzos sostenidos del país y va en contra de los lineamientos internacionales para hacer frente a la crisis climática.

Recordemos: cada tonelada de CO<sub>2</sub> que quemamos, contribuye al calentamiento global y nos aleja de la posibilidad de lograr el objetivo del Acuerdo de París, que es evitar el colapso climático, y sus devastadores efectos para la humanidad.

En conclusión, nos asiste la convicción de que la propuesta de reducir los impuestos a los combustibles favorece desproporcionadamente a los sectores de mayores ingresos y afecta gravemente el interés público. Se daña, en momentos críticos para nuestra

---

<sup>3</sup> CEDEUS Documento N° 1 para Políticas Públicas Las Inequidades de la Movilidad Urbana: Brechas entre los grupos socioeconómicos en Santiago de Chile, Marzo, 2019  
[https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/04/Inequidades-MovilidadUrbana\\_CEDEUS\\_2019-1.pdf](https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/04/Inequidades-MovilidadUrbana_CEDEUS_2019-1.pdf)

sociedad, la capacidad del Estado de impulsar una recuperación resiliente que permita abordar los enormes desafíos que nos deja la pandemia en materia de empleo, educación, salud y de promover un desarrollo sostenible para nuestro país.

Desde ya, nos ponemos a disposición de las y los honorables Diputadas y Diputados para aportar mayores antecedentes si así lo requieren.

### **Firmantes**

Andrea Rudnick,	Juan José Ugarte (TBC)
Carlos Finat	Klaus Schmidt-Hebbel
Claudio Seebach	Leonardo Moreno
Eduardo Bitrán	Maisa Rojas
Flavia Liberona	Marcelo Mena
Giovanni Calderón	Margarita Ducci Budge
Gonzalo Durán	Marina Hermosilla
Gonzalo Muñoz	Max Bello
Isabella Villanueva	Rayen Cariman
Jessica Mualim	Ricardo Bosshard (TBC)
Joaquín Cortez (TBC)	Rodrigo Benítez
Joaquín Villarino (TBC)	Sara Larraín
Josefa Monge	Valentina Durán
Juan Sutil	

**Interesados en adherir a esta carta, favor ingresar a <https://www.reactivacionsostenible.cl/>**