

La división de los camioneros por el impuesto al diesel: Algunos aceptan fin al beneficio

Lunes, 25 de Noviembre de 2019 - Id nota:891303

Medio : La Segunda
Sección : Sociedad
Valor publicitario estimado : \$3726400.-
Página : 10
Tamaño : 25 x 32

[Ver completa en la web](#)

10 **Sociedad** | La Segunda | lunes 25 noviembre 2019

Plantean que debería gravarse por su efecto contaminante

La división de los camioneros por el impuesto al diesel: Algunos aceptan fin al beneficio

Pero no son los únicos favorecidos. También lo son las constructoras, mineras y agrícolas.

Por Sofía Chiesa O Casagrande

Los recursos para financiar la agenda social del gobierno han complicado al ministro de Hacienda, Ignacio Briones. Y como ya se está hablando de nuevas demandas que requerirían más gasto fiscal, se está en busca de recursos. Y tanto parlamentarios como economistas han planteado revisar los beneficios tributarios. Uno de ellos, que incluso gremios como la Sofofa han levantado, tiene divididos a los gremios del transporte: el impuesto al diesel.

Hoy el diesel tiene un impuesto de 1,5 UTM por metro cúbico, mientras que la gasolina está gravada con 6 UTM por metro cúbico, pese a que el primero es más contaminante que el segundo. Además, hay industrias, como los camioneros, que pueden pedir la devolución por el pago de este impuesto específico.

"Hoy en día, con la situación país actual, naturalmente tenemos que replantearnos todo y por supuesto que estamos disponibles a revisar el impuesto específico de los combustibles. Es sumamente importante no descartar nada a priori", dice Víctor Jorquera, presidente de Chile Transporte, que agrupa a las grandes empresas de camiones del país y que integra la Sofofa. En todo caso, advierte que es partidario de eliminar todas las exenciones tributarias.

En la misma línea, el presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC, que incluye a cuatro federaciones de dueños de camiones), Sergio Pérez, plantea que en los tiempos de hoy es fundamental revisar este impuesto. "Lo que hemos dicho desde hace mucho tiempo es que el impuesto a los combustibles sea uno solo y a nadie se le descuenta y se transforme en un impuesto verde", sostiene.

Un gremio disidente

Pero hay un gremio que cierra la puerta tajantemente a debatir. Se trata de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC) que es presidida por Juan Araya. El dirigente gremial cuenta que ellos agrupan a alrededor de 30 mil microtransportistas que facturan menos de \$64 millones. "Ya lo hemos dicho antes, no estamos de acuerdo en subir el im-



“

Tenemos que replantearnos todo y por supuesto estamos disponibles a revisarlo”.

Víctor Jorquera
Chile Transporte

puesto al diesel. Tenemos una ley que nos deja claro el tema de la rebaja del impuesto específico, que en este minuto los únicos que pagan aunque sea poquito son los camioneros. Porque la minería, la agricultura y la construcción descuentan el 100% del específico. Si mañana sube a 3 UTM el petróleo, ellos van a descontar el 100% de las 3 UTM”, plantea Araya.

Y sólo en ese punto concuerda Jorquera. “La industria de la construcción, cuando compran petróleo para una retroexcavadora o una grúa, recupera el 100% del impuesto específico. Lo mismo pasa con el agricultor, cuando le echa petróleo

“

Que el tributo sea uno solo, que a nadie se le descuenta, y sea un impuesto verde”.

Sergio Pérez
CNTC

al tractor. La gente dice que a los transportistas le devuelven parte del impuesto específico, sí es verdad. Pero hay industrias que le devuelven el 100%. Por eso estoy abierto a discutir el impuesto al diesel, pero revisemos todo”, dice.

Objetivo obsoleto

El objetivo de implementar este gravamen en 1986 fue generar recursos para la reconstrucción del país post terremoto del año anterior. A 33 años de su implementación, Gonzalo Polanco del Centro de Estudios Tributarios de la Universidad de Chile, plantea que hay que cambiar esa

“

Ya lo hemos dicho, no estamos de acuerdo en subir el impuesto al diesel”.

Juan Araya
CNDC

lógica. “Debería tener un componente que fuese no solo de recaudación, sino un componente fuerte medioambiental, y en ese sentido el objetivo es desincentivar el uso de aquellos combustibles que sean más contaminantes y promover la utilización de aquellos que son menos”, dice.

Jorquera, de Chile Transporte, concuerda y plantea que debería discutirse ahora. “Lo que nosotros deberíamos gravar como sociedad es la emisión del contaminante. Tengo pedida una reunión con el ministro Briones, porque me encantaría debatir este tema con él. No hay tiempo hasta marzo para esta discusión”.