**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**LEY PARA HACER MÁS JUSTO EL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES; REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 3**

**DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN**

**Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

**PABLO HERIBERTO ABARCA MORA**

**Y VARIOS DIPUTADOS**

**Expediente N° 22.626**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS**

**UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

**NOTA: A solicitud del proponente, este Departamento no realizó la revisión de errores formales, materiales e idiomáticos que pueda tener este proyecto de ley**.

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA HACER MÁS JUSTO EL IMPUESTO ÚNICO A LOS**

**COMBUSTIBLES; REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 3**

**DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN**

**Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

Expediente N° 22.626

ASAMBLEA LEGISLTIVA:

Habiéndose cumplido dos décadas de vigencia del Impuesto Único a los Combustibles (**IUC**), que se estableció mediante la Ley N.º 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributarias de 4 de julio de 2001, el presente proyecto reforma el modelo de cálculo de ese impuesto, a partir de una rigurosa revisión de lo que ha sido su impacto sobre los usuarios de los combustibles, los ingresos tributarios del Gobierno Central y la competitividad del país en general.

Se debe considerar las posibilidades reales que se tienen de superar los actuales desafíos en reactivación económica, generación de empleo y desarrollo social, sobre la base de la actual estructura tributaria, que suministra a los costarricenses los combustibles más caros de la región centroamericana.

La discusión sobre la reforma al **IUC** debe darse de manera reflexiva, con argumentos sólidos y procurando la menor afectación a la complicada situación fiscal, sin que esta constituya un obstáculo para avanzar en un nuevo modelo del cálculo de este impuesto, que corrija situaciones no predecibles veinte años atrás, y que han generado resultados desfavorables en la eficiencia de muchos sectores de la economía costarricense.

**La reforma de la Ley 8114**

Entre las consideraciones que llevaron a la aprobación del Impuesto Único hace dos décadas, según la exposición de motivos del Expediente 14.189 que culminó en la Ley 8114, se encuentran las siguientes:

***“Se reforma la estructura tributaria que pesa sobre los combustibles con lo que se erradica el efecto en cascada que actualmente encarece de manera notable el precio final al consumidor y, en consecuencia, tal como queda en el presente proyecto se logra una significativa disminución del precio final por la vía de la disminución de la carga tributaria.”***

Al respecto, se debe destacar algunos elementos de fondo de la reforma del 2001, a fin de poder plasmar los cambios que se necesitan:

- Se eliminaron cuatro tasas de impuestos ***Ad Valorem***. A cambio, se estableció un impuesto de monto único por litro para cada tipo de combustible que expende RECOPE, que se actualiza trimestralmente según el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

- Dicho ajuste tiene un techo de 3% como mecanismo de protección al consumidor. Eso tenía sentido para la época en que se discutió esa reforma, ya que la inflación era de dos dígitos, aun cuando se daba una tendencia decreciente de 22,6% a 10,25% entre 1995 y el 2000. Sin embargo, a partir de 2015 la inflación anual no ha superado el 2,6%. Por tanto, este sistema, so pretexto de proteger al consumidor, hace que el precio al usuario sea cada vez más rígido a la baja por el peso que tiene el **IUC** en el precio final, al mantener el valor del impuesto en términos reales, lo cual resulta sumamente positivo única y exclusivamente para la recaudación del Gobierno.

- Además, el efecto combinado de ese mecanismo de actualización vía IPC, con el hecho de que la demanda de combustibles sea inelástica a variaciones en el precio, han llevado a que la recaudación vaya siempre al alza (a excepción del 2020 que es un año completamente atípico).

- Como se muestra en las gráficas siguientes, en la última década el **IUC** se reafirmó como el tercer impuesto en importancia para el Gobierno, representando en promedio el 11,6% de los ingresos tributarios y el 1,46% del PIB. El Gobierno es altamente dependiente de este impuesto, lo cual es una mala referencia de la forma en que se financia su gestión.



**\*** Estimado para el 2021

**Fuente:** elaboración propia con datos de la Contraloría General de la República y del BCCR

- Otra vía en la que el **IUC** funciona en contra del consumidor se da cuando descienden los precios internacionales de los combustibles. Este impuesto se convierte en una especie de “colchón” que impide que los usuarios se beneficien en la misma magnitud en que bajan los precios en los mercados externos. No en vano, el **IUC** es una de las variables que más pesan en la estructura del Precio Final de los combustibles, como se verá más adelante.

- De ahí que, como se indica en la exposición de motivos del mencionado Expediente 14.189, lograr una “***disminución del precio final por la vía de la disminución de la carga tributaria”*** es un objetivo que no se ha cumplido, siendo esa una de las principales razones por la que se propone el presente proyecto de ley.

- Es necesario insistir que el **IUC** es arbitrariamente alto, pues no solo es ajeno a la situación de los mercados de donde se abastece el país, sino que además es contradictorio con el nivel de contaminación de cada producto (gasolina versus diésel, el primero paga más impuesto por litro que el segundo que es más contaminante).

- De esta forma, Costa Rica tiene una matriz tributaria que podría catalogarse como “altamente contaminante”, por la importancia para el fisco de los impuestos vinculados al sector transporte[[1]](#footnote-1); situación incoherente además para un país que pretende ser carbono neutral, donde la mayor importación de vehículos de combustión y el creciente consumo de hidrocarburos constituyen un anhelo para el Ministerio de Hacienda.

- Además, existe un riesgo fiscal producto de esa dependencia, ya que la recaudación caerá gradualmente en el mediano y largo plazo, ante cambios tecnológicos que llevan a una sustitución de las tradicionales fuentes de energía, como empezaría a suceder en el sector transportes gracias a las alternativas a base de electricidad e hidrógeno. De ahí que, desde un enfoque de equilibrio fiscal a largo plazo, también se hace necesario reducir la dependencia de los impuestos a los combustibles.

**- Por lo anterior, se requiere trascender (mas no ignorar) la visión totalmente fiscalista** con la que se aborda en espacios de toma de decisión la revisión del Impuesto Único a los Combustibles, ya que éste podría volverse obsoleto para los propósitos de recaudación, más temprano que tarde, ante cambios tecnológicos como los ya indicados.

**Impuesto Único a los Combustibles: desproporcionado y abusivo**

Según un análisis con datos de ARESEP para la fijación y ajustes de precios tanto ordinarios como extraordinarios, que comprende todo el periodo en que se ha aplicado el Impuesto Único, es frecuente que éste supere en varios tantos al **precio de referencia** **internacional** de compra del combustible. Asimismo, por la forma sistemática en que se incrementa el impuesto a través del tiempo, su peso en la estructura del Precio Final es cada vez mayor.

Usando el ejemplo de la **Gasolina Súper**, a continuación, se observa en los gráficos #1 y #2 que el Impuesto Único siempre crece porque se ajusta por el IPC, lo cual, combinado con periodos de precios internacionales bajos, hacen que ese impuesto llegue a representar (ver Graf. #2) porcentajes tan altos como un 128%, 171% y hasta un 288% del precio internacional de referencia de compra de RECOPE.

  **Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

Es decir, si el monto del tributo recaudado por litro de Gasolina Súper en esos casos señalados, se obtuviera mediante un impuesto ***Ad Valorem sobre el precio FOB de la Gasolina Súper,*** esas tasas equivalentes serían inaceptables y consideradas de extrema usura. Sin embargo, de manera solapada, el Gobierno ha venido lucrando de esos márgenes tan elevados que se generan con el actual esquema del **IUC**.

Al analizar 290 ajustes de precios de la ARESEP, desde que se aplica la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del Impuesto Único a la **Gasolina Súper** en el Precio Final de este producto, se ubica en un rango que va de 23,7% a 54,9% (ver gráfico #3), con un promedio para esos veinte años de **36,2%**.



**Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

Es decir, en periodos de bajos precios internacionales, el impuesto llegó a representar el **54,9%** del Precio Final; un margen para el Gobierno que supera todas las otras variables juntas que incorpora la ARESEP en su metodología de fijación de precios, incluyendo el mismo costo al que se adquiere ese producto en el exterior. Eso representa un abuso de parte del Gobierno y un trato injusto para los usuarios en momentos en que, los precios internacionales podrían generar un mayor beneficio para consumidores y la competitividad de los productores.

El mismo comportamiento de las variables analizadas, con idénticos impactos y abusos, se presenta para el caso de la **Gasolina Regular**. Considerando 289 ajustes de precios de la ARESEP, desde que se aplica la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del Impuesto Único a la **Gasolina Regular** en el Precio Final de este producto, se ubica en un rango que va de 23% a 55%, con un promedio para esos veinte años de **36,1%.**



**Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

**Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

El mismo comportamiento de las variables analizadas, con idénticos impactos y abusos, se presenta para el caso del **Diésel**. Considerando 281 resoluciones de ajustes tarifarios de la ARESEP, desde que inició la aplicación de la Ley 8114 a la fecha, se obtiene que el peso del Impuesto Único al **Diésel** en el Precio Final de este producto, se ubica en un rango que va de un 13,3% a 43,2%, con un promedio para esos veinte años de **26%.**



**Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

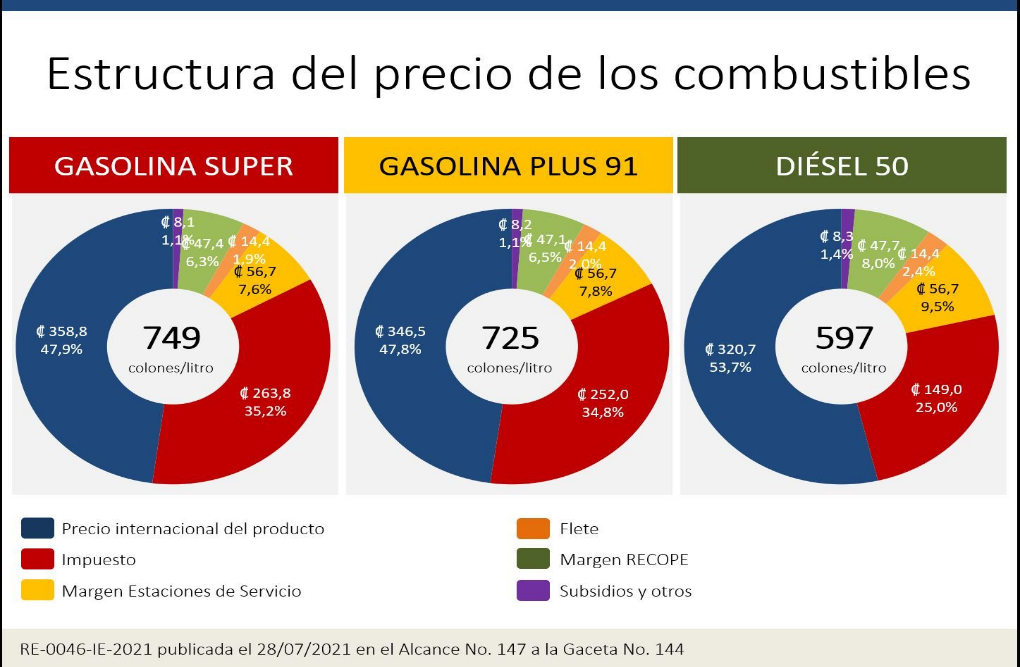
**Fuente:** elaboración propia con datos de la ARESEP

Siguiendo con el análisis para los restantes combustibles, se muestra en la **Tabla #1** el rango (mínimos y máximos) en que se ha ubicado el Impuesto Único como porcentaje del Precio Final para cada producto en los últimos veinte años[[2]](#footnote-2), así como el promedio histórico de lo que ha representado ese impuesto en el Precio Final del respectivo combustible; elementos centrales de la propuesta que se planteará más adelante.



De lo anterior se demuestra el peso tan desproporcionado del Impuesto Único en la estructura de precios, con mayor intensidad en algunos combustibles que en otros a lo largo del tiempo, lo cual obliga a tener que reiterar los efectos ya señalados sobre la reducción de bienestar para los usuarios y la pérdida de competitividad para los sectores productivos.

A modo de ejemplo, el siguiente gráfico muestra la situación vigente del peso del **IUC**, junto a las demás variables que componen la metodología de la ARESEP, según la fijación de precios para la Gasolina Súper, Gasolina Regular y Diésel del 28 de julio de 2021.



**Un nuevo modelo de Impuesto Único a los Combustibles**

Como se indicó anteriormente, la situación fiscal del país es sumamente crítica, por lo que reformar la materia impositiva de los combustibles requiere un balance muy cuidadoso.

Tampoco se puede obviar el riesgo que representan los cambios tecnológicos y la transformación de las actividades productivas, en el potencial de recaudación de un determinado impuesto, como es el de los combustibles, dado que ya existen alternativas cada vez más accesibles que irán desplazando el uso de los hidrocarburos.

Esto obliga, como ya se indicó, a realizar una revisión que trascienda (sin dejar de ponderar) la crisis fiscal que atraviesa el país, e incorpore otras valoraciones afines a la necesidad de mejorar la competitividad del país para impulsar la reactivación, el empleo y el combate a la pobreza.

De manera resumida, este proyecto plantea una actualización inmediata del monto nominal del Impuesto Único, con revisiones semestrales. El esquema simplificado de la propuesta es el siguiente:

***El Impuesto Único que se cobraría para un combustible en particular, se calcula como un porcentaje de su precio de venta vigente en el semestre anterior. El porcentaje que se aplica para ese cálculo se establece con base en el promedio histórico del peso del Impuesto Único en el Precio Final de ese combustible. Para definir dicho porcentaje se usará como guía los valores de dos décadas, analizados en la Tabla #1 presentada anteriormente.***

Este nuevo modelo permitiría varios objetivos:

- Aplicar una rebaja inmediata en el precio de los combustibles, como resultado del ajuste en el rubro del Impuesto Único.

- Eliminar definitivamente el aumento inercial del Impuesto Único que se genera por la vía del ajuste según el IPC, así como su efecto sobre el precio final de los combustibles. Si se mantiene ese sistema de ajuste por inflación, el peso del impuesto en el Precio Final seguiría aumentando indefinidamente.

- Establecer un tope al porcentaje del Impuesto Único dentro de la estructura del precio final de cada combustible. Porcentaje que se establece en este proyecto con base en la evidencia empírica de la aplicación del **IUC**.

- Trasladar a los usuarios, en mayor magnitud y con mayor justicia, el beneficio de los movimientos a la baja en los precios internacionales de los combustibles.

- Eliminar el abuso en el margen que recibe el Gobierno por concepto del impuesto que le genera el esquema actual cuando los precios internacionales son bajos.

- Minimizar y compensar a lo largo del tiempo cualquier variación brusca en materia de recaudación fiscal de corto plazo, al usarse como referencia los datos de dos décadas de aplicación del Impuesto Único. Es decir, es una manera de promediar el nivel del impuesto para un horizonte de tiempo amplio, de modo que no haya una afectación significativa de las finanzas públicas en el largo plazo.

El ajuste inmediato que se propone se resume en la **Tabla #2**. Como se puede observar, el mayor porcentaje para el cálculo del impuesto (ver nota al pie de página sobre el *30%[[3]](#footnote-3) del Precio Final[[4]](#footnote-4)*) se establece para las gasolinas súper y regular, que según el histórico del **IUC de la Tabla #1,** representó en promedio un 36% del Precio Final para las dos décadas anteriores.



Para todos los casos, el porcentaje se estableció en función de esa trayectoria histórica del **IUC**, con el objetivo de poder compensar en el tiempo los efectos en la recaudación de variaciones bruscas en los precios internacionales. Asimismo, para poder contar con un mecanismo que absorba, en protección de los usuarios, los incrementos excesivos en los precios de los combustibles.

**Una reforma que podría tener mayores beneficios para los consumidores**

Se demostró a partir del estudio del comportamiento del **IUC**, que éste se ha convertido en un impuesto desproporcionado y abusivo, que carga al consumidor una obligación que encarece el costo de vida, atenta contra las finanzas personales y la estabilidad de las familias. A lo largo de dos décadas, el incremento del impuesto fue injusto, por tanto se debe corregir su tendencia y compensar, en la medida de lo posible, lo que se cobró en exceso cuando los precios internacionales eran bajos (tarea pendiente de resolver).

Si bien el **IUC** representa una fuente de ingresos importante para el Gobierno y el uso de esos fondos es estratégico para la gestión de obras y servicios públicos, no se debe caer en la falacia de pensar que este impuesto no se puede revisar ni mejorar. Es imperante repensar su forma de cálculo en beneficio de los hogares costarricenses, alejándose del pensamiento de que solo se debe legislar en beneficio de las finanzas del Estado.

No conviene para la recuperación económica y el alivio de las familias que la están pasando mal, rechazar esta propuesta solo por el debatible argumento de una posible y momentánea disminución en la recaudación del **IUC**[[5]](#footnote-5). Esta es una propuesta que busca posicionar al consumidor pensando en la situación real de miles de familias y darle un sentido de justicia y mayor competitividad a la forma en que se determina ese impuesto, ya que actualmente representa un obstáculo para el país.

Esta iniciativa, tal cual se presenta, es un escenario básico aunque necesario para avanzar en la dirección correcta. Mediante acuerdos políticos se podría mejorar y agregarle instrumentos complementarios que brinden más estabilidad al mercado de los combustibles, más seguridad jurídica a consumidores y productores, evitando cualquier posibilidad de un impacto fiscal. En la región latinoamericana[[6]](#footnote-6) hay casos de programas con resultados positivos, como son:

- Mecanismos de protección al consumidor que permiten bajar la tasa del impuesto a los combustibles, cuando los precios del producto muestran una desviación significativa a partir de su promedio histórico. Costa Rica podría implementar algo en ese sentido, mediante la coordinación entre ARESEP y el Ministerio de Hacienda, aplicando una tasa de impuesto ***Ad Valorem*** sobre el precio local antes de impuestos (precios en plantel por ejemplo para el caso de Costa Rica); tasa que el Gobierno podría reducir por un periodo determinado con la facultad que le otorgue para ello la Asamblea Legislativa, ante incrementos bruscos en los precios internacionales. Esa autorización sería solo para decretar una rebaja temporal de dicha tasa, cuando el precio que sirva de parámetro se desvíe de su promedio histórico. Luego de ese tiempo, la tasa del tributo deberá regresar a su nivel normal.

- También, es posible optar por un impuesto a los combustibles contracíclico, que aumente la tasa cuando los precios internacionales bajan y viceversa. Esta alternativa podría apoyarse con el manejo de un sistema de bandas para que se disparen los cambios en ambos sentidos, lo cual traería aún mayor estabilidad a los mercados y seguridad jurídica a los consumidores de los hidrocarburos. Eso requeriría una política más depurada y completa con mecanismos de intervención, regulación y de participación en mercados financieros para gestionar mejor los riesgos inherentes a los precios tan volátiles de los combustibles.

En cuanto al destino y transferencia de los recursos que genera este impuesto, es importante mejorar la ley para que la inversión y los gastos en obras viales siempre tengan prioridad, por encima de gastos corrientes y otros, en lo que corresponde a garantizar el monto asignado para obras y al momento en que se transfieren dichos fondos. Ante los contribuyentes, este impuesto se justifica como una de las principales fuentes para desarrollar la red vial del país, lo cual debería garantizarse con mayor claridad incorporando criterios de oportunidad y priorización desde la misma Ley 8114.

En resumen, Costa Rica tiene un Impuesto Único por tipo de Combustible altamente gravoso y sin mayor elaboración, obsoleto, que cumple con la única necesidad de recaudar. Para el logro de ese objetivo, atenta de manera permanente contra el bienestar, la estabilidad y la competitividad de los agentes económicos; consumidores y empresarios, sin que se cuestione ni rectifique su impacto. Modificarlo, con responsabilidad y procurando los mejores ajustes, es una necesidad impostergable para el progreso del país.

Por todo lo anterior, se presenta para consideración de los señores diputados y señoras diputadas, el proyecto **LEY PARA HACER MÁS JUSTO EL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES; REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 3 DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA

**LEY PARA HACER MÁS JUSTO EL IMPUESTO ÚNICO A LOS COMBUSTIBLES; REFORMA DE LOS ARTÍCULOS 1 Y 3**

**DE LA LEY N.º 8114, LEY DE SIMPLIFICACIÓN**

**Y EFICIENCIA TRIBUTARIAS**

ARTÍCULO 1**-** Se reforma el Artículo 1 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 1- Objeto, hecho generador y sujetos pasivos.

Se establece un impuesto único por tipo de combustible, tanto de producción nacional como importado, según se detalla a continuación:

|  |  |
| --- | --- |
| **Tipo de combustible** | **Impuesto en colones (₡) por litro** |
| Gasolina regular | 213,3 |
| Gasolina súper | 219,9 |
| Diésel | 118,6 |
| Asfalto | 43,7 |
| Emulsión asfáltica | 29,1 |
| Búnker | 23,9 |
| LPG | 42,9 |
| Jet Fuel A1 | 133,5 |
| Av. Gas | 240,3 |
| Queroseno | 61,6 |
| Diésel pesado (Gasóleo) | 45,4 |
| Nafta pesada | 30,8 |
| Nafta liviana | 30,8 |

Se exceptúa del pago de este impuesto, el producto destinado a abastecer las líneas aéreas y los buques mercantes o de pasajeros en líneas comerciales, todas de servicio internacional; asimismo, el combustible que utiliza la Asociación Cruz Roja Costarricense, así como la flota de pescadores nacionales para la actividad de pesca no deportiva, de conformidad con la Ley N.º 7384.

El hecho generador del impuesto establecido en el primer párrafo ocurre, en la producción nacional, en el momento de la fabricación, la destilación o la refinación, entendiendo por producción nacional el momento en el cual un producto está listo para la venta, lo que excluye su reproceso, y en la importación o internación, el momento de la aceptación de la declaración aduanera.

En la producción nacional y en la importación, es contribuyente de este impuesto la Refinadora Costarricense de Petróleo, Sociedad Anónima (RECOPE), ya sea en su condición de productora o de importadora.

Se exceptúa del pago de este impuesto el producto destinado a la exportación. Asimismo, las exoneraciones y no sujeciones a este impuesto otorgadas por otras leyes se mantienen vigentes.”

ARTÍCULO 2- Se reforma el Artículo 3 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, para que en adelante se lea de la siguiente manera:

Artículo 3 - Actualización del Impuesto Único por tipo de Combustible.

El Ministerio de Hacienda deberá:

a) Actualizar el monto nominal del impuesto único por tipo de combustible, de acuerdo con el resultado aritmético de multiplicar el porcentaje que se detalla en la tabla siguiente para cada combustible, por el promedio simple de los precios finales de cada combustible en el punto de venta de referencia, publicados en todas las fijaciones tarifarias ordinarias y extraordinarias del semestre inmediatamente anterior, efectuadas por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP).

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tipo de Combustible** | **Porcentaje para actualizar el monto del Impuesto Único** | **Punto de venta de referencia** |
| Gasolina regular | 30% | Estación de Servicio |
| Gasolina súper | 30% | Estación de Servicio |
| Diésel | 20% | Estación de Servicio |
| Asfalto | 12,5% | Sin punto fijo (Peddlers) |
| Emulsión Asfáltica | 12,5% | Sin punto fijo (Peddlers) |
| Búnker | 8% | Sin punto fijo (Peddlers) |
| LPG | 12,5% | Estación de Servicio |
| Jet Fuel A1 | 25% | Estación de Servicio |
| Av. Gas | 25% | Estación de Servicio |
| Queroseno | 12,5% | Estación de Servicio |
| Diésel pesado (Gasóleo) | 12,5% | Sin punto fijo (Peddlers) |
| Nafta pesada | 8% | Sin punto fijo (Peddlers) |
| Nafta liviana | 8% | Sin punto fijo (Peddlers) |

Para esta actualización se deberán establecer las coordinaciones necesarias entre el Ministerio de Hacienda y la ARESEP.

b) Publicar, mediante decreto ejecutivo la actualización referida en el inciso anterior, dentro de los cinco días hábiles posteriores al inicio de cada período semestral de aplicación.

La ARESEP tendrá un plazo máximo de dos días hábiles para actualizar el precio de los combustibles, con fundamento en la actualización del impuesto que publique el Ministerio de Hacienda. La Imprenta Nacional deberá publicar la resolución de la ARESEP en un plazo máximo de dos días hábiles a partir de su recibo.

En los casos de fijaciones tarifarias, RECOPE aplicará el precio actualizado a partir del día siguiente al de publicación en *La Gaceta*, de la respectiva resolución de la ARESEP.

1. Una vez publicado el decreto aludido en el inciso b) anterior, la actualización ordenada en el presente artículo entrará a regir automáticamente el primer día de cada período de aplicación.”

TRANSITORIO I- Lo dispuesto en el Artículo 1, entrará a regir de manera inmediata luego de la publicación de la presente ley.

TRANSITORIO II-La primera actualización con base en el método de cálculo que se incluye en el artículo 3 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, de 4 de julio de 2001, se realizará a partir del 1 de enero de 2022.

Rige a partir de su publicación

Pablo Heriberto Abarca Mora Aracelly Salas Eduarte

María Vita Monge Granados Zoila Rosa Volio Pacheco

Walter Muñoz Céspedes Aida María Montiel Héctor

Jonathan Prendas Rodríguez Carmen Irene Chan Mora

Ignacio Alberto Alpízar Castro Dragos Dolanescu Valenciano

Erick Rodríguez Steller Ivonne Acuña Cabrera

David Hubert Gourzong Cerdas Otto Roberto Vargas Víquez

Luis Fernando Chacón Monge

**Diputados y diputadas**

12 de agosto de 2021

NOTAS: Este Proyecto aún no tiene comisión asignada.

El Departamento de Servicios Parlamentarios ajustó el texto de este proyecto a los requerimientos de estructura.

1. Impuesto a los combustibles, a la importación de vehículos y repuestos, impuesto al traspaso de vehículos, derechos arancelarios, impuesto selectivo de consumo, impuesto de ventas sobre estos rubros, entre otros. [↑](#footnote-ref-1)
2. Nota aclaratoria: en este análisis se utilizó el precio final sin punto fijo (conocido como “peddlers”) para el Asfalto, Emulsión Asfáltica, Búnker, Diésel Pesado (gasóleo), Nafta Pesada y Nafta Liviana por ser éste el último precio en el eslabón en la cadena de comercialización. Para la Gasolina Súper, Gasolina Regular, Diésel, LPG, Jet Fuel A1, Av. Gas y Queroseno se utilizó el precio final en estación de servicio por ser éste el último eslabón de la cadena de comercialización. Se debe aclarar que el LPG tiene además un precio final al consumidor de gas para el LPG 70-30 y el LPG rico en propano, no obstante, como el impuesto es un monto único por litro de LPG para sus diferentes modalidades y puntos de venta, se utilizó el precio final de LPG 70-30 en estación de servicio a fin de estandarizar los datos y facilitar el análisis. Asimismo, serán estos a los que se refiera como precios finales, en el modelo de cálculo del impuesto único que se propone en el presente proyecto de ley. [↑](#footnote-ref-2)
3. ***Se usó un 30% como máximo, porque es la tasa máxima del impuesto sobre la renta, la cual está asociada a los niveles mayores de ingresos y utilidades para personas físicas y jurídicas. Un impuesto al consumo de los combustibles que represente más de un 30% del precio final es desproporcionado, por tratarse de un insumo básico para actividades particulares y del sector productivo.*** [↑](#footnote-ref-3)
4. *del precio final vigente para ese combustible de previo al inicio del siguiente semestre.* [↑](#footnote-ref-4)
5. *Como se demostró en el gráfico #2 de la página 3, en el 2020 la recaudación del* ***IUC*** *se redujo por la caída en la actividad económica, ya que el impuesto por litro no se redujo. Para los objetivos de una mayor recaudación, convendría más reactivar la economía que insistir en mantener el impuesto bajo el esquema actual.*  [↑](#footnote-ref-5)
6. *En Chile, el Ministerio de Hacienda ha implementado por décadas varios esquemas que se han modificado y mejorado, entre esos el Sistema de Protección al Contribuyente ante Variaciones en los Precios de los Combustibles (SIPCO), que ha incorporado sistemas de intervención para estabilizar los precios cuando se salen de una banda, por arriba o por debajo, mediante fondos para otorgar subsidios temporales o bien, modificando las tasas del tributo de manera temporal hasta regresar al objetivo de un precio estable y de equilibro.* [↑](#footnote-ref-6)