



CATLEC

CENTRO AVANZADO DE TRANSPORTE,
LOGÍSTICA Y COMPETITIVIDAD ECONÓMICA

Documento N°1 | Mayo 2026

DOCUMENTO DE POLÍTICA PÚBLICA

Impuesto al Diésel: un subsidio implícito de alto costo para el Tesoro Nacional

Autores:

Luis Rizzi

Profesor Asociado, Pontificia
Universidad Católica de Chile.
Investigador Centro de Interés
Nacional CATLEC.

Hugo Silva

Profesor Asociado, Pontificia
Universidad Católica de Chile.
Investigador Centro de Interés
Nacional CATLEC y Núcleo Milenio
TJUSTO.

INSTITUCIONES PATROCINANTES



FINANCIA



INSTITUCIONES ASOCIADAS



INSTITUCIONES DE INTERÉS NACIONAL





Impuesto al Diésel: un subsidio implícito de alto costo para el Tesoro Nacional

Cómo citar este documento:

Rizzi, L., Silva, H. (2026). *Impuesto al Diésel: un subsidio implícito de alto costo para el Tesoro Nacional*. Policy Paper N°1. Centro Avanzado de Transporte, Logística y Competitividad Económica (CATLEC), Santiago.

Agradecimientos y notas:

Se agradecen los comentarios del académico UAI e investigador CATLEC, Claudio Agostini, quien leyó una versión preliminar de este documento.

Los errores u omisiones son de exclusiva responsabilidad de los autores.

Se autoriza el uso del contenido de este documento siempre y cuando se cite la fuente original, permitiendo su reproducción parcial o total.

Impuesto al Diésel: un subsidio implícito de alto costo para el Tesoro Nacional¹

En Chile, la ley N°18.502 establece un impuesto específico de 6 UTM por m³ a la primera venta o importación de gasolina automotriz, y de 1,5 UTM por m³ en el caso del petróleo *diésel*, valores que rigen desde 1990².

Por otro lado, según la ley N°19.764, las empresas de transporte de carga que sean propietarias o arrendatarias con opción de compra de camiones de un peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, podrán recuperar un porcentaje de las sumas pagadas por dichos vehículos por concepto del impuesto específico al petróleo *diésel*. Esta recuperación depende de los ingresos anuales de los contribuyentes (ley N°20.658) y corresponde a una deducción de su débito fiscal.

En base a los antecedentes anteriores, el petróleo diésel cuenta con una ventaja impositiva con respecto a la gasolina. ¿Qué justifica este tratamiento diferencial? Las mencionadas leyes no entregan ninguna explicación que haga referencia al respecto, por lo que sólo queda suponer las intenciones de los legisladores. De esta manera, se esbozan tres posibles razones:

1. Cabe pensar que se quiera fomentar el desplazamiento de bienes a lo largo y ancho del país a los efectos de que las unidades productivas alcancen óptimas escalas de producción.
2. Se reducen los costos de traslado de mercancías hacia y desde los puertos, facilitando la inserción de Chile en el comercio internacional.
3. Disminuyen los costos del transporte público de pasajeros, tanto urbano como interurbano, volviendo más atractivo este modo de transporte³.

Por otro lado, los vehículos que utilizan diésel crean costos externos, tales como congestión, contaminación atmosférica, emisiones de CO₂ y siniestralidad vial, entre otros. En este aspecto, estos costos externos son de magnitud similar a los creados por los vehículos que se movilizan a gasolina⁴.

¿Serán los beneficios mencionados arriba aquellos que compensen los costos externos en una diferencia de 4 a 1? A priori, los dos primeros beneficios (economías de escala e integración al comercio mundial) no justifican un tratamiento impositivo más benevolente para el petróleo diésel, desde un análisis económico. Es sabido que la distorsión de precios relativos de insumos no conduce a la eficiencia económica en las decisiones empresariales⁵. El tercer beneficio mencionado podría tener algún peso bajo una óptica de equidad, si quienes hacen uso del transporte público fueran personas de menores ingresos. Aun así, existen mejores instrumentos si este fuera el caso.



¹ Este análisis no considera las modificaciones temporales que ha sufrido el impuesto específico a los combustibles en marzo de 2026; en principio, estas modificaciones son de naturaleza transitoria.

² Cavada y Cabrera (2019) describen la historia de este impuesto en Chile, creado en los años 1940.

³ Con relación a este objetivo, se colocó una exención de IVA al transporte de pasajeros.

⁴ Rizzi y De La Mazza (2017) monetizan los costos externos y muestran que, incluso en el caso de los vehículos livianos a gasolina, aquellos no están cubiertos por el impuesto específico.

⁵ Aún más, los costos de los insumos deben reflejar sus verdaderos costos de oportunidad, entre ellos los costos ambientales.

En el año 2023, según datos de Energía Abierta, se vendieron 5 millones de m³ de gasolina y 4,9 millones de m³ de petróleo diésel A1. El subsidio fiscal implícito al uso del combustible diésel fue aproximadamente 22 millones de UTM, es decir, 1,9 billones de pesos^{6,7}.

El monto efectivamente recaudado por este impuesto fue 2,6 billones de pesos⁸; en otras palabras, el subsidio implícito equivale al 73% de la recaudación efectiva⁹.

Un subsidio implícito de la magnitud señalada no nos puede dejar indiferentes: esto debería ser materia de un debate público con transparencia. Por otro lado, dado 1) los compromisos ambientales adoptados por el país, 2) el irremediable avance de la electromovilidad y 3) la dependencia nacional en materia de hidrocarburos, este diferencial de impuestos no contribuye a una sana política en materia energética.

El impuesto al petróleo diésel debe ser ajustado al alza¹⁰. Tal vez un primer paso sea eliminar beneficios fiscales como el otorgado por la ley N°19.764. Un segundo paso debería ser el aumento gradual de la tasa impositiva. **Continuar con la situación actual no es consistente con un país que quiere posicionarse como líder en energías limpias y, peor aún, demorará la transición hacia la electromovilidad y el uso de modos de transporte más amigables con el medio ambiente.**

Si el impuesto específico al petróleo diésel se actualiza al valor correspondiente al impuesto a las gasolinas, **el precio del litro del diésel aumentaría del orden de CLP 310**, según cálculos *ad hoc*.

Claramente, hay intereses creados que pretenderán que el impuesto al petróleo diésel no se modifique¹¹. Es tarea de los tomadores de decisión el balanceo de los intereses sectoriales con el logro de un mayor bien común.

La duda que pueden tener los tomadores de decisión, más allá de los reclamos de los sectores afectados, es cuán afectada se vería la actividad económica ante el aumento del impuesto al diésel¹². Esto debe contraponerse a los costos fiscales en que se incurre por el subsidio implícito y a aquellos costos externos, más difíciles de contabilizar, como daños a la salud, siniestros viales, tiempos perdidos en congestión y otros. Más aún, debe considerarse también el costo de la dependencia energética que genera el mayor consumo de hidrocarburos, la más lenta adopción de la electromovilidad y el desincentivo a un mayor uso del modo ferroviario o marítimo en el transporte de cargas.

La siguiente tabla muestra los impuestos a las gasolinas y petróleo diésel en la Unión Europea (UE). Los valores de Chile están algo por debajo del promedio observado en la UE, en cuanto al impuesto a la gasolina.

El impuesto al petróleo diésel, por el contrario, en Chile, es un valor inferior al valor mínimo cobrado. Esto muestra que la política impositiva en materia de combustibles vehiculares no está alineada con la buena práctica de la UE. Si Chile quiere verse como un país comprometido en materia ambiental, la actual distorsión impositiva entre combustibles será cada vez más difícil de justificar.

⁶ Este valor no representa la recaudación que dejaría de percibirse si se equipara el impuesto específico al diésel con el de las gasolinas, puesto que los agentes económicos modificarían su comportamiento (por ej., mayor uso de modos ferroviarios) y el monto a cobrar disminuiría.

⁷ Según datos de la Tesorería General de la República, en su informe financiero 2023, la recaudación impositiva del año fue 49,9 billones de pesos. El subsidio implícito al diésel equivale a un 3,8%.

⁸ Dato de la Tesorería General de la República, informe financiero 2023.

⁹ Este análisis no considera el petróleo diésel B1, utilizado con fines industriales. Quienes usan este combustible y son contribuyentes del IVA pueden recuperar hasta el 100 por ciento del pago del impuesto específico.

¹⁰ El FMI en conjunto con la OCDE (International Monetary Fund, 2020) también realiza esta recomendación. Además, propone que el IVA considere el impuesto específico al combustible para su cálculo.

¹¹ Esta podría ser considerada una cuarta razón del diferencial de la tasa aplicada al impuesto específico al diésel: la reacción del gremio de conductores de camiones.

¹² En el corto plazo, se notaría tal vez un impacto negativo. En el mediano y largo plazo, en una economía ágil como la chilena, los agentes se adaptarán y el impacto negativo podría incluso transformarse en positivo, si, por ejemplo, se lograra potenciar el transporte de carga ferroviario y marítimo.

Tabla 1: Monto de los impuestos a las bencinas Unión Europea y Chile (CLP 2024)

	Impuesto a la gasolina	Impuesto al diésel
Austria (AT)	497	410
Bélgica (BE)	619	619
Bulgaria (BG)	375	340
Croacia (HR)	470	395
Chipre (CY)	443	413
Republica Checa (CZ)	542	420
Dinamarca (DK)	705	490
Estonia (EE)	581	412
Finlandia (FI)	706	508
Francia (FR)	705	613
Alemania (DE)	676	485
Grecia (GR)	722	423
Hungría (HU)**	405	380
Irlanda (IE)	625	544
Italia (IT)	751	637
Latvia (LV)	525	427
Lituania (LT)	481	423
Luxemburgo (LU)	566	455
Malta (MT)	370	340
Países Bajos (NL)	814	532
Polonia (PL)	403	371
Portugal (PT)	596	457
Romania (RO)	494	453
Eslovaquia (SK)	530	380
Eslovenia (SI)	544	508
España (ES)	520	391
Suecia (SE)	509	373
Reino Unido (GB)	646	646
Promedio	565	459
Valor mínimo	370	340
Chile	404	101

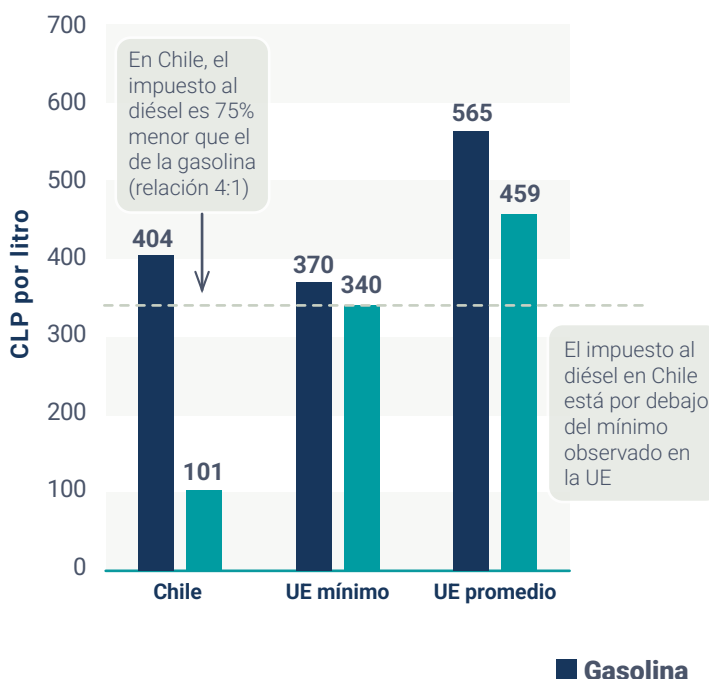
Fuente: Tax Foundation, para el año 2024. El dato de Chile es calculado por los autores.

Gráfico N°1

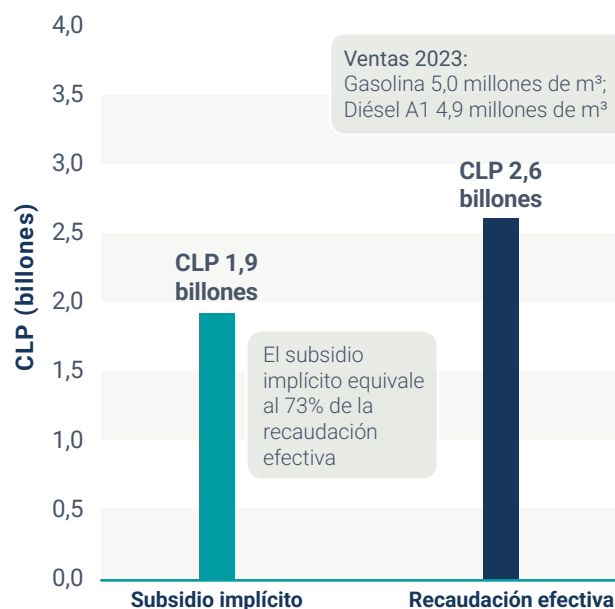
Impuesto al diésel en Chile: brecha tributaria y costo fiscal. Síntesis gráfica del análisis

Panel A

Impuesto específico a combustibles (CLP por litro, 2024)

**Panel B**

Costo fiscal implícito del tratamiento tributario al diésel (2023)

**Nota:**

El impuesto específico es de 6 UTM por m³ para gasolina y 1,5 UTM por m³ para diésel.

Si el impuesto al diésel se igualara al de la gasolina, su precio aumentaría en aproximadamente CLP 310 por litro.

Fuentes:

Energía Abierta (2023), Tax Foundation (2024), leyes 18.502, 19.764 y 20.658; cálculos del autor.

Referencias:

Cavada, J. P. y Cabrera, F. (2019) Impuestos específicos a los combustibles de la ley N° 18.502. Historia y régimen vigente. Biblioteca del Congreso de la Nación / Asesoría Técnica Parlamentaria.

Rizzi, L.I. y De la Maza, C. (2017) The external costs of private versus public road transport in the Metropolitan area of Santiago, Chile. Transportation Research Part A 98, 123 - 140.

International Monetary Fund. Fiscal Affairs Dept. (2020) Chile: Technical Assistance Report—Assessment of Tax Expenditures and Corrective Taxes. IMF Staff Country Reports 2020, 305, accedido 04-05-2026, <https://doi.org/10.5089/9781513561684.002>