

NOTA INFORMATIVA

notacefp / 075 / 2009

Octubre 23, 2009

Incidencia de los Gastos Fiscales asociados al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios por enajenación de gasolinas y diesel

Introducción

Los gastos fiscales se definen como aquellos tratamientos de carácter fiscal que implican una reducción en la recaudación. Esta definición está en función de las desviaciones que se presentan con respecto a la “estructura normal” de los impuestos, las cuáles implican beneficios económicos para determinadas actividades económicas y/o grupos sociales. (SHCP, 2009)

En el caso del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) el impuesto negativo (subsidio) a la enajenación de gasolinas y diesel se considera que constituye una desviación con respecto a su estructura normal, por lo que, bajo la definición anterior, se considera un gasto fiscal.

El objetivo de esta nota es presentar los gastos fiscales asociados al IEPS por la enajenación de gasolinas y die-

sel; así como el análisis de incidencia de éstos para el ejercicio fiscal 2010.

Gastos Fiscales asociados al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios para el ejercicio fiscal 2010

De acuerdo al Presupuesto de Gastos Fiscales 2009, los gastos fiscales para el ejercicio fiscal 2010 se estiman en 502 mil 533.4 millones de pesos (mdp), de los cuales 31 mil 789.3 mdp están asociados al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), lo cual representa aproximadamente el 6.33 por ciento del total de gastos fiscales.

Como parte de los gastos fiscales asociados al IEPS, la enajenación de gasolinas y diesel representa más del 99 por ciento. El gasto fiscal estimado por la enajenación de gasolinas y diesel para el ejercicio fiscal 2010 es de 31 mil 625 mdp (ver cuadro 1).

Cuadro 1
Gastos Fiscales asociados al Impuesto Especial sobre Producción y Servicios
por la enajenación de gasolinas y diesel
(Año 2010)

Concepto	mdp	% del total
IEPS de las gasolinas para el sector autotransporte	7,886.7	24.9
IEPS de diesel para el sector autotransporte	4,026.8	12.7
IEPS de las gasolinas para el sector agropecuario	65.8	0.2
IEPS de diesel para el sector agropecuario	361.9	1.1
IEPS de las gasolinas para otros consumidores	19,222.2	60.8
IEPS de diesel para otros consumidores	61.6	0.2
Total	31,625.0	100.0

Nota: La suma de porcentajes puede no sumar 100 debido al redondeo.

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con base en el Presupuesto de Gastos Fiscales 2009.

* JEL: H22, H30, K34.

Palabras Clave: Gasto Fiscal, Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, Incidencia.

En el Presupuesto de Gastos Fiscales 2009 se pueden distinguir los gastos fiscales en la enajenación de gasolinas y diesel por separado, así como para los sectores de autotransporte y agropecuario.

En el caso de las gasolinas, los gastos fiscales ascienden a 27 mil 174.7 mdp lo cual representa el 85.9 por ciento del total de gastos fiscales por la enajenación de gasolinas y diesel. El restante 14.1 por ciento, 4 mil 450 mdp, corresponde a la enajenación de diesel.

Del total de gastos fiscales asociados a la enajenación de gasolinas y diesel, 11 mil 913.5 mdp corresponden al sector autotransporte, lo cual representa 37.6 por ciento. Al sector agropecuario se asocian 427.7 mdp que representa 1.3 por ciento del total. El 61 por ciento restante, 19 mil 283.8 mdp, corresponde a los gastos fiscales por la enajenación de gasolinas y diesel para otros consumidores.

Incidencia Fiscal de los Gastos Fiscales asociados al IEPS por la enajenación de gasolinas y diesel

La incidencia fiscal es el análisis de la distribución de la carga impositiva en la población. En este caso, se analiza la distribución de los beneficios generados en la población por los gastos fiscales en la enajenación de diesel y gasolinas.

Dicho análisis se hace con base en los datos de consumo de la Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares 2008. Se estima el consumo de los hogares en gasolinas (magna y premium) y de diesel.¹

Cabe señalar que dicho análisis se hace solamente para el rubro de gastos fiscales por enajenación de gasolinas y diesel para otros consumidores. Esto se debe a que los datos utilizados (ENIGH 2008) no permiten distinguir el gasto para los sectores autotransportes y agropecuario.²

En el cuadro 2 se presenta la proporción del consumo de gasolina y de diesel que corresponde a cada decil de la población calculados usando el ingreso neto total per cápita.³

Cuadro 2
Proporción del Consumo de Gasolina y Diesel por Decil (porcentaje)

Decil	Gasolinas	Diesel
I	2.03	4.41
II	2.68	0.95
III	3.77	5.37
IV	4.76	9.78
V	6.18	10.40
VI	8.13	10.53
VII	10.13	8.87
VIII	13.78	8.25
IX	19.24	23.58
X	29.30	17.87

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con datos de la ENIGH 2008.

En el caso de las gasolinas, la proporción de consumo es creciente conforme el ingreso, es decir, la proporción de consumo de gasolina es mayor para los deciles de la población con mayores ingresos. El 80.58 por ciento del consumo total de gasolinas se realiza en los cinco deciles de hogares con mayores ingresos. El consumo de los hogares del decil de más bajos ingresos representa el 2.03 por ciento, mientras que el consumo de los hogares con mayores ingresos consumen 29.3 por ciento del consumo total de gasolinas.

Lo anterior implica que el mayor beneficio de los gastos fiscales por la enajenación de gasolinas lo recibe quien consume una mayor proporción del bien, en este caso, los deciles de la población con mayores ingresos.

En el caso del diesel, se observa que los dos deciles de hogares con mayores ingresos son los que presentan la mayor proporción de consumo y, al igual que para las gasolinas, los dos deciles de mayores ingresos son los que se benefician más de los gastos fiscales por la enajenación de diesel.

1. El consumo en diesel también considera el consumo en gas (sólo el que se utiliza para vehículos) ya que en la ENIGH se considera un solo rubro para ambos bienes.

2. Para la ENIGH 2008 se incluyó un cuestionario sobre los ingresos y gastos de los negocios de los hogares. Los datos de dicho cuestionario pueden servir para generar el análisis de incidencia de los gastos fiscales por la enajenación de gasolinas y diesel en los sectores autotransportes y agropecuario. Sin embargo, los datos de dicho cuestionario estarán disponibles hasta el año de 2010. De hecho, aún cuando en el análisis de incidencia se considera sólo el rubro de gastos fiscales por enajenación de gasolinas y diesel para otros consumidores, habrá un porcentaje de éstos que no queden representados en la ENIGH.

3. El ingreso neto total per cápita es la variable que se utiliza para la medición de la pobreza por ingresos, es calculado por el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social utilizando los datos de la ENIGH 2008. El programa de cálculo se encuentra disponible en: http://www.coneval.gob.mx/coneval2/htmls/medicion_pobreza/HomeMedicionPobreza.jsp?categorias=MED_POBREZA,MED_POBREZA-med_pob_ingre.

Cuadro 3
Promedio del Porcentaje del Consumo
de Gasolinas y Diesel Respecto
al Gasto Total del Hogar por Decil

Decil	Gasolinas	Diesel
I	1.81	0.02
II	2.13	0.01
III	2.76	0.01
IV	3.02	0.02
V	3.55	0.02
VI	4.37	0.01
VII	4.86	0.04
VIII	5.45	0.01
IX	6.28	0.02
X	6.35	0.02
Nacional	4.06	0.02

Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas con datos de la ENIGH 2008.

Sin embargo, el consumo de diesel no sigue una tendencia. En este caso, el decil de mayores (menores) ingresos no es el decil de la población que consume una mayor (menor) proporción de diesel.

En el cuadro 3 se presenta el porcentaje promedio del consumo de gasolinas y diesel con respecto al gasto total de cada hogar por decil.

Como se observa en el cuadro 3, los hogares destinan en promedio 4.06 por ciento de su gasto total en gasolina; mientras que dicho promedio es de 1.81 por ciento para los hogares pertenecientes al primer decil, y de 6.35 para los del último decil.

En el caso del diesel, el promedio del porcentaje del con-

sumo de los hogares respecto al gasto total se encuentra entre 0.01 y 0.02 por ciento, excepto para el séptimo decil donde en promedio se destina 0.04 por ciento del gasto total del hogar.

Cabe señalar que los porcentajes de consumo de diesel en los hogares son muy bajos debido a que el consumo de este bien está mayormente relacionado con los sectores autotransporte y agropecuario.

Conclusiones

- Según los datos del gasto de la ENIGH 2008, el consumo de gasolina se concentra en los deciles de hogares de mayor ingreso (80.58 por ciento en los últimos cinco deciles de hogares). Además, el subsidio a la gasolina es regresivo ya que la proporción del gasto que se destina al consumo de gasolina es creciente con respecto al nivel de ingresos. Por ejemplo, mientras que una familia típica del primer decil dedica 1.8 por ciento de su gasto al consumo de gasolina, las familias que pertenecen al décimo decil destinan, en promedio, 6.4 por ciento de su gasto total en dicho consumo.
- En el caso del diesel, los dos deciles de mayores ingresos son los que consumen una mayor proporción de este bien, con 41.5 por ciento del total. Por otro lado, el consumo de diesel como proporción del gasto total es bajo (aproximadamente 0.02 por ciento) y permanece relativamente constante para todos los deciles.

Fuentes de Información

- SHCP (2009). "Presupuesto de Gastos Fiscales 2009" http://www.shcp.gob.mx/INGRESOS/ingresos_presupuesto_gastos/presupuesto_gastos_fiscales_2009.pdf.