

NOTA INFORMATIVA

notacefp / 029 / 2011
4 de agosto de 2011

Subsidio a la gasolina ¿un mal necesario?

El precio de las gasolinas en México es un precio administrado determinado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)¹; por ende, es un precio que no se rige por las condiciones del mercado, sino un precio que está diseñado para ser relativamente estable y poco sensible a los movimientos abruptos en el mercado externo.

El mecanismo para estabilizar el precio de las gasolinas en nuestro país es el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS)², éste puede ser positivo o negativo, dependiendo del precio internacional la gasolina. Cuando el precio en México es más bajo que en el exterior, a través del IEPS resulta la aplicación de un subsidio.

Lo anterior se puede ejemplificar con lo ocurrido durante el primer trimestre de 2011 periodo en el cual la tasa de este impuesto fue negativa y se reflejó en una recaudación negativa de 23 mil 462 millones de pesos por este concepto. Este subsidio es regresivo, porque socialmente favorece de manera desproporcionada a los sectores de más altos

¹ Artículo 31, Fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. A la Secretaría de Hacienda y Crédito Público corresponde el despacho de los siguientes asuntos: establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las bases para fijarlos, escuchando a la Secretaría de Economía y con la participación de las dependencias que correspondan.

² Ley del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios, Artículo 2-A, fracción I.

ingresos, quienes concentran el mayor poder de compra y poseen medios de transporte que consumen un elevado nivel de combustible.

En fechas recientes la Organización Económica para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) propuso que: "El país debería establecer un mecanismo que garantice que los precios de la gasolina no se desvíen de su referente internacional y sustituir el mecanismo actual con un impuesto especial al consumo. Los subsidios a la energía son ineficientes como mecanismo para reducir la pobreza, ya que la gran parte de estos subsidios es absorbida por los grupos de mayores ingresos".³

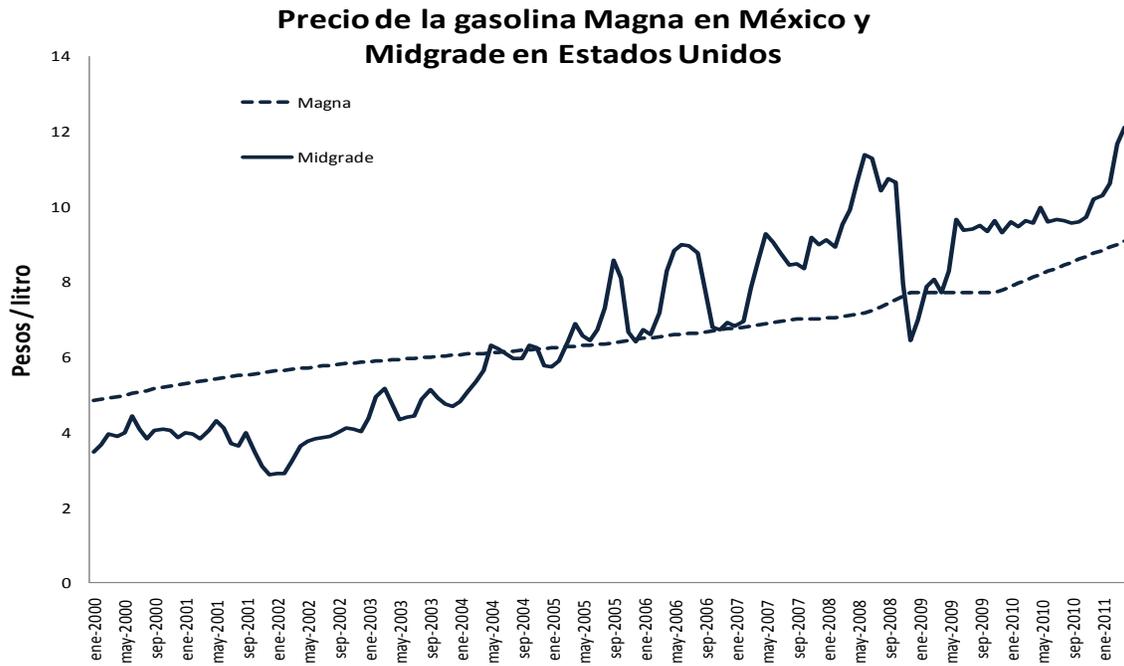
Desafortunadamente, en la actualidad la discusión sobre el tema se limita a la disyuntiva sobre continuar con la política de desliz del precio controlado de la gasolina o eliminar el subsidio, de modo que el precio del combustible se rija estrictamente por las condiciones del mercado para eliminar de esta manera distorsiones en su precio relativo y por consiguiente quitar así la regresividad del subsidio, aunque inevitablemente a costa de un seguro impacto inflacionario.

El precio de las gasolinas en México se ha mantenido estable respecto al prevaleciente en Estados Unidos. No obstante, a partir de 2005 el precio doméstico del combustible ha sido menor al presentado en Estados Unidos. Particularmente, el diferencial se amplió más durante 2008, año en que el precio internacional del petróleo promedió 99.6 dólares por barril y el litro de gasolina en México fue inferior en 34% al reflejado en el exterior.

Posteriormente la brecha se redujo en 2009 como consecuencia del congelamiento de la tarifa del combustible en 2009 debido al establecimiento de una serie de medidas de política económica contracíclicas para atenuar los efectos de la crisis en ese periodo. A su vez, durante 2011 el margen entre precios domésticos y externos vuelve ampliarse al registrarse un alza considerable en el precio internacional de los hidrocarburos.

³ Estudios Económicos de la OCDE: México 2011. <http://www.oecd.org/dataoecd/14/10/47905766.pdf>

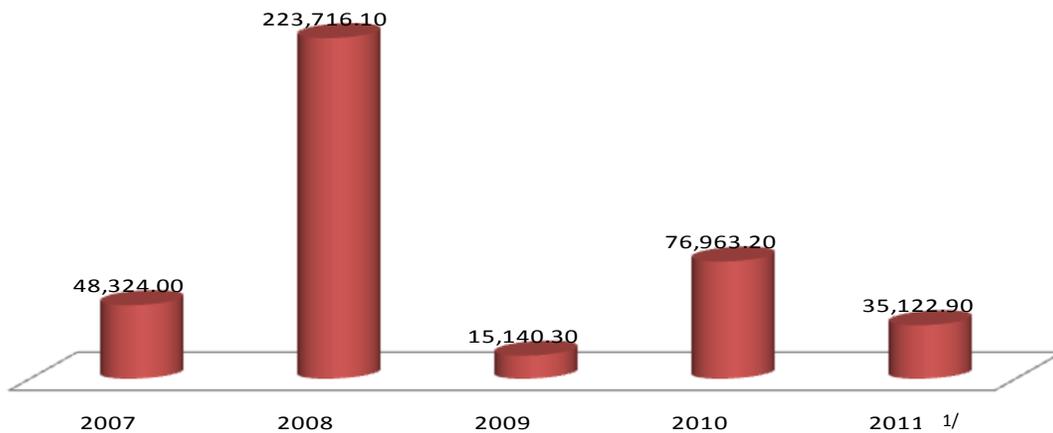
Gráfica 1



Fuente: Elaborado por el Centro de las Finanzas Públicas de la Cámara de Diputados con base en información de INEGI, Banxico y U.S. Energy Information Administration.

Gráfica 2

**Subsidios a las Gasolinas y el Diesel
Millones de Pesos**



1/ Corresponde al periodo enero-abril de 2011

Fuente: Elaborado por el Centro de las Finanzas Públicas de la cámara de Diputados con base en información de la SHCP

El establecimiento del IEPS a la gasolina y diesel conforme al Artículo 2-A, fracción I no ha funcionado como instrumento de recaudación, y ni como una medida que desincentive el uso del combustible y disminuya el consecuente daño al medio ambiente. Por el contrario, el gravamen ha generado una merma para las finanzas públicas de aproximadamente 400 mil millones de pesos en los últimos 4 años, lo que representa cerca de la mitad del presupuesto destinado al programa Oportunidades en ese periodo.

Aun cuando en el país se ha dado un combate frontal a la inflación y que en un contexto de apertura comercial hay menores presiones inflacionarias, el alza de los bienes cuyo precio es administrado por el gobierno pudiera tener un efecto no marginal en el nivel de inflación. Una investigación realizada por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas⁴ muestra que si se registrara un incremento en la inflación del 3 por ciento⁵ y de un 1 por ciento en el precio de las gasolinas (tal como se tiene previsto con el desliz de ocho centavos mensual), durante 2011 este aumento de las gasolinas generaría una sexta parte de la inflación registrada en 2011. Asimismo, la inflación generada en cierto periodo

⁴ Se aplicó un Modelo de Vectores Autorregresivos para estimar el efecto del precio de la gasolina sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC), lo anterior para el periodo que abarca desde enero de 1997 hasta marzo de 2011, Así el modelo a estimar queda de la siguiente manera:

$$\Delta LIPC_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^k \alpha_{1i} \Delta LIPC_{t-i} + \sum_{i=1}^k \alpha_{2i} \Delta LPG_{t-i} + u_{1t} \quad (1)$$

$$\Delta LPG_t = \beta_0 + \sum_{i=1}^k \beta_{1i} \Delta LIPC_{t-i} + \sum_{i=1}^k \beta_{2i} \Delta LPG_{t-i} + u_{2t} \quad (2)$$

Donde:

$\Delta LIPC_t$ = La primera diferencia del logaritmo del Índice de Precios al Consumidor ajustado por estacionalidad.

ΔLPG_t = La primera diferencia del logaritmo del Precio Administrado de la Gasolina Magna.

u = Son los términos de error estocástico.

Se considero una regresión en la cual se incluyeron 6 rezagos, en ambas variables obteniendo el siguiente resultado:

| | C | DLINPCD(-1) | DLINPCD(-2) | DLINPCD(-3) | DLINPCD(-4) | DLINPCD(-5) | DLINPCD(-6) |
|--------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Coef. | 0.00038 | 0.538838 | -0.03663 | 0.127418 | 0.031874 | 0.22429 | -0.00232 |
| Est. T | [1.31541] | [6.61872] | [-0.40360] | [1.40164] | [0.35203] | [2.52397] | [-0.03063] |
| | DLGASPRE(-1) | DLGASPRE(-2) | DLGASPRE(-3) | DLGASPRE(-4) | DLGASPRE(-5) | DLGASPRE(-6) | |
| | 0.054039 | 0.014819 | -0.026975 | -0.007785 | -0.005198 | -0.012385 | |
| | [3.94186] | [1.03040] | [-1.86456] | [-0.53306] | [-0.35565] | [-0.85254] | |

El único coeficiente que salió significativo fue el coeficiente del primer rezago lo que indica que cada punto porcentual en el incremento del precio de la gasolina genera un aumento de .05 por ciento en la inflación un periodo adelante.

⁵ Documento Relativo al Cumplimiento de las Disposiciones Contenidas en el Artículo 42, Fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 2001, SHCP.

http://www.shcp.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/info_relativa_2/doc_art_%2042_LFPRH.pdf

podiera tener efectos subsecuentes en los meses posteriores. De esta manera, es evidente que antes de desregularse el precio doméstico de la gasolina tendrán que darse ciertas condiciones en la economía nacional que permitieran al grueso de la población absorber el impacto en su precio, es decir, que tendría que aumentarse previamente la tasa de crecimiento económico y darse una distribución más equitativa del ingreso.

Finalmente, cabe aclarar que no obstante lo idóneo de la medida, habrá que ser muy cautelosos en cuanto al retiro del subsidio a la gasolina, sobre todo por el efecto que pudiera tener en el nivel general de precios, tomando en cuenta que la inflación es un impuesto que daña más a los individuos de menores ingresos y que la gasolina es uno de los insumos que se emplea de forma generalizada en la cadena productiva.

Referencias

Banco de México, Diversas Estadísticas, <http://www.banxico.org.mx/estadisticas/index.html>

INEGI, Banco de Información Económica (BIE), <http://dgcnesyp.inegi.org.mx/bdiesi/bdie.html>.

Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/78.pdf>

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/153.pdf>

OCDE (2001), Estudios Económicos de la OCDE: México 2011. <http://www.oecd.org/dataoecd/14/10/47905766.pdf>

SHCP (2011), Documento Relativo al Cumplimiento de las Disposiciones Contenidas en el Artículo 42, Fracción I, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, 2001,SHCP. http://www.shcp.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/info_relativa_2/doc_art_%2042_LFPRH.pdf

U.S. Energy Information Administration, http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_gnd_dcus_nus_w.htm

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas

Director General: Mtro. Luis Antonio Ramírez Pineda

Director de área: Mtro. Miguel Ángel Díaz Pérez

Elaboró: Ricardo Rodríguez Vargas