



## NOTA INFORMATIVA

notacefp / 064 / 2012

02 de octubre de 2012

### IEPS a gasolina y diesel.

El Impuesto Especial sobre Producción y Servicios que se aplica a la gasolina y el diesel es un tributo con tasa variable que permite ajustar el precio internacional de estos combustibles con el administrado por el Gobierno Federal<sup>1</sup>. La volatilidad de éstos en los mercados internacionales en conjunto con la política de precios estables en el mercado interno ha provocado que este impuesto funcione como un subsidio a la venta final de estos productos.

Entre enero y julio de 2012, el precio promedio de la mezcla mexicana de petróleo se situó por encima de los 103.9 dólares por barril, es decir, 19.0 dólares por encima del precio utilizado para la estimación de los ingresos contenidos en la Ley de Ingresos de la Federación 2012 (84.9 dólares). Este comportamiento de los precios de petróleo generó incrementos considerables en los precios de los combustibles automotrices a nivel internacional.

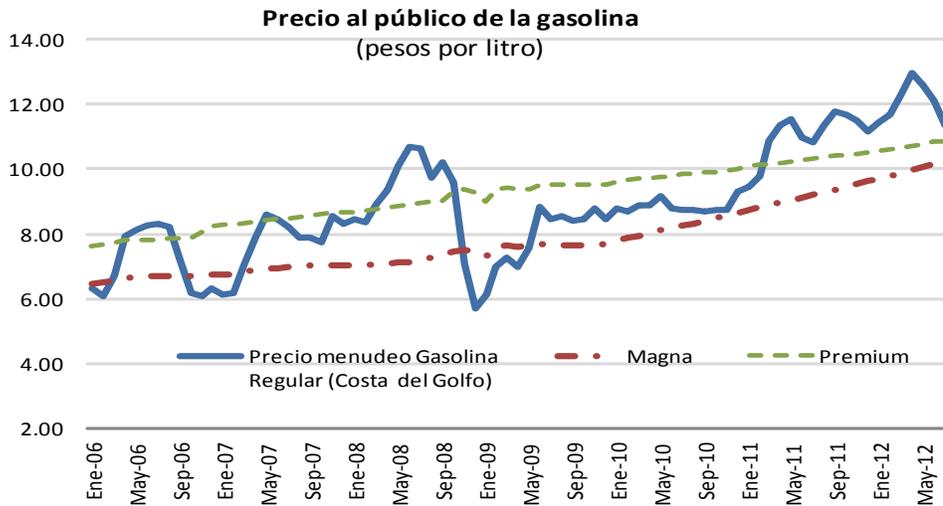


Fuente: Elaborado por el CEFP con datos de Pemex

Los precios al público de las gasolinas y el diesel se han mantenido alejados de la volatilidad inmersa en los mercados de los energéticos a nivel internacional, debido a la política de precios seguida por el Gobierno Federal. No obstante, en el mercado internacional los precios al público de estos combustibles reaccionan al comportamiento volátil del mercado, ocasionando incertidumbre al consumidor final. Esta volatilidad de los precios internacionales afecta a las

<sup>1</sup> Precio al público determinado por la SHCP.

finanzas públicas de México, ya que el Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS) aplicable a gasolinas y diesel toma como base el precio de referencia para estos productos, de acuerdo con lo establecido en la Ley del IEPS.<sup>2</sup>



Fuente: Elaborado por el CEFPP con datos de la Secretaría de Energía y la U.S. Energy Information Administration.

### Impuesto o subsidio.

Paradójicamente se le llama impuesto a aquello que, desde 2006, se ha convertido en un subsidio para los consumidores de combustibles automotrices. Este subsidio deriva de la metodología utilizada para la fijación de los precios al público.

En México, el precio al público lo fija el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme lo establecido por la legislación en la materia.<sup>3</sup> Este precio se establece de manera unilateral y sirve como base para el cálculo del impuesto que está basado en el precio de los combustibles en los mercados de referencia y no en los costos de producción.

<sup>2</sup> Conforme a la Ley del IEPS, el precio de referencia utilizado para el cálculo del impuesto será: Para las gasolinas, el precio spot de la gasolina regular sin plomo; para el diesel de uso automotriz de alto azufre, el precio spot "fuel oil" número 2, 0.2% de azufre y 34° API; para el diesel para uso automotriz y diesel para uso industrial de bajo azufre, el precio spot "fuel oil" número 2 LS, 0.05% de azufre; para el diesel de uso industrial de alto azufre, el precio spot del "fuel oil" número 2; todos ellos vigentes en la Costa del Golfo de los Estados Unidos. Para el diesel marino usado en vehículos del Golfo de México, el precio spot "fuel oil" número 2, 0.2% de azufre y 34° API, vigente en Houston, Texas; y para el diesel usado en vehículos marinos de la Costa del Pacífico, el precio spot "fuel oil" número 2 LS, 0.05% de azufre, vigente en Los Ángeles, California.

<sup>3</sup> La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 28 que en México "...las leyes fijarán bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de esos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza de precios. La ley protegerá a los consumidores y propiciará su organización para el mejor cuidado de sus intereses." De igual manera, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal que faculta a la SHCP para que fije los precios considerando para ello, criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero sobre principios de mercado, escuchando la opinión de la Secretaría de Economía, con participación de las dependencias que correspondan.

El subsidio a la gasolina y el diesel surge en 2006, como consecuencia del aumento generalizado en los precios de los energéticos a nivel mundial. A partir de entonces, se contempló la posibilidad de que la tasa del IEPS a estos productos pudiera ser negativa.

Es importante mencionar que a partir de 2006 este impuesto ha sido negativo, salvo en 2009 cuando la crisis económica mundial propició una caída importante en los precios de los energéticos y generó que, entre febrero y junio de ese año, este impuesto obtuviera ingresos derivados de un decremento en los precios de referencia de conformidad con la metodología para el cálculo del impuesto; por lo que, se requirió del impuesto para alcanzar el precio administrado por el Gobierno Federal.

Entre 2006 y 2011, los altos precios de los energéticos (principalmente el petróleo), han propiciado que el subsidio a los consumidores de gasolina y diesel haya representado un gasto fiscal importante para las finanzas públicas del país, pues en este periodo alcanzó 654 mil 049.6 millones de pesos a precios de 2012.

**Impuesto Especial sobre Producción y Servicios 2006-2012**  
(Millones de pesos a precios de 2012)

Concepto								Total
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 e/	2006-2011
IEPS 1/	-56,031.6	-60,718.0	-257,133.4	3,632.3	-61,283.7	-150,777.9	-26,181.5	-582,312.4
Art. 2o.A Frac I (Subsidio)	-56,031.6	-60,718.0	-264,349.6	-17,169.0	-83,994.8	-171,786.5	-51,268.9	-654,049.6
Art. 2o.A Frac II (Cuota Estatal)	0.0	0.0	7,216.2	20,801.3	22,711.1	21,008.6	25,087.4	71,737.2

e/ Ley de Ingresos de la Federación 2012.

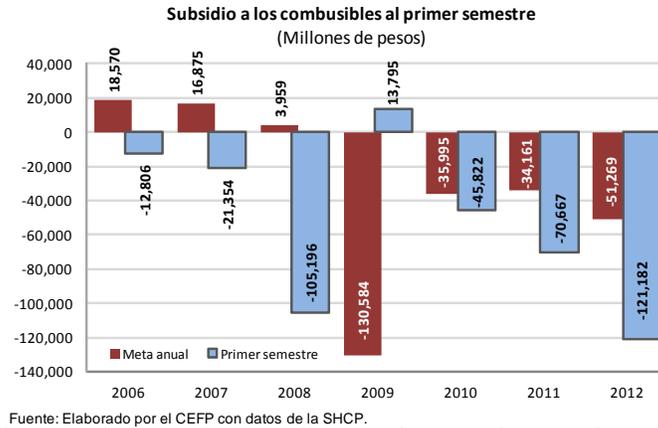
1/ Incluye el impuesto a las gasolinas de acuerdo al artículo 2o. Fracción I y II, incluido en la Ley de Ingresos 2008.

Fuente: Elaborado por el CEFP con base en datos de Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2006-2011, Resultados Generales y Ley de Ingresos de la Federación 2012.

Destaca el subsidio otorgado por esta vía a los consumidores de combustibles en 2008, que a precios de 2012 ascendió a 264 mil 349.6 millones de pesos, el monto más elevado de subsidio registrado desde el año 2006.

### **Incremento en subsidios a las gasolinas**

Una constante observada en el periodo comprendido entre 2006 y 2011 es que el subsidio a las gasolinas y el diesel representan costos importantes para el erario Federal. El año 2012 no parece ser la excepción, pues durante los primeros seis meses del año el subsidio a los combustibles ha rebasado el monto previsto para todo el ejercicio fiscal, alcanzando un avance del 236 por ciento.



Al mes de junio el subsidio ascendía a 121 mil 181.7 millones de pesos, que en el periodo de análisis resulta ser el mayor subsidio otorgado. Durante el mes de julio de este año, el subsidio ascendió a 9 mil 308.2 millones de pesos, siendo el mes con menor subsidio del presente año.

### Estimación del subsidio al cierre de 2012

Entre enero y julio de 2012, el subsidio a las gasolinas y el diesel alcanzó un monto de 130 mil 489.9 millones de pesos. Con la finalidad de determinar el importe que puede alcanzar el subsidio a estos combustibles al final del año, se realizó una estimación considerando el precio de la gasolina y el diesel en el mercado de futuros de New York, ésta se realizó incorporando al precio de referencia, el ajuste por calidad y los costos de transporte y de manejo promedio observados, además del margen comercial a los distribuidores, comparándolo con el precio al público promedio para obtener el subsidio esperado.

De observarse para los siguientes meses un precio similar al de referencia (futuros) para la gasolina y el diesel reportado por el New York Mercantile Exchange se podría alcanzar, para el cierre del ejercicio, un subsidio superior a los 207 mil millones de pesos. Este monto es superior al subsidio estimado en el presupuesto de Gastos Fiscales 2012, en el cual se consideraba que dicho importe ascendería a 172 mil 265 millones de pesos, entanto que la Ley de Ingresos de la Federación contemplaba que el subsidio ascendería a 51 mil 269 millones de pesos.

De alcanzarse el subsidio estimado, éste significaría un gasto fiscal importante para las Finanzas Públicas, pues sería equivalente al monto de ingresos propios estimado para el Instituto Mexicano del Seguro Social en la Ley de Ingresos, al 81.6% del presupuesto asignado a la Comisión Federal de Electricidad, o al 82.1% del presupuesto destinado para el ramo 11 (Educación Pública); todos correspondientes al ejercicio fiscal de 2012. De alcanzarse el monto de subsidio estimado, este representaría el 0.8% del Producto Interno Bruto.

### Conclusiones

Los altos niveles de subsidio que serán erogados durante el presente ejercicio fiscal hacen resaltar los siguientes factores:

- 
1. Los altos precios del petróleo, provocaron que se rebasara muy pronto la meta anual estimada en materia de subsidios a la gasolina y al diesel.
  2. Derivado de la estimación realizada por la SHCP en materia de IEPS petrolero, habrá dificultad para alcanzar las metas de ingresos previstas en la Ley de Ingresos de la Federación.
  3. De continuar con los niveles actuales de precios, el subsidio eliminará considerablemente la posibilidad de contar con ingresos excedentes y disminuiría de manera importante las participaciones a estados y municipios.
  4. Pese a que la Estrategia Nacional de Energía pretende desaparecer los subsidios a la energía para incrementar el uso eficiente de la misma, los altos precios registrados en los combustibles han provocado que estos se incrementen considerablemente.

Ante el escenario actual de precios de energéticos elevados y altos subsidios a las gasolinas y el diesel, sería importante analizar la conveniencia de otorgar beneficios dirigidos a la población de menores ingresos, mismos que podrían destinarse mediante subsidios al transporte público en lugar de seguir con un subsidio costoso que beneficia, en mayor medida, a los hogares con mayor ingreso per cápita.

#### **Fuentes de información**

Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, Beneficiarios del Subsidio a la Gasolina. Disponible en <http://www.cefp.gob.mx/publicaciones/nota/2012/septiembre/notacefp0522012.pdf>

Petróleos Mexicanos, Relación con inversionistas, Indicadores petroleros. Disponible en <http://www.ri.pemex.com/index.cfm?action=content&sectionID=16&catID=12155>

\_\_\_\_\_, Información financiera no dictaminada al segundo trimestre de 2012. Disponible en <http://www.ri.pemex.com/files/content/Reporte%20trimestral%20T12.pdf>

Secretaría de Energía, Sistema de Información Energética. Disponible en <http://sie.energia.gob.mx/>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Informes sobre la situación económica, las Finanzas Públicas y la Deuda Pública al segundo trimestre de 2012. Disponible en [http://www.shcp.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/ITSSEFPDP/2012/segundo\\_trimestre\\_2012/Informe%20o.%20Trimestre%20de%202012.pdf](http://www.shcp.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/ITSSEFPDP/2012/segundo_trimestre_2012/Informe%20o.%20Trimestre%20de%202012.pdf)

\_\_\_\_\_, Estadísticas Oportunas, SHCP. Disponible en [http://www.hacienda.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/Estadisticas\\_Oportunas\\_Finanzas\\_Publicas/Informacion\\_mensual/Paginas/finanzas\\_publicas.aspx](http://www.hacienda.gob.mx/POLITICAFINANCIERA/FINANZASPUBLICAS/Estadisticas_Oportunas_Finanzas_Publicas/Informacion_mensual/Paginas/finanzas_publicas.aspx)

---

#### **Centro de Estudios de las Finanzas Públicas**

Director General: Mtro. Edgar Díaz Garcilazo

Director de área: Mtro. Miguel Ángel Díaz Pérez

Elaboró: Lic. Ernesto García Monroy