



Rediseñar el régimen fiscal de las gasolinas #EsPosible

M.A. Ana Lilia Moreno. Investigadora

1. En México no existe aún una ruta clara sobre el esquema fiscal de las gasolinas ante la apertura

La reforma energética incluyó la liberalización del precio de las gasolinas para finales de esta década.

5

Acciones para
construir una ruta
hacia la Apertura

- ✓ Replantear impuesto a las gasolinas;
- ✓ Garantizar no retorno al subsidio;
- ✓ Transparentar uso de recursos;
- ✓ Invertir hacia transición energética;
- ✓ Transformar sistemas de movilidad urbana.

2. Los inversionistas requieren conocer el esquema fiscal para calcular costos

Las Problemáticas más urgentes

Opacidad en el manejo de franquicias de PEMEX

Penetración escalofriante del crimen organizado

Competencia Desleal

Políticas De Exclusividad Territorial

3. IEPS: componente principal en la determinación del precio de las gasolinas

Sistema de fijación de precios de las gasolinas en México

SHCP, PEMEX y CRE determinan:

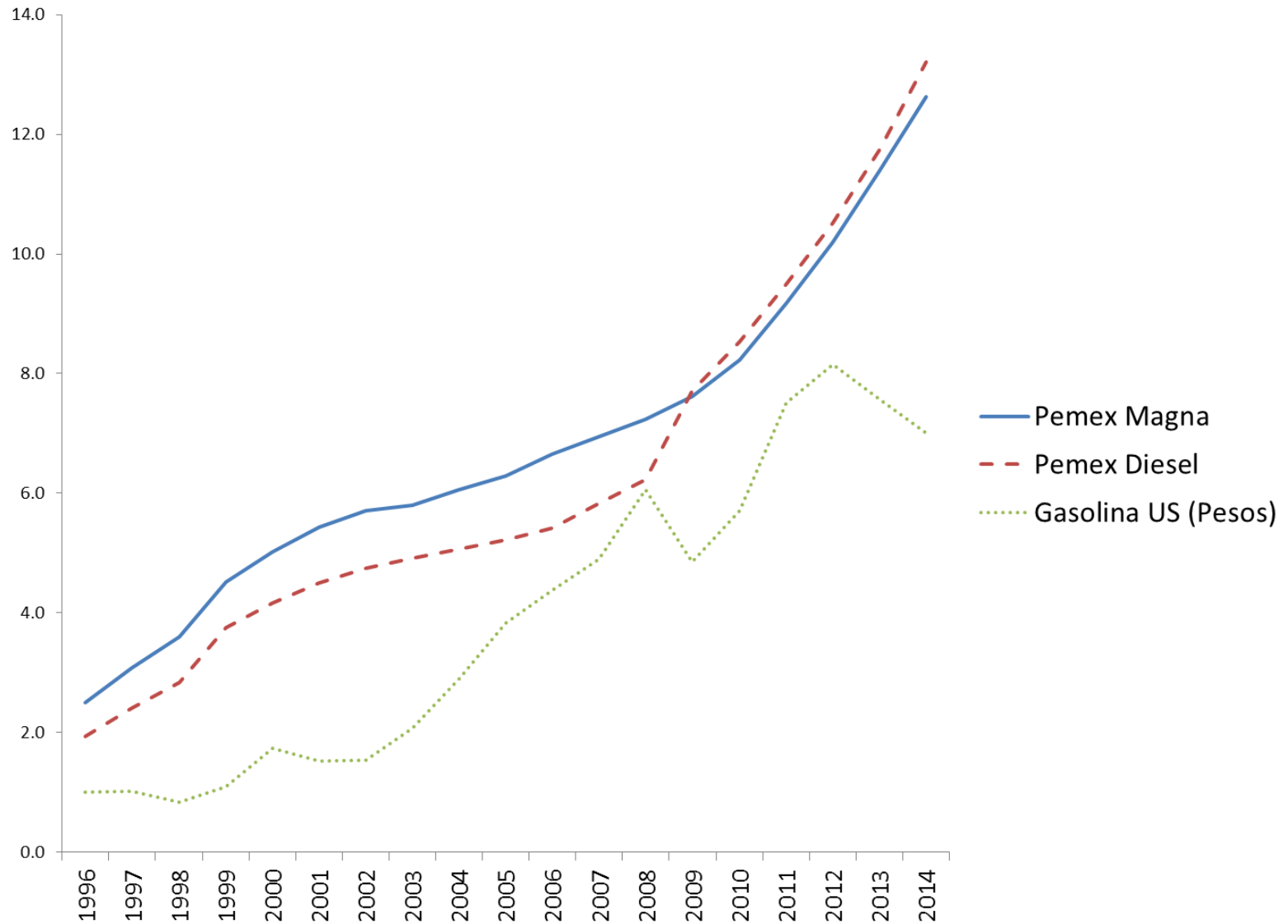
- Ajustes por calidad
- Costos netos de transporte
- Margen Comercial
- Costo de Manejo a expendios autorizados

SHCP determina el subsidio:



dependiendo del posicionamiento del precio internacional de referencia

4. Precio Histórico de Gasolina en México comparado con Precio Internacional (Eje de las ordenadas en pesos)



Fuente: SENER, 2015. Cifras en pesos a diciembre 2014)

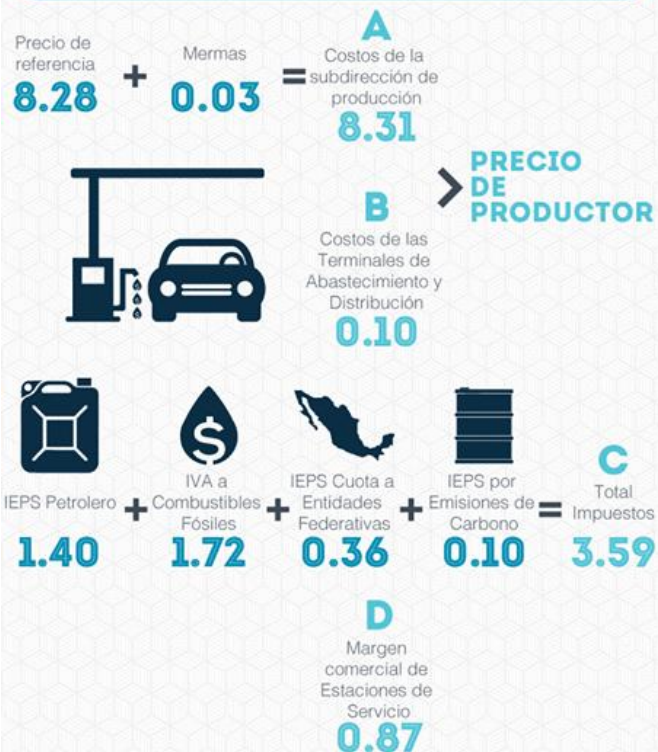
REDISEÑAR EL RÉGIMEN FISCAL DE LAS GASOLINAS ES POSIBLE

(CIDAC, 2015)

ESTRUCTURA DEL PRECIO DE LA GASOLINA

(Componentes del precio por litro, cifras en pesos a diciembre 2014)

Precio Público = 12.86
(A+B+C+D)



*Precio ponderado de ingreso a Pemex considerando producción nacional a diciembre, 2014.

**El IEPS se refiere a la tasa impositiva del artículo 2A Fracción I de la LIEPS. La cuota correspondiente a la fracción II de la LIEPS.

Fuente: CIDAC con información de SENER (2015) con información consultada a diciembre 2014. Un cuadro con diseño similar fue publicado por CIEP con información de SHCP a 2010.

6. Ingresos Presupuestarios por IEPS Gasolina y Diesel (millones de pesos)



Recaudación

Subsidio

En 2008 el gobierno federal habría obtenido ingresos petroleros por 7.5% del PIB, en lugar del 5.7% del PIB

7. El régimen fiscal de las gasolinas en México: ¿subsidio o impuesto?



8. Poca transparencia en el gasto público emanado de los recursos recaudados por el consumo de gasolinas

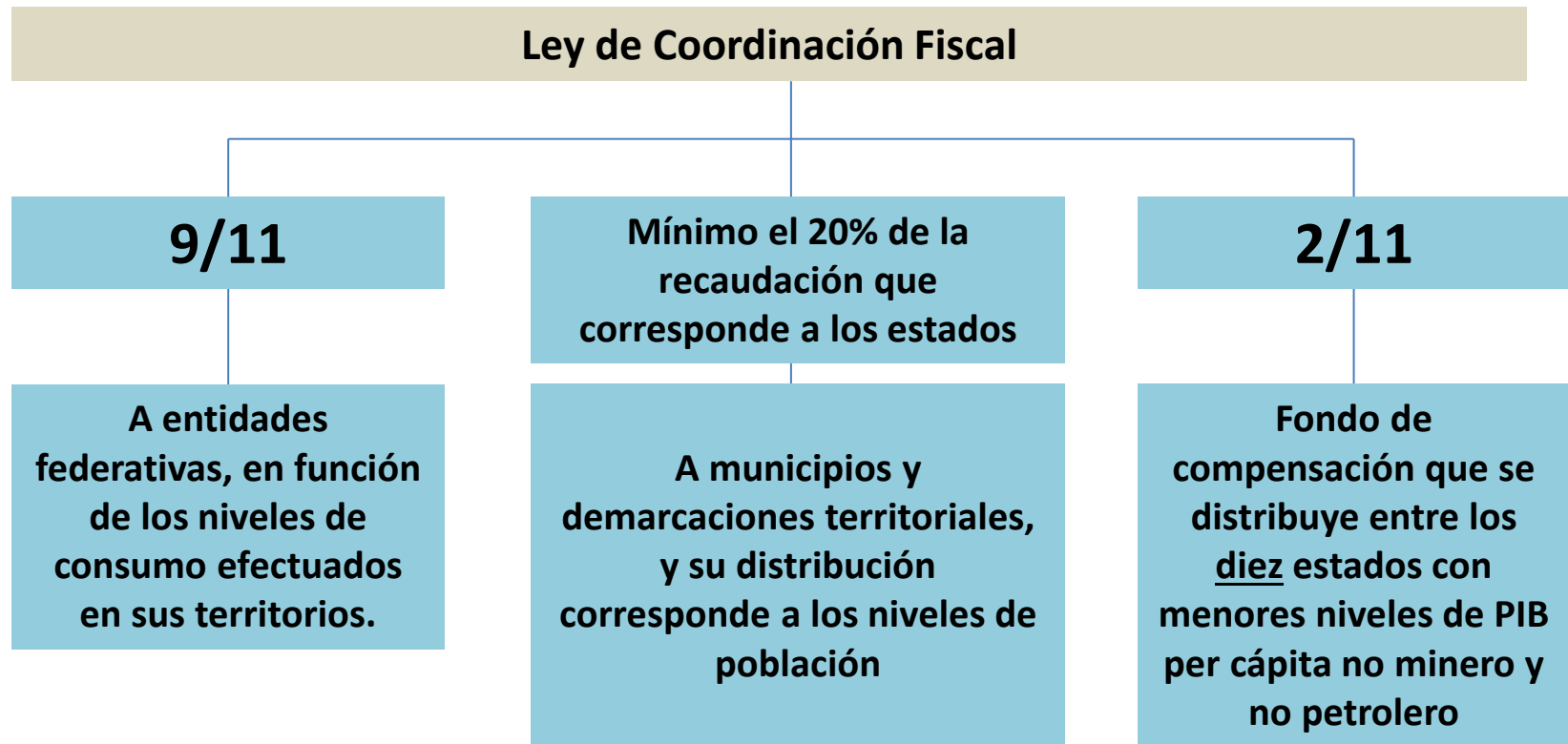
Participaciones pagadas a las entidades federativas (millones de pesos)

Fondo General	79.7%
Fondo de Fomento Municipal	4.0%
Fondo de Fiscalización	5.3%
Fondo de Extracción de Hidrocarburos	0.7%
IEPS	1.8%
IEPS Gasolinas	4.0%
Tenencia	0.1%
0.136% de la RFP	0.5%
DAEP	0.1%
ISAN	1.5%
Incentivos Económicos	2.0%
Fondo de Compensación por Repecos	0.3%

Fuente: SHCP (2013)

- Tesorerías de los estados son las beneficiarias de la recaudación, y las responsables de su administración, recaudación, comprobación, determinación y cobro
- Gasto corriente en entidades y municipios
- Ciudadanía imposibilitada para recibir beneficios como:
 - Inversiones en infraestructura,
 - Cambio en movilidad,
 - Eficiencia energética y
 - Cuidado al medio ambiente.

9. El gasto público emanado de los recursos recaudados privilegia el financiamiento al gasto corriente y opaco de los Estados y municipios



10. El subsidio a las gasolinas en México ha sido altamente regresivo

223 mil millones de pesos equivale a:

3 % del PIB de ese

18% del gasto público programable;

30% del gasto en desarrollo social

- **Entre 2006-2012 el gasto acumulado en subsidios energéticos representó 13.3% del PIB**
- **En 2008, cuando se duplicó el precio internacional del petróleo, se alcanzó un máximo histórico de casi 400 mil mdp en subsidios energéticos**
- **223.7 mil mdp correspondieron al subsidio a gasolinas, cifra que representó:**
 - ✓ **10 veces el presupuesto del programa Oportunidades**
 - ✓ **Entre 2005 y 2013 el precio productor de PEMEX de las gasolinas aumentó en términos reales 22%, mientras que el precio de venta al público se redujo en 0.4% (Scott, 2014)**

11. El subsidio a las gasolinas en México ha sido altamente regresivo

Distribución del gasto de hogares y población en gasolinas y diésel – Año 2010 (Porcentajes)

Decil	2006	2010	2012
I	0.6%	1.2%	1.5%
II	1.3%	1.7%	1.3%
III	2.4%	2.4%	2.4%
IV	3.2%	3.6%	3.3%
V	3.9%	4.7%	4.7%
VI	6.2%	6.7%	7.1%
VII	8.0%	8.5%	7.5%
VIII	12.3%	12.5%	11.1%
IX	19.2%	19.1%	18.3%
X	42.9%	39.4%	42.8%

- **74% del gasto se concentró en el 30% de la población de mayores ingresos**
- **En 2009 y 2010 el 30% más acaudalado disminuyó su gasto en gasolina. Sin embargo, no se observan cambios significativos en el consumo**

12. Los subsidios fomentan el uso del transporte basado en combustibles fósiles contribuyendo en gran medida al Cambio Climático

En México, prácticamente la totalidad del consumo de gasolinas se realiza en el sector transporte, abarcando el 95% volumen del consumo nacional

Si el incremento tendencial de las emisiones del sector transporte continúa, éstas pasarán de 67 millones de toneladas (Mt) de CO₂ (2008) a un total de **347 Mt de CO₂ para el 2030**

72% de las emisiones de GEI corresponden a emisiones provenientes de **vehículos privados**



La contribución del sector transporte a las emisiones de GEI es creciente.

El subsidio a la gasolina aumenta significativamente el consumo de este producto

En el periodo comprendido entre el año de 1990 y 2008, las emisiones relacionadas con el consumo de combustible de dicho sector **se incrementaron en un 102%**

13. El excesivo consumo de gasolinas: impacto sobre la calidad de vida

En México, al menos 34 millones de personas viven en zonas metropolitanas con una baja calidad del aire y altos niveles de sedentarismo

El número de muertes por enfermedades respiratorias agudas e influenza se ha **triplicado en el país** en sólo cuatro años.

Cada hora de sedentarismo eleva la probabilidad de **padecer obesidad en un 6%**

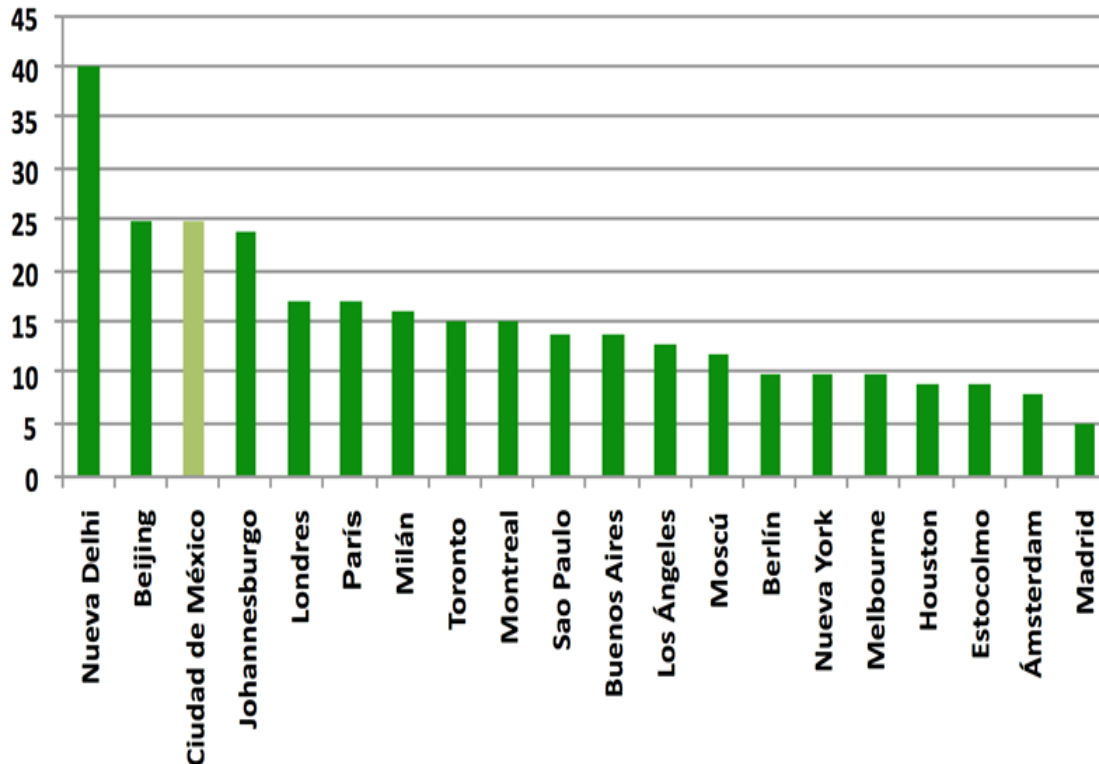


En la ZM del Valle de México, los niveles de partículas suspendidas respirables y de ozono se asocian con **4 mil muertes prematuras** de manera anual (INE, 2005)

Cada habitante diariamente respira **6.5 kilogramos de contaminantes**

14. El subsidio a las gasolinas acelera la improductividad de la Zona Metropolitana del Valle de México

Porcentaje de Automovilistas que escogerían trabajar más si el tiempo de traslado se redujera significativamente, (2010)



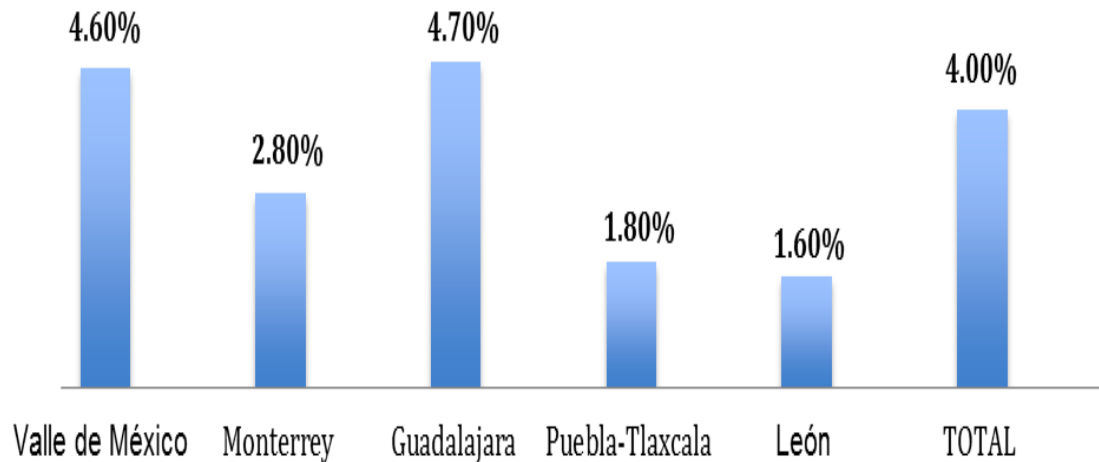
56% de los automovilistas han visto afectado su desempeño laboral o escolar a causa del tráfico

42% ha cancelado un viaje de trabajo por la misma causa.

Los mayores costos derivados del uso del automóvil se observan en la ZM de Guadalajara

15. El subsidio a las gasolinas representa un alto costo de oportunidad para México

Costos sociales y ambientales derivados del uso del automóvil por ciudad en México



Suma de externalidades:

- **\$173 mil millones de pesos**
- **4% del PIB de estas ciudades.**
- **Mayor costo de los efectos negativos:**
 - **Congestión vehicular 61% del costo total,**
 - **Accidentes, contaminación, ruido y emisiones de gas efecto invernadero**

16. Políticas Públicas para un régimen fiscal más efectivo

La solución debe darse en el terreno legal e institucional

Política tributaria

- Privilegiar eficiencia de todo el mercado (costos).
- Diseñar impuesto óptimo positivo, independiente del precio internacional.
- Considerar alternativas híbridas entre el esquema de precios fijos y un libre mercado (caso peruano).
- Programación de procesos de la implementación.
- Programa efectivo de comunicación con enfoque de empoderamiento de ciudadanía.

Gasto Público

- Reubicar recursos a gasto en salud, educación, cuidado del medio ambiente
- Transferencias monetarias focalizadas a los sectores más vulnerables de la población
- Políticas de compensación
- Adopción de nuevas tecnologías, energías renovables (auto eléctrico)
- Inversión en programas de cambio de la movilidad de la población como: 10 principios de transporte y desarrollo urbano para ciudades sostenibles
- Programas de reordenamiento territorial



cidac.org

[@CIDAC](https://twitter.com/CIDAC)

[facebook/cidac.org](https://facebook.com/cidac.org)

[youtube/CIDAC1](https://youtube.com/CIDAC1)

M. Ana Lilia Moreno

Investigadora

[@analiliamoreno](https://twitter.com/analiliamoreno)

