



FIJACIÓN DEL PRECIO A LA GASOLINA EN MÉXICO: ASPECTOS NORMATIVOS

Fausto Hernández Trillo

Seminario de CIDAC

México DF a 19 noviembre de 2015

ALTERNATIVAS PARA MÉXICO EN SU CONTEXTO

- Recientemente se introdujo un modesto pero apreciado impuesto al carbón
- Impuestos a la toxicidad
- Asimismo una política de eliminación gradual de subsidios
- Sin embargo, no fueron una alternativa importante de recursos públicos, aspecto muy importante para México y varios países de AL
- Por otro lado, se introdujeron una serie de medidas (no ambientales) que distorsionaban inversión y no muy recaudatorias

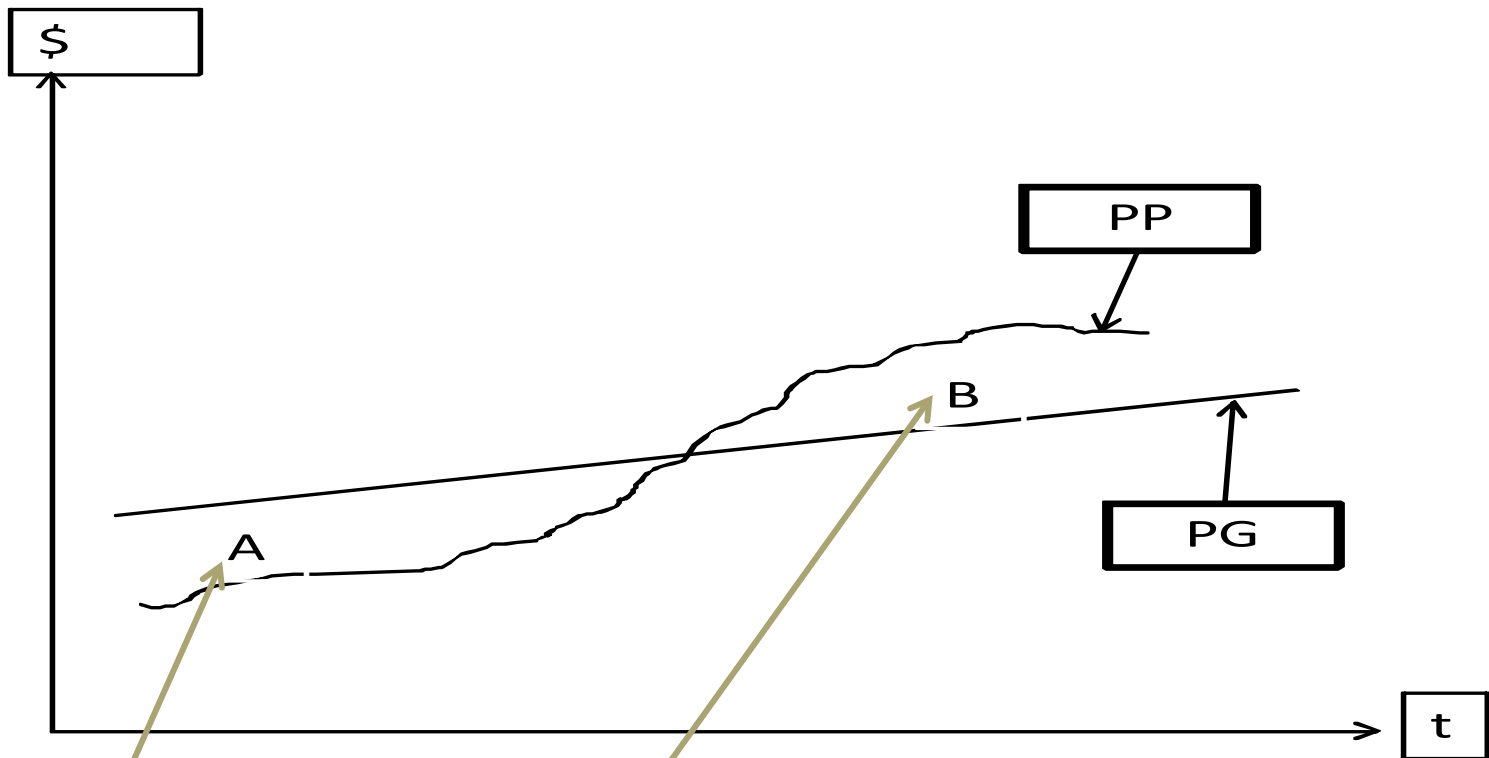


PRECIO DE LA GASOLINA EN MÉXICO

- La fijación del precio de la gasolina en México no corresponde con la teoría económica.
- Desde el Pacto Económico de fines de los 1980s se fija a través de un deslizamiento preanunciado por la SHCP.
- A partir de éste, si el precio internacional de la gasolina se encuentra por arriba de éste, entonces existe un subsidio (impuesto negativo).
- Por el contrario, si se encuentra por abajo entonces existe un impuesto positivo



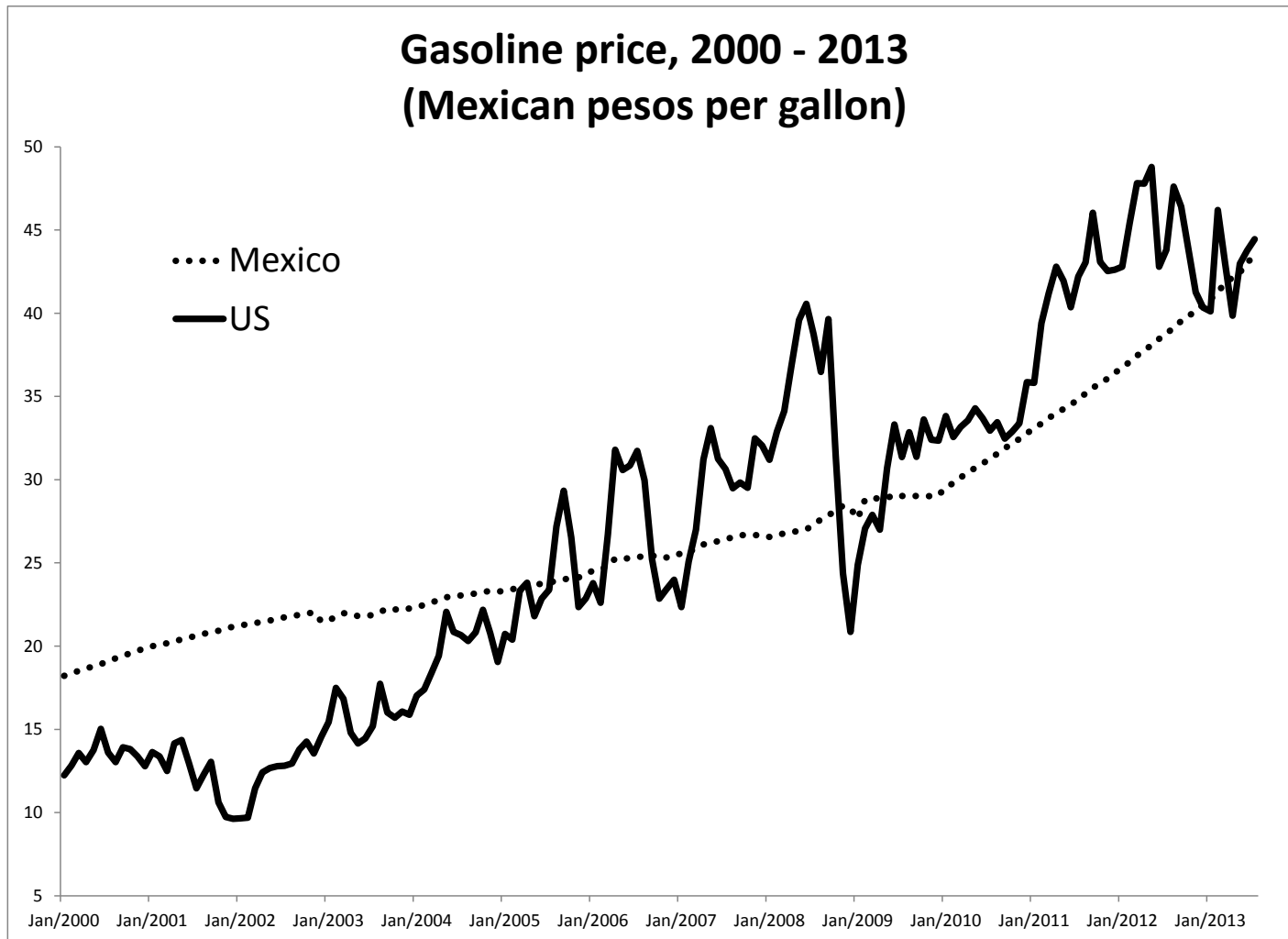
Fijación de Precio es el problema



A: Impuesto Positivo
B: Impuesto Negativo (subsidio)

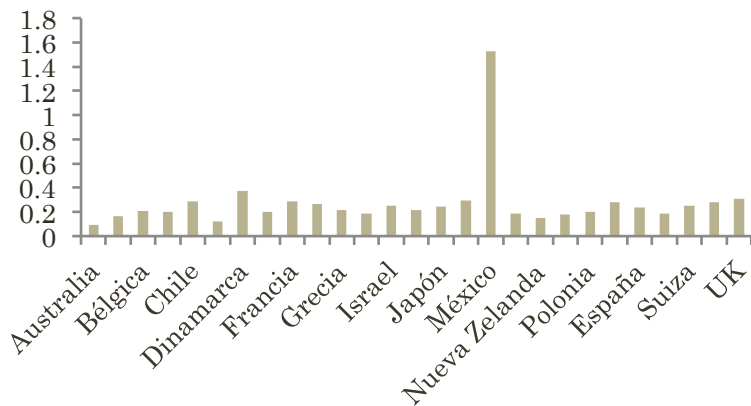


PRECIO GASOLINA EN MÉXICO 2000-2013

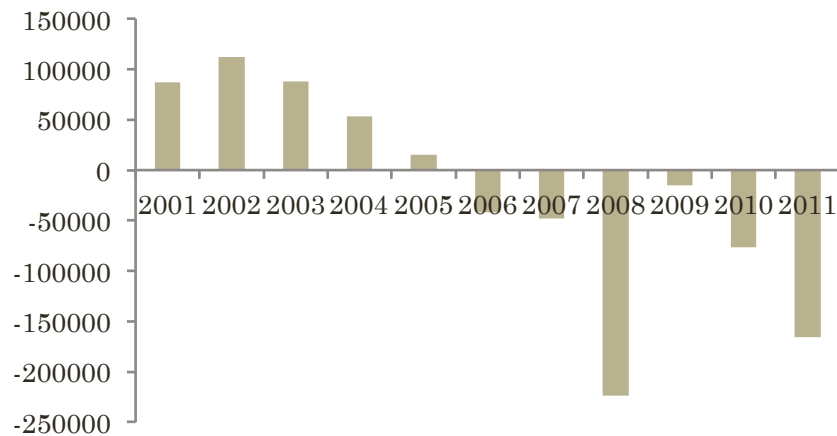


En términos recaudatorios añade incertidumbre

Variación anual (coef. de var) de IEPS 2001-2013



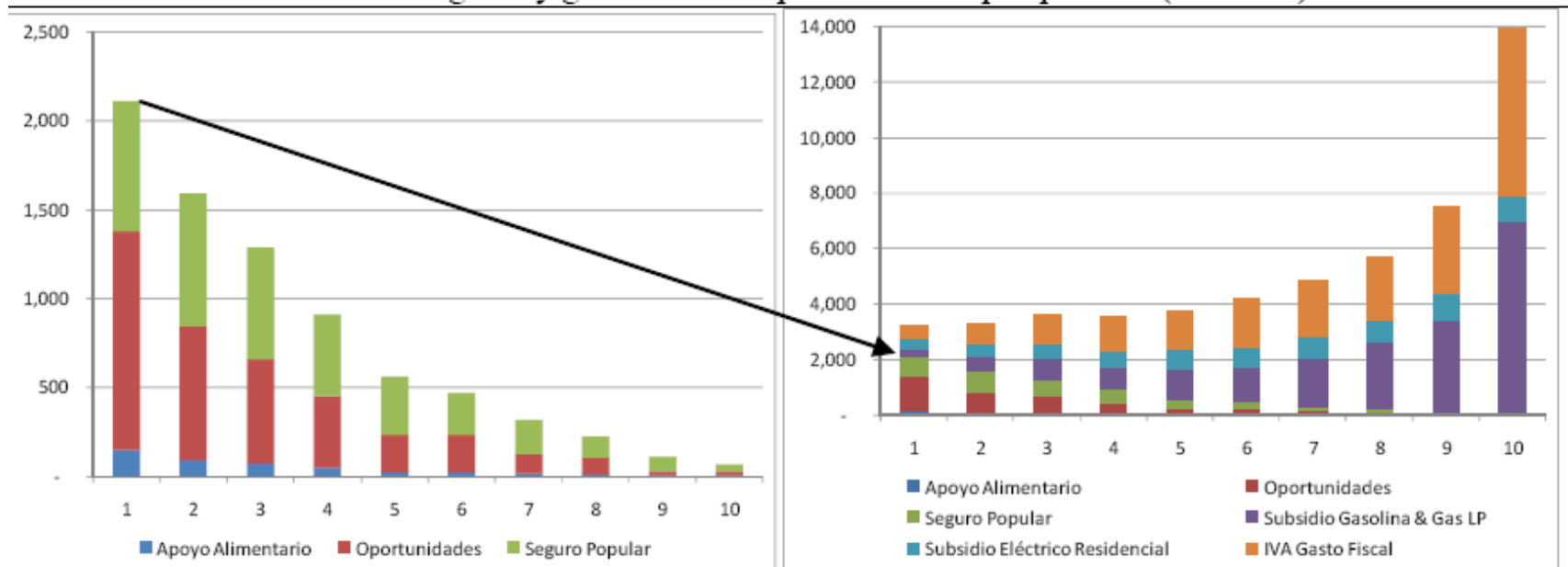
IEPS Recaudado (mdp)



En términos distributivos distorsiona el papel del estado redistributivo

...pero los subsidios generalizados cancelan
su efecto redistributivo

Subsidios dirigidos y generalizados: pesos anuales por persona (GP 2008)



¿CÓMO CORREGIR EL PROBLEMA?

**MODIFICAR FIJACIÓN DE PRECIOS A LA
GASOLINA Y**

IMPUESTO ÓPTIMO A LA GASOLINA



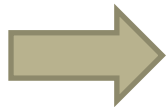
IMPUESTOS AMBIENTALES

- Tomar en consideración el costo social (internalizar la externalidad, impuesto Pigouviano)
- Una fuente alternativa de ingresos públicos
- Varias Posibilidades
 - impuestos a la gasolina
 - Impuestos a la contaminación y congestión
 - Impuestos del efecto de emisión de gases
 - Reducción de subsidios a la energía



Externalidades uso automóvil

- Contaminación
- Congestión
- Accidentes



COSTO SOCIAL

La estimación puede dividirse entre un impuesto Ramsey y otra parte Pigouviana



¿IEPS VERSUS IMP. PIGOUVIANO?

La solución, aunque no óptima, ha sido la de aplicar un impuesto a las gasolinas en lugar de impuestos tipo Pigou.

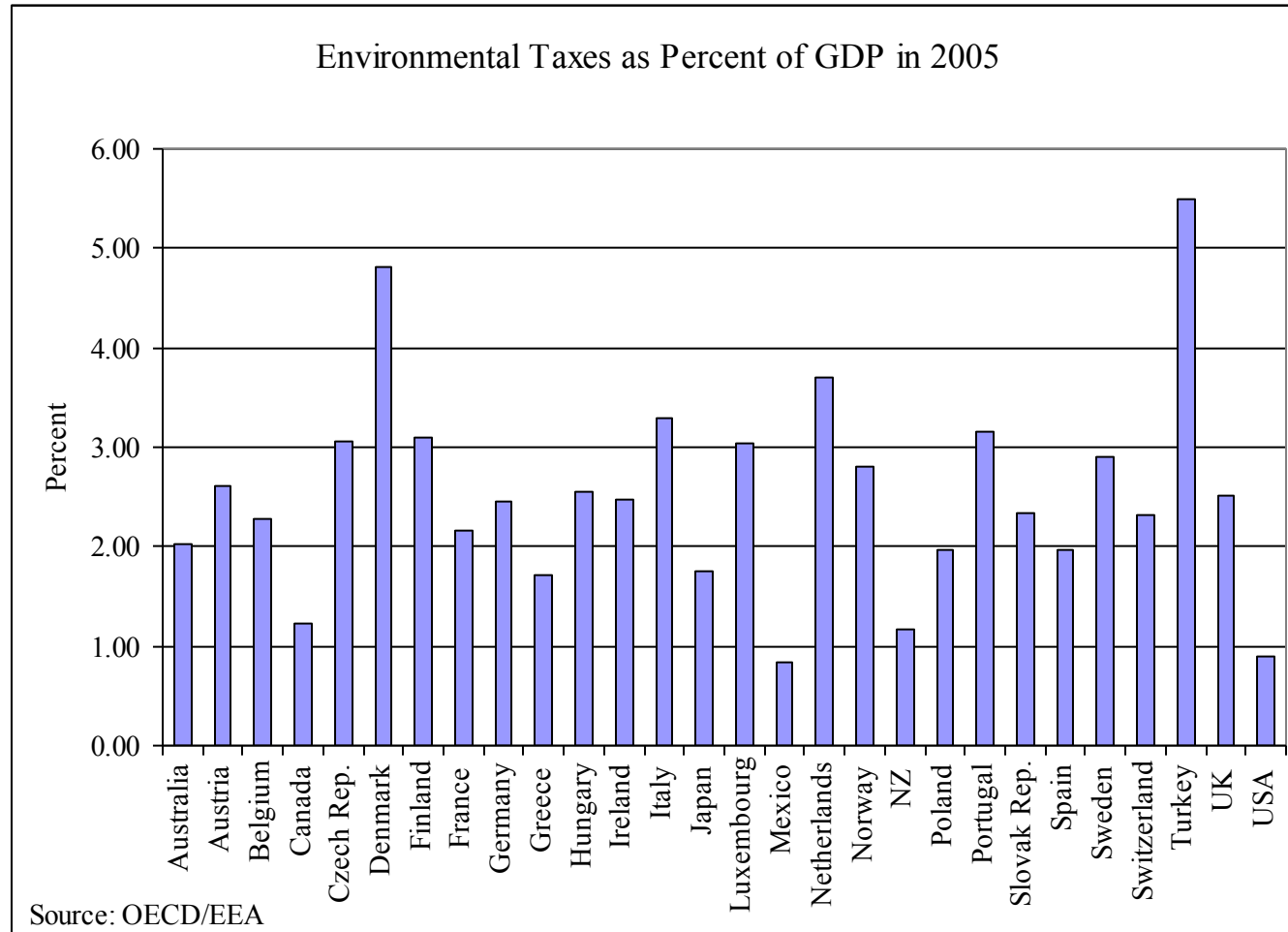
La penalización del consumo de gasolina reduce las emisiones de bióxido de carbono y otros contaminantes.

El IEPS a la gasolina eleva el costo de circulación en las ciudades, por lo que indirectamente reduce el tráfico y congestionamiento de las calles y, con ello, accidentes. Sin embargo, no es clara su efectividad cuando se le compara con peajes.

El impuesto es altamente generador de ingresos tributarios. Por ejemplo, en Inglaterra y Turquía representa más de un cuarto de aquéllos generados por el ISR-PF.

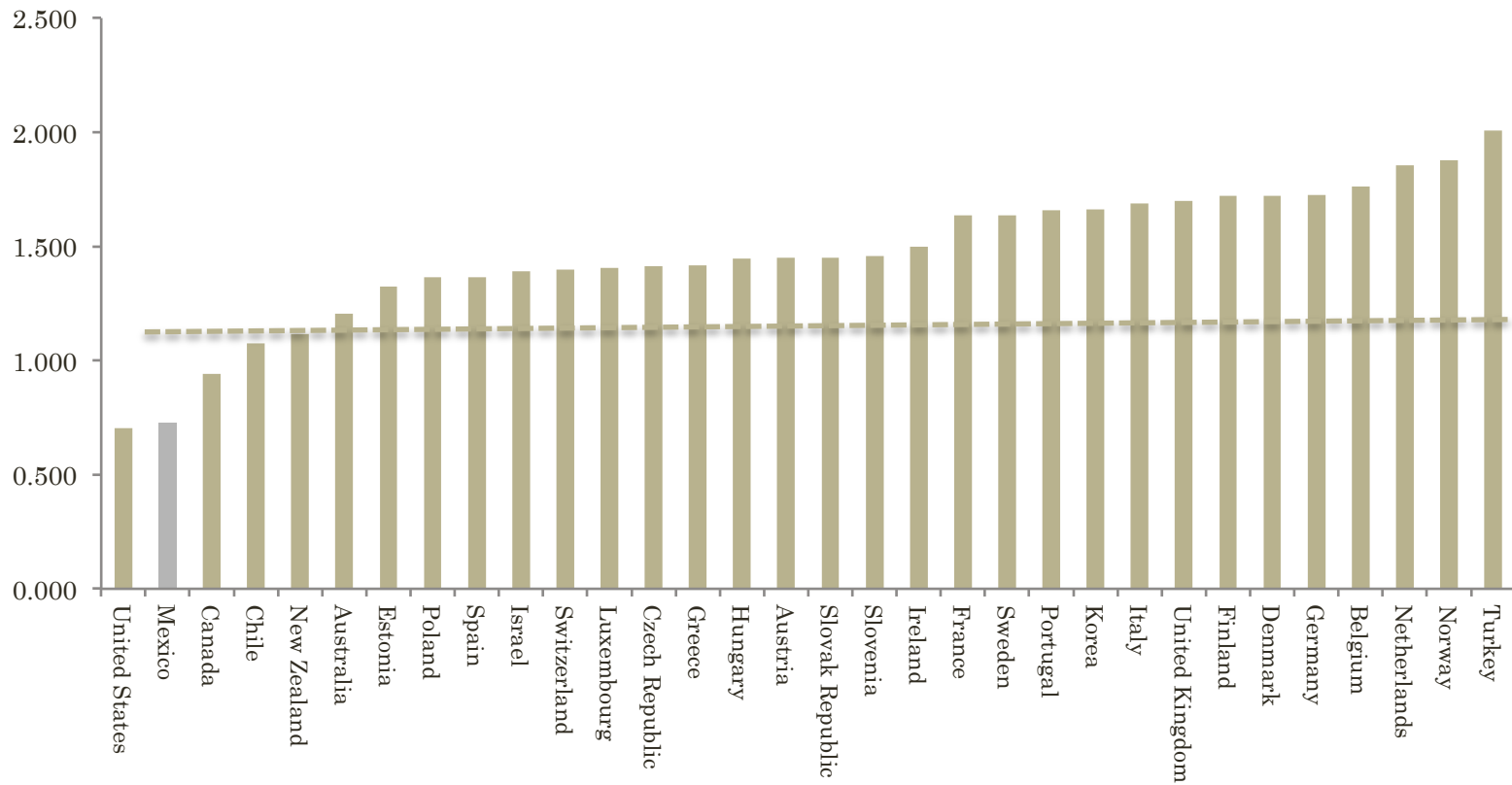
En algunos países el impuesto se utiliza como sustituto de peajes en carreteras y otras vialidades, ya que el costo que implica su recaudación resulta mucho menor.

FUENTE DE RECURSOS



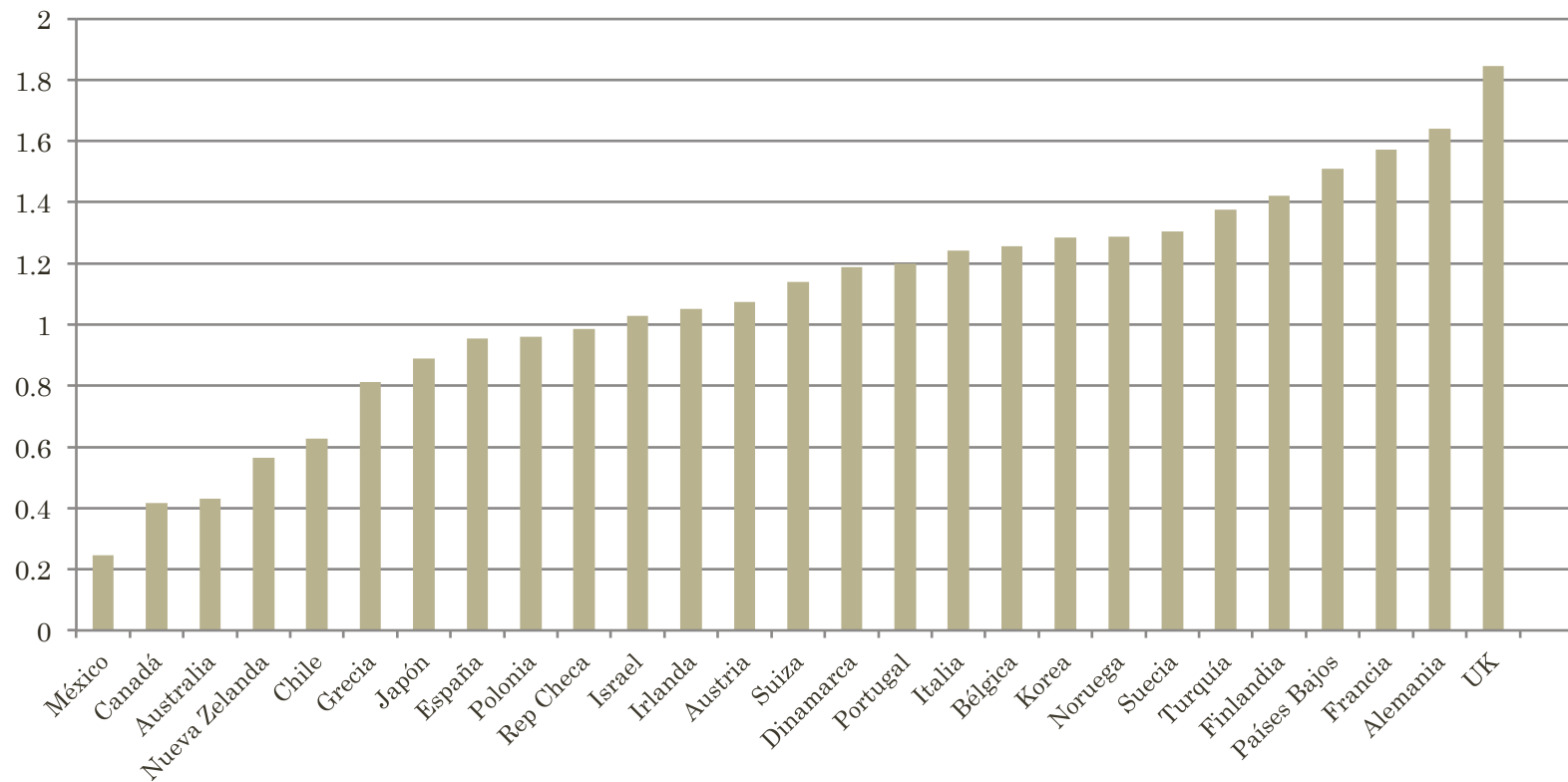
PRECIOS DE GASOLINAS EN EL MUNDO

Precio Promedio US DLLS (2003-2011)



NIVEL IMPUESTOS ESPECIALES (GASOLINA)

Impuesto especial (Excise)
Promedio 2001-2011



¿QUÉ ES DISTINTO EN LDC, MÉXICO?

- Crecimiento de las ciudades se ha dado de manera anárquica, con deficientes vialidades (angostas, con baches y exceso de topes).
- Muy deficiente aplicación de los reglamentos de tránsito (ocasionando mayor congestionamiento).
- Sistemas de transporte público deficientes y en malas condiciones, sin respeto a paradas autorizadas (ocasionando mayor congestionamiento y contaminación).
- Parque vehicular es más viejo (16.5 años vs 11.1 en los países industrializados)



El impuesto óptimo es distinto, necesariamente



MODELO PARRY & SMALL (2007)

$$U = u(\psi(C, M, T, G), N) - \varphi(P) - \delta(A)$$

C: consumption of the numeraire good,

M: vehicle miles of travel,

T: time spent driving,

G*: government spending,

N: leisure,

P*: the quantity of pollution, and

A*: severity-adjusted traffic accidents.

Functions u and ψ are quasi-concave, whereas φ and δ are weakly convex functions denoting disutility from pollution and (external) accident risk.



MODELO PARRY & SMALL (2007)

$M = M(F, H)$ F: fuel consumption
H: monetary expenditure of driving costs related to vehicle price and attributes.

$T = \pi M = \pi(\bar{M})M$ M: is the aggregate miles driven per capita,
 $\pi(\cdot)$ average speed

$P = P_F(\bar{F}) + P_M(\bar{M})$ Pollutants
P_f related to fuel consumptions
P_m related to local air pollution

$A = A(\bar{M}) = a(\bar{M})\bar{M}$ Accidents

$C + (q_F + t_F)F + H = (1 - t_L)wL$ Consumidor paga impuestos

$t_L L + t_F F = G$ Restricción gubernamental



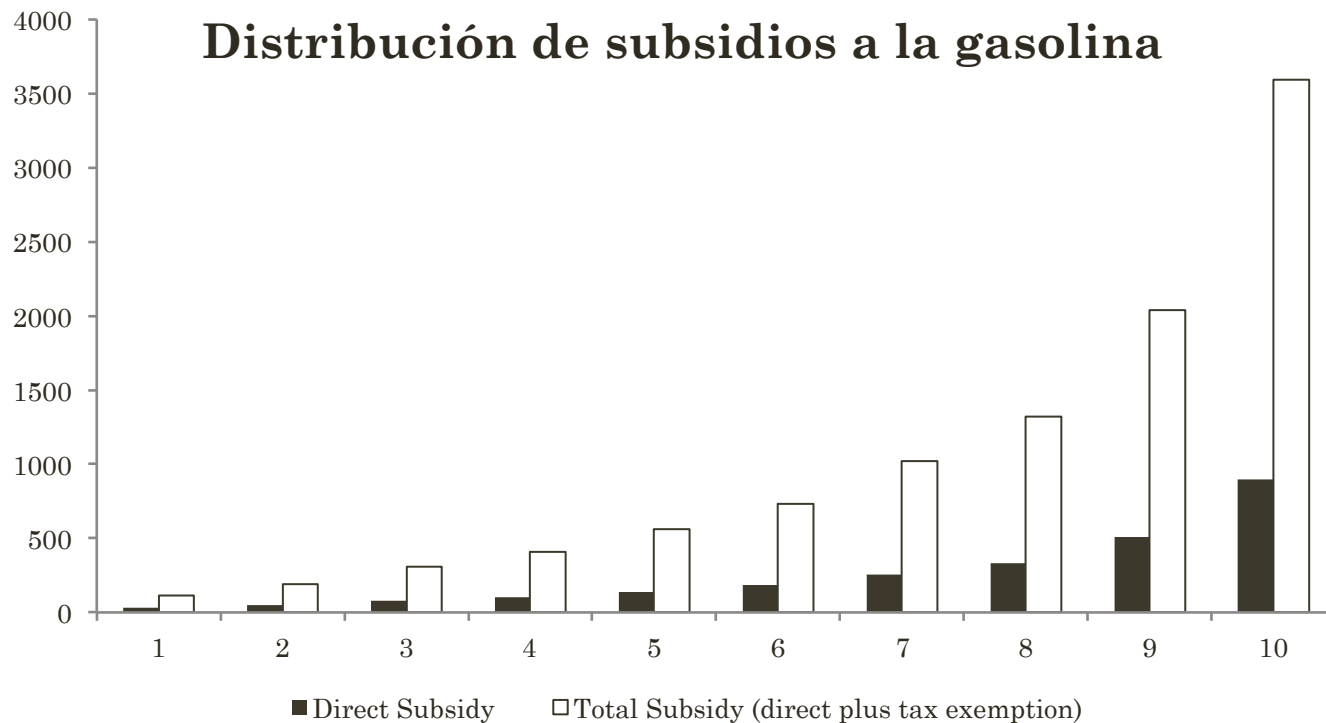
Estimación del impuesto óptimo a la gasolina (escenario base)

Centavos DLL por litro en dólares de 2011

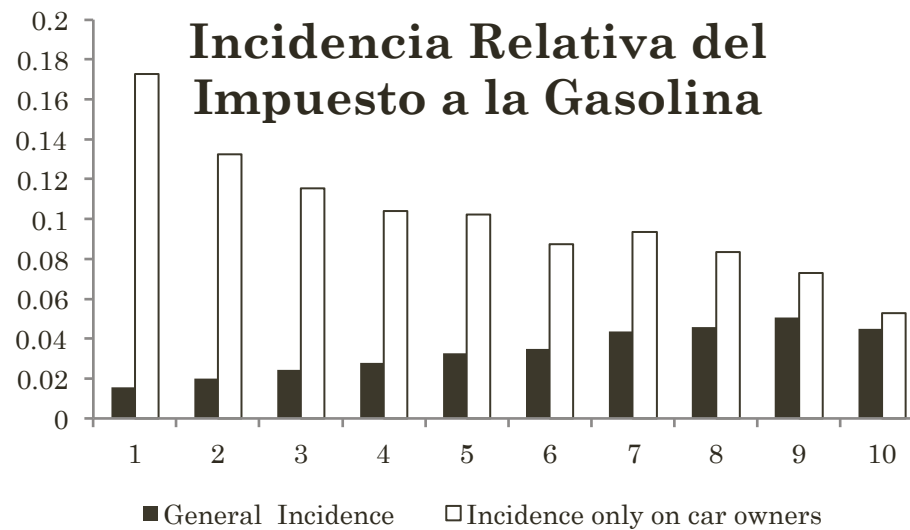
	México
Componentes de la ecuación (8)	
Eficiencia de combustible, (km/l)	9.9
Costo marginal externo,	67.2
Contaminación – contribución por gasolina,	4.8
Contaminación – contribución por distancia,	13.4
Contribución por congestión,	33.2
Contribución por accidentes,	15.8
Carga tributaria marginal,	0.05
Ajuste a por la carga tributaria marginal,	-3.3
Elementos del impuesto óptimo a la gasolina	
Impuesto Pigouviano ajustado:	63.9
Contaminación por combustible	4.6
Contaminación por distancia recorrida	12.8
Congestión	31.5
Accidentes	15.0
Impuesto de Ramsey	7.0
Efecto congestión sobre la oferta laboral	0.8
Impuesto óptimo a la gasolina,	71.7



SUBSIDIO: ¿PARA QUIÉN?



Y NADA RARO: LA INTRODUCCIÓN DEL IMPUESTO ES PROGRESIVO



RECAUDACIÓN POTENCIAL

Con el impuesto óptimo la gasolina se recaudaría cerca de 2 por ciento del PIB, considerando la elasticidad precio de la demanda



¿QUÉ HACER CON LOS INGRESOS?

- México es un país donde cerca de 50 millones de personas no cuentan con una seguridad social formal y digna
- En adición existe una política social dual
- Lo ideal es unificarla y proveer un sistema de seguridad social universal



REFORMAS VERDES EN EUROPA

Reformas Verdes en Europa				
Finlandia	1990		Francia	1999
Noruega	1991		Alemania	1999
Suecia	1991		Italia	1999
Dinamarca	1992		Suiza	1998
Holanda	1988		UK	1993

Fuente: OECD, 2006

Parte de una reforma más amplia:

Reducción de ISR-PM

Incremento de Indirectos

Introducción de Verdes: Carbón y Gasolina en su mayor parte



REFORMAS VERDES: ALGUNAS LECCIONES

- Su introducción es más probable de ser exitosa cuando se realizan como un componente de una reforma más integral, aunque esto varía de país a país.
- Debe quedar claro que la parte verde es para **PROTEGER** el medio ambiente
- Utilizarla como un instrumento más de toda una política ambiental
- Asegurar integración de componentes económicos, sociales y ambientales para un desarrollo sustentable
- Una fuente alternativa de ingresos públicos



CONSENSOS SOBRE IMPUESTOS VERDES

- Los impuestos ambientales son efectivos para mejorar el medio ambiente
- Son más eficientes que otros instrumentos para mejorar el ambiente (por ejemplo que una simple regulación, sobre todo en países con deficiente estado de derecho)
- **Son una buena fuente de ingresos públicos, y encima de eso poco volátil**
- Encuestas demuestran que la gente, si es convencida, está más dispuesta a tolerar el pago de estos impuestos con respecto a otros como al ingreso, entre otros.
- Una Reforma Verde incentiva la inversión baja en carbono
- Para ser equitativa se necesita una política de vivienda social que sea ambientalmente eficiente

Gracias por escuchar!!!

