



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS



Dirección General de
Servicios de Documentación,
Información y Análisis

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS ECONÓMICO

“Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diésel en México, 2008-2015”

Elaborado por:
M. en E. Reyes Tépac M.
Investigador Parlamentario

Enero, 2015

Av. Congreso de la Unión Núm. 66; Col. El Parque; Deleg. Venustiano Carranza;
C.P. 15969, México, D.F.; Teléfono: 50 36 00 00 ext. 67027 y 67035;
Fax: 5628-1300 ext.4726
e. mail: reyes.tepach@congreso.gob.mx

“Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diésel en México, 2008-2015”

Índice General

Contenido	Páginas
Resumen / Abstract	3
Acrónimos	4
Introducción	5
Resumen Ejecutivo	8
1. Política de precios en el mercado de los petrolíferos en México	9
2. Tasas, cuotas fijas del IEPS y subsidio de las gasolinas y el diésel	10
2.1. Tasas del IEPS de las gasolinas y el diésel	11
2.2. Cuotas del IEPS a las ventas finales de las gasolinas y el diésel	13
2.3. Conformación del subsidio de las gasolinas y el diésel	15
3. Determinación de los precios de las gasolinas y el diésel en México y EU	17
4. Naturaleza de los subsidios y la política de deslizamientos de los precios	21
4.1. Naturaleza del subsidio de las gasolinas y el diésel	22
4.2. Política de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel	23
4.3. Nuevo régimen de determinación de precios de las gasolinas y el diésel	28
5. Comparativo internacional de los precios de las gasolinas y el diésel	29
6. Impacto en el ingreso monetario y en las finanzas públicas de la política de deslizamientos y del subsidio	32
6.1. Impacto de la política de deslizamiento en el ingreso monetario per cápita	32
6.2. Impacto del subsidio en las finanzas públicas del país	37
6.3. Recaudación del IEPS a través de la cuota fija	39
7. Responsabilidad del Poder Legislativo y Ejecutivo en el incremento de los precios de las gasolinas y el diésel	42
8. Comportamiento de la demanda en las gasolinas y el diésel	43
Conclusiones	47
Anexo estadístico	49
Bibliografía	62

Resumen

Este artículo contiene un análisis de la política de deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel instrumentada por el Gobierno Federal desde el año 2008; examina la manera como el sistema de determinación de precios empleado en México y en los Estados Unidos, así como los shocks internos y externos al que está expuesta la economía interna, son las fuentes para la conformación de los subsidios a favor de los consumidores domésticos. También se evalúa el impacto de los deslizamientos mensuales de estos precios desde el enfoque microeconómico, estimando la incidencia que tiene en el ingreso monetario per cápita del país; y desde la perspectiva macroeconómico, analizando el comportamiento de la recaudación del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios.

Palabras claves: Gasolina, diésel, subsidio, deslizamiento, petrolíferos

Abstract

This Article contains an analysis of prices drift policy of gasoline and diesel implemented by Federal Government since 2008; it examines how the prices determination system used in Mexico and the United States of America, as well as the internal and external shocks to which interior economy is exposed, are the sources for subsidies integration in favor of domestic consumers. It also evaluates the impact of monthly drifts of such prices from microeconomic approach, considering the incidence of monetary income per capita of country; and from macroeconomic perspective, analyzing the performance of Special Tax on Production and Services collection.

Keywords: Gasoline, diesel, subsidy, drift, oil products

Acrónimos

APF: Administración Pública Federal

DOF: Diario Oficial de la Federación

EIA: Administración de Información Energética

ENIGH: Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares

EU: Estados Unidos

IEPS: Impuesto Especial sobre Producción y Servicios

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

IVA: Impuesto al Valor Agregado

LCF: Ley de Coordinación Fiscal

LOPF: Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo

PEMEX: Petróleos Mexicanos

PPM: Partes por Millón

SAE: Subdirección de Análisis Económico

SHCP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Introducción

En México existe un conjunto de bienes y servicios, incluyendo las gasolinas (premium y magna sin) y el diésel (automotriz), que son producidos y ofrecidos bajo esquemas no competitivos puesto que los provee el Gobierno Federal, como consecuencia, la determinación de sus precios no responde a criterios de mercado.

Los precios de las gasolinas y el diésel son administrados, están regulados en *la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF)*. Una de las características más importante es que, frente a shocks económicos internos o externos, sus ajustes son lentos. En contrapartida, en Estados Unidos (EU), la determinación de los precios de estos petrolíferos responde a un sistema competitivo, que ante presencia de estos shocks se ajustan automáticamente.

La existencia de estos sistemas de determinación de los precios en México y en EU diametralmente opuestos, el ritmo de deslizamiento de los precios domésticos y los shocks externos e internos (altos precios internacionales del petróleo y la devaluación/revaluación cambiaria, respectivamente) explican la existencia y el tamaño del subsidio a las gasolinas y el diésel a favor de los consumidores del país, el cual se genera cuando los precios de estos petrolíferos son inferiores en México con respecto a los observados en Norteamérica.

El Gobierno Federal, para reducir los subsidios a las gasolinas y el diésel, optó por la estrategia de instrumentar una política de deslizamientos semanales y mensuales en los precios de estos petrolíferos, revertiendo la relación de precios en diciembre del 2008.

Sin embargo, a partir de enero del 2009, ante la emergencia económica generada por la crisis financiera internacional, el Gobierno Federal tomó la decisión de eliminar los deslizamientos semanales de los precios internos de las gasolinas y el diésel, con el propósito de impedir un mayor debilitamiento del poder de compra del ingreso monetario de los hogares del país.

A principio del año 2009, los precios internacionales de los hidrocarburos repuntaron, el tipo de cambio se depreció, factores que se conjugaron con la política de congelamiento de los precios internos de estos petrolíferos. Dado este escenario externo e interno adverso, los precios en los EU se deslizaron más rápidamente que en nuestro país, conformándose nuevamente un subsidio a favor de los consumidores nacionales.

Para suprimir el subsidio, se reinició la política de deslizamientos mensuales en los precios internos a partir de enero del 2010. Al 15 de enero del 2015 (fecha de publicación de este artículo), los precios de las gasolinas y el diésel en México eran más altos que los observados en los EU, eliminándose la existencia del subsidio de estos petrolíferos a favor de los consumidores nacionales.

Los deslizamientos-congelamientos-deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel en México, han generado que durante el periodo de enero del 2007 a enero del 2015, los mexicanos enfrenten un ciclo de subsidio-carga tributaria-subsidio por el consumo de estos petrolíferos, los cuales se reflejan en la recaudación del Impuesto Especial para la Producción y Servicios (IEPS) que recae sobre el consumo de gasolina.

Esto significa que cuando el ciclo de los precios se encuentra en la fase del subsidio, existe una recaudación por concepto de la venta final de las gasolinas y el diésel por debajo de la recaudación potencial, porque la tasa del IEPS es negativa, transfiriéndose recursos públicos a favor de los consumidores mexicanos a través del sistema de precios. Por el contrario, cuando el subsidio es eliminado, la tasa del IEPS es positiva, la recaudación converge hacia su nivel potencial.

El objetivo de esta investigación es analizar la política de deslizamiento de los precios internos de las gasolinas y el diésel; identificar la naturaleza y los mecanismos empleados para reducir los subsidios a favor de los consumidores internos; identificar el impacto en la recaudación del IEPS por mantener los precios internos por debajo de nuestra principal referencia internacional; analizar el grado de responsabilidad que tienen los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión en los incrementos graduales de estos petrolíferos y el comportamiento de la demanda interna de los petrolíferos.

Metodológicamente, se realizan las siguientes puntualizaciones:

Para construir las fases de subsidio-carga tributaria-subsidio en los precios de estos petrolíferos, se compararon los precios de las gasolinas vendidas al menudeo en nuestro país y en la Costa Golfo de los EU, porque esa zona geográfica de aquel país es la referencia internacional para determinar nuestros precios internos.

El criterio de contenido de octanaje y azufre también fue otro parámetro para realizar el comparativo de precios entre ambos países. De esta manera, la premium en México es de 92 octanos, su equivalente en EU es la que tiene más de 90 octanos. La magna en México tiene 87 octanos y la regular en Norteamérica tiene entre 85 y 88 octanos.

Respecto al diésel, en México es de bajo sulfuro, de 15 a 500 partes por millón (ppm) y se comparó con el de EU de ultra bajo sulfuro de 15 y menos ppm, debido a que a partir del 8 de diciembre del 2008 la publicación en aquel país de los precios del diésel de bajo sulfuro fue discontinuada.

Antes de diciembre del 2008, en EU los precios de ambos tipos de diésel se publicaban simultáneamente, al analizarse conjuntamente las dos series de precios, se observó un diferencial mínimo, por esta razón, se consideró prudente comparar el diésel de bajo sulfuro de México con el de ultra bajo sulfuro de EU.

La información de las gasolinas y el diésel en EU se reporta en centavos por galón, para homogenizar las unidades de medidas en pesos por litro, se hace la conversión considerando que un galón es equivalente a 3.785 litros.

Se utilizó el tipo de cambio FIX (cotización promedio del mes publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) para la conversión de dólares a pesos por litro de gasolina o diésel, que es equivalente a una divisa utilizada internamente para solventar obligaciones denominadas en dólares.

Este análisis se elaboró con información de las gasolinas y el diésel proporcionada por Petróleos Mexicanos (PEMEX) y la Administración de Información Energética (EIA), dependencia responsable de publicar esta información en los EU, los datos corresponden al periodo del 1 de enero del 2007 al 12 de enero del 2015.

Finalmente, en el anexo de esta investigación se expone la información estadística que se construyó para obtener las inferencias a las que se arribaron en esta investigación.

Resumen Ejecutivo

El análisis de los precios de las gasolinas y el diésel nos permite afirmar que éstos han registrados incrementos constantes de enero del 2007 a enero del 2015, en los siguientes términos:

- ❑ La premium pasó de 8.31 a 14.38 pesos por litro;
- ❑ La magna pasó de 6.76 a 13.57 pesos por litro; y
- ❑ El diésel pasó de 5.73 a 13.20 pesos por litro.

En terminos relativos, de enero del 2007 a enero del 2015, la gasolina premium se ha incrementado en 73.04%, la magna en 100.74% y el diésel en 147.82%, siendo el petrolífero que más se ha encarecido durante este periodo.

El subsidio a las gasolinas y el diésel tuvieron el siguiente comportamiento:

En promedio, entre enero de 2010 a enero del 2015, el precio de la premium en México ha sido más barato respecto a EU por 37 centavos por litro. Para reducir este diferencial, en este periodo el Gobierno Federal en nuestro país autorizó sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintidós de 4 centavos; siete de 5 centavos; cuatro de 9 centavos; veintiuno de 11 centavos; y uno de 6, 7, 8, 10, 12, 21 y 27 centavos por litro, respectivamente. El precio interno pasó de 9.66 a 14.38 pesos por litro, representando un incremento de 4.72 pesos por litro, equivalente al 48.86% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Para la gasolina magna, entre enero del 2010 a enero del 2015, su precio promedio ha sido más bajo en México que en EU por 0.22 pesos por litro. Para reducir este diferencial, en este periodo el Gobierno Federal en nuestro país autorizó sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintidós de 8 centavos, veinticuatro de 9 centavos, trece de 11 centavos, uno de 19 y 26 centavos por litro, respectivamente, pasando de 7.88 a 13.57 pesos por litro, representando un incremento de 5.69 pesos por litro, equivalente al 72.21% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Respecto al diésel, entre enero del 2010 y enero del 2015, su precio promedio ha sido más bajo en México que en EU por 1.42 pesos por litro. Para reducir este diferencial, el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintiuno de 8 centavos, catorce de 9 centavos, veintitrés de 11 centavos y uno de 7, 24 y 26 centavos por litro, respectivamente, pasando el precio de 8.24 a 14.20 pesos por litro, representando un incremento de 5.96 pesos por litro, equivalente al 72.33% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Sin embargo, los recientes descensos de los precios de los petrolíferos en EU como producto de la reducción del valor de los hidrocarburos a nivel internacional y los constantes incrementos en México, han generado que al 12 de enero del 2015, el precio de la premium en México sea 5.21 pesos por litro más caro que en EU, la magna lo es por 5.98 pesos por litro y el diésel por 2.52 pesos por litro.

1. Política de precios en el mercado de los petrolíferos en México

Los precios de las gasolinas y el diésel en México se determinan en dos momentos: primero los correspondientes al precio del productor, una vez fijados éstos, se establece el precio al consumidor final:

De acuerdo con la Secretaría de Energía (2008, pp.52-53), los precios al productor de las gasolinas y el diésel buscan reflejar el costo de oportunidad, es decir, el precio de un determinado producto en el mercado internacional. El precio al productor que tienen estos petrolíferos en México es aquel que tendría en el mercado internacional ajustado, en caso de ser necesario, por diferencias en calidad y por la logística de transporte. El empleo de precios del mercado internacional busca, entre otras cosas, que PEMEX no actúe como monopolio; ayuda a realizar una medición de su desempeño económico y maximizar las utilidades en un entorno competitivo.

Para fijar el precio del productor, la Secretaría de Energía (*Ibidem*, p. 53) considera las siguientes referencias internacionales, todas de la costa norteamericana del Golfo:

- Para PEMEX magna se emplea la *Unleaded Regular 87*;
- Para PEMEX premium se emplea la *Unleaded Regular 87/Unleaded premium 93*; y
- Para PEMEX diésel se emplea la *Fuel Oil # 2 Low Sulphur*.

Sintéticamente, el precio al productor de las gasolinas y el diésel en México se determina por la suma de la referencia internacional, los ajustes por calidad, el costo de transporte y el manejo.

Respecto a los precios al público a los que venden distribuidores y franquiciarios de PEMEX, éstos se determinan de la siguiente manera:

En México, existe un conjunto de precios de bienes y servicios administrados por el Gobierno Federal que están regulados en *el artículo 31, fr. X con relación al artículo 34 fr. V de la LOAPF*. La interpretación conjunta de ambos artículos nos permite afirmar que el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), establece y revisa los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal y con la Secretaría de Economía establecen las bases para fijar dichos precios y tarifas.

Los precios al consumidor de las gasolinas y el diésel son administrados, son determinados por las dependencias que pertenecen a la Administración Pública Federal (APF), concretamente por la SHCP y de Economía, tienen como características que no responden a las leyes del mercado, por el contrario, están determinados por el sector público en mercados no competitivos.

De acuerdo con la Secretaría de Energía (*Íbidem*, pp. 52-53), la política de administración de los precios de las gasolinas y el diésel instrumentados en el país, tiene como objetivo emitir señales económicas apropiadas a través de mecanismos de precios y que reflejen los costos de oportunidad en una economía abierta, de tal manera que simulen condiciones de mercado en el ámbito del monopolio estatal; además de contar con mecanismos de fijación de precios que brinden una respuesta rápida a las condiciones de oferta y demanda y lograr transparencia en la integración de los precios.

Adicionalmente, el consumidor final paga la carga tributaria por la enajenación de gasolina y diésel, la cual se integra de dos impuestos:

- ❑ El IEPS. Este impuesto se aplica a las gasolinas y al diésel. Es ajustado de manera automática en relación a la variación entre el precio productor y público consumidor. Se determina de manera mensual por la SHCP. Es un impuesto indirecto, en virtud de que los contribuyentes no lo pagan directamente sino que lo trasladan o cobran a sus clientes (excepto en importación) y el contribuyente sólo lo reporta al Sistema de Administración Tributaria.
- ❑ El Impuesto al Valor Agregado (IVA). Este impuesto indirecto se refiere a la tasa pagadera por la enajenación de bienes, prestación de servicios, importación y uso o goce temporal de bienes y servicios, para el caso de los combustibles, la tasa general es del 16% y del 11% en las zonas fronterizas.

Sintéticamente, el cuadro número 1 muestra la manera como se determina el precio final de las gasolinas y el diésel, el cual se conforma por el precio al productor, el flete por el transporte, el margen comercial o ganancia de los franquiciatarios y la carga fiscal.

Cuadro No. 1. Estructura de precios de las gasolinas y el diésel al productor y al consumidor en México.			
Estructura de precios.	PEMEX magna	PEMEX premium	diésel
Precio Productor			
Referencia	√	√	√
Ajuste por calidad / Netback	√	√	√
Transporte	√	√	√
Manejo	√	√	√
Precio Público			
Precio Productor	√	√	√
Flete / Transporte	√	√	√
Margen Comercial / Servicio	√	√	√
IEPS	√	√	√
IVA	√	√	√

Fuente: Secretaría de Energía, Prospectiva de petrolíferos, 2008-2017. Página 53.

2. Tasas, cuotas fijas del IEPS y subsidio de las gasolinas y el diésel

Las tasas y cuotas a la que están sujetas las personas que enajenan gasolinas y diésel en el territorio nacional, están reguladas en el *artículo 2-A, fr. I y II* de esta Ley.

2.1. Tasas del IEPS de las gasolinas y el diésel

El cálculo de la tasa del IEPS aplicable mensualmente para la enajenación de las gasolinas y el diésel está regulado en *el artículo 2-A, fr. I de esta Ley*, responde a una fórmula que relaciona el precio del productor, los costos de distribución y comercialización, el precio neto de venta en la Terminal de Almacenamiento y Reparto.

La tasa aplicable en cada mes para la enajenación de gasolinas o diésel será la que resulte para cada Terminal de Almacenamiento y Reparto de PEMEX conforme a lo siguiente:

- a) Precio productor: Se determinará para las gasolinas y el diésel de uso automotriz, adicionando al precio de referencia ajustado por calidad, cuando proceda, que se determine para el combustible de que se trate de acuerdo con el inciso f) de esta fracción, así como el costo de manejo y el costo neto de transporte a la Terminal de Almacenamiento y Reparto de que se trate en el periodo señalado en el inciso f) de esta fracción, sin incluir el IVA.
- b) Costo de distribución y comercialización: Para los combustibles señalados en el inciso a) y para el periodo señalado en el inciso f) de esta fracción, se determinará para cada Terminal de Almacenamiento y Reparto, adicionando al margen comercial que haya fijado PEMEX para los expendios autorizados por el combustible de que se trate, en su caso, los costos netos de transporte del combustible de la Terminal de Almacenamiento y Reparto que corresponda al establecimiento del expendedor, ya sea realizado por PEMEX o por un tercero con el que el organismo tenga celebrado un contrato de Venta de Primera Mano y que cumpla la realización del transporte en los términos de la normatividad correspondiente. El monto obtenido se dividirá entre el volumen total facturado del combustible de que se trate.

Únicamente para las gasolinas, se considerará dentro del costo unitario de distribución y comercialización, el monto por concepto de mermas, que se determinará multiplicando el factor de 0.003375 por el valor total de las enajenaciones de gasolinas a las estaciones de servicio sin considerar lo señalado en la fracción II de este artículo, así como las señaladas en el inciso H) de la fracción I, del artículo 2o. de esta Ley, ni tampoco el IVA, dividido por el volumen total del combustible en el periodo señalado en el inciso f) de esta fracción.

- c) Precio neto de venta en la Terminal de Almacenamiento y Reparto: Se determinará, cuando se lleve a cabo la enajenación, descontando al precio de venta al público del combustible de que se trate, vigente en la zona geográfica correspondiente en el periodo citado, en el inciso f) de esta fracción, los montos de las cuotas señaladas en la fracción II de este artículo, multiplicado por el factor, redondeado a cuatro decimales, que resulte de la siguiente fórmula:

1/1+T

Donde **T** corresponde a la tasa del IVA, expresado en decimales de conformidad con lo señalado en la Ley del IVA.

Al monto que resulte se le restarán las cuotas señaladas en el inciso H) de la fracción I del artículo 2o. de esta Ley, de acuerdo al combustible de que se trate.

- d) El monto que resulte conforme al inciso c) anterior, se disminuirá con las cantidades obtenidas conforme a los incisos a) y b) de esta fracción.
- e) La cantidad determinada conforme al inciso d) anterior, se dividirá entre el monto que se obtuvo conforme al inciso a) de esta fracción y el resultado se multiplicará por 100. El porcentaje que se obtenga será la tasa aplicable al combustible de que se trate que enajene la Terminal de Almacenamiento y Reparto correspondiente, durante el mes por el que se calcula la tasa.
- f) El precio de referencia para cada uno de los combustibles a que se refiere el inciso a) de esta fracción, será el promedio de las cotizaciones disponibles del día 21 del segundo mes anterior al día 20 del mes inmediato anterior a aquél por el que se calcula la tasa, convertidas a pesos con el promedio del tipo de cambio de venta del dólar de los EU que publica el Banco de México en el DOF, para el mismo periodo, como sigue:
 1. Gasolinas: el promedio del precio spot de la gasolina de calidad equivalente, vigente en la Costa del Golfo de los EU, a la gasolina que se enajene en territorio nacional.
 2. Diésel para uso automotriz y diésel para uso industrial de bajo azufre: el promedio del precio spot (fuel oil) del diésel de calidad equivalente, vigente en la Costa del Golfo de los EU, al diésel que se enajene en territorio nacional.

La SHCP, mediante reglas de carácter general basadas en criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero, dará a conocer los elementos para determinar los precios de referencia, los ajustes por calidad, los costos netos de transporte, el margen comercial y el costo de manejo a los expendios autorizados a que se refiere esta fracción.

La SHCP, requerirá a PEMEX la información necesaria para realizar mensualmente las operaciones aritméticas para calcular las tasas aplicables en el mes de que se trate para cada combustible y en cada agencia de ventas, Terminal de Almacenamiento y Reparto de PEMEX y las publicará en el DOF, a más tardar el último día del mes anterior, al mes en que aplicarán las tasas.

2.2. Cuotas del IEPS a las ventas finales de gasolinas y diésel

Las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y el diésel están regulados en *el artículo 2-A, fr. II de la Ley del IEPS*. Han registrado los siguientes cambios:

El 21 de diciembre del año 2007, se publicó en *el DOF* el decreto que tiene como objetivo fortalecer el federalismo fiscal -aumentar la recaudación de los estados y municipios a través de la aplicación de una cuota a la venta final de las gasolinas y diésel.

Para la aplicación de esta cuota, que impacta directamente en el precio de estos petrolíferos, el Congreso de la Unión adicionó *el artículo 2-A, fr. II de la Ley del IEPS*, en los siguientes términos:

Sin perjuicio de lo previsto en la fracción anterior, se aplicarán las cuotas siguientes a la venta final al público en general en territorio nacional de gasolinas y diésel:

- a) Gasolina magna 36 centavos por litro.
- b) Gasolina premium UBA 43.92 centavos por litro.
- c) Diésel 29.88 centavos por litro.

Asimismo, *el párrafo II de este Artículo Transitorio* establece que las cuotas a la venta final de las gasolinas y el Diésel se aplicarán de manera gradual, de conformidad con el siguiente calendario:

- I. En el mes calendario en que entre en vigor *el artículo 2o.-A, fracción II de la Ley del IEPS*, se aplicará una cuota de 2 centavos a cada litro de gasolina magna, 2.44 centavos a cada litro de gasolina premium UBA y 1.66 centavos a cada litro de diésel.
- II. Las cuotas mencionadas en la fracción anterior, se incrementarán mensualmente en 2 centavos, 2.44 centavos y 1.66 centavos, por cada litro de gasolina magna, gasolina premium UBA y diésel, respectivamente, hasta llegar a las cuotas previstas en *el artículo 2o.-A, fracción II de la Ley del IEPS*.

Entre enero del 2008 a junio del 2009:

- La gasolina premium se incrementará 2.44 centavos mensuales por litro hasta alcanzar un aumento acumulado de 43.92 centavos por litro;
- La gasolina magna se incrementará 2 centavos mensuales por litro hasta alcanzar un aumento acumulado de 36 centavos por litro; y
- El diésel se incrementará 1.66 centavos mensuales por litro hasta alcanzar un aumento acumulado de 29.88 centavos por litro.

Cabe apuntar que en *el Artículo Sexto de las Disposiciones Transitorias de este Decreto*, se establece que las cuotas a la venta final de las gasolinas y el diésel, entrarán en vigor a los quince días naturales siguientes a la fecha de publicación en el *DOF*.

Sin embargo, el 27 de septiembre del 2007, el entonces Presidente de la República, Lic. Felipe Calderón Hinojosa, mediante decreto publicado en el DOF, dejó sin efectos la aplicación de las cuotas a la venta final de las gasolinas y el diésel autorizado por el Congreso de la Unión. Este decreto presidencial tuvo vigencia del 28 de septiembre al 31 de diciembre del 2007, y fue una medida de política para incrementar la competitividad del sector industrial del país.

A partir del 1 de enero del 2008 se reiniciaron los deslizamiento de estos precios, ahora respondiendo a dos políticas, la primera para el fortalecimiento del federalismos sustentadas en las cuotas a las ventas finales de estos petrolíferos autorizados por el Congreso de la Unión; la segunda por aumentos autorizados por el Ejecutivo Federal para reducir el subsidios en el precio de estos petrolíferos, tomando como referencia el diferencial de precios que pagan los consumidores finales en México respecto al que pagan en los EU.

El 7 de enero del 2009, el titular del Ejecutivo Federal anunció *el Acuerdo Nacional a Favor de la Economía Familiar y el Empleo*. En el contexto de la crisis financiera internacional, el Gobierno Federal ejecutó una serie de medidas en este programa con el objeto de minimizar los efectos de la recesión económica en los hogares del país. El eje No. 2 de este acuerdo denominado apoyo a la economía familiar, contiene nuevamente un congelamiento de los precios de las gasolinas durante 2009; el precio del diésel mantuvo su deslizamiento durante todo ese año. Con esta medida dejó sin efecto cualquier acuerdo o decreto cuyo objetivo fuera incrementar el precio de la gasolina. El 15 de diciembre del 2009, el Ejecutivo Federal autorizó la reanudación de los deslizamientos de los precios de las gasolinas y se continuó con el incremento de los precios del diésel.

En el decreto publicado en el DOF el 21 de diciembre del 2007, el Congreso de la Unión estableció que a partir del 1 de enero de 2012, las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y el diésel disminuirán en una proporción de 9/11 para quedar en 2/11 partes.

Sin embargo, en el paquete económico que el Ejecutivo Federal envió a la Cámara de Diputados el 8 de septiembre del 2011, se propuso prorrogar el decreto del 21 de diciembre del 2007 hasta el 1 de enero del 2014. El 20 de octubre del 2011, el Congreso de la Unión dictaminó esta iniciativa, publicándose el decreto en el DOF del 12 de diciembre del 2011, a través del cual se pospuso la vigencia de los deslizamientos hasta el 1 de enero del 2015, un año más que la propuesta del Ejecutivo Federal, con la finalidad de impedir una crisis financiera en las haciendas públicas de las entidades federativas.

El 2 de enero del 2015, la SHCP emitió el comunicado de prensa 001/2015 donde se informa que “como se aprobó en la Reforma Energética, durante 2015 dejará de haber un precio único para las gasolinas y el diésel. En su lugar, se establece un precio máximo, el cual permitirá que las familias mexicanas puedan adquirir estos combustibles a precios por debajo de ese nivel máximo en la medida en que la competencia entre estaciones de servicio lleve a precios al consumidor final por debajo de ese nivel.

Los precios máximos para las gasolinas y el diésel se mantendrán constantes en el nivel establecido al inicio del año, eliminándose los ajustes mensuales que se observaban en el pasado. Así, el primero de enero se aplicó un incremento de una sola vez de 1.9% en el precio máximo de los combustibles. Este aumento es equivalente a 26, 27 y 26 centavos por litro para la magna, la premium y el diésel. Cabe notar que si bien el Ejecutivo Federal tiene la facultad legal de realizar ajustes adicionales en respuesta a fenómenos de volatilidad en los precios internacionales de los energéticos, esa facultad no se estará empleando durante 2015”.

De esta manera, en el contexto de la reforma energética aprobada en nuestro país, se modifica la política de determinación de los precios de las gasolinas y el diésel, abrogándose el decreto que autorizaba deslizamientos mensuales para pasar a un esquema de precios máximos, mismo que se explicará en párrafos posteriores.

2.3. Conformación del subsidio de las gasolinas y el diésel

La SHCP (2001, pp. 320-321) define el concepto de subsidio de la siguiente manera:

Asignaciones que el Gobierno Federal otorga para el desarrollo de actividades prioritarias de interés general, a través de las dependencias y entidades a los diferentes sectores de la sociedad, con el propósito de: apoyar sus operaciones; mantener los niveles en los precios; apoyar el consumo, la distribución y comercialización de los bienes; motivar la inversión; cubrir impactos financieros; así como para el fomento de las actividades agropecuarias, industriales o de servicios. Estos subsidios se otorgan mediante la asignación directa de recursos o a través de estímulos fiscales.

La SHCP (2008, p. 27) afirma que dada la existencia del subsidio a las gasolinas y el diésel, la recaudación del IEPS que recae sobre estos petrolíferos se reduce, en virtud de que:

Este impuesto se calcula considerando los siguientes elementos: a) precios de las gasolinas y diésel en el mercado *spot de Houston* y b) costos de manejo. La suma de los anteriores elementos se constituye en la base gravable a la cual se le aplica el impuesto especial.

Debido a que los precios de las gasolinas y diésel en el mercado *spot* de Houston varían prácticamente todos los días, mientras que en México los precios de las gasolinas y diésel son fijos (o con ajustes predeterminados), la tasa del IEPS es variable, constituyéndose en el elemento de ajuste entre el precio variable del mercado *spot* y el precio de venta al público en nuestro país. En otras palabras, el IEPS es la diferencia entre el precio al público, antes del IVA y la comisión al distribuidor, y el precio productor (en consecuencia, cuando el precio del petróleo sube, la tasa de IEPS disminuye y viceversa).

Agrega que el subsidio a las gasolinas y el diésel se genera porque:

Los altos niveles del precio del petróleo en el mercado internacional han generado que se eleven los costos de producción de los combustibles que se elaboran a partir de este insumo, no obstante, en México, el precio de las gasolinas y diésel es un precio administrado por el Gobierno Federal y no se ha ajustado en las mismas proporciones en las que se ha incrementado el costo de la producción tanto para la gasolina, como para el diésel.

En síntesis, podemos afirmar que:

Existe un subsidio cuando los precios de las gasolinas y el diésel que pagan los consumidores en México son inferiores a los que pagan en EU, nuestra principal referencia internacional. Este subsidio genera que el Gobierno Federal deje de recaudar ingresos a través del IEPS, en otras palabras, existe una transferencia implícita a favor de los consumidores en nuestro país. De acuerdo con la SHCP (2001, p. 231), por transferencias implícitas se encuentran todas las transferencias de recursos realizadas por las empresas públicas y las instituciones del Sistema Financiero de Fomento, mediante la venta de bienes y servicios a precios inferiores a sus costos de producción.

Ahora es necesario explorar las propiedades de los impuestos *ad valorem* y de cuota fija, para analizar la fuente generadora de la pérdida en la recaudación, dada la existencia de un subsidio a las gasolinas y el diésel.

Ad valorem, es un latinismo que significa *de acuerdo al valor*, en referencia a los impuestos gravados sobre la base del valor. En contrapartida, el impuesto *no ad valorem* por lo general es una cantidad monetaria fija.

Los *ad valorem* son impuestos que se aplican tomando como base gravable el precio del bien o servicio, suele expresarse en términos porcentuales; por el contrario, los de cuota fija son impuestos que se aplican tomando como base gravable la cantidad comprada, significa que el consumidor tiene que pagar determinadas unidades monetarias al Estado por cada bien que adquiere.

Existe el subsidio a las gasolinas y el diésel a favor de los consumidores de nuestro país, cuando el precio nacional de venta al público es inferior al precio de nuestra referencia internacional, particularmente de la Costa Golfo de los EU.

Si el diferencial de precios de estos petrolíferos entre ambos países es negativo, significa que el precio en México, homologado a una misma moneda, en este caso a pesos por litro, es más bajo que en la Costa Golfo de los EU.

El subsidio se presenta si y sólo si:
 $(P_{MEX} - P_{EU}) < 0.$

El valor monetario del subsidio se obtiene de multiplicar el diferencial de precios entre ambos países por la cantidad vendida internamente. Representa una proporción del ingreso monetario o del valor de las ventas internas de los petrolíferos, que los distribuidores o franquicitarios dejan de percibir por vender un precio interno inferior al precio externo.

Con fórmula:

$$\text{Valor monetario del subsidio} = (P_{\text{MEX}} - P_{\text{EU}}) * Q$$

La pérdida en la recaudación del Gobierno Federal por la venta final de gasolina y diésel, se obtiene de multiplicar la tasa del IEPS $(1 + \alpha)$ por el valor monetario del subsidio.

Con fórmula:

$$\text{Pérdida en la recaudación} = (1 + \alpha)(P_{\text{MEX}} - P_{\text{EU}}) * Q_t,$$

Si y sólo si $P_{\text{MEX}} < P_{\text{EU}}$.

Donde:

$(1 + \alpha)$ = La tasa del IEPS aplicado a la venta al público de gasolinas o diésel;

P_{MEX} = Precio de la venta al público de las gasolinas o diésel en México;

P_{EU} = Precio a la venta al público de las gasolinas en EU; y

Q_t = La cantidad de gasolina y diésel que se vende al público del país en un periodo t determinado.

La pérdida en la recaudación se presenta cuando al valor de las ventas internas de la gasolina y el diésel le aplicamos la tasa *ad valorem* del IEPS $(1 + \alpha)$, sujeta a que los precios en México sean inferiores a los observados en la Costa Golfo de los EU. En este caso, la tasa α es negativa.

La restricción impuesta por el diferencial de precios, implica tener un valor de las ventas internas bajas, porque los precios al que se consumen estos petrolíferos en el país son inferiores a los que se deberían aplicar si no existiera el subsidio; simultáneamente, la recaudación del IEPS es negativa porque se aplica una tasa impositiva negativa.

Cuando se afirma que el Gobierno Federal registra pérdidas en la recaudación del IEPS por la venta final de gasolina y diésel, implica que éste no recauda ingresos fiscales, por mantener precios internos inferiores a los externos. En contrapartida, los impuestos basados en cuota fija no están en función del precio, el monto de su recaudación depende de la cantidad consumida, por esta razón, independientemente del tamaño del subsidio, las personas que pagan más por este tipo de gravamen son aquellas que consumen más petrolíferos.

Concluimos que la pérdida en la recaudación por la existencia del subsidio a las gasolinas y el diésel se genera en la norma contenida en *el artículo 2-A fr. I, de esta Ley*, donde se aplica una tasa sensible al diferencial de precios entre ambos países por la venta final al público de las gasolinas y diésel. La cuota fija regulada en *el artículo 2-A fr. II, de esta Ley*, no afecta la recaudación de este impuesto porque es independiente a la existencia o no del subsidio, impacta más a los que consumen en mayor cantidad estos petrolíferos.

3. Determinación de los precios de las gasolinas y el diésel en México y EU

En México, el sistema de precios de las gasolinas y el diésel son administrados, porque son producidos y ofrecidos bajo esquemas no competitivos, al ser provistos por el Gobierno Federal a través de PEMEX.

Uno de sus rasgos más importantes es que son inelásticos a shocks económicos de origen interno o externo, como puede ser el incremento/reducciones de los precios internacionales de los hidrocarburos, el principal insumo para su producción o movimientos drásticos del tipo de cambio. En contrapartida, en EU el sistema de precios responde a criterios de competencia, son altamente elásticos a la presencia de estos shocks.

Una de las ventajas de mantener un sistema competitivo de determinación de precios, es que reflejan sus costos de producción, como consecuencia, bajan cuando el precio de los hidrocarburos, principal materia prima utilizada para su producción, se reduce, y viceversa; por el contrario, en un esquema administrado, independientemente de la tendencia del mercado petrolero mundial, los precios de las gasolinas y el diésel generalmente se fijan a la alza o se congelan, tal como ha ocurrido en nuestro país.

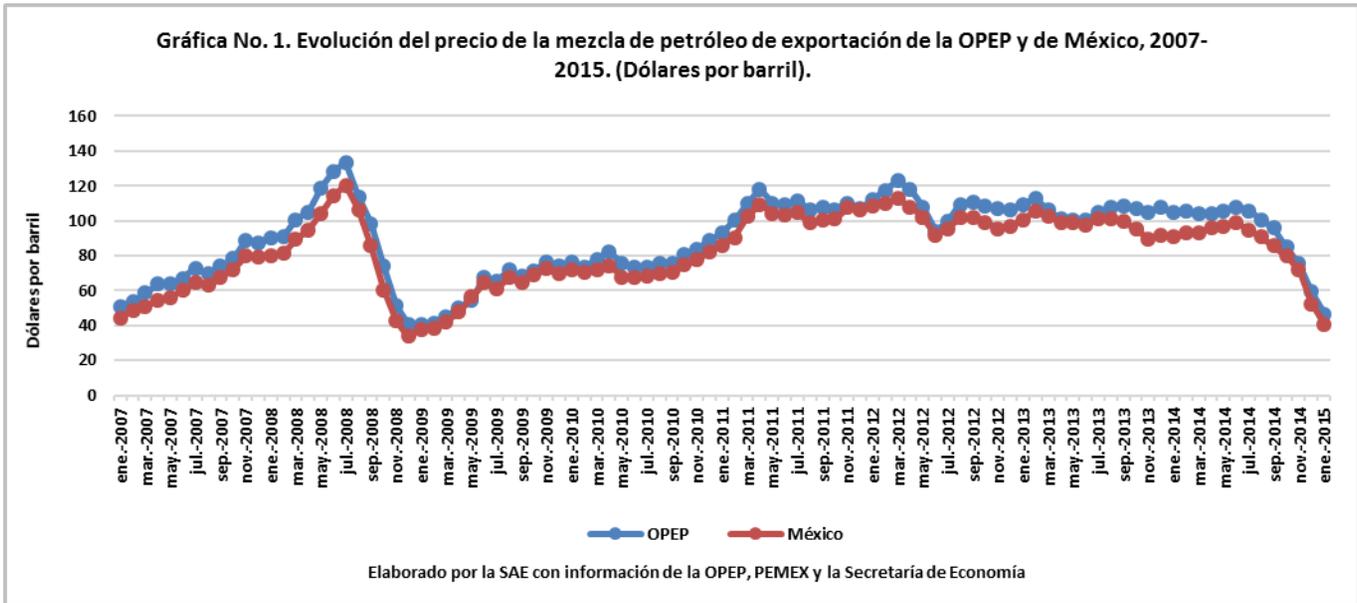
Los sistemas diametralmente opuestos instrumentados en México y en EU para determinar los precios de las gasolinas y el diésel, conjugado con el encarecimiento en el mercado mundial de los hidrocarburos y los movimientos devaluatorios del tipo de cambio, explican la existencia del subsidio a favor de los consumidores domésticos, el cual se genera cuando los precios de estos combustibles son inferiores en nuestro país, respecto a los observados en EU.

Las gráficas 1 y 2 muestran que los precios de las gasolinas y el diésel en EU están correlacionados con la evolución del mercado internacional de los hidrocarburos; contrario a lo que ocurre en México, donde su tendencia es totalmente independiente.

Durante el periodo 2007-2015, de acuerdo con la información proporcionada por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), los precios del barril de los hidrocarburos han presentado cuatro etapas perfectamente definidas:

- ❑ La primera, se ubica entre enero del 2007 y julio del 2008, cuando el precio de la mezcla internacional se incrementó hasta alcanzar su máximo histórico dentro del periodo objeto de análisis. En esta etapa, el precio promedio de la mezcla pasó de 50.77 a 133.52 dólares por barril.
- ❑ La segunda, se ubica entre agosto y diciembre del 2008, cuando los precios internacionales descendieron hasta alcanzar su mínimo histórico del periodo objeto de análisis. En esta etapa, el promedio de la mezcla pasó de 113.97 a 39.71 dólares por barril.
- ❑ La tercera, se ubica de enero del 2009 a julio del 2014, etapa en que el precio internacional repuntó, aunque no ha alcanzado el nivel de junio del 2008. En esta etapa, el precio promedio de la mezcla pasó de 40.70 a 105.61 dólares por barril. Fue una etapa de más de cinco años donde el precio promedio estuvo casi siempre por arriba de los 100 dólares por barril, ha sido una de las etapas de más favorables para los países exportadores de petróleo.

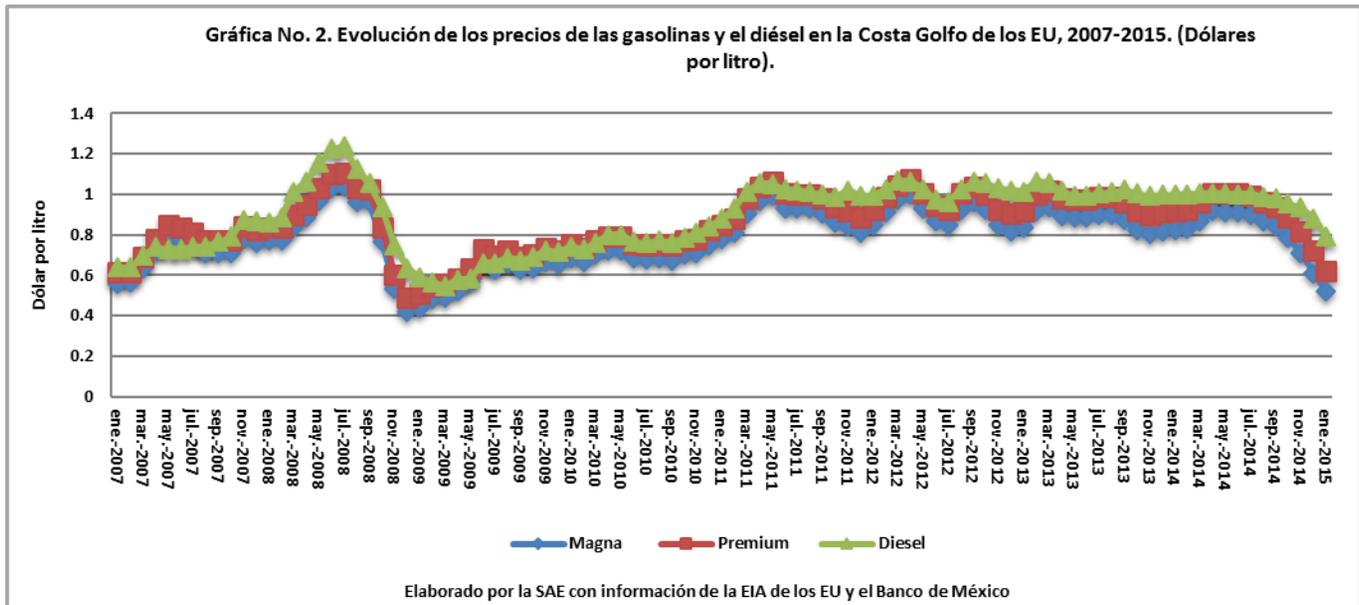
- ❑ La cuarta etapa empezó en agosto del 2014, se caracteriza por un rápido y drástico descenso de los precios de los hidrocarburos, dejándose de cotizar por arriba de los 100 dólares por barril. Cuando inició esta fase a enero del 2015, los precios han bajado de 100.75 a 46.63 dólares por barril, y no existen pronósticos exactos del piso al que pueden llegar estos precios, ni la duración de la actual crisis energética que se está viviendo a nivel global.



De acuerdo con la gráfica número 2, durante el periodo 2007-2015, la tendencia de los precios de las gasolinas y el diésel en EU fue similar al del mercado de los hidrocarburos, también presentaron cuatro etapas perfectamente definidas:

- ❑ La primera, se ubica entre enero del 2007 y julio del 2008, cuando los precios se incrementaron hasta alcanzar su máximo histórico durante el periodo objeto de análisis. En esta etapa, la premium pasó de 61 centavos a 1.10 dólar por litro; la magna pasó de 56 centavos a 1.04 dólar por litro; y el diésel pasó de 64 centavos a 1.24 dólar por litro.
- ❑ La segunda, se ubica entre agosto y diciembre del 2008, cuando los precios de las gasolinas y el diésel descendieron hasta alcanzar su mínimo histórico durante el periodo objeto de análisis. En esta etapa, la premium pasó de 1.03 dólares a 49 centavos de dólar por litro; la magna pasó de 96 a 42 centavos de dólar por litro; y el diésel pasó de 1.12 dólar a 63 centavos de dólar por litro;
- ❑ La tercera, se ubica entre enero del 2009 a julio del 2014, cuando los precios de las gasolinas y el diésel repuntaron, aunque no han alcanzado el nivel máximo de julio del 2008. En este periodo, la premium pasó de 51 a 99 centavos de dólar por litro; la magna pasó de 44 a 90 centavos de dólar por litro; y el diésel pasó de 59 centavos a 1.0 dólar por litro.

- ❑ La cuarta, se corresponde con la reducción de los precios de los hidrocarburos que está abaratando el valor de las gasolinas en los EU. Entre agosto y enero del 2015, la premium pasó de 99 a 62 centavos de dólar por litro; la magna de 86 a 52 centavos de dólar por litro; y el diésel de 99 a 79 centavos de dólar por litro.



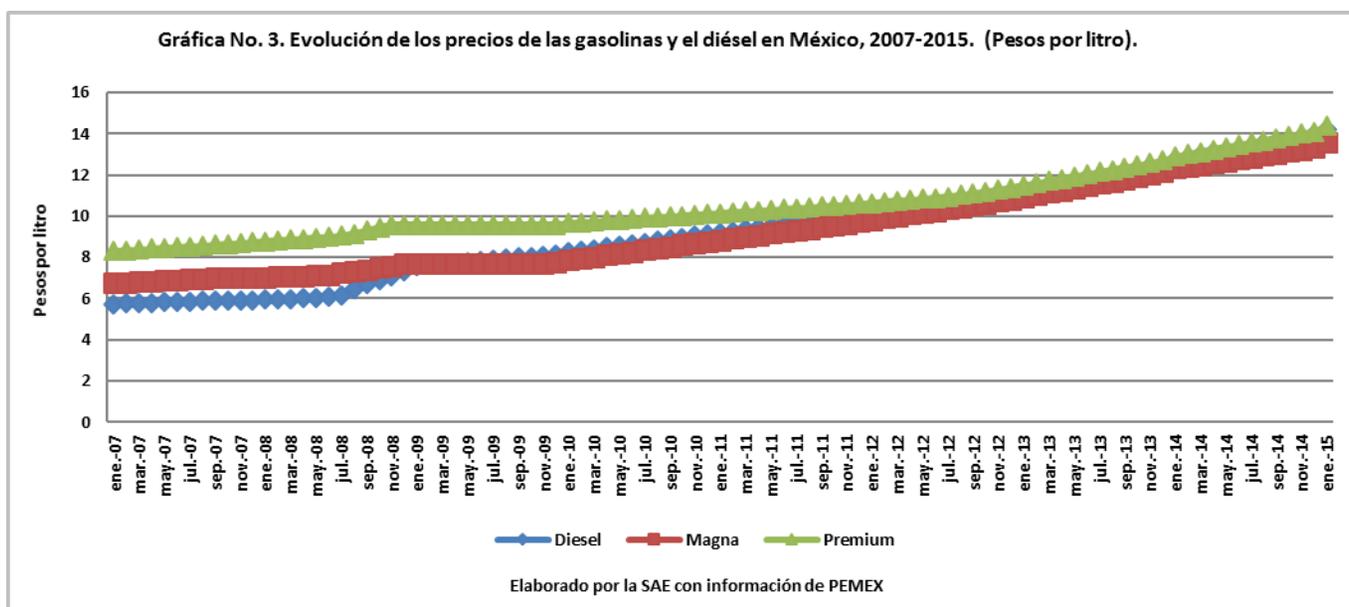
Como también se observa en la gráfica número 1, la mezcla mexicana de exportación de petróleo ha descendido significativamente a partir de julio del 2014, pasando de 94.65 a 40.66 dólares por barril, lo que implica una pérdida de más 54 dólares por barril durante esta breve etapa, colocándose por debajo del nivel observado en junio del 2007, cuando esta mezcla se cotizó en 44.40 dólares por barril. Esta gráfica también nos permite observar una clara correlación de los precios observados entre la canasta de la OPEP y la mezcla mexicana de exportación, presentándose un actual periodo de crisis interna debido a que el mercado petrolero mundial está enfrentando una de sus peores recesiones.

La caída de los precios internacionales y locales de los hidrocarburos debería ser la fuente de reducción del valor de los petrolíferos internos, sin embargo, en la gráfica número 3 se observa que contrario a lo que ocurre en los EU, los precios de las gasolinas y el diésel en México, al ser administrados, son rígidos o totalmente inelásticos a la evolución del mercado internacional y local del petróleo.

En un enfoque holístico, observamos que los precios de los hidrocarburos a nivel internacional y nacional están reduciéndose significativamente, el precio de los petrolíferos en los EU también lo están haciendo, mientras que en nuestro país se están incrementando.

Específicamente para el año 2015 el precio de las gasolinas y el diésel sufrieron un incremento que será único para el resto del año, a menos que exista una situación fiscal extraordinaria que obligue al Gobierno Federal a modificar esta política, situación que no se puede descartar, dado el complejo panorama del mercado internacional del petróleo y la alta dependencia fiscal que nuestro país tiene de la exportación de los hidrocarburos.

Analizando más específicamente la gráfica número 3, observamos que para el caso de las gasolinas, su comportamiento refleja los deslizamientos de los precios decretados por el Gobierno Federal durante los años 2008, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y el incremento único del 2015, así como los congelamientos autorizados para casi todo el 2009. El precio del diésel refleja los incrementos constantes aprobados por la autoridad central desde el año 2007.



Dado este análisis, concluimos que el consumidor norteamericano, al estar sometido a un modelo flexible de determinación de precios de estos combustibles, se beneficia de periodos de abaratamiento cuando el valor de los hidrocarburos disminuye porque son elásticos a la evolución del mercado mundial del petróleo. Por el contrario, en México, debido a nuestro sistema rígido de determinación de precios existente hasta diciembre del 2014, los consumidores enfrentaban incrementos o congelamientos debido al carácter inelástico de este mercado.

4. Naturaleza de los subsidios y la política de deslizamientos de los precios

Los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel aplicados en México a partir del año 2007 responden a los criterios de conformación del subsidio que se genera por mantener el precio de estos combustibles por debajo de nuestra principal referencia internacional, tal como se explica en los párrafos siguientes.

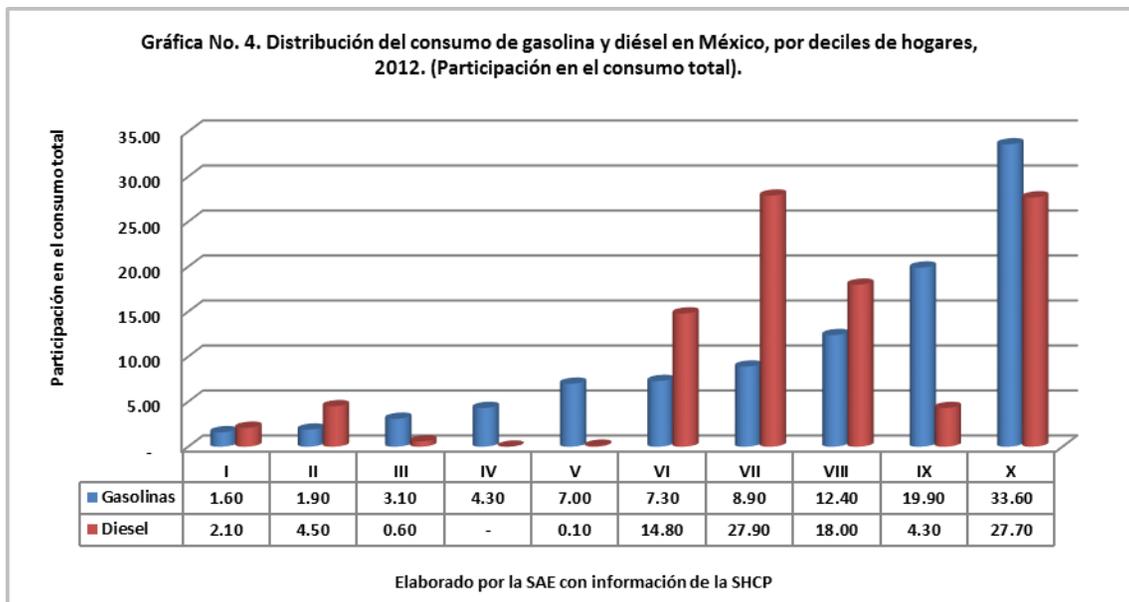
4.1. Naturaleza del subsidio de las gasolinas y el diésel

La *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH)*, es una publicación bianual del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), que permite determinar el carácter progresivo o regresivo en la distribución de las cestas de consumo de bienes y servicios y de asignación de transferencias gubernamentales que favorecen a los diferentes estratos poblacionales.

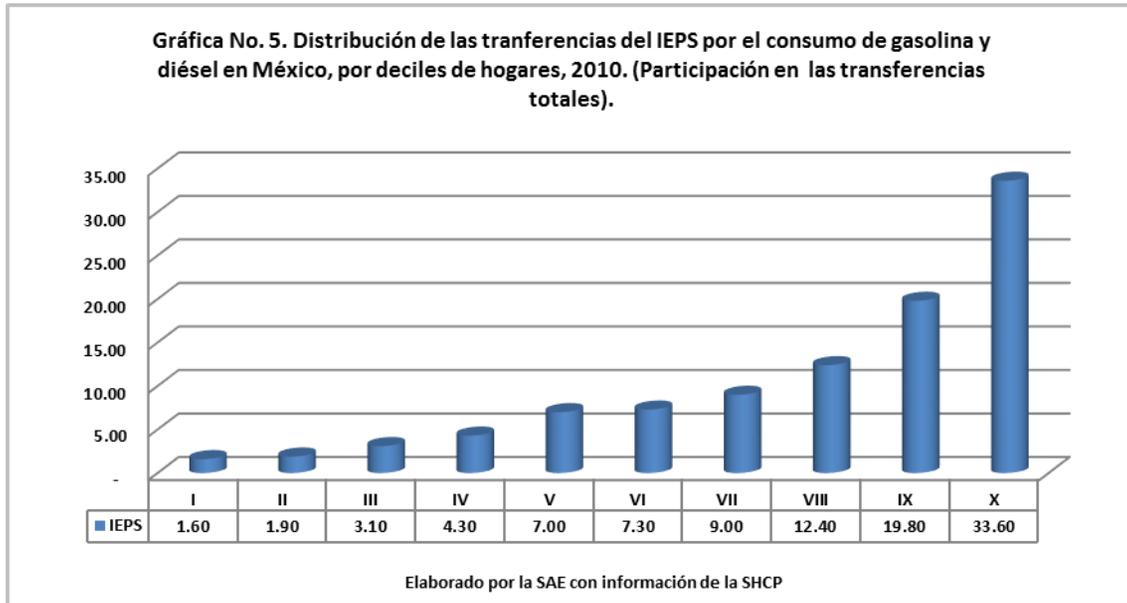
De acuerdo con la ENIGH, el ingreso que perciben los hogares de México se agrupan en diez deciles, cada uno concentra el 10% de las familias del país. Los hogares de menores ingresos se agrupan en los primeros deciles y los que tienen los ingresos más altos se concentran en los últimos deciles. Desde una óptica extrema, las familias más pobres están en el decil I, la riqueza se incrementa en la medida que se avanza de deciles hasta llegar al X, donde se ubica el 10% de las familias más ricas del país.

El análisis de la demanda de las gasolinas y el diésel nos permite afirmar que los hogares con los ingresos más altos son los que consumen la mayor parte de estos petrolíferos. Con base en la información proporcionada por la SHCP (2014, pp. 37-38), expuesta en la gráfica número 4, indica que en el año 2012, los hogares con los ingresos más bajos del país realizaron el 1.6% del gasto total de gasolina y el 2.1% del diésel (decil I), mientras que, los hogares con los ingresos más altos realizaron el 33.6% del gasto total de gasolina y el 27.7% del diésel (decil X).

Dada esta estructura del gasto de la gasolina y el diésel realizado por los hogares del país, la distribución del subsidio de las gasolinas y el diésel, cuando existe, tiene un carácter regresivo, porque la recaudación que deja de percibir el Gobierno Federal por aplicar una tasa negativa del IEPS beneficia a los hogares con los ingresos más altos, que son los que realizan la mayor proporción de consumo de estos petrolíferos.



En la gráfica número 5, se muestra la asignación de los beneficios fiscales para los hogares del país por mantener los precios de estos combustibles por debajo de los determinados en el mercado internacional, materializado en la aplicación de una tasa del IEPS negativa. De esta manera, los hogares con los ingresos más bajos del país concentraron el 1.6% del subsidio total de las gasolinas y el diésel, mientras que, los hogares con los ingresos más altos concentraron el 33.6%.



El Gobierno Federal optó por reducir el subsidio a las gasolinas y el diésel por la regresividad en la distribución de las transferencias. La estrategia empleada fue a través de los deslizamientos graduales del precio de las gasolinas y el diésel, medida que se instrumentó a partir del año 2007.

4.2. Política de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel

En México, durante el periodo de enero del 2007 a julio del 2008, los precios de las gasolinas y el diésel estaban subsidiados. A partir de agosto y hasta diciembre del 2008, el Gobierno Federal instrumentó una estrategia para eliminar el subsidio de estos petrolíferos. La medida consistió en aplicar 18 deslizamientos semanales de estos precios hasta igualarlo con los que pagaban los consumidores de la Costa Golfo de los EU.

Las gráficas 6, 7 y 8 muestran que en agosto del 2008, cuando inició la política de deslizamientos graduales de los precios de las gasolinas y el diésel, el subsidio a la premium era de 1.25 peso por litro, porque en EU se vendía en 10.38 y en México en 9.13 pesos por litro. La magna tenía un subsidio de 2.39 pesos por litro, porque en EU se vendía en 9.72 y en México en 7.33 pesos por litro. El diésel tenía un subsidio de 4.87 pesos por litro, porque en EU se vendía en 11.35 y en México en 6.48 pesos por litro.

La política de deslizamientos graduales de los precios de las gasolinas pronto permitió igualar los precios internos con los observados en la Costa Golfo de los EU. En diciembre del 2008 el subsidio se revirtió, en México los precios de las gasolinas eran superiores a los existentes en aquel país: la premium se vendía internamente en 9.57 y en EU en 6.57 pesos por litro, el diferencial de precios en contra de los consumidores nacionales era de 3.00 pesos por litro. La magna en México se vendía en 7.70 y en EU en 5.65 pesos por litro, el diferencial era de 2.05 pesos por litro. El diésel mantenía un subsidio de 1.17 peso por litro, porque en EU se vendía en 8.50 y en México en 7.33 pesos por litro.

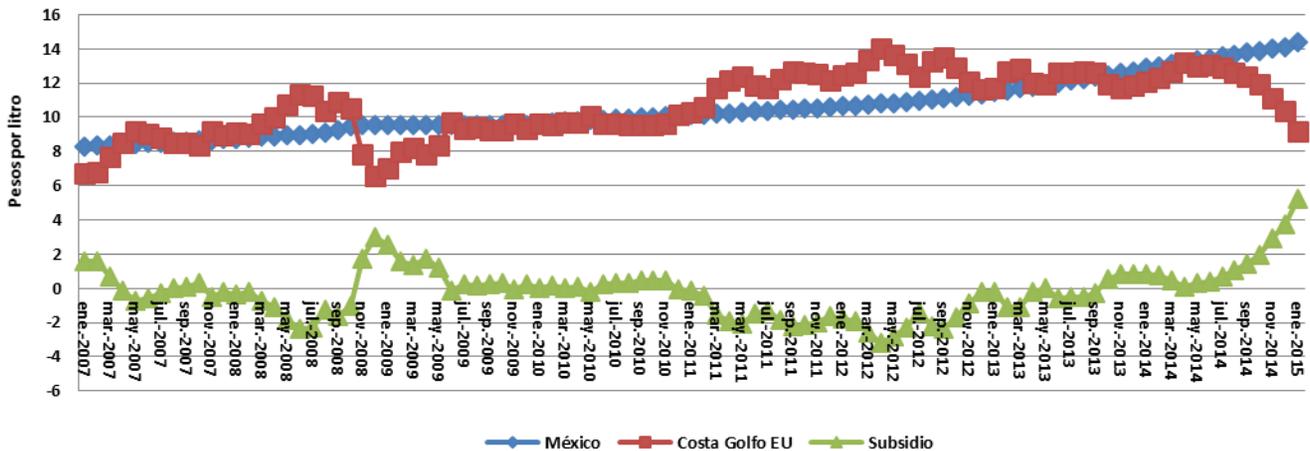
Sin embargo, los precios de la premium y la magna en México se congelaron en 9.57 y 7.72 pesos por litro, respectivamente, para casi todo el 2009, como una medida anunciada por el Gobierno Federal para apoyar el ingreso de las familias mexicanas, en el contexto de la crisis financiera global que impactó adversamente la evolución de la economía nacional. Esta estrategia acompañada con el repunte del precio internacional del crudo y por los movimientos devaluatorios del tipo de cambio en nuestro país, generó un nuevo rezago en los precios de estos combustibles en México respecto a los existentes en los EU.

Al mes de diciembre del 2009, la gasolina premium era más cara en México que en los EU por 27 centavos por litro; porque internamente se vendía en 9.57 y en aquel país en 9.30 pesos por litro; la magna registró un subsidio de 64 centavos por litro, porque en el mercado doméstico ascendía a 7.77 y en EU en 8.41 pesos por litro; y el diésel mantenía un subsidio de 1.01 pesos por litro, dada la siguiente relación de precios: localmente se vendía a 8.16 y en EU en 9.17 pesos por litro.

A partir de diciembre del 2009, el Gobierno Federal reinició los deslizamientos ahora con frecuencias mensuales en los precios de las gasolinas y continuó con el incremento en los precios del diésel. De acuerdo con la gráfica número 6, en promedio, entre enero de 2010 a enero del 2015, el precio de la premium en México ha sido más barato respecto a EU por 37 centavos por litro. Para reducir este diferencial, en este periodo el Gobierno Federal en nuestro país autorizó sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintidós de 4 centavos; siete de 5 centavos; cuatro de 9 centavos; veintiuno de 11 centavos; y uno de 6, 7, 8, 10, 12, 21 y 27 centavos por litro, respectivamente. El precio interno pasó de 9.66 a 14.38 pesos por litro, representando un incremento de 4.72 pesos por litro, equivalente al 48.86% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Si analizamos una muestra más reducida, se observa que de octubre del 2013 a enero del 2015, el precio de la gasolina premium en México fue más cara que en EU por 1.37 pesos por litro en promedio. Adicionalmente, con la reducción del precio de los hidrocarburos a nivel mundial y su impacto en la depreciación del tipo de cambio, en enero del 2015, el diferencial de precios de esta gasolina se ha incrementado significativamente en contra de los consumidores nacionales, en este mes la premium en México se vendió en 5.21 pesos por litro más caro que en EU, aquí el precio al menudeo para el consumidor final fue de 14.38, en aquel país fue de 9.17 pesos por litro.

Gráfica No. 6. Estimación del subsidio a la gasolina premium obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2007-2015. (Pesos por litro).



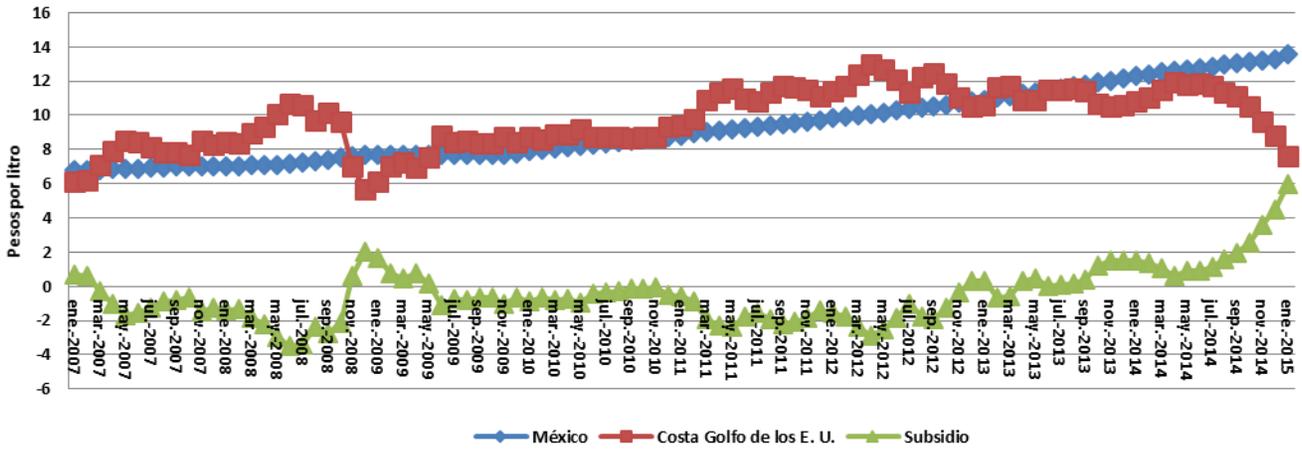
Elaborado por la SAE con información de PEMEX y la EIA de los EU

Respecto a la gasolina magna, en la gráfica número 7 se expone que entre enero del 2010 a enero del 2015, su precio promedio ha sido más bajo en México que en EU por 0.22 pesos por litro. Para reducir este diferencial, en este periodo el Gobierno Federal en nuestro país autorizó sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintidós de 8 centavos, veinticuatro de 9 centavos, trece de 11 centavos, uno de 19 y 26 centavos por litro, respectivamente, pasando de 7.88 a 13.57 pesos por litro, representando un incremento de 5.69 pesos por litro, equivalente al 72.21% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Si el análisis lo acotamos al último bienio, afirmamos que entre enero de 2013 y enero del 2015, el precio en México ha sido más alto que en EU por 1.30 pesos por litro, esto se explica porque con excepción de febrero, marzo y junio del 2013, en el resto de los meses que conforman este periodo el precio de la gasolina magna en México fue más cara que en EU. Particularmente, para enero del 2015, el diferencial de precios se ha incrementado significativamente en contra de los consumidores nacionales por la evolución de los precios internacionales de los hidrocarburos y la depreciación del tipo de cambio, en este mes el precio interno fue 5.98 pesos por litro más caro que en EU, aquí se vendió al consumidor final en 13.57, en aquel país en 7.59 pesos por litro.

Respecto al diésel, en la gráfica número 8 se observa que entre enero del 2010 y enero del 2015, su precio promedio ha sido más bajo en México que en EU por 1.42 pesos por litro. Para reducir este diferencial, el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período sesenta y un deslizamientos mensuales en los precios internos: veintiuno de 8 centavos, catorce de 9 centavos, veintitrés de 11 centavos y uno de 7, 24 y 26 centavos por litro, respectivamente, pasando el precio de 8.24 a 14.20 pesos por litro, representando un incremento de 5.96 pesos por litro, equivalente al 72.33% respecto al precio vigente en enero de 2010.

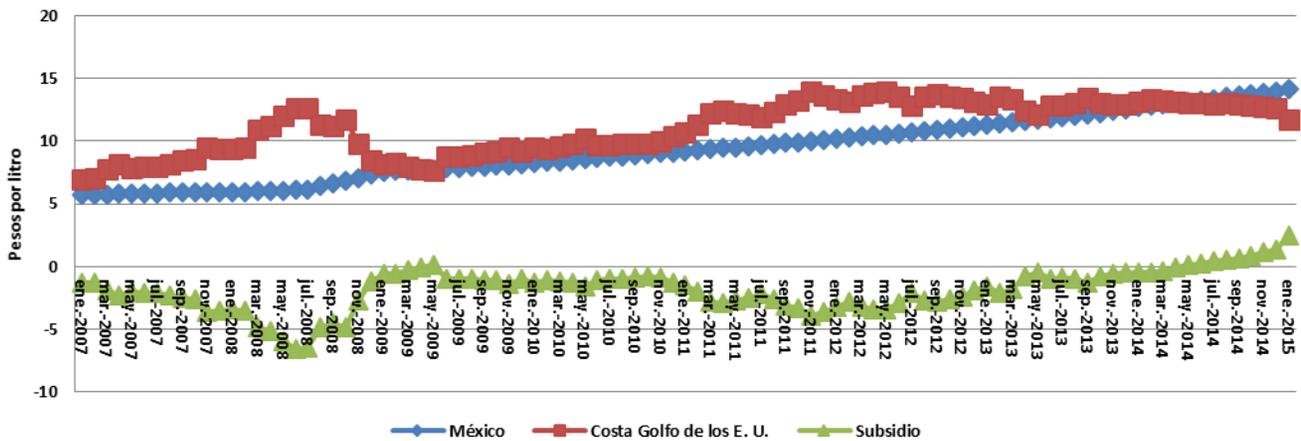
Gráfica No. 7. Estimación del subsidio a la gasolina magna obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2007-2015. (Pesos por litro).



Elaborado por la SAE con información de PEMEX y la EIA de los EU

Durante los últimos 5 años, el precio del diésel casi siempre fue más caro en EU que en México. Esta tendencia desapareció a partir de mayo del 2014, cuando el precio final al menudeo fue más caro internamente, desapareciendo el subsidio. Particularmente, en enero del 2015 el diferencial de precios se ha incrementado significativamente en contra de los consumidores nacionales por el alza de los precios internacionales de los hidrocarburos, en este mes el precio en México fue 2.52 pesos por litro más caro que en EU, aquí se vendió al consumidor final en 14.20, en aquel país en 11.68 por litro.

Gráfica No. 8. Estimación del subsidio en el precio del diésel obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2007-2015. (Pesos por litro).



Elaborado por la SAE con información de PEMEX y la EIA de los EU

Del análisis realizado a los subsidios de los petrolíferos, se desprende que independientemente de los modelos empleados en ambos países para determinar el precio de estos combustibles, en el año 2009, la conformación del subsidio en México se explica por la combinación de tres fuerzas económicas, que actuaron en sentidos opuestos:

En México se aplicó una política de congelamiento de los precios de la premium y la magna, dándole un carácter estático; por el contrario, en EU tenían un comportamiento dinámico debido al repunte en los precios internacionales de los hidrocarburos, ambas condiciones fueron suficientes para la conformación del subsidio a favor de los consumidores nacionales; este diferencial de precios se logró reducir por la devaluación del tipo de cambio, que alteró los precios relativos de las gasolinas entre México y EU, lo que implicó que tomando el precio en dólares vigente en la Unión Americana y al pasarlos a pesos con un tipo de cambio depreciado, esta simple conversión tuvo el efecto “virtual” de encarecer el precio de las gasolinas de EU en nuestro país, aun cuando su valor en dólares en EU permaneciera sin modificaciones durante la fase de la depreciación cambiaria.

Entre el 2010 y el primer semestre del 2014, el mercado internacional de los hidrocarburos mantuvo una relativa estabilidad, sus precios se establecieron por encima de los 100 dólares el barril en promedio, como consecuencia, las gasolinas en EU mantuvo precios altos. Por su parte, el tipo de cambio en México no presentó periodos de fuertes depreciaciones, ante coyunturas desfavorables, el Banco Central en el país intervino el mercado cambiario a través de subastas de dólares para estabilizarlo. Dada estas condiciones, los diferenciales de precios a favor de los consumidores nacionales gradualmente se redujeron hasta revertir su tendencia. Durante todo el 2014, el precio de la premium y la magna fue más alta en nuestro país, respecto al de los EU, lo que representaba un signo inequívoco de que los deslizamiento eran innecesario porque el objetivo de eliminar el diferencial de precios entre ambos países se había alcanzado, sin embargo, el Gobierno Federal lo mantuvo por su carácter recaudatorio.

Las condiciones están cambiando drásticamente desde el segundo semestre del 2014, cuando se rompió un largo periodo de estabilidad de los precios internacionales de los hidrocarburos, la mezcla de la OPEP bajó de más de 107.89 dólares por barril en junio del 2014 a 46.63 dólares por barril en enero del 2015, como ya se citó, la mezcla mexicana de exportación ha descendido en más de 54 dólares por barril entre julio del 2014 y enero del 2015. Dada la elasticidad precio de las gasolinas en EU respecto a las variaciones en el precio internacional del petróleo, el valor de estos petrolíferos iniciaron un automático abaratamiento en la Unión Americana, en nuestro país continuó su crecimiento hasta enero del 2015 y el congelamiento de precios para el resto del año en curso. El comportamiento inverso entre ambos niveles de precios generó que para enero del 2015, el precio de la gasolina premium en México sea 5.21 pesos por litro más caro que en EU, la magna lo es por 5.98 pesos por litro y el diésel por 2.52 pesos por litro.

4.3. Nuevo régimen de determinación de precios de las gasolinas y el diésel

La política de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel en México ha concluido en un momento donde el valor internacional de los hidrocarburos se han reducido significativamente, provocando un abaratamiento casi generalizado a nivel internacional de los petrolíferos, sin embargo, dado el modelo adoptado internamente estos combustibles se continúan encareciendo para la población de nuestro país, haciendo más cuestionable cada decisión gubernamental de aumentar sus precios.

Dada esta coyuntura económica compleja para mantener la política de deslizamiento de los precios de los petrolíferos en nuestro país, es importante apuntar que la reforma energética recientemente aprobada ha impuesto nuevas reglas en materia de establecimiento de precios de las gasolinas y el diésel. Específicamente, el artículo *Décimo Cuarto Transitorio de la Ley de Hidrocarburos* establece los siguientes términos:

I. “En materia de precios:

- a)** A partir de la entrada en vigor de la presente Ley y en lo que reste del año 2014, la determinación de los precios al público se realizará conforme a las disposiciones vigentes.
- b)** A partir del 1o. de enero de 2015 y hasta el 31 de diciembre de 2017 la regulación sobre precios máximos al público de gasolinas y diésel será establecida por el Ejecutivo Federal (...).

La política de precios máximos al público que se emita deberá prever ajustes de forma congruente con la inflación esperada de la economía y, en caso de que los precios internacionales de estos combustibles experimenten alta volatilidad, el Ejecutivo Federal preverá mecanismos de ajuste que permitan revisar al alza los incrementos de los citados precios, de manera consistente con la evolución del mercado internacional.

- c)** A partir del 1o. de enero de 2018 los precios se determinarán bajo condiciones de mercado.

II. A partir de la entrada en vigor de la presente Ley y, como máximo, hasta el 31 de diciembre de 2016, únicamente se podrán otorgar permisos para la importación de gasolinas y diésel a PEMEX o sus empresas productivas subsidiarias.

A partir del 1o. de enero de 2017, o antes si las condiciones de mercado lo permiten, los permisos para la importación de gasolinas y diésel podrán otorgarse a cualquier interesado que cumpla con las disposiciones jurídicas aplicables.

Los permisos para el expendio al público de gasolinas y diésel serán otorgados por la Comisión Reguladora de Energía a partir del 1° de enero de 2016”.

Estas normas contenidas en la *Ley de Hidrocarburos* establecen que hasta el 31 de diciembre del 2014 se mantienen los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel; a partir del 1 de enero del 2015 hasta el 31 de diciembre del 2017 los determina el Ejecutivo Federal a través del sistema de precios máximos; y se liberalizan totalmente a partir del 1 de enero del 2018.

Es de esperarse que para el 2015, 2016 y 2017 los precios de las gasolinas y el diésel en México se incrementarán por una sola vez a inicios de año de acuerdo con las expectativas de inflación u otro criterio establecido por la SHCP. Ese será el precio máximo que fijará el Gobierno Federal. Los empresarios dueños de los expendios, a partir de las condiciones de competencia que se genere en el mercado de las gasolinas y el diésel podrán venderlos a precios más bajo o igual al máximo, aunque no podrán ser superiores al determinado por la autoridad fiscal. Si los empresarios de este ramo responden a este criterio de competencia “condicionada” a un precio máximo, éstos ya no serán fijos, se podrán mover por debajo del precio determinado oficialmente. Sin embargo, pueden existir prácticas de colusión entre los oferentes para mantener el precio igual al máximo.

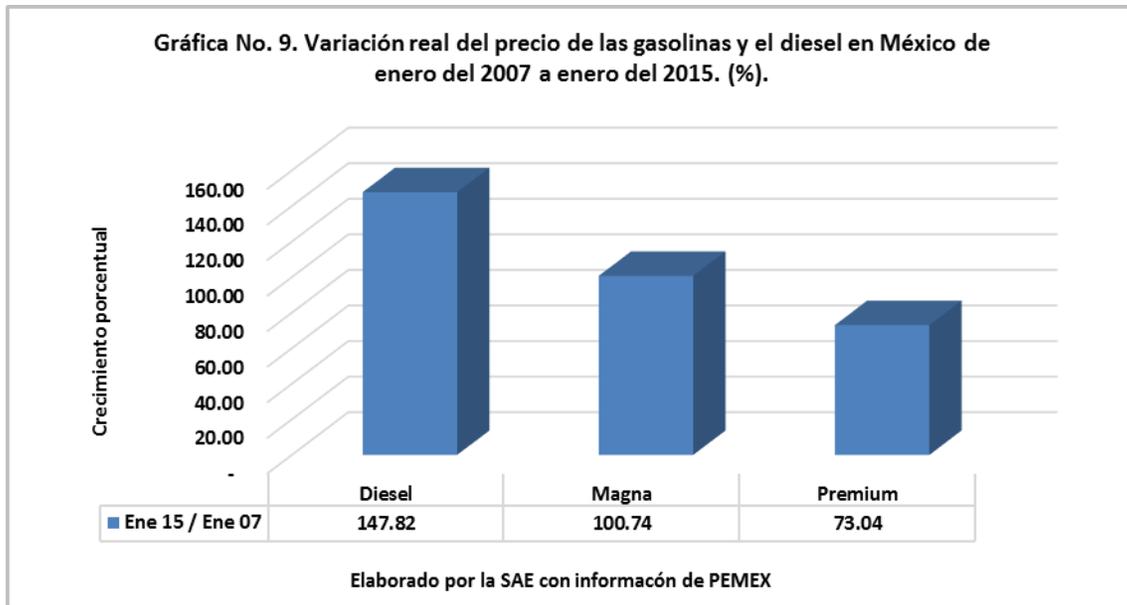
Adicionalmente, el régimen transitorio de la reforma energética establece que hasta el 31 de diciembre de 2016 PEMEX mantendrá el monopolio de la importación de gasolinas y diésel en el país. Desde el 1 de enero del 2017 se abrirá la importación de petrolíferos para inversionistas nacionales y extranjeros, hasta entonces, los consumidores internos podrán elegir comprar estos combustibles con empresas locales pública o privadas o transnacionales como Exxon, Chevron, Mobil, Shell, British Petroleum, Texaco, entre otras.

5. Comparativo internacional de los precios de las gasolinas y el diésel

El análisis de los precios de las gasolinas y el diésel nos permite afirmar que éstos han registrado incrementos constantes en los precios desde enero del 2007 a enero del 2015, evolucionado en los siguientes términos:

- La premium pasó de 8.31 a 14.38 pesos por litro;
- La magna pasó de 6.76 a 13.57 pesos por litro; y
- El diésel pasó de 5.73 a 14.20 pesos por litro.

En terminos reales, tal como se muestra en la gráfica número 9, de enero del 2007 a enero del 2015, la premium se ha incrementado en términos reales en 73.04%, la magna lo ha hecho en 100.74% y el diésel en 147.82%.

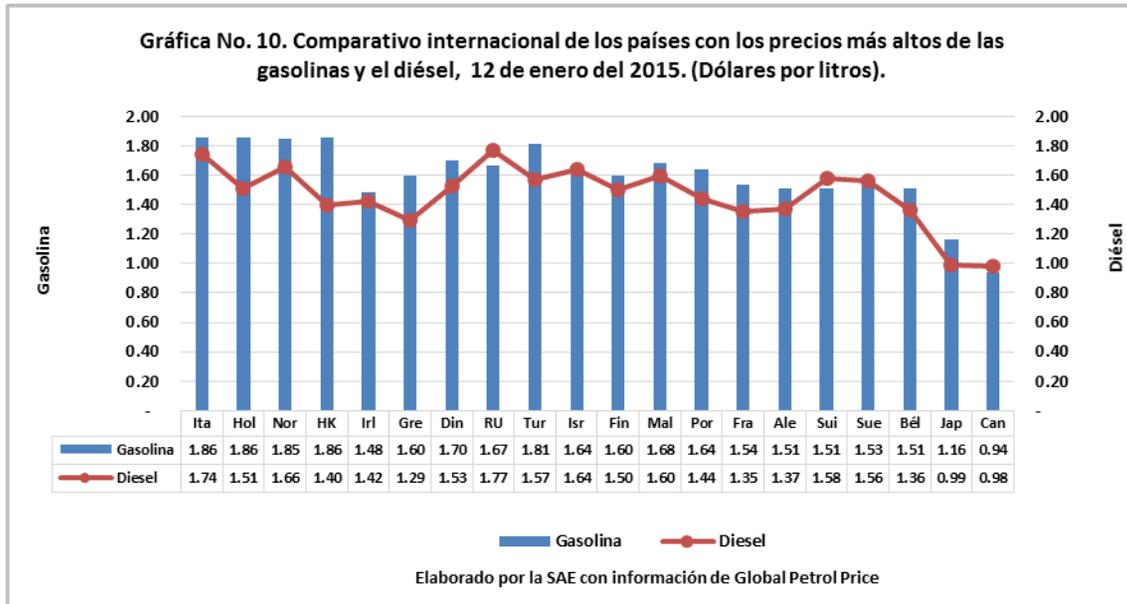


Con el propósito de identificar que tan altos o bajos están los precios de las gasolinas y el diésel en México recurrimos al comparativo internacional, éste muestra que los países desarrollados, que tienen un alto nivel de ingreso per cápita, que además no son los más importantes productores ni exportadores de petróleo son los que tienen los precios más altos de estos combustibles, lo que se explica porque son importadores de hidrocarburos para producir internamente sus petrolíferos o una parte de su consumo lo compran a los países productores que tienen superávit en sus sistemas de refinación.

De acuerdo con la gráfica número 10, los países europeos y asiáticos tienen el precio más alto de las gasolinas y el diésel a nivel mundial, casi todos pertenecen al club de economías altamente desarrolladas y que forman parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), tienen como un rasgo distintivo adicional que sus sistemas de precios son flexibles, tomando la referencia internacional, moviéndose a la par del mercado petrolero mundial.

Al 12 de enero del 2015, el litro de la gasolina para los consumidores finales registraba la siguiente cotización, en dólares por litro: Italia 1.86, Holanda 1.86, Noruega 1.85, Hong Kong 1.86, Irlanda 1.48, Grecia 1.60, Dinamarca 1.70, Reino Unido 1.67, Turquía 1.81, Israel 1.64, Finlandia 1.60, Malta 1.68, Portugal 1.64, Francia 1.54, Alemania 1.51, Suiza 1.51, Suecia 1.53, Bélgica 1.51, Japón 1.16 y Canadá 0.94.

El litro de diésel registraba la siguiente cotización, en dólares por litro: Italia 1.74, Holanda 1.51, Noruega 1.66, Hong Kong 1.40, Irlanda 1.42, Grecia 1.29, Dinamarca 1.53, Reino Unido 1.77, Turquía 1.57, Israel 1.64, Finlandia 1.50, Malta 1.60, Portugal 1.44, Francia 1.35, Alemania 1.37, Suiza 1.58, Suecia 1.56, Bélgica 1.36, Japón 0.99 y Canadá 0.98.

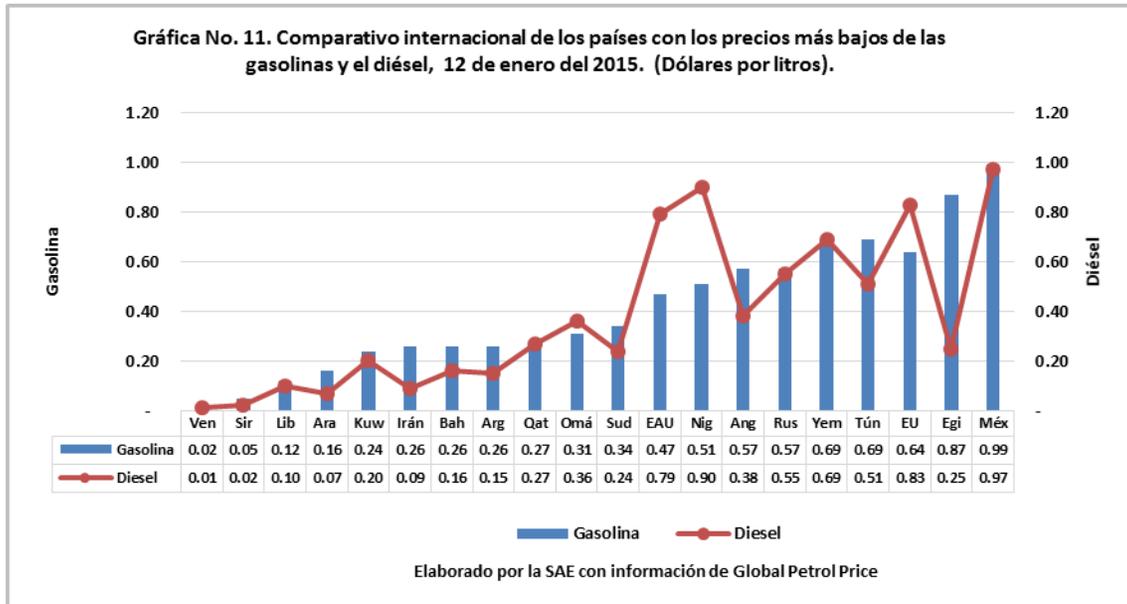


En contrapartida, en la gráfica número 11 se exponen los países en el mundo con los precios más bajos de las gasolinas, los cuales tienen como característica que son los principales productores y exportadores de petróleo a nivel global, algunos de ellos con un alto nivel de desarrollo socioeconómico. Resalta la situación de México que pese a tener una importante presencia en el mercado mundial de hidrocarburos, mantiene precios altos en comparación con el subconjunto de naciones productoras de petróleo.

Al 12 de enero del 2015, el litro de gasolina tenía la siguiente cotización, medido en dólares por litro: México 0.99, Egipto 0.87, EU 0.64, Túnez 0.69, Yemen 0.69, Rusia 0.57; Angola 0.57, Nigeria 0.51, Emiratos Árabes Unidos 0.47, Sudán 0.34, Omán 0.31, Qatar 0.27, Argelia 0.26, Bahréin 0.26, Irán 0.26, Kuwait 0.24, Arabia Saudita 0.16, Libia 0.12, Siria 0.05 y Venezuela es el país del mundo que tiene el precio de la gasolina más barata con 0.02 dólares por litro.

El litro de diésel tenía la siguiente cotización, medido en dólares por litro: México 0.97, Egipto 0.25, EU 0.83, Túnez 0.51, Yemen 0.69, Rusia 0.55; Angola 0.38, Nigeria 0.90, Emiratos Árabes Unidos 0.79, Sudán 0.24, Omán 0.36, Qatar 0.27, Argelia 0.15, Bahréin 0.16, Irán 0.09, Kuwait 0.20, Arabia Saudita 0.07, Libia 0.10, Siria 0.02 y Venezuela es el país del mundo que tiene el precio de la gasolina más barata con 0.01 dólares por litro.

Como se puede observar, México forma parte del subconjunto de países productores y exportadores de petróleo, sin embargo, por el sistema de precios administrados registra precios internos más altos en comparación con los principales países productores de petróleo como Venezuela, Arabia Saudita, Kuwait, Irán, Argelia, Qatar, Emiratos Árabes Unidos, Rusia, Yemen o EU.



Las gráficas 12, 13 y 14 muestran que el desplome de los precios de los hidrocarburos que actualmente registra la economía global está generando una reducción en los precios de los petrolíferos en todas las regiones de los EU y en 16 países miembros de la OCDE, los más industrializados del mundo. Por el contrario, México es la única nación donde continúan incrementándose estos precios.

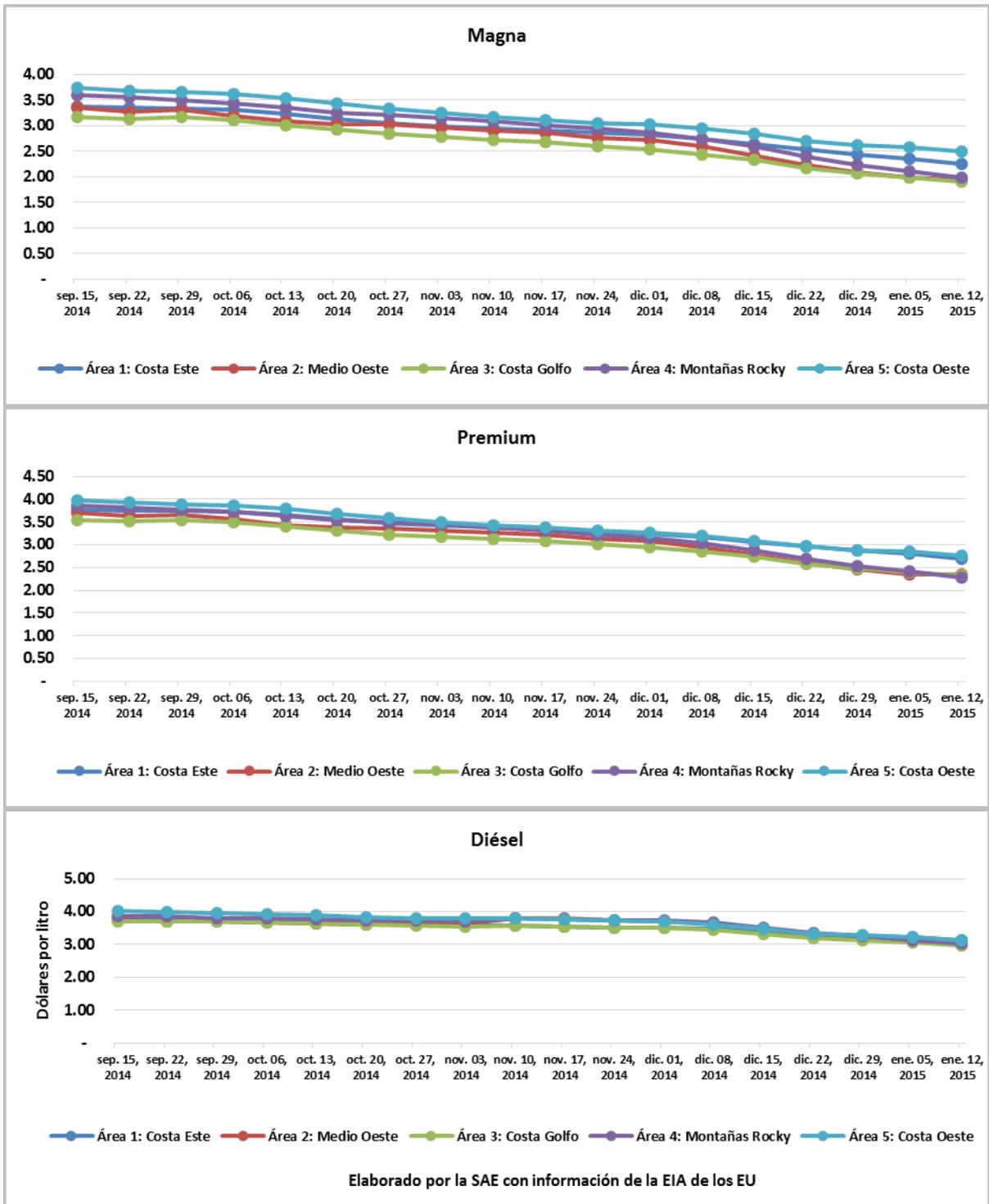
6. Impacto en el ingreso monetario y en las finanzas públicas de la política de deslizamientos y del subsidio

El análisis del impacto de la política de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel se realizará desde dos enfoques: el microeconómico, identificando la incidencia en el ingreso monetario per cápita de los hogares del país; y el macroeconómico, a partir del comportamiento de la recaudación del IEPS que recae sobre estos energéticos.

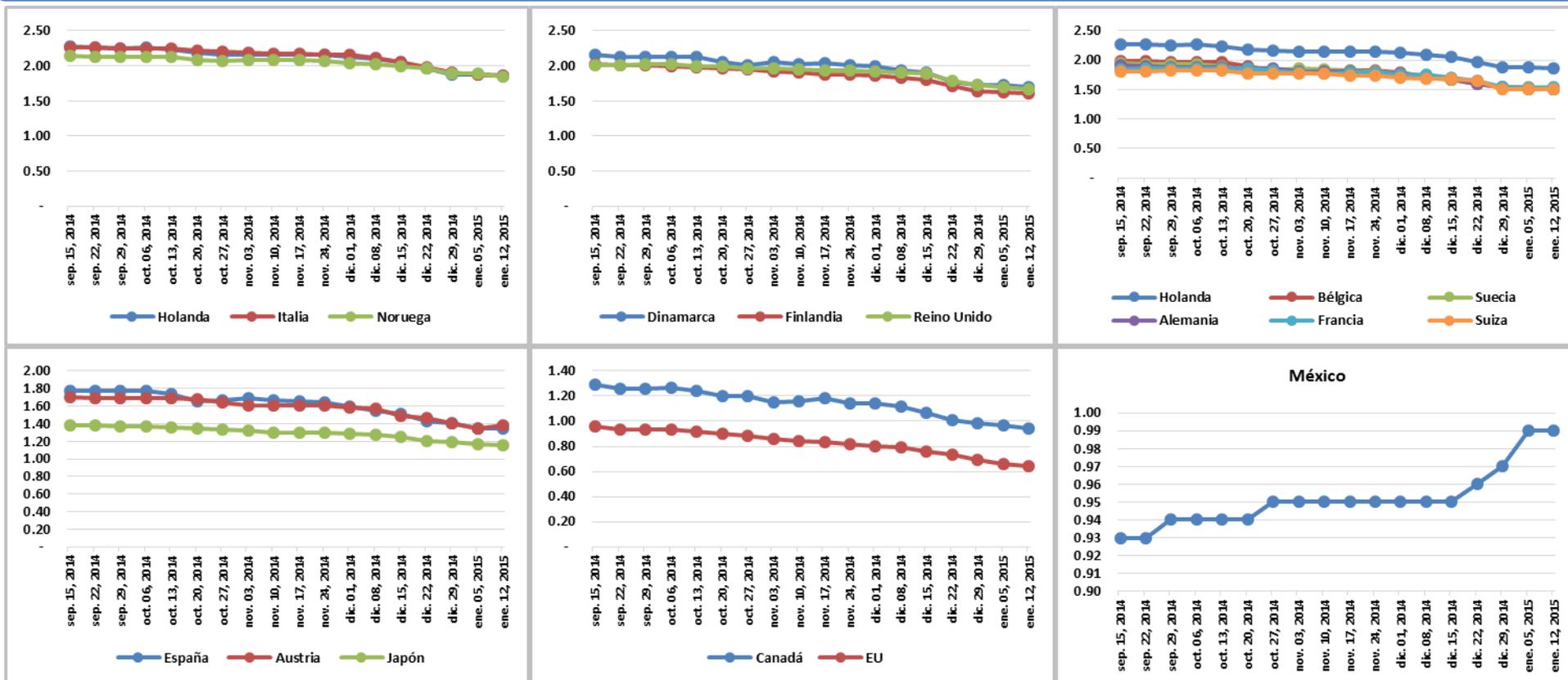
6.1. Impacto de la política de deslizamiento en el ingreso monetario per cápita

La política de deslizamiento de los precios de los petrolíferos incide negativamente en el poder de compra de los salarios de los trabajadores de nuestro país, debido a que su encarecimiento genera que una mayor proporción del ingreso monetario se destine a la compra de estos combustibles, esto sin considerar uno de los problemas de ilegalidad más recurrentes que enfrenta la población en general, y que consiste en que prácticamente todos los expendios venden litros incompletos. Esta última práctica impacta adversamente por el lado del ingreso, teniendo el efecto final de una carga impositiva adicional o de un sobre precio por cada litro de gasolina o diésel adquirido.

Gráfica No. 12. Evolución de los precios de las gasolinas y diésel en las áreas que se dividen los EU, 15 de septiembre del 2014 al 12 de enero del 2015. (Dólares por litro).

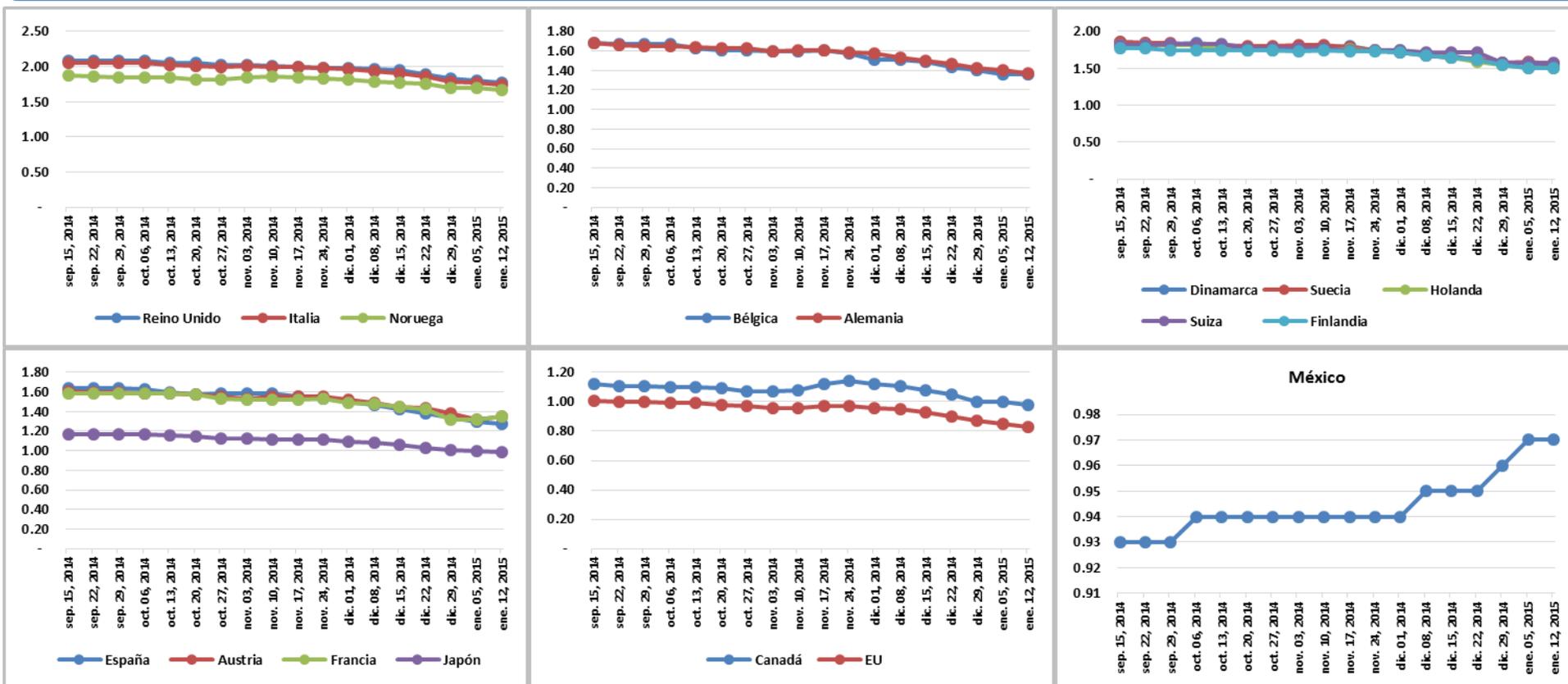


Gráfica No. 13. Evolución de los precios de las gasolinas en Holanda, Italia, Dinamarca, Noruega, Finlandia, Reino Unido, Suecia, Bélgica, Alemania, Francia, Suiza, España, Japón, Austria, Canadá, EU y México, del 15 de septiembre del 2014 al 12 de enero del 2015. (Dólares por litro).



Elaborado por la SAE con información de Global Petrol Prices

Gráfica No. 14. Evolución de los precios del diésel en Holanda, Italia, Dinamarca, Noruega, Finlandia, Reino Unido, Suecia, Bélgica, Alemania, Francia, Suiza, España, Japón, Austria, Canadá. EU v México. del 15 de septiembre del 2014 al 12 de enero del 2015. (Dólares por litro).



Elaborado por la SAE con información de Global Petrol Prices

Para analizar el impacto de los precios de las gasolinas y el diésel en el país, se realizará un primer ejemplo, el cual se expone en el cuadro número 2, donde se supone que el propietario de un vehículo decide comprar 40 litros de gasolina o diésel, su gasto se incrementó de la siguiente manera:

- ✓ Para la gasolina premium, en el año 2007 pagaba 332.40 pesos; en enero del 2015 su gasto fue de 575.20 pesos; 242.80 pesos más respecto al 2007.
- ✓ Para la gasolina magna, en el año 2007 pagaba 270.40 pesos; en enero del 2015 gastaba 542.80 pesos; 272.40 pesos más respecto al 2007.
- ✓ Para el diésel, en el año 2007 pagaba 229.20 pesos; en enero del 2015 gastaba 568.0 pesos; es decir, 338.80 pesos más respecto al 2007.

Cuadro No. 2. El impacto del incremento en los precios de las gasolinas y el diésel en los consumidores del país, 2007-2015. (Pesos).						
Concepto	Consumo	Precio 2007	Precio 2014	Gasto por consumo 2007	Gasto por consumo 2012	Incremento del gasto
	Litros	Pesos por litro		Pesos		
Premium	40.00	8.31	14.38	332.40	575.20	242.80
Magna	40.00	6.76	13.57	270.40	542.80	272.40
Diésel	40.00	5.73	14.20	229.20	568.00	338.80

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de PEMEX

Para obtener un umbral de consumo per cápita de combustible al mes, es necesario relacionar la demanda de petrolíferos proporcionado por PEMEX con el parque de vehículos de motor que circula en el país y que es publicado por el INEGI (dato para el 2013).

Del parque vehicular que circula en el país, INEGI lo clasifica en automóviles (se supuso que consumen gasolina magna o premium), de allí que se obtuvo un indicador promedio para ambos petrolíferos; y camiones de carga y pasajeros, que se supuso que consumen diésel.

Dada esta información, en el cuadro número 3 se exponen los resultados de la construcción de los indicadores que muestran el consumo promedio mensual de gasolina o diésel por automóvil que circula en el país.

Para la magna o premium, en el 2007 el consumo promedio de la suma de ambas gasolinas fue de 212.75 litros por mes, reduciéndose para el 2013 a 155.27 litros mensuales. Dado este umbral de consumo, se observa lo siguiente: en el 2007 se estimó que cada automovilista erogó en promedio 1 mil 640.30 y en el 2013 ascendió a 1 mil 833.74 pesos mensuales para la adquisición de estos petrolíferos. Para el 2007, un consumidor destinó en promedio el 21.60% de su ingreso monetario per cápita para la compra de gasolina magna o premium, en el 2013 esta participación se redujo a 16.71%, aunque con una demanda menor de gasolinas equivalente a 57.48 litros mensuales por automovilista.

Para el diésel, en el 2007 el consumo promedio de este combustible fue de 189.20 litros por mes y en el 2013 se redujo a 161.99 litros mensuales, en promedio. Dado este umbral de consumo, se observa lo siguiente: en el 2007 cada automovilista erogó en promedio 1 mil 106.82 y en el 2013 ascendió a 1 mil 926.06 pesos mensuales para adquirir este petrolífero. Para el 2007, un consumidor destinó en promedio el 14.57% de su ingreso monetario per cápita para adquirir diésel, en el 2013 esta participación se incrementó a 17.55%, con una demanda menor de este tipo de petrolífero equivalente a 27.21 litros mensuales por automovilista.

Cuadro No. 3. Comparativo de la parte del ingreso per cápita que se destina a la compra de gasolina en México, considerando diferentes umbrales de consumo, promedio por mes, 2007 y 2013.					
Tipo de Gasolina	Consumo promedio magna y premium (Litros x mes)	Precio magna y premium (Pesos x litro)	Gasto en gasolina (Pesos x meses)	Ingreso monetario per cápita (Pesos x mes)	Relación gasto / ingreso (%)
2007					
Magna / Premium	212.75	7.71	1,640.30	7,595.10	21.60
Diésel	189.20	5.85	1,106.82	7,595.10	14.57
2013					
Magna / Premium	155.27	11.81	1,833.74	10,976.87	16.71
Diésel	161.99	11.89	1,926.06	10,976.87	17.55

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis adscrita a la Dirección General de los Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de Banco Mundial, PEMEX e INEGI.

Del análisis realizado, concluimos que la población que demandó magna o premium destinó una mayor proporción de su ingreso monetario per cápita para adquirir uno u otro combustibles en el 2007, con respecto al 2013, invirtiéndose esta relación para el diésel, sin embargo, se redujo el consumo por automóvil de estos combustibles, lo que implica que la población está enfrentando este encarecimiento reduciendo la demanda de petrolíferos.

Esta conclusión es muy importante, porque los deslizamientos de los precios han inhibido el consumo interno por automóvil de las gasolinas y el diésel, siendo éste uno de los objetivos alternos de esta política, es decir, encarecer los petrolíferos para desincentivar el uso del medio de transporte privado, teniendo como consecuencia final, la reducción de la demanda de combustibles. Cuantitativamente, la aplicación de los deslizamientos ha reducido la demanda mensual por automóvil de estos combustibles en los siguientes términos: en el 2007, el consumo promedio mensual de gasolina se estimó en 212.75 litros, en el 2013 se redujo a 155.22 litros; el diésel pasó de 189.20 a 161.99 litros por automóvil.

6.2. Impacto del subsidio en las finanzas públicas del país

Como se determinó en el segundo apartado de esta investigación, la recaudación del IEPS por las ventas finales de gasolinas y diésel en México es negativa cuando existe el subsidio, porque su tasa es variable, constituyéndose en el elemento de ajuste entre el precio variable del mercado spot de Houston y el precio de venta al público en nuestro país.

En otras palabras, el IEPS es la diferencia entre el precio al público, antes del IVA y la comisión al distribuidor, y el precio productor (en consecuencia, cuando el precio del petróleo sube, la tasa de IEPS disminuye y viceversa).

Esta tasa está regulada en *el artículo 2-A fr. I de la Ley del IEPS*. Como se puede observar de las estimaciones realizadas en *la Ley de Ingresos de la Federación*, contenidas en el cuadro número 4, el Congreso de la Unión propuso una recaudación neta positiva del IEPS por la venta final de las gasolinas y el diésel de 12 mil 348.3 mdp en el 2008.

En contrapartida, para los ejercicios fiscales 2009, 2010, 2011, 2012 y 2013 estimó una recaudación negativa (transferencia fiscal a favor de los consumidores nacionales por la existencia del subsidio) de 105 mil 871.9 mdp, 12 mil 214.90 mdp, 9 mil 631.3 mdp, 26 mil 181.50 mdp y 24 mil 495.10 mdp, respectivamente. Para el 2014 y el 2015, después de eliminarse el subsidio a las gasolinas y el diésel, la recaudación del IESP se estimó positivo en 16 mil 483 y 30 mil 321.30 mdp, respectivamente.

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Art. 2-A, fr. I del IEPS	3,959.40	-130,583.50	-35,994.90	-34,160.60	-51,268.90	-48,895.00	-4,283.00	5,857.40
Art. 2-A, fr. II del IEPS	8,388.90	24,711.60	23,780.00	24,529.30	25,087.40	24,399.90	20,766.00	24,463.90
Recaudación total esperada de gasolina y diésel	12,348.30	-105,871.90	-12,214.90	-9,631.30	-26,181.50	-24,495.10	16,483.00	30,321.30

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de la Dirección de Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Ley de Ingresos de la Federación del 2008 al 2015.

Sin embargo, la SHCP, a través de *la Cuenta de Hacienda Pública Federal* da a conocer el monto definitivo de la recaudación / transferencia por las ventas finales de las gasolinas y el diésel. De acuerdo con el cuadro número 5, para el año 2008, las transferencias fiscales netas a favor de los consumidores nacionales fue de 217 mil 609.1 mdp. Para el año 2009 la recaudación a favor de las finanzas públicas por este concepto fue de 3 mil 203.1 mdp, en el año 2010 se generó un subsidio de 56 mil 153.30 mdp, para el 2011 fue de 145 mil 679.10 mdp, para el 2012 ascendió a 203 mil 084.30 mdp y para el 2013 se estimó en 85 mil 996.20 mdp.

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Art. 2-A, fr. I del IEPS	-223,716.10	-15,140.30	-76,963.10	-165,977.30	-222,751.40	-105,283.50
Art. 2-A, fr. II del IEPS	6,107.00	18,343.40	20,809.80	20,298.20	19,667.10	19,287.30
Recaudación total esperada de gasolina y diésel	-217,609.10	3,203.10	-56,153.30	-145,679.10	-203,084.30	-85,996.20

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de la Dirección de Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2008-2013.

En el comparativo entre las estimaciones realizadas por el Congreso de la Unión, que se reportan en *la Ley de Ingresos de la Federación* y la recaudación final que se obtiene en *la Cuenta de la Hacienda Pública Federal*, se desprende lo siguiente:

- ❑ Para el año 2009, el Congreso de la Unión estimó que el Gobierno Federal transferiría 105 mil 871.90 mdp a los consumidores finales por concepto de IEPS por las ventas finales de las gasolinas y el diésel, sin embargo, la recaudación final fue de 3 mil 203.1 mdp, es decir, pasó de un umbral de transferencia a una recaudación a favor de las finanzas públicas del país.
- ❑ Para el año 2010, el Congreso de la Unión estimó que el Gobierno Federal transferiría 12 mil 214.90 mdp por concepto del subsidio por la enajenación de gasolinas y diésel, el monto del subsidio se incrementó hasta 56 mil 153.3 mdp, aun cuando los precios de estos petrolíferos se deslizaron todo el año.
- ❑ Para el año 2011, el Congreso de la Unión estimó que el Gobierno Federal transferiría 9 mil 631.30 mdp por concepto del subsidio por la enajenación de gasolinas y diésel, el monto del subsidio se incrementó hasta 145 mil 679.10 mdp, aun cuando los precios de estos petrolíferos se deslizaron todo el año.
- ❑ Para el año 2012, el Congreso de la Unión estimó que el Gobierno Federal transferiría 26 mil 181.50 mdp por concepto del subsidio por la enajenación de gasolinas y diésel, el monto del subsidio se incrementó hasta 203 mil 084.30 mdp, pese a que los precios de estos petrolíferos se deslizaron todo el año.
- ❑ Para el año 2013, el subsidio se estimó en 24 mil 495.10 mdp, el monto del subsidio se incrementó hasta 85 mil 996.20 mdp, pese a que los precios de estos petrolíferos se deslizaron todo el año.
- ❑ Para los ejercicios fiscales 2014 y 2015 se eliminó el subsidio a favor de los consumidores nacionales, en la Ley de Ingresos de la Federación aprobado por el Congreso de la Unión se prevé una recaudación positiva de 16 mil 483 y 30 mil 321.30 mdp, respectivamente, sus cuentas públicas aún no se publican, lo que imposibilita identificar sus montos definitivos.

Independientemente del comportamiento de la recaudación en un año en particular, la constante es que los ingresos captados a través del *art. 2-A, fr. I* del IEPS ha sido negativa, tal como se expuso en párrafos anteriores.

6.3. Recaudación del IEPS a través de la cuota fija

Las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y el diésel están normadas en *el artículo 2-A, fr. II de la Ley del IEPS*. Su objetivo es fortalecer el federalismo fiscal, incrementando la recaudación de los estados y municipios del país. Complementariamente, *el artículo 4-A de la Ley de Coordinación Fiscal* establece los criterios para asignar los recursos recaudados por la aplicación de las cuotas previstas en *el artículo 2o-A, fr. II de la Ley del IEPS*, relacionadas con las ventas finales de las gasolinas y diésel.

La recaudación es 100% participable, lo que significa que los recursos se asignan a las entidades federativas del país atendiendo los principios de proporcionalidad y equidad horizontal y vertical:

- I. El principio distributivo de proporcionalidad y equidad horizontal se refleja en la regla que establece que del total recaudado, 9/11 partes corresponderán a las entidades federativas en función del consumo efectuado en su territorio, siempre y cuando se encuentren adheridas al Sistema Nacional de Coordinación Fiscal y celebren con la Federación, a través de la SHCP, convenio de colaboración en términos del *artículo 13 de la Ley de Coordinación Fiscal*.
- II. Por el principio de la equidad vertical, se estableció en esta Ley que del total recaudado, 2/11 partes se destinarán a un Fondo de Compensación, el cual se distribuirá entre las 10 Entidades Federativas que, de acuerdo con la última información oficial del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, tengan los menores niveles del Producto Interno Bruto per cápita no minero y no petrolero.

Se sabía que las entidades federativas que tuvieran el mayor tamaño poblacional y la más alta participación en la actividad económica nacional iban a obtener la más alta proporción de la recaudación de esta cuota, porque sus habitantes cuentan con los ingresos per cápita más altos, y por consiguiente, están en posibilidad de mantener un alto parque vehicular y consumir más gasolinas y diésel.

Para no desestimular esta ventaja comparativa de los territorios locales con los mayores parques vehiculares, se aprobó su participación con 9 de las 11 partes de la recaudación, fortaleciendo el principio de proporcionalidad y equidad horizontal, es decir, tratar por igual a los iguales, lo que se traduce en asignarle mayores ingresos públicos a las entidades federativas que consumen más gasolina y diésel para que su población obtenga mayores beneficios económicos.

Sin embargo, para favorecer al desarrollo regional de las entidades federativas más atrasadas, se aprobó una bolsa equivalente a 2 de las 11 partes de la recaudación de esta cuota, para que se distribuyeran de manera adicional a la participación que le corresponde, entre las 10 entidades federativas más pobres del país, bajo el principio de la equidad vertical, es decir, dándole un trato diferente a los diferentes.

A partir de estos principios redistributivos, el cuadro número 6 proporciona la recaudación por entidad federativa de las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y diésel.

Como podemos observar, estas cuotas iniciaron su proceso recaudatorio en el 2008, el conjunto de las haciendas locales obtuvieron por este concepto 5 mil 079.90 mdp; en el 2009 la recaudación fue de 15 mil 333.60 mdp, en el 2010 fue de 17 mil 482.10 mdp, en el 2011 fue de 17 mil 211.30 mdp, en el 2012 fue de 16 mil 850.70 mdp, en el 2013 fue de 16 mil 316 mdp, en el 2014 se estimó en 19 mil 963.55 mdp y en el 2015 en 20 mil 015.96 mdp.

Particularmente, en el ejercicio fiscal 2015 el Congreso de la Unión estimó que el Estado de México será la entidad federativa que obtenga los mayores ingresos por los incentivos a las ventas finales de gasolina y diésel, recaudará 2 mil 187.76 mdp; le siguen en orden de importancia Jalisco con 1 mil 462.33 mdp, el Distrito Federal con 1 mil 427.47 mdp, Veracruz con 1 mil 155.41 mdp y Nuevo León con 1 mil 026.26 mdp. En contrapartida, las entidades que obtendrán menos recaudación por esta cuota son Nayarit con 203.23 mdp, BCS con 200.43 mdp, Colima con 176.92 mdp, Campeche con 159.94 mdp y Tlaxcala con 159.26 mdp.

Estados	2008 CHPF	2009 CHPF	2010 CHPF	2011 CHPF	2012 CHPF	2013 CHPF	2014 PEF	2015 PEF
Aguascalientes	62.40	186.80	210.30	208.30	219.40	215.30	245.16	249.04
Baja California	236.00	606.30	726.00	697.00	691.40	644.40	809.09	808.21
Baja California Sur	50.90	153.90	167.50	186.40	185.40	132.90	200.17	200.43
Campeche	45.60	116.70	129.70	156.40	111.10	124.80	153.73	159.94
Coahuila	157.10	481.50	519.90	472.40	439.10	430.00	574.18	568.73
Colima	40.10	114.30	159.60	161.60	148.50	154.70	171.95	176.92
Chiapas	120.30	354.10	440.40	448.30	491.70	476.50	519.49	525.61
Chihuahua	251.60	656.70	749.00	717.80	703.70	721.80	845.25	866.94
Distrito Federal	372.60	1,118.00	1,249.10	1,233.10	1,285.00	1,128.20	1,439.76	1,427.47
Durango	73.20	224.70	268.00	240.70	247.50	234.70	296.21	296.86
Guanajuato	212.20	650.70	780.20	787.90	762.30	767.10	893.76	891.00
Guerrero	85.90	267.40	316.70	322.50	314.30	293.60	365.37	364.92
Hidalgo	110.30	360.60	412.70	413.50	383.30	377.90	469.06	470.15
Jalisco	355.60	1,172.20	1,313.80	1,315.70	1,211.90	1,141.70	1,506.18	1,462.33
Estado de México	544.20	1,676.20	1,899.70	1,884.70	1,889.80	1,803.60	2,203.66	2,187.76
Michoacán	137.00	494.90	581.00	598.80	578.00	588.40	678.08	685.32
Morelos	65.40	217.30	262.70	271.10	254.70	248.60	295.05	303.45
Nayarit	37.30	148.60	172.50	174.10	179.90	169.60	200.36	203.23
Nuevo León	308.70	868.40	958.10	867.30	809.30	720.90	1,055.20	1,026.26
Oaxaca	97.90	300.70	339.30	327.30	332.50	311.50	385.95	390.71
Puebla	180.60	545.50	639.40	660.70	666.30	669.00	751.99	757.42
Querétaro	120.10	318.40	365.80	401.30	362.20	403.10	429.11	447.27
Quintana Roo	86.30	237.70	259.10	258.30	280.30	298.80	293.64	319.45
San Luis Potosí	119.40	350.30	360.90	364.10	353.10	359.50	428.27	434.13
Sinaloa	176.20	578.80	598.40	559.20	505.20	493.10	672.80	656.98
Sonora	194.00	556.30	664.10	696.30	722.30	694.30	785.46	812.71
Tabasco	146.90	470.60	533.70	523.20	548.00	558.60	617.59	645.14
Tamaulipas	230.00	673.80	685.60	604.60	545.50	521.40	750.08	736.40
Tlaxcala	36.30	110.50	141.70	130.20	137.70	134.00	155.54	159.26
Veracruz	267.70	855.70	1,013.60	963.30	1,003.40	958.80	1,149.71	1,155.41
Yucatán	86.30	242.40	297.90	303.10	243.80	281.30	322.77	324.40
Zacatecas	71.80	223.60	265.70	262.10	244.10	257.90	298.91	302.11
Total	5,079.90	15,333.60	17,482.10	17,211.30	16,850.70	16,316.00	19,963.55	20,015.96

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de la Dirección de Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2008-2013 y el Presupuesto de Egresos de la Federación 2014-2015.

7. Responsabilidad del Poder Legislativo y Ejecutivo en el incremento de los precios de las gasolinas y el diésel

Dado los incrementos en los precios de las gasolinas y el diésel, podemos afirmar que partir de enero del 2008 sus deslizamientos se explican por la entrada en vigor de las cuotas a las ventas finales a las gasolinas y el diésel aprobadas por el Congreso de la Unión a iniciativa del Ejecutivo Federal, y por la política instrumentada por la SHCP, consistente en deslizar estos precios para igualarlos con los externos.

El análisis de identificar la participación relativa del Congreso de la Unión y del Ejecutivo Federal en el incremento de los precios de estos petrolíferos nos lleva a las siguientes inferencias:

Durante el periodo 2008 al 2014, el Congreso de la Unión autorizó incrementos acumulados por año de las cuotas sobre las ventas finales de gasolina y diésel por 36 centavos por litro (cxl) para la magna, 43.92 cxl para la premium y 29.88 cxl para el diésel.

Si durante los 7 años que comprende el periodo 2008 al 2014, se hubieran aplicado, *stricto sensu*, esta disposición aprobada por el Congreso de la Unión, la gasolina magna se hubiera incrementado en 2.52 pesos por litro, pasando de 7.03 a 9.55 pesos por litro; la premium hubiera aumentado en 3.07 pesos por litro, pasando de 8.77 a 11.84 pesos por litro y el diésel en 2.09 pesos por litro, pasando de 5.95 a 8.04 pesos por litro.

Sin embargo, los deslizamientos fueron mayores al autorizado por este decreto aprobado por el Congreso de la Unión, sus ampliaciones corrieron a cargo del Ejecutivo Federal, quien los autorizó fundamentándose en el artículo 31, *fracción X, de la LOAPF*.

Para diciembre del 2014, el precio de la magna fue de 13.31 pesos por litro, 3.76 pesos más alto que el estimado si se hubiera aplicada *stricto sensu* el decreto aprobado por el Congreso de la Unión; la premium se vendió en 14.11 pesos por litro, 2.27 pesos más alto respecto al decreto y el diésel en 13.94 pesos por litro, 5.90 pesos por encima del decreto.

Las conclusiones que se obtienen de este análisis son las siguientes:

Primera. Durante el periodo 2008-2014, el 36% del incremento de los precios de las gasolinas y el diésel provienen de las cuotas que recaen sobre las ventas finales de estos petrolíferos, las cuales fueron aprobadas por el Congreso de la Unión; el 64% restante son producto de las decisiones autónomas tomadas por el Ejecutivo Federal.

Segunda. El 36% de la recaudación que se obtienen por los deslizamientos de los precios de las gasolinas y del diésel, respectivamente están condicionados, porque se destinan a las entidades federativas del país de acuerdo con las reglas aprobadas en la *LCF*; el restante 64% no están condicionados, lo que implica que el Gobierno Federal tiene la facultad de decidir autónomamente el destino del gasto de estos ingresos.

Tercera. El Congreso de la Unión prorrogó la vigencia de estas cuotas con el propósito de evitar una crisis financiera en las haciendas públicas de las entidades federativas del país, porque a partir del 1 de enero del 2012 se abrogó el impuesto federal sobre la tenencia vehicular, cuya recaudación era 100% participable.

Cuarta. La razón por la cual la SHCP deslizó los precios de las gasolinas y el diésel por encima de las cuotas autorizadas por el Congreso de la Unión, respondía hasta el 2013 a la decisión de reducir el subsidio en los precios de estos petrolíferos, el cual se generaba porque los consumidores mexicanos pagaban el litro de las gasolinas y del diésel por debajo de lo que lo hacían los consumidores en EU. Sin embargo, esta medida perdió todo sentido durante el año 2014, cuando los precios internos siempre fueron superiores a los externos.

Quinta. La tendencia mundial actualmente es bajar el precio final de las gasolinas y el diésel, debido a que el valor de los hidrocarburos se está reduciendo sensiblemente. En México esta política es contra-cíclica, existe un encarecimiento de estos petrolíferos, debido a que su fin ya no es eliminar el subsidio, el cual ha desaparecido. Se mantienen precios altos para fortalecer la política recaudatoria del Gobierno Federal, el cual puede presentar fuertes reducciones en la recaudación de los ingresos presupuestarios por el menor valor de las exportaciones de hidrocarburos, debido a la actual volatilidad que está presentando este mercado y que ha generado una baja importante en el precios de la mezcla mexicana de exportación.

Sexta. A partir del 31 de diciembre del 2014 quedó abrogado el decreto que autorizaba los deslizamientos de los precios de los petrolíferos aprobado por el Congreso de la Unión, sin embargo, el Ejecutivo Federal autorizó de manera independiente un deslizamiento único para el 2015 de 26 centavos para la magna y el diésel y de 27 centavos para la premium de conformidad con el artículo 31, *fracción X, de la LOAPF*.

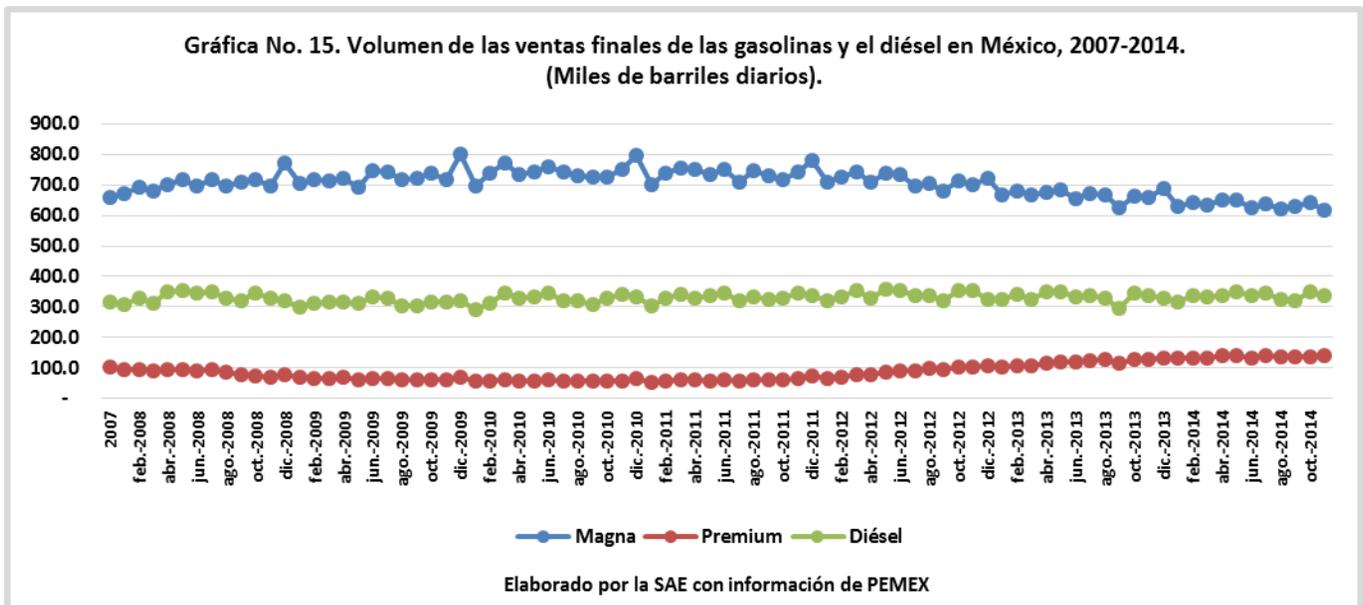
8. Comportamiento de la demanda en las gasolinas y el diésel

El incremento de los precios de las gasolinas en México ha generado un efecto sustitución en el consumo. Como la gasolina magna es un sustituto perfecto de la premium, al inicio de la política de deslizamientos, la población incrementó el consumo de la más barata (magna) por la más cara (premium). Sin embargo, debido a que el diferencial de precios entre ambas gasolinas paulatinamente se ha reducido, recientemente la población ha reiniciado el consumo de la gasolina más cara, reduciendo sensiblemente la demanda de la gasolina más barata.

De acuerdo con la gráfica número 15, del 2007 a diciembre del 2011, el volumen de las ventas internas de la gasolina magna pasó de 658.9 a 779.1 mil barriles diarios, la premium pasó de 101.3 a 71.7 mil barriles diarios, aunque registró meses con fuertes reducciones en las ventas como en enero del 2011, cuando se demandaron únicamente 53.3 miles de barriles diarios.

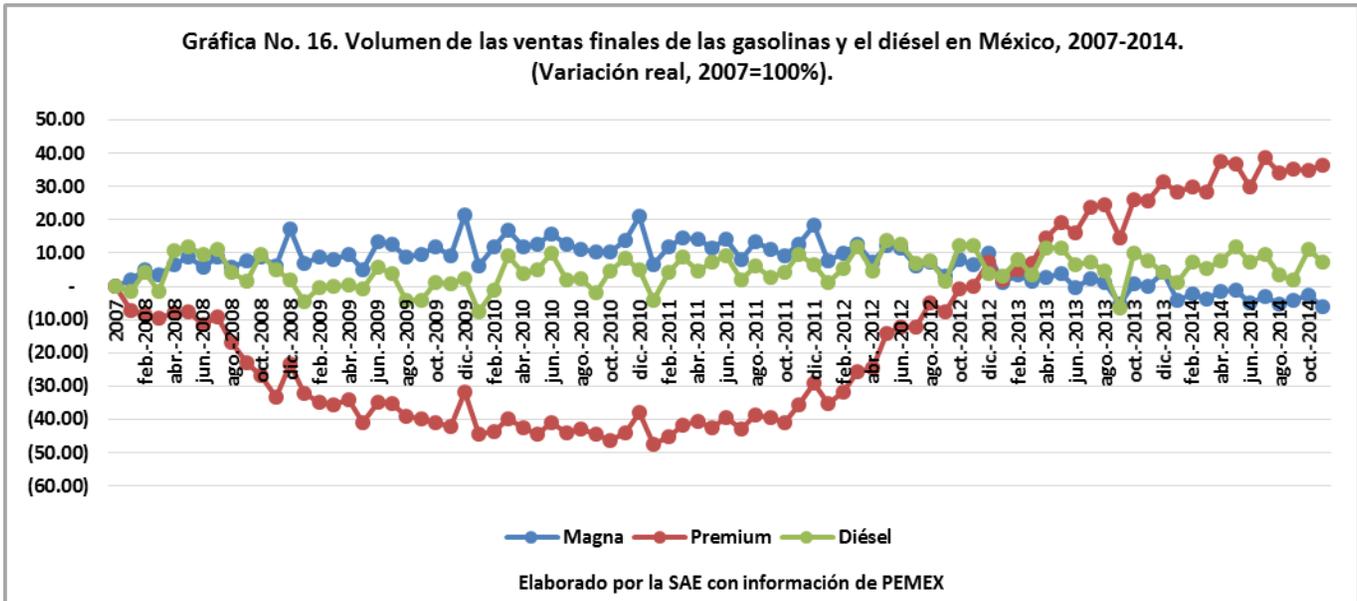
A partir de enero del 2012 a noviembre del 2014 (último dato disponible), se inicia la recuperación del consumo de la gasolina premium, la cual pasó de 65.6 a 138.3 miles de barriles diarios, en tanto que el volumen de las ventas internas de la magna pasó de 709.7 a 617.6 miles de barriles diarios, se observa que en el último trienio la población está sustituyendo la gasolina cara por la barata.

En cuanto al diésel, este ha registrado un consumo regular pese a ser el petrolífero que más incrementos de precios ha registrado, la razón es porque este combustible no tiene un sustituto en el mercado, lo que obliga a la población a consumirlo independientemente de su nivel de precios.



En la gráfica número 16 se observa otra característica de la demanda de gasolinas en nuestro país, su carácter estacionario, particularmente de la magna y el diésel, cuyos incrementos en sus ventas son más pronunciados en el mes de diciembre, lo que responde a las prestaciones de fin de año a la que tiene acceso una alta proporción de la población que labora en la formalidad e informalidad, posibilitando aumentar el gasto en estos combustibles, dada las diferentes necesidades de desplazamiento que las familias mexicanas tienen que realizar en el interior del país.

Las ventas internas de la premium también registra este carácter estacionario, aunque a diferencia de la magna y el diésel, a lo largo del periodo objeto de análisis, ésta registró una fuerte caída en su demanda que en algunos meses fue de casi 50%, mostrando una recuperación entre el 2012 al 2014, justo cuando su precio casi se igualó con el de la magna, lo que implicó que el consumidor fuera indiferente en la elección del tipo de gasolina.



Ha sido importante revertir el efecto sustitución de la gasolina más barata por la más cara, por los efectos de exacerbación al medio ambiente, debido a que la gasolina magna tiene un contenido de azufre superior a la premium.

Se reconoce que uno de los principales factores que genera problemas en la calidad del aire es el alto nivel de contenido de azufre en las gasolinas. Por esta razón, uno de los lineamientos más importantes de *la Norma Oficial Mexicana NOM-086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005, Especificaciones de los Combustibles Fósiles para la Protección Ambiental* publicada en el *DOF* del 30 de enero del 2006 y la modificación publicada en el *DOF* del 3 de octubre del 2006, han sido reducir el contenido de azufre en las gasolinas magna y premium.

El objetivo de esta medida es mejorar la eficiencia y eficacia de los convertidores catalíticos de los vehículos, para que coadyuven a bajar las emisiones de contaminantes críticos, particularmente óxido de nitrógeno y monóxido de carbono. Además, una menor concentración de azufre reducirá directamente las emisiones de dióxido de azufre y contaminantes de partículas finas.

Actualmente el límite de concentración de azufre en la gasolina premium es de 250 en promedio y 300 máximo ppm; en la gasolina magna es de 100 en promedio y 500 máximo ppm en la Zona Metropolitana del Valle de México, de Guadalajara y Monterrey; y para el diésel es de 500 máximo. Cabe apuntar que la NOM 086 establece términos para reducir el contenido de azufre en las gasolinas y el diésel.

Sin embargo PEMEX no ha tenido la capacidad tecnológica para iniciar el proceso de sustitución de gasolinas y diésel de ultra bajo contenido de azufre (UBA).

El calendario que marca la NOM 086 para que PEMEX inicie el proceso de reconversión de las gasolinas es el siguiente:

- Desde octubre del 2006, se tendría que ofrecer gasolina premium de 30 en promedio y 80 máximo ppm de contenido de azufre;
- Desde octubre del 2008, se tendría que ofrecer gasolina magna de 30 promedio y 80 máximo ppm de azufre en la Zona Metropolitana del Valle de México, de Guadalajara y de Monterrey; y en enero del 2009 para el resto del país; y
- Desde enero del 2007, se tendría que ofrecer diésel de 15 máximo ppm de azufre en la zona de la frontera norte del país; en enero del 2009 en la Zona Metropolitana del Valle de México, de Guadalajara y de Monterrey y en septiembre del 2009 en el resto del país.

Las referencias internacionales nos muestran que el contenido de azufre en las gasolinas y el diésel es menor en algunas regiones del mundo:

- En Japón es de 10 ppm en el diésel y de 30 ppm en las gasolinas;
- En la Unión Europea es de 10 ppm en las gasolinas y el diésel;
- En EU es de 15 ppm en el diésel y de 30 ppm en las gasolinas; y
- En Brasil es de 50 ppm en el diésel y de 80 ppm en las gasolinas.

Como se puede observar, la concentración de azufre en la gasolina magna es superior a la premium, sin embargo, los incrementos de las precios generó un cambio de conducta en el consumidor, el cual optó por muchos años por comprar la gasolina más barata y más contaminante, reduciendo la demanda de la gasolina más cara que daña menos al ambiente. Sin embargo, actualmente el diferencial de precios entre ambos combustibles fósiles se ha reducido, incrementando la demanda de la gasolina menos contaminante en beneficio de la calidad del aire.

Conclusiones

- El análisis comparativo de los sistemas de determinación de los precios de las gasolinas y el diésel muestra que el consumidor norteamericano, por tener un mecanismo flexible, altamente elástico a los cambios en el valor de los hidrocarburos, se beneficia de periodos de abaratamiento, particularmente, cuando el costo de esta materia prima desciende. Por el contrario, en México, dado el sistema rígido y administrado por el Gobierno Federal, los precios de estos petrolíferos generalmente se encarecen o se congelan, porque son inelásticos a la evolución del mercado de los hidrocarburos.

El sistema de administración de precios de las gasolinas y el diésel instrumentado en México llegará a su fin el 31 de diciembre del 2017 cuando los precios se liberen, a partir del 1 de enero del 2015 se puso fin a la política de deslizamientos mensuales, cuyo objetivo fue eliminar el subsidio de los petrolíferos. Sin embargo, los recientes descensos de los precios en EU y los constantes incrementos en México han generado que al 12 de enero del 2015, la gasolina premium sea 5.21 pesos por litro más caro en México que en EU, la magna lo sea en 5.98 pesos por litro y el diésel en 2.52 pesos por litro.

El criterio para fijar los precios de las gasolinas y el diésel en México está en una fase de transición producto de la reforma energética aprobada en el 2014: entre el 1 de enero del 2015 y el 31 de diciembre del 2017 se determinarán a través de precios máximos fijados por el Ejecutivo Federal a través de la SHCP, simularán un esquema de semi-competencia, con alguna posibilidad de dejar de ser totalmente rígidos. A partir del 1 de enero del 2018 los precios se liberarán, no existirá ningún injerencia gubernamental para fijarlos o marcar una tendencia, se determinarán a través de las fuerzas del mercado.

Desde el 1 de enero del 2015, el precio de la magna fue de 13.57 pesos por litro, la premium fue de 14.38 pesos por litro y el diésel se vende a los consumidores finales en 14.20 pesos por litro. Estos serían los precios máximos fijados por la SHCP para el año corriente, los expendios si no entraran en prácticas de colusión podrían vender al consumidor final a un precio inferior a éstos, aunque nunca podría ser superior al fijado oficialmente.

El incremento de los precios de los petrolíferos en México a principio del 2015, fortaleció el carácter contra-cíclico de esta política, puesto que en nuestro país se están encareciendo, mientras que en naciones como Italia, Holanda, Noruega, Hong Kong, Grecia, Dinamarca, Reino Unido, Turquía Israel, Finlandia, Francia, Alemania, Suiza, Suecia, Bélgica, Japón, Estados Unidos y Canadá se están abaratando debido a la caída de los precios internacionales de los hidrocarburos.

- ❑ Los deslizamientos de los precios de las gasolinas tuvieron dos objetivos: por una parte, fortalecer el federalismo fiscal mexicano, puesto que la recaudación de las cuotas a las ventas finales de estos petrolíferos son totalmente participables, dada esta condición, las haciendas públicas locales se quedan con su recaudación y definen autónomamente su destino de gasto; por otra parte, redujeron el diferencial de los precios con respecto a los observados en EU, con el propósito de minimizar la caída de la recaudación del IEPS que recae sobre estos combustibles.

Respecto a la reducción del subsidio a favor de los consumidores nacionales, la política ha mostrado su efectividad en las gasolinas y el diésel, cuyos precios han sido más altos en México que en EU desde el 2014, esto implica que los deslizamientos debieron desaparecer, sin embargo, se mantuvieron para fortalecer la recaudación de los ingresos tributarios del Gobierno Federal.

- ❑ El análisis de impacto microeconómico de los deslizamientos mensuales del precio de las gasolinas y el diésel, mostró que la población que demandó magna o premium destinó una mayor proporción de su ingreso monetario per cápita para adquirir gasolinas en el 2007, con respecto al 2013, esta relación se invirtió para el diésel, sin embargo, se redujo el consumo por automóvil en circulación de todos estos combustibles, lo que nos permite concluir que los deslizamientos mensuales han inhibido su demanda interna, con la intención de desincentivar el uso del transporte, particularmente el privado.

La conducta del consumidor en el último trienio se ha modificado, porque ha sustituido la demanda de la gasolina más barata y contaminante por la más cara y menos contaminante. Esto implica que los patrones de consumo muestran que a pesar de que la premium es más cara, la población está incrementando su nivel de consumo, reduciendo la de la magna. El diésel, al no tener un sustituto perfecto mantiene una demanda constante a pesar de su fuerte encarecimiento.

- ❑ Desde la perspectiva macroeconómica, el subsidio a las gasolinas y el diésel incide negativamente en la recaudación del IEPS, porque cuando el petróleo se encarece, el diferencial de precios entre ambos países se amplía, teniendo como efecto final que la tasa de este impuesto disminuye, registrándose una recaudación negativa del mismo.

El ritmo de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel se ha acelerado para detener la caída en la recaudación del IEPS, el cual tiene una naturaleza regresiva, porque su distribución beneficia en mayor proporción a los hogares con los ingresos más altos, que son los que realizan el mayor consumo de combustibles.

Anexos Estadísticos

Cuadro No. 7. Evolución del precio internacional de petróleo de exportación de los países miembros y no miembros de la OPEP, 2010-2015. (Dólares por barril).		
Periodo	OPEP	México
jul-2010	73.51	68.51
ago-2010	75.69	69.81
sep-2010	75.54	70.27
oct-2010	80.64	74.69
nov-2010	83.68	77.46
dic-2010	88.83	82.19
ene-2011	92.83	85.95
feb-2011	100.29	90.54
mar-2011	109.84	102.38
abr-2011	118.09	109.47
may-2011	109.94	104.44
jun-2011	109.04	102.99
jul-2011	111.62	104.82
ago-2011	106.32	98.67
sep-2011	107.61	100.10
oct-2011	106.29	101.15
nov-2011	110.08	107.62
dic-2011	107.34	106.33
ene-2012	111.76	108.54
feb-2012	117.48	110.23
mar-2012	122.97	112.82
abr-2012	118.18	108.04
may-2012	108.07	102.24
jun-2012	93.98	91.39
jul-2012	99.55	95.37
ago-2012	109.52	101.53
sep-2012	110.67	102.10
oct-2012	108.36	99.10
nov-2012	106.86	95.39
dic-2012	106.55	96.67
ene-2013	109.28	100.60
feb-2013	112.75	105.43
mar-2013	106.44	102.98
abr-2013	101.05	99.12
may-2013	100.65	98.67
jun-2013	100.48	97.86
jul-2013	104.48	101.00
ago-2013	107.52	100.84
sep-2013	108.73	99.74
oct-2013	106.69	94.95
nov-2013	104.97	89.71
dic-2013	107.67	91.78
ene-2014	104.71	90.65
feb-2014	105.38	93.09
mar-2014	104.15	93.48
abr-2014	104.27	95.68
may-2014	105.44	96.79
jun-2014	107.89	98.79
jul-2014	105.61	94.65
ago-2014	100.75	90.80
sep-2014	95.98	85.82
oct-2014	85.06	79.76
nov-2014	75.57	72.24
dic-2014	59.46	52.58
ene-2015	46.63	40.66

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la OPEP.

Cuadro No. 8. Evolución de los precios de las gasolinas y el diésel en la Costa Golfo de los EU, 2010-2015. (Dólares por litro).			
Periodo	Magna	Premium	Diésel
jul-2010	0.68	0.75	0.76
ago-2010	0.68	0.75	0.77
sep-2010	0.67	0.74	0.76
oct-2010	0.70	0.77	0.78
nov-2010	0.71	0.78	0.81
dic-2010	0.75	0.82	0.84
ene-2011	0.78	0.85	0.88
feb-2011	0.81	0.88	0.93
mar-2011	0.91	0.98	1.01
abr-2011	0.97	1.04	1.05
may-2011	0.99	1.06	1.05
jun-2011	0.93	1.00	1.02
jul-2011	0.93	1.00	1.02
ago-2011	0.93	1.00	1.01
sep-2011	0.90	0.98	1.00
oct-2011	0.86	0.94	0.98
nov-2011	0.84	0.92	1.02
dic-2011	0.81	0.89	0.99
ene-2012	0.85	0.92	0.99
feb-2012	0.91	0.99	1.02
mar-2012	0.97	1.05	1.07
abr-2012	1.00	1.07	1.06
may-2012	0.93	1.01	1.03
jun-2012	0.87	0.94	0.97
jul-2012	0.85	0.93	0.96
ago-2012	0.93	1.00	1.02
sep-2012	0.96	1.04	1.06
oct-2012	0.92	1.00	1.05
nov-2012	0.85	0.93	1.03
dic-2012	0.82	0.90	1.02
ene-2013	0.84	0.92	1.01
feb-2013	0.92	1.00	1.06
mar-2013	0.93	1.02	1.06
abr-2013	0.89	0.98	1.02
may-2013	0.89	0.97	0.99
jun-2013	0.89	0.98	0.99
jul-2013	0.90	0.99	1.00
ago-2013	0.90	0.99	1.01
sep-2013	0.87	0.96	1.02
oct-2013	0.82	0.92	1.00
nov-2013	0.80	0.90	0.99
dic-2013	0.82	0.91	1.00
ene-2014	0.82	0.91	1.00
feb-2014	0.83	0.92	1.00
mar-2014	0.87	0.96	1.00
abr-2014	0.91	1.01	1.01
may-2014	0.91	1.00	1.00
jun-2014	0.91	1.01	1.00
jul-2014	0.90	0.99	1.00
ago-2014	0.86	0.96	0.99
sep-2014	0.84	0.94	0.98
oct-2014	0.78	0.89	0.95
nov-2014	0.71	0.82	0.93
dic-2014	0.61	0.72	0.88
ene-2015	0.52	0.62	0.79

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la AIE de los EU.

Cuadro No. 9. Evolución de los precios de las gasolinas y el diésel en México, 2010-2015. (Pesos por litro).			
Periodo	Diésel	Magna	Premium
jul-2010	8.72	8.36	9.90
ago-2010	8.80	8.44	9.94
sep-2010	8.88	8.52	9.98
oct-2010	8.95	8.60	10.02
nov-2010	9.04	8.68	10.06
dic-2010	9.12	8.76	10.10
ene-2011	9.20	8.84	10.14
feb-2011	9.28	8.92	10.18
mar-2011	9.36	9.00	10.22
abr-2011	9.44	9.08	10.26
may-2011	9.52	9.16	10.30
jun-2011	9.60	9.24	10.34
jul-2011	9.68	9.32	10.38
ago-2011	9.76	9.40	10.42
sep-2011	9.84	9.48	10.46
oct-2011	9.92	9.56	10.50
nov-2011	10.00	9.64	10.54
dic-2011	10.09	9.73	10.59
ene-2012	10.18	9.82	10.64
feb-2012	10.27	9.91	10.69
mar-2012	10.36	10.00	10.74
abr-2012	10.45	10.09	10.79
may-2012	10.54	10.18	10.84
jun-2012	10.63	10.27	10.89
jul-2012	10.72	10.36	10.95
ago-2012	10.81	10.45	11.02
sep-2012	10.90	10.54	11.10
oct-2012	10.99	10.63	11.19
nov-2012	11.08	10.72	11.28
dic-2012	11.17	10.81	11.37
ene-2013	11.28	10.92	11.48
feb-2013	11.39	11.03	11.59
mar-2013	11.50	11.14	11.70
abr-2013	11.61	11.25	11.81
may-2013	11.72	11.36	11.92
jun-13	11.83	11.47	12.03
jul-2013	11.94	11.58	12.14
ago-2013	12.05	11.69	12.25
sep-2013	12.16	11.80	12.36
oct-2013	12.27	11.91	12.47
nov-2013	12.38	12.02	12.58
dic-2013	12.49	12.13	12.69
ene-2014	12.73	12.32	12.90
feb-2014	12.84	12.41	13.01
mar-2014	12.95	12.50	13.12
abr-2014	13.06	12.59	13.23
may-2014	13.17	12.68	13.34
jun-2014	13.28	12.77	13.45
jul-2014	13.39	12.86	13.56
ago-2014	13.50	12.95	13.67
sep-2014	13.61	13.04	13.78
oct-2014	13.72	13.13	13.88
nov-2014	13.83	13.22	14.00
dic-2014	13.94	13.31	14.11
ene-2015	14.20	13.57	14.38

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de PEMEX.

Gráfica No. 10. Estimación del subsidio a la gasolina Premium obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2010-2015. (Pesos por litro).			
Periodo	México	Costa Golfo EU	Subsidio
jul-2010	9.90	9.61	0.29
ago-2010	9.94	9.59	0.35
sep-2010	9.98	9.54	0.44
oct-2010	10.02	9.58	0.44
nov-2010	10.06	9.60	0.46
dic-2010	10.10	10.16	-0.06
ene-2011	10.14	10.29	-0.15
feb-2011	10.18	10.61	-0.43
mar-2011	10.22	11.73	-1.51
abr-2011	10.26	12.18	-1.92
may-2011	10.30	12.39	-2.09
jun-2011	10.34	11.84	-1.50
jul-2011	10.38	11.70	-1.32
ago-2011	10.42	12.23	-1.81
sep-2011	10.46	12.69	-2.23
oct-2011	10.50	12.61	-2.11
nov-2011	10.54	12.54	-2.00
dic-2011	10.59	12.19	-1.60
ene-2012	10.64	12.42	-1.78
feb-2012	10.69	12.64	-1.95
mar-2012	10.74	13.34	-2.60
abr-2012	10.79	14.00	-3.21
may-2012	10.84	13.68	-2.84
jun-2012	10.89	13.15	-2.26
jul-2012	10.95	12.38	-1.43
ago-2012	11.02	13.24	-2.22
sep-2012	11.10	13.47	-2.37
oct-2012	11.19	12.88	-1.69
nov-2012	11.28	12.12	-0.84
dic-2012	11.37	11.60	-0.23
ene-2013	11.48	11.68	-0.20
feb-2013	11.59	12.71	-1.12
mar-2013	11.70	12.82	-1.12
abr-2013	11.81	11.98	-0.17
may-2013	11.92	11.92	-0.00
jun-2013	12.03	12.63	-0.60
jul-2013	12.14	12.64	-0.50
ago-2013	12.25	12.72	-0.47
sep-2013	12.36	12.63	-0.27
oct-2013	12.47	11.94	0.53
nov-2013	12.58	11.74	0.84
dic-2013	12.69	11.85	0.84
ene-2014	12.90	12.08	0.82
feb-2014	13.01	12.28	0.73
mar-2014	13.12	12.68	0.44
abr-2014	13.23	13.17	0.06
may-2014	13.34	13.01	0.33
jun-2014	13.45	13.06	0.39
jul-2014	13.56	12.91	0.65
ago-2014	13.67	12.62	1.05
sep-2014	13.78	12.38	1.40
oct-2014	13.88	11.95	1.93
nov-2014	14.00	11.10	2.90
dic-2014	14.11	10.37	3.74
ene-2015	14.38	9.17	5.21

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, con información de PEMEX y la AIE de los EU.
1/ Corresponde al precio de la gasolina premium consumida en todo el país con 93 octanos.
2/ Corresponde al precio de la gasolina premium consumida en la Costa Golfo de los EU, cuyo un índice de octanaje es mayor a 90 octanos.

Cuadro No. 11. Estimación del subsidio a la gasolina Magna Sin obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2010-2015. (Pesos por litro).			
Periodo	México	Costa Golfo de los EU	Subsidio
jul-2010	8.36	8.72	-0.36
ago-2010	8.44	8.71	-0.27
sep-2010	8.52	8.64	-0.12
oct-2010	8.60	8.72	-0.12
nov-2010	8.68	8.74	-0.06
dic-2010	8.76	9.30	-0.54
ene-2011	8.84	9.44	-0.60
feb-2011	8.92	9.77	-0.85
mar-2011	9.00	10.88	-1.88
abr-2011	9.08	11.37	-2.29
may-2011	9.16	11.56	-2.40
jun-2011	9.24	10.98	-1.74
jul-2011	9.32	10.85	-1.53
ago-2011	9.40	11.34	-1.94
sep-2011	9.48	11.73	-2.25
oct-2011	9.56	11.61	-2.05
nov-2011	9.64	11.50	-1.86
dic-2011	9.73	11.15	-1.42
ene-2012	9.82	11.40	-1.58
feb-2012	9.91	11.68	-1.77
mar-2012	10.00	12.39	-2.39
abr-2012	10.09	13.01	-2.92
may-2012	10.18	12.66	-2.48
jun-2012	10.27	12.12	-1.85
jul-2012	10.36	11.37	-1.01
ago-2012	10.45	12.22	-1.77
sep-2012	10.54	12.45	-1.91
oct-2012	10.63	11.86	-1.23
nov-2012	10.72	11.07	-0.35
dic-2012	10.81	10.53	0.28
ene-2013	10.92	10.63	0.29
feb-2013	11.03	11.65	-0.62
mar-2013	11.14	11.75	-0.61
abr-2013	11.25	10.91	0.34
may-2013	11.36	10.86	0.50
jun-2013	11.47	11.48	-0.01
jul-2013	11.58	11.51	0.07
ago-2013	11.69	11.55	0.14
sep-2013	11.80	11.41	0.39
oct-2013	11.91	10.69	1.22
nov-2013	12.02	10.49	1.53
dic-2013	12.13	10.62	1.51
ene-2014	12.32	10.83	1.49
feb-2014	12.41	11.02	1.39
mar-2014	12.50	11.47	1.03
abr-2014	12.59	11.95	0.64
may-2014	12.68	11.78	0.90
jun-2014	12.77	11.84	0.93
jul-2014	12.86	11.69	1.17
ago-2014	12.95	11.36	1.59
sep-2014	13.04	11.09	1.95
oct-2014	13.13	10.56	2.57
nov-2014	13.22	9.65	3.57
dic-2014	13.31	8.80	4.51
ene-2015	13.57	7.59	5.98

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, con información de PEMEX y la AIE de los EU.

1/ Corresponde al precio de la gasolina Magna Sin consumida en todo el país con 87 octanos.

2/ Corresponde al precio de la gasolina regular consumida en la Costa Golfo de los EU, cuyo índice está entre 85 y 88 octanos.

Cuadro No. 12. Estimación del subsidio en el precio del diésel obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los EU, 2010-2015. (Pesos por litro).			
Periodo	México	Costa Golfo de los EU	Subsidio
jul-2010	8.72	9.71	-0.99
ago-2010	8.80	9.81	-1.01
sep-2010	8.88	9.77	-0.89
oct-2010	8.95	9.76	-0.81
nov-2010	9.04	9.96	-0.92
dic-2010	9.12	10.40	-1.28
ene-2011	9.20	10.71	-1.51
feb-2011	9.28	11.26	-1.98
mar-2011	9.36	12.18	-2.82
abr-2011	9.44	12.38	-2.94
may-2011	9.52	12.25	-2.73
jun-2011	9.60	12.08	-2.48
jul-2011	9.68	11.91	-2.23
ago-2011	9.76	12.33	-2.57
sep-2011	9.84	12.93	-3.09
oct-2011	9.92	13.25	-3.33
nov-2011	10.00	13.95	-3.95
dic-2011	10.09	13.68	-3.59
ene-2012	10.18	13.36	-3.18
feb-2012	10.27	13.11	-2.84
mar-2012	10.36	13.62	-3.26
abr-2012	10.45	13.89	-3.44
may-2012	10.54	13.96	-3.42
jun-2012	10.63	13.57	-2.94
jul-2012	10.72	12.86	-2.14
ago-2012	10.81	13.50	-2.69
sep-2012	10.90	13.76	-2.86
oct-2012	10.99	13.59	-2.60
nov-2012	11.08	13.45	-2.37
dic-2012	11.17	13.11	-1.94
ene-2013	11.28	12.89	-1.61
feb-2013	11.39	13.52	-2.13
mar-2013	11.50	13.31	-1.81
abr-2013	11.61	12.41	-0.80
may-2013	11.72	12.16	-0.44
jun-2013	11.83	12.82	-0.99
jul-2013	11.94	12.82	-0.88
ago-2013	12.05	13.02	-0.97
sep-2013	12.16	13.40	-1.24
oct-2013	12.27	13.06	-0.79
nov-2013	12.38	12.96	-0.58
dic-2013	12.49	12.98	-0.49
ene-2014	12.73	13.18	-0.45
feb-2014	12.84	13.30	-0.46
mar-2014	12.95	13.28	-0.33
abr-2014	13.06	13.14	-0.08
may-2014	13.17	12.99	0.18
jun-2014	13.28	13.00	0.28
jul-2014	13.39	12.96	0.43
ago-2014	13.50	13.01	0.49
sep-2014	13.61	12.92	0.69
oct-2014	13.72	12.86	0.86
nov-2014	13.83	12.69	1.14
dic-2014	13.94	12.62	1.32
ene-2015	14.20	11.68	2.52

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, con información de PEMEX y la AIE de los EU.
1/ Corresponde al precio del diésel consumida en todo el país bajo sulfuro (15 a 500 ppm).
2/ Corresponde al precio del diésel consumida en la Costa Golfo de los Estados Unidos de ultra bajo sulfuro (15 ppm y menos).

Cuadro No. 13. Volumen de las ventas finales de las gasolinas y el diésel en México, 2010-2014. (Miles de barriles diarios).			
Periodo	Magna	Premium	Diésel
jul-2010	741.3	56.9	320.7
ago-2010	732.4	57.7	322.2
sep-2010	728.0	56.2	308.5
oct-2010	727.4	54.5	328.6
nov-2010	750.7	56.6	341.4
dic-2010	797.1	63.0	330.8
ene-2011	701.6	53.3	301.9
feb-2011	737.4	55.5	328.1
mar-2011	755.2	59.0	342.8
abr-2011	751.2	60.1	328.6
may-2011	735.7	58.2	337.2
jun-2011	751.9	61.3	343.6
jul-2011	711.4	57.8	320.2
ago-2011	747.3	62.0	333.5
sep-2011	731.4	61.3	323.6
oct-2011	718.7	59.9	328.1
nov-2011	742.6	65.4	344.9
dic-2011	779.1	71.7	335.6
ene-2012	709.7	65.5	318.7
feb-2012	724.9	69.1	331.7
mar-2012	742.9	75.3	352.5
abr-2012	707.7	76.5	329.3
may-2012	739.1	86.9	357.8
jun-2012	735.5	88.8	354.8
jul-2012	699.0	88.9	336.7
ago-2012	706.7	96.3	338.5
sep-2012	680.3	93.4	319.6
oct-2012	712.0	100.7	353.0
nov-2012	701.5	101.5	353.6
dic-2012	723.9	108.6	326.2
ene-2013	667.8	103.1	324.2
feb-2013	681.6	106.5	339.5
mar-2013	668.7	108.5	325.2
abr-2013	677.1	116.1	350.5
may-2013	684.5	120.9	350.5
jun-2013	656.6	117.6	334.5
jul-2013	673.7	125.3	338.0
ago-2013	667.0	126.3	329.1
sep-2013	624.6	116.2	294.2
oct-2013	663.7	127.7	345.6
nov-2013	658.6	127.3	338.6
dic-2013	687.7	133.3	328.2
ene-2014	630.8	130.1	317.8
feb-2014	643.0	131.5	337.0
mar-2014	634.1	130.1	331.5
abr-2014	649.0	139.4	338.5
may-2014	651.0	138.5	351.4
jun-2014	625.1	131.7	337.7
jul-2014	639.8	140.6	344.4
ago-2014	623.0	135.9	325.2
sep-2014	630.6	137.0	321.2
oct-2014	641.5	136.8	349.8
nov-2014	617.6	138.3	337.3

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, con información de PEMEX.

Cuadro No. 14. Volumen de las ventas finales de las gasolinas y el diésel en México, 2010-2014. (Variación real, 2007=100%).			
	Magna	Premium	Diésel
jul-2010	12.51	-43.83	1.97
ago-2010	11.15	-43.04	2.45
sep-2010	10.49	-44.52	-1.91
oct-2010	10.40	-46.20	4.48
nov-2010	13.93	-44.13	8.55
dic-2010	20.97	-37.81	5.18
ene-2011	6.48	-47.38	-4.01
feb-2011	11.91	-45.21	4.32
mar-2011	14.62	-41.76	9.00
abr-2011	14.01	-40.67	4.48
may-2011	11.66	-42.55	7.22
jun-2011	14.11	-39.49	9.25
jul-2011	7.97	-42.94	1.81
ago-2011	13.42	-38.80	6.04
sep-2011	11.00	-39.49	2.89
oct-2011	9.08	-40.87	4.32
nov-2011	12.70	-35.44	9.67
dic-2011	18.24	-29.22	6.71
ene-2012	7.71	-35.34	1.34
feb-2012	10.02	-31.79	5.47
mar-2012	12.75	-25.67	12.08
abr-2012	7.41	-24.48	4.71
may-2012	12.17	-14.22	13.77
jun-2012	11.63	-12.34	12.81
jul-2012	6.09	-12.24	7.06
ago-2012	7.25	-4.94	7.63
sep-2012	3.25	-7.80	1.62
oct-2012	8.06	-0.59	12.24
nov-2012	6.47	0.20	12.43
dic-2012	9.86	7.21	3.72
ene-2013	1.35	1.78	3.08
feb-2013	3.45	5.13	7.95
mar-2013	1.49	7.11	3.40
abr-2013	2.76	14.61	11.45
may-2013	3.89	19.35	11.45
jun-2013	-0.35	16.09	6.36
jul-2013	2.25	23.69	7.47
ago-2013	1.23	24.68	4.64
sep-2013	-5.21	14.71	-6.45
oct-2013	0.73	26.06	9.89
nov-2013	-0.05	25.67	7.66
dic-2013	4.37	31.59	4.36
ene-2014	-4.26	28.43	1.05
feb-2014	-2.41	29.81	7.15
mar-2014	-3.76	28.43	5.41
abr-2014	-1.50	37.61	7.63
may-2014	-1.20	36.72	11.73
jun-2014	-5.13	30.01	7.38
jul-2014	-2.90	38.80	9.51
ago-2014	-5.45	34.16	3.40
sep-2014	-4.30	35.24	2.13
oct-2014	-2.64	35.04	11.22
nov-2014	-6.27	36.53	7.25

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados, con información de PEMEX.

Cuadro No. 15. Evolución del tipo de cambio FIX, enero del 2010 a diciembre del 2014. (Pesos por dólar)	
Fecha de liquidación	Pesos por dólar
Jul 2010	12.8341
Ago 2010	12.7261
Sep 2010	12.8610
Oct 2010	12.4535
Nov 2010	12.3251
Dic 2010	12.4011
ene-2011	12.1477
feb-2011	12.0726
mar-2011	12.0173
abr-2011	11.7584
may-2011	11.6479
jun-2011	11.7920
jul-2011	11.6760
ago-2011	12.1707
sep-2011	12.9291
oct-2011	13.4808
nov-2011	13.6358
dic-2011	13.7516
ene-2012	13.5047
feb-2012	12.8014
mar-2012	12.7561
abr-2012	13.0512
may-2012	13.5556
jun-2012	13.9820
jul-2012	13.3894
ago-2012	13.1790
sep-2012	12.9871
oct-2012	12.8728
nov-2012	13.0872
dic-2012	12.8670
ene-2013	12.7219
feb-2013	12.7144
mar-2013	12.5745
abr-2013	12.2249
may-2013	12.2522
jun-2013	12.9361
jul-2013	12.7851
ago-2013	12.8704
sep-2013	13.0925
oct-2013	13.0187
nov-2013	13.0634
dic-2013	13.0098
ene-2014	13.1981
feb-2014	13.2888
mar-2014	13.2154
abr-2014	13.0681
may-2014	12.9479
jun-2014	12.9832
jul-2014	12.9734
ago-2014	13.1490
sep-2014	13.2002
oct-2014	13.4768
nov-2014	13.5819
dic-2014	14.4266
ene-2015	14.7180

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información del Banco de México.

Cuadro No. 16. Evolución semanal de los precios de las gasolinas en los países de la OCDE, 15 de septiembre del 2014 al 12 de enero del 2015. (Dólar por litro)

Países	sep 15, 2014	sep 22, 2014	sep 29, 2014	oct 06, 2014	oct 13, 2014	oct 20, 2014	oct 27, 2014	nov 03, 2014	nov 10, 2014	nov 17, 2014	nov 24, 2014	dic 01, 2014	dic 08, 2014	dic 15, 2014	dic 22, 2014	dic 29, 2014	ene 05, 2015	ene 12, 2015
Holanda	2.27	2.26	2.25	2.26	2.23	2.18	2.16	2.15	2.15	2.15	2.15	2.12	2.10	2.05	1.96	1.88	1.88	1.86
Italia	2.26	2.26	2.25	2.25	2.25	2.21	2.20	2.18	2.17	2.17	2.16	2.15	2.11	2.06	1.98	1.90	1.88	1.86
Dinamarca	2.16	2.13	2.12	2.13	2.13	2.05	2.01	2.05	2.03	2.04	2.01	2.00	1.93	1.90	1.77	1.72	1.73	1.70
Noruega	2.14	2.13	2.12	2.12	2.12	2.08	2.07	2.08	2.08	2.08	2.07	2.04	2.02	1.99	1.97	1.89	1.89	1.85
Finlandia	2.02	2.01	2.01	2.00	1.98	1.96	1.95	1.92	1.91	1.88	1.87	1.86	1.83	1.80	1.71	1.64	1.62	1.60
Reino Unido	2.01	2.01	2.03	2.03	2.00	2.00	1.97	1.97	1.95	1.93	1.93	1.92	1.90	1.89	1.78	1.73	1.70	1.67
Bélgica	1.98	1.98	1.96	1.96	1.96	1.90	1.83	1.82	1.83	1.82	1.82	1.79	1.72	1.66	1.60	1.55	1.51	1.51
Suecia	1.95	1.93	1.94	1.93	1.90	1.82	1.83	1.86	1.85	1.82	1.80	1.78	1.71	1.66	1.61	1.54	1.55	1.53
Alemania	1.91	1.90	1.88	1.88	1.88	1.86	1.86	1.80	1.81	1.80	1.79	1.77	1.72	1.69	1.60	1.55	1.53	1.51
Francia	1.85	1.87	1.87	1.86	1.86	1.86	1.82	1.79	1.77	1.79	1.79	1.76	1.76	1.71	1.64	1.54	1.53	1.54
Suiza	1.81	1.81	1.83	1.83	1.83	1.78	1.78	1.78	1.78	1.74	1.74	1.71	1.68	1.68	1.65	1.51	1.51	1.51
España	1.77	1.77	1.77	1.77	1.74	1.66	1.67	1.69	1.67	1.66	1.64	1.60	1.55	1.51	1.43	1.40	1.35	1.34
Austria	1.70	1.69	1.69	1.69	1.69	1.68	1.64	1.61	1.61	1.61	1.61	1.58	1.57	1.49	1.46	1.41	1.35	1.38
Japón	1.38	1.38	1.37	1.37	1.36	1.35	1.33	1.32	1.30	1.30	1.30	1.28	1.27	1.25	1.20	1.19	1.17	1.16
Canadá	1.29	1.26	1.26	1.27	1.24	1.20	1.20	1.15	1.16	1.18	1.14	1.14	1.12	1.07	1.01	0.98	0.97	0.94
EU	0.96	0.93	0.93	0.93	0.92	0.90	0.88	0.86	0.84	0.83	0.82	0.80	0.79	0.76	0.73	0.69	0.66	0.64
México	0.93	0.93	0.94	0.94	0.94	0.94	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.96	0.97	0.99	0.99

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de Global Petrol Prices.

Cuadro No. 17. Evolución de los precios del diesel para los países de la OCDE, 15 de septiembre del 2014 al 12 de enero del 2015. (Pesos por dólar)																		
Países	sep 15, 2014	sep 22, 2014	sep 29, 2014	oct 06, 2014	oct 13, 2014	oct 20, 2014	oct 27, 2014	nov 03, 2014	nov 10, 2014	nov 17, 2014	nov 24, 2014	dic 01, 2014	dic 08, 2014	dic 15, 2014	dic 22, 2014	dic 29, 2014	ene 05, 2015	ene 12, 2015
Reino Unido	2.08	2.08	2.08	2.08	2.05	2.05	2.03	2.03	2.01	2.00	1.98	1.98	1.97	1.95	1.89	1.83	1.80	1.77
Italia	2.05	2.06	2.05	2.05	2.03	2.01	2.00	2.01	2.00	2.00	1.98	1.97	1.94	1.90	1.86	1.79	1.77	1.74
Noruega	1.87	1.86	1.85	1.85	1.85	1.82	1.82	1.84	1.86	1.85	1.83	1.81	1.79	1.77	1.76	1.70	1.69	1.66
Dinamarca	1.86	1.84	1.83	1.85	1.82	1.79	1.77	1.80	1.79	1.80	1.75	1.75	1.70	1.67	1.60	1.57	1.57	1.53
Suecia	1.86	1.85	1.85	1.82	1.81	1.80	1.80	1.81	1.82	1.78	1.75	1.72	1.68	1.65	1.63	1.58	1.59	1.56
Holanda	1.82	1.82	1.81	1.81	1.77	1.74	1.75	1.75	1.76	1.76	1.75	1.75	1.69	1.64	1.59	1.54	1.51	1.51
Suiza	1.81	1.81	1.83	1.83	1.83	1.77	1.77	1.77	1.77	1.75	1.75	1.75	1.72	1.72	1.72	1.58	1.58	1.58
Finlandia	1.77	1.77	1.75	1.75	1.75	1.74	1.74	1.73	1.74	1.73	1.73	1.72	1.68	1.64	1.61	1.54	1.51	1.50
Bélgica	1.68	1.67	1.67	1.67	1.63	1.61	1.61	1.60	1.60	1.61	1.57	1.51	1.51	1.49	1.44	1.40	1.36	1.36
Alemania	1.68	1.66	1.65	1.65	1.64	1.63	1.63	1.60	1.61	1.61	1.59	1.57	1.53	1.50	1.47	1.42	1.40	1.37
España	1.64	1.64	1.64	1.63	1.60	1.57	1.58	1.58	1.58	1.55	1.53	1.50	1.47	1.42	1.38	1.34	1.30	1.28
Austria	1.61	1.60	1.60	1.58	1.58	1.57	1.55	1.53	1.55	1.55	1.55	1.52	1.49	1.45	1.43	1.38	1.32	1.35
Francia	1.58	1.58	1.58	1.58	1.58	1.57	1.53	1.52	1.52	1.52	1.53	1.49	1.48	1.45	1.42	1.32	1.32	1.35
Japón	1.17	1.17	1.17	1.17	1.16	1.15	1.13	1.12	1.11	1.11	1.11	1.09	1.08	1.06	1.03	1.01	1.00	0.99
Canadá	1.12	1.11	1.11	1.10	1.10	1.09	1.07	1.07	1.08	1.12	1.14	1.12	1.11	1.08	1.05	1.00	1.00	0.98
EU	1.01	1.00	1.00	0.99	0.99	0.98	0.97	0.96	0.96	0.97	0.97	0.96	0.95	0.93	0.90	0.87	0.85	0.83
México	0.93	0.93	0.93	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.94	0.95	0.95	0.95	0.96	0.97	0.97

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de los Servicios de Documentación y Análisis de la Cámara de Diputados con información de Global Petrol Prices.

Áreas	sep 15, 2014	sep 22, 2014	sep 29, 2014	oct 06, 2014	oct 13, 2014	oct 20, 2014	oct 27, 2014	nov 03, 2014	nov 10, 2014	nov 17, 2014	nov 24, 2014	dic 01, 2014	dic 08, 2014	dic 15, 2014	dic 22, 2014	dic 29, 2014	ene 05, 2015	ene 12, 2015
Área 1: Costa Este	3.38	3.34	3.34	3.31	3.23	3.13	3.05	2.99	2.95	2.91	2.85	2.82	2.74	2.64	2.52	2.44	2.36	2.25
Área 2: Medio Oeste	3.36	3.28	3.30	3.20	3.08	3.03	3.02	2.96	2.91	2.86	2.76	2.72	2.59	2.42	2.22	2.09	1.97	1.95
Área 3: Costa Golfo	3.17	3.13	3.16	3.11	3.01	2.91	2.83	2.77	2.72	2.67	2.59	2.53	2.44	2.33	2.18	2.07	1.99	1.91
Área 4: Montañas Rocky	3.59	3.54	3.49	3.43	3.34	3.25	3.20	3.14	3.08	3.01	2.93	2.86	2.74	2.59	2.38	2.23	2.11	1.99
Área 5: Costa Oeste	3.74	3.68	3.65	3.61	3.54	3.42	3.32	3.24	3.17	3.11	3.05	3.02	2.94	2.83	2.70	2.62	2.58	2.49

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de los Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la AIE de los EU.

Áreas	sep 15, 2014	sep 22, 2014	sep 29, 2014	oct 06, 2014	oct 13, 2014	oct 20, 2014	oct 27, 2014	nov 03, 2014	nov 10, 2014	nov 17, 2014	nov 24, 2014	dic 01, 2014	dic 08, 2014	dic 15, 2014	dic 22, 2014	dic 29, 2014	ene 05, 2015	ene 12, 2015
Área 1: Costa Este	3.77	3.74	3.74	3.71	3.64	3.56	3.47	3.42	3.37	3.33	3.28	3.25	3.17	3.06	2.96	2.87	2.79	2.69
Área 2: Medio Oeste	3.70	3.62	3.65	3.56	3.43	3.38	3.35	3.31	3.26	3.21	3.12	3.07	2.95	2.78	2.59	2.45	2.34	2.34
Área 3: Costa Golfo	3.54	3.50	3.53	3.49	3.40	3.31	3.23	3.17	3.13	3.07	3.00	2.94	2.85	2.74	2.58	2.48	2.40	2.32
Área 4: Montañas Rocky	3.87	3.82	3.77	3.71	3.62	3.55	3.49	3.44	3.37	3.30	3.23	3.15	3.04	2.88	2.69	2.53	2.42	2.29
Área 5: Costa Oeste	3.98	3.93	3.89	3.86	3.79	3.68	3.58	3.49	3.42	3.37	3.30	3.27	3.19	3.09	2.96	2.87	2.84	2.76

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de los Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la AIE de los EU.

Áreas	sep 15, 2014	sep 22, 2014	sep 29, 2014	oct 06, 2014	oct 13, 2014	oct 20, 2014	oct 27, 2014	nov 03, 2014	nov 10, 2014	nov 17, 2014	nov 24, 2014	dic 01, 2014	dic 08, 2014	dic 15, 2014	dic 22, 2014	dic 29, 2014	ene 05, 2015	ene 12, 2015
Área 1: Costa Este	3.83	3.80	3.78	3.76	3.71	3.67	3.63	3.60	3.57	3.54	3.52	3.51	3.46	3.39	3.31	3.26	3.20	3.13
Área 2: Medio Oeste	3.74	3.71	3.69	3.67	3.64	3.61	3.61	3.62	3.79	3.79	3.74	3.70	3.62	3.47	3.29	3.21	3.10	3.01
Área 3: Costa Golfo	3.71	3.70	3.69	3.66	3.64	3.59	3.56	3.53	3.56	3.54	3.51	3.50	3.43	3.33	3.18	3.12	3.05	2.96
Área 4: Montañas Rocky	3.86	3.84	3.81	3.79	3.75	3.74	3.71	3.71	3.80	3.77	3.74	3.73	3.66	3.50	3.34	3.24	3.14	3.03
Área 5: Costa Oeste	4.02	3.99	3.95	3.93	3.89	3.84	3.80	3.79	3.78	3.76	3.72	3.69	3.59	3.47	3.33	3.27	3.22	3.13

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis adscrito a la Dirección General de los Servicios de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la AIE de los EU.

Bibliografía

Banco Mundial. *Comparativo internacional de los precios de las gasolinas*. Disponible en: <http://datos.bancomundial.org/indicador/EP.PMP.SGAS.CD/countries?display=default>

Banco Mundial. *Comparativo internacional del PIB per cápita*. Disponible en: <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD>

Cámara de Diputados. *LOAPF*. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/153.doc>

Cámara de Diputados. *Ley del IESP*. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/78.doc>

DOF del 27 de septiembre del 2007. *Decreto por el que se suspenden los aumentos de precios y tarifas en diversos energéticos*.

DOF del 21 de diciembre del año 2007, *Decreto por el que se reforman, adicionan, derogan y abrogan diversas disposiciones de la Ley de Coordinación Fiscal, de la Ley del Impuesto sobre Tenencia o Uso de Vehículos y de la Ley del IEPS*.

Global Petrol Prices. Disponible en: http://es.globalpetrolprices.com/gasoline_prices/

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2001), *Glosario de los Términos más Usuales en la Administración Pública Federal*. México, DF. Páginas 320-321.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2008), *Distribución del pago de impuestos y recepción del gasto público por deciles de hogares y personas. Resultados para el año de 2006*.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2012), *Distribución del pago de impuestos y recepción del gasto público por deciles de hogares y personas. Resultados para el año de 2010*.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2013), *El desliz mensual en los precios de las gasolinas en México*. Disponible en: http://www.shcp.gob.mx/Documentos%20Recientes/vocero_02_2013.pdf

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Ley de Ingresos de la Federación para los ejercicios fiscales 2007-2012*.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Resultados Generales de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal para el ejercicio fiscal 2007-2009*.

Secretaría de Energía (2008), *Prospectivas de petrolíferos 2008-2017*. México, 2008.

US Energy Information Administration. *Weekly retail gasoline and diésel prices*. [fecha de consulta: 7 de diciembre del 2012]. Disponible en: http://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_gnd_dcus_nus_w.htm



**COMISIÓN BICAMERAL
DEL SISTEMA DE BIBLIOTECAS**

Dip. Fernando Rodríguez Doval
Presidente
Sen. Braulio Manuel Fernández Aguirre
Dip. Heriberto Manuel Galindo Quiñones
Dip. Marcelo Garza Ruvalcaba
Sen. Juan Carlos Romero Hicks
Sen. Adolfo Romero
Integrantes

SECRETARÍA GENERAL

Mtro. Mauricio Farah Gebara
Secretario General

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Lic. Juan Carlos Delgadillo Salas
Secretario



**DIRECCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS DE
DOCUMENTACIÓN, INFORMACIÓN Y ANÁLISIS**

Lic. José María Hernández Vallejo
Director General

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

Mtra. Avelina Morales Robles
Director

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS ECONÓMICO

M. en E. Reyes Tépac M.
Subdirector.

C. Martha Amador Quintero
C. Dolores García Flores
Capturista