



LXII LEGISLATURA
CÁMARA DE DIPUTADOS

Junio, 2013



DIRECCIÓN GENERAL DE
SERVICIOS DE DOCUMENTACIÓN,
INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

“Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diésel en México, 2007-2013”

Elaborado por:

M. en E. Reyes Tépac M.
Investigador

“Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diésel en México, 2007-2012”

Índice General

Contenido	Páginas
Resumen / Abstract	3
Introducción	4
Resumen Ejecutivo	7
1. La política de precios en el mercado de los petrolíferos en México	8
2. La relación entre el subsidio a las gasolinas y el diésel con la tasa y la cuota fija del IEPS en México	9
2.1. Criterios para determinar la tasa del IEPS por la enajenación de las gasolinas y el diésel	11
2.2. Criterios para determinar las cuotas fijas por la enajenación de las gasolinas y el diésel	12
2.3. La recaudación del IEPS sobre las gasolinas y el diésel con la aplicación de un impuesto <i>ad valorem</i> o una cuota fija	14
3. Los mecanismos de determinación de los precios de las gasolinas y el diésel en México y Estados Unidos	16
4. La distribución del consumo y el subsidio, la política de deslizamiento y el comparativo internacional de precios de los Petrolíferos	20
4.1. La distribución del consumo y el subsidio de las gasolinas y el diésel en los hogares del país	20
4.2. La política de deslizamiento de los precios de las gasolinas y el diésel	21
4.3. Comparativo internacional de los precios de las gasolinas y el diésel	26
5. Impacto en el ingreso monetario y en las finanzas públicas de los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel	29
5.1. Impacto del incremento de los precios de las gasolinas y el diésel en el ingreso monetario per cápita	29
5.2. El impacto de los subsidios a las gasolinas y el diésel en las finanzas públicas del país	33
5.3. La recaudación del IEPS a través de la cuota fija	35
6. Responsabilidad del Poder Legislativo y Ejecutivo en el incremento de los precios de las gasolinas y el diésel	36
7. El comportamiento en los patrones de demanda en las gasolinas y el diésel a partir del incremento de sus precios	39
Conclusiones	43
Anexo estadístico	45
Bibliografía	55

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

Summary

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

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*. Una de las características más importantes es que, frente a shocks económicos internos o externos, sus ajustes son lentos. En contrapartida, en Estados Unidos, 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 diametralmente opuestos de determinación de los precios en México y en Estados Unidos, 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 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 Estados Unidos.

El Gobierno Federal, para reducir los subsidios a las gasolinas y el diésel, optó por la estrategia de instrumentar una política de deslizamientos semanales 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 fortalecer el poder de compra del ingreso monetario de los hogares del país.

A principios 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 Estados Unidos se deslizó 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 desde enero del 2010. Para la primera semana de junio del 2013, los precios de la premium y el diésel en los Estados Unidos se están deslizando más rápidamente con respecto a los precios internos, el subsidio se mantiene desde abril del presente año únicamente para la magna.

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 junio del 2013, 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; estimar el subsidio a favor de los consumidores mexicanos, su naturaleza y los mecanismos empleados para reducirlo; identificando el impacto en la recaudación del IEPS por mantener los precios internos por debajo de nuestra principal referencia internacional; también analiza el grado de responsabilidad que tienen los Poderes Legislativo y Ejecutivo de la Unión en los incrementos graduales de estos 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 Estados Unidos, porque de acuerdo con *el artículo 2-A, inciso f, numerales 1 al 3 de la Ley del IEPS*, 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 Estados Unidos es la premium que tiene más de 90 octanos. La magna en México tiene 87 octanos y la regular en Estados Unidos 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 Estados Unidos 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 Estados Unidos, 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 Estados Unidos.

La información de las gasolinas y el diésel en Estados Unidos se reporta en centavos por galón, para homogenizar las unidades de medidas en litros, 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) 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 de los Estados Unidos, los datos corresponden al periodo del 1 de enero del 2007 al 10 de junio del 2013.

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 junio del 2013, en los siguientes términos:

- ❑ La premium pasó de 8.31 a 12.03 pesos por litro;
- ❑ La magna pasó de 6.76 a 11.47 pesos por litro; y
- ❑ El diésel pasó de 5.73 a 11.83 pesos por litro.

En terminos relativos, de enero del 2007 a junio del 2013, la gasolina premium se ha incrementado en 44.77%, la magna en 69.67% y el diésel en 106.46%.

El subsidio a las gasolinas y el diésel tuvieron el siguiente comportamiento entre el 2010 a junio del 2013:

En promedio, durante el periodo enero de 2010 a junio del 2013, el precio de la gasolina premium ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 1.05 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 4 centavos, siete de 5 centavos, cuatro de 9 centavos, seis de 11 centavos y uno de 6, 7 y 8 centavos por litro, respectivamente. El precio en nuestro país pasó de 9.66 a 12.03 pesos por litro, representando un incremento de 2.37 pesos por litro, equivalente al 24.53% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Para la gasolina magna, durante el periodo de diciembre del 2009 a junio del 2013, su precio promedio ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 1.09 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 8 centavos, trece de 9 centavos y siete de 11 centavos por litro, respectivamente, pasando el precio de este petrolífero de 7.88 a 11.47 pesos por litro, representando un incremento de 3.59 pesos por litro, equivalente al 45.56% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Respecto al diésel, durante el periodo de enero del 2010 a junio del 2013, su precio promedio ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 2.09 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 8 centavos, catorce de 9 centavos, cinco de 11 centavos y uno de 7 centavos por litro, pasando el precio de este petrolífero de 8.24 a 11.83 pesos por litro, representando un incremento de 3.59 pesos por litro, equivalente al 43.57% respecto al precio vigente en enero de 2010.

1. La 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 Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. 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, concretamente por la Secretaría de Hacienda 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. La relación entre el subsidio a las gasolinas y el diésel con la tasa y la cuota fija del IEPS en México

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (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.

En Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2008, p. 27) se 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 el precio de las gasolinas y el diésel que pagan los consumidores en México es inferior a lo que pagan en Estados Unidos, 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 Secretaría de Hacienda y Crédito Público (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.

2.1. Criterios para determinar la tasa del IEPS por la enajenación 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.

El cálculo de la tasa del IEPS aplicable mensualmente para la enajenación de las gasolinas y el diésel regulado en *el artículo 2-A, fr. I de esta Ley*, responde a una fórmula compleja, donde intervienen factores como el precio al productor, el precio a la venta al público, los costos por ganancias y transportes, entre otros.

Tomando como referencia *los incisos a) al e)*, que conforman *el artículo 2-A, fr. I, de la Ley del IEPS*, se redefinen los conceptos y se construyen las fórmulas implícitas contenidas para deducir el cálculo de la tasa del IEPS por la enajenación de las gasolinas y el diésel:

En el inciso a): se define el precio del productor, en los siguientes términos:

(Precio de Referencia Ajustado por Calidad + Costo de Manejo + Costo Neto de Transporte). Donde:

La fórmula del precio del producto es la siguiente:

$$PP = (PR+CM+CNT)$$

El precio de referencia de las gasolinas es el promedio del precio *spot* de la gasolina regular sin plomo vigente en la Costa del Golfo de los Estados Unidos de América. El precio de referencia para el diésel de uso automotriz de alto azufre es el promedio del precio *spot "fuel oil"* número 2, 0.2% de azufre y 34° API, vigente en la Costa del Golfo de los Estados Unidos de América.

En el precio de referencia de las gasolinas y el diésel se incluye el factor inflacionario, porque los movimientos a la alza o a la baja consideran los costos de producción, reflejando las variaciones en el precio de los hidrocarburos, la materia prima más importante para determinar el precio de estos petrolíferos.

En el inciso b): se define un costo que recae sobre el consumidor final, el cual se integra por los siguientes conceptos:

Costos por Ganancias y Transportes = 1.0 * (Margen Comercial + Costo Neto de Transporte).

Se puede eliminar el factor 1.0 dada la propiedad del elemento neutro de la multiplicación:

Con fórmulas:

$$CGT = (MC + CNT)$$

En el inciso c): se introduce el Precio de Venta al Público, multiplicado por un factor impositivo que está en función de la tasa del IVA aplicado en las zonas fronterizas y no fronterizas del país:

Con fórmulas:

$$\begin{aligned} \text{PVP} \cdot \text{FI} = \beta_{\text{IVA}} &= (0.9091) \cdot (\text{Precio de Venta al Público}) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 11\%; y} \\ \text{PVP} \cdot \text{FI} = \beta_{\text{IVA}} &= (0.8696) \cdot (\text{Precio de Venta al Público}) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 16\%.} \end{aligned}$$

Sintéticamente:

$$\begin{aligned} \beta_{\text{IVA}} \text{PVP} &= (0.9091) \cdot (\text{PVP}) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 11\%; y} \\ \beta_{\text{IVA}} \text{PVP} &= (0.9091) \cdot (\text{PVP}) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 16\%.} \end{aligned}$$

Donde:

El Precio de Venta al Público = (Precio del Productor + Costo por Flete y Transporte + Margen Comercial + Impuesto al Valor Agregado)

Con fórmulas:

$$\text{PVP} = (\text{PP} + \text{CFT} + \text{MC} + \text{IVA})$$

Finalmente, en los incisos d) y e) se determina la tasa del IEPS que recae sobre las gasolinas y el diésel, se obtiene de multiplicar el precio de venta al público por el factor impositivo que depende de la tasa del IVA. A este producto se le descuenta el precio del productor y los costos por ganancia y transportes.

Con fórmula:

$$\text{La tasa del IEPS} = \frac{\beta_{\text{IVA}} \text{PVP} - [(\text{PP} + \text{CGT})]}{\text{PP}}$$

A esta conclusión ya habíamos llegado previamente, cuando afirmamos que la tasa impositiva del IEPS es la diferencia entre el precio al público, antes del IVA, y el precio productor y la comisión al distribuidor.

2.2. Criterios para determinar las cuotas fijas por la enajenación de las gasolinas y el 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*, registrando 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 IEP*.

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 Estados Unidos.

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 pasado 8 de septiembre del 2011, se propuso prorrogar este decreto hasta el 1 de enero del 2014; el 20 de octubre del 2011, el Congreso de la Unión dictaminó esta iniciativa, decidiendo prorrogar su vigencia 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.

2.3. La recaudación del IEPS sobre las gasolinas y el diésel con la aplicación de un impuesto *ad valorem* o una cuota fija

Explorar las propiedades de los impuestos *ad valorem* y de cuota fija resulta esencial 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 Estados Unidos.

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 Estados Unidos.

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 franquiciarios dejan de percibir por vender un precio interno inferior al precio externo.

Con fórmula:
Valor monetario del subsidio = $(P_{MEX} - P_{EU}) * Q$

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:
Pérdida en la recaudación = $(1 + \alpha)(P_{MEX} - P_{EU}) * Q_t$,
Si y sólo si $P_{MEX} < P_{EU}$.

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 Estados Unidos; 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 Estados Unidos. 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.

Como la menor recaudación del IEPS, por las ventas finales de gasolinas y diésel en México es un problema que se origina por la existencia del diferencial de precios en nuestro país respecto al observado en Estados Unidos, 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. Los mecanismos de determinación de los precios de las gasolinas y el diésel en México y Estados Unidos

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 de estos esquemas de determinación de precios es que son inelásticos a shocks económicos de origen interno o externo, como puede ser el incremento de los precios internacionales de los hidrocarburos, el principal insumo para su producción o movimientos drásticos del tipo de cambio. En contrapartida, en Estados Unidos, 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.

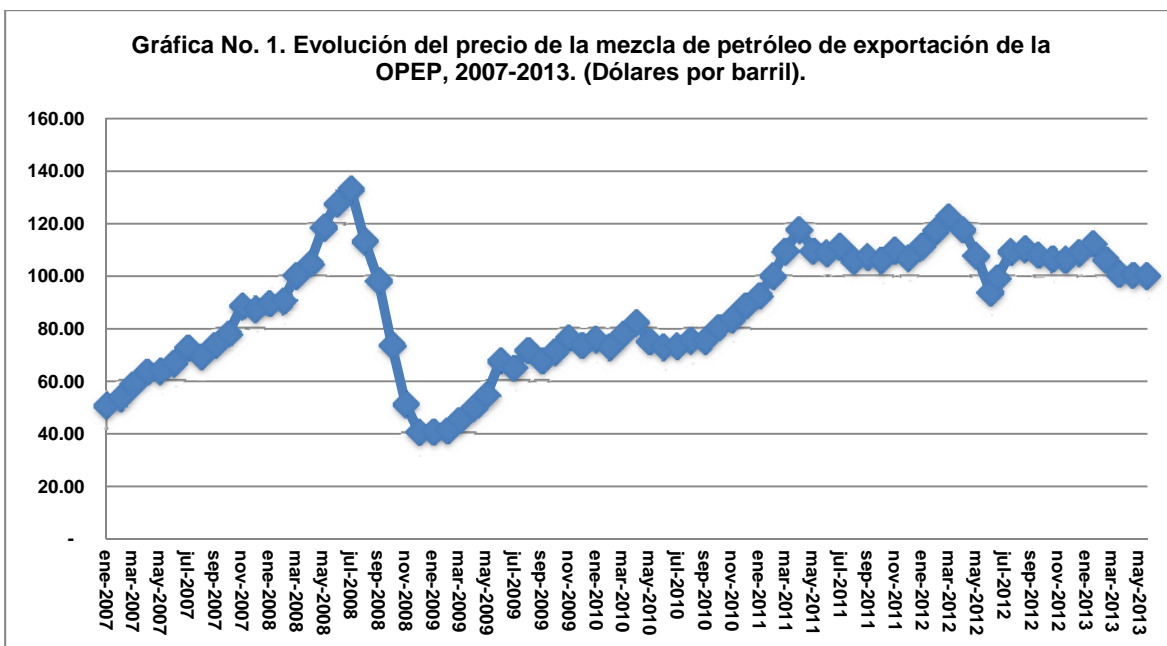
La existencia de estos sistemas diametralmente opuestos instrumentados en México y en Estados Unidos para determinar los precios de las gasolinas y el diésel, conjugado con el encarecimiento en el mercado mundial de los hidrocarburos y los movimientos devaluatorios del tipo de cambio, explican la existencia 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 la Costa Golfo de los Estados Unidos.

Las gráficas 1 y 2 muestran que los precios de las gasolinas y el diésel en Estados Unidos 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 2007-2013, de acuerdo con la información proporcionada por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), los precios del barril de los hidrocarburos han presentado tres 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 junio del 2013, etapa en que el precio internacional repuntó, aunque no ha alcanzado el nivel de junio del 2008. En esta etapa, pasó de 40.70 a 100.48 dólares por barril.

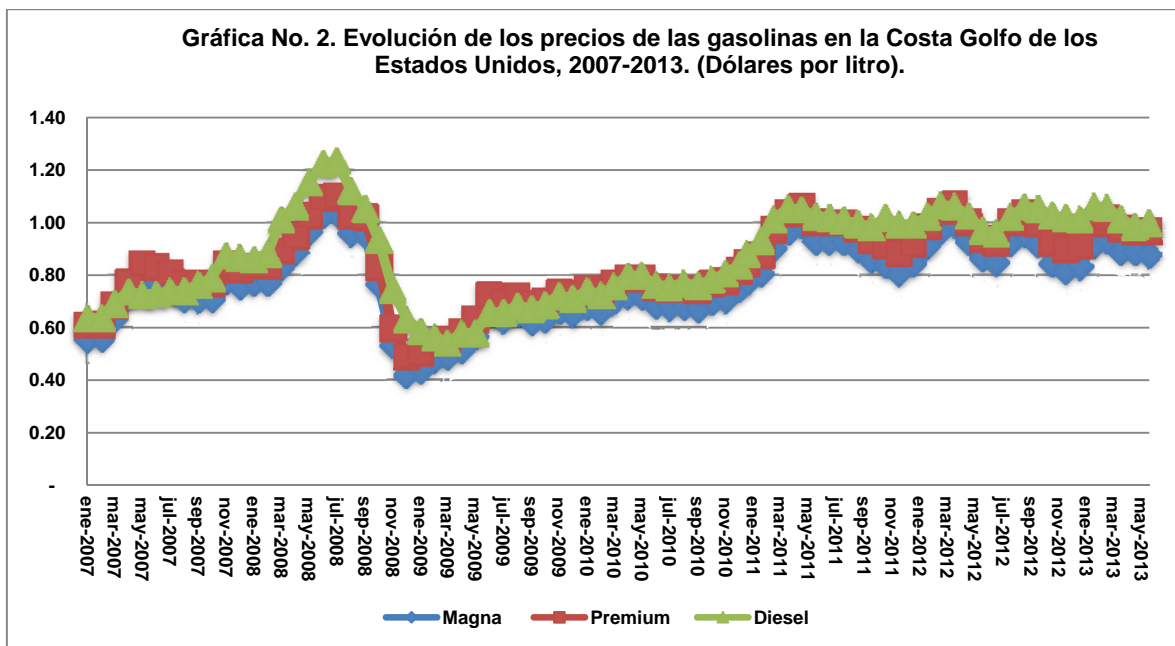


De acuerdo con la gráfica número 2, durante el periodo 2007-2013 la tendencia de los precios de las gasolinas y el diésel en Estados Unidos fue similar al del mercado de los hidrocarburos, también presentaron tres etapas perfectamente definidas:

- ❑ 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

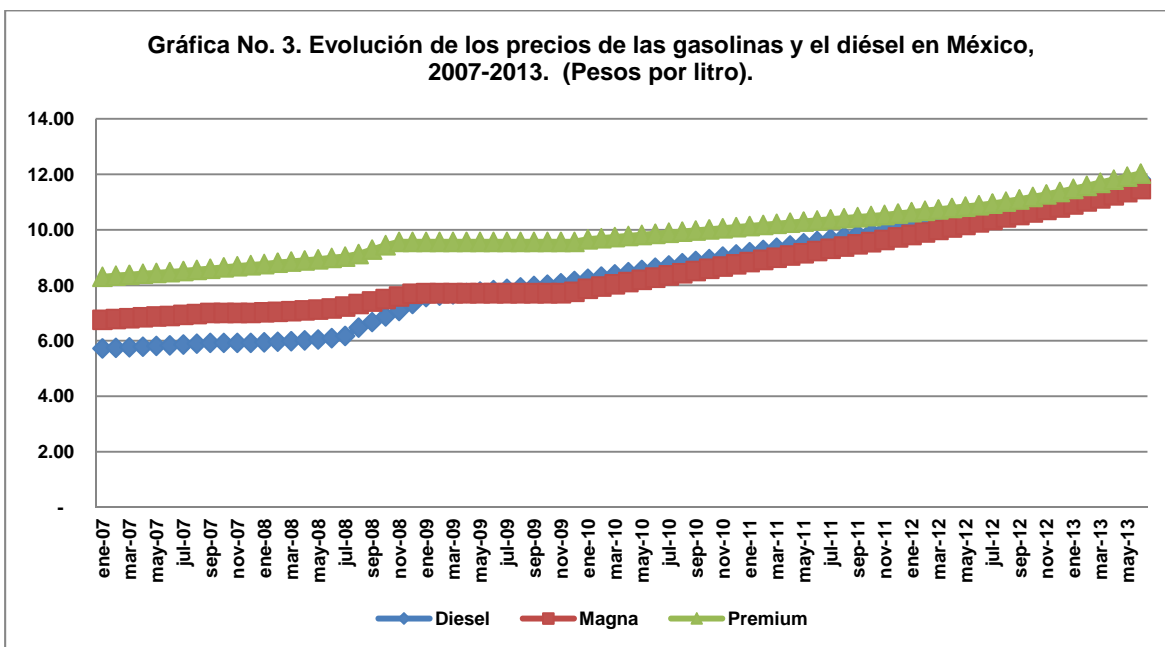
de análisis. En esta etapa, la premium pasó de 61 centavos a 1.10 dólar por litro; la magna pasó de 56 centavos a 1.04 dólar por litro; y el diésel pasó de 64 centavos a 1.24 dólar por litro.

- ❑ 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 junio del 2013, 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 97 centavos de dólar por litro; la magna pasó de 44 a 88 centavos de dólar por litro; y el diésel pasó de 59 a 1.0 dólar por litro.



Por el contrario, en la gráfica número 3 se observa que los precios de las gasolinas y el diésel en México, al ser administrados, son rígidos o totalmente inelásticos a la evolución del mercado internacional de los hidrocarburos y de los petrolíferos de Estados Unidos.

Para el caso de las gasolinas, su comportamiento refleja los deslizamientos de los precios decretados por el Gobierno Federal durante el 2008, 2010, 2011, 2012 y 2013, 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, y viceversa; en México, debido a nuestro sistema rígido de determinación de precios, los consumidores enfrentan incrementos o congelamientos, aun cuando descienda el precio internacional de su principal materia prima.

4. La distribución del consumo y el subsidio, la política de deslizamientos y el comparativo internacional de precios de los petrolíferos

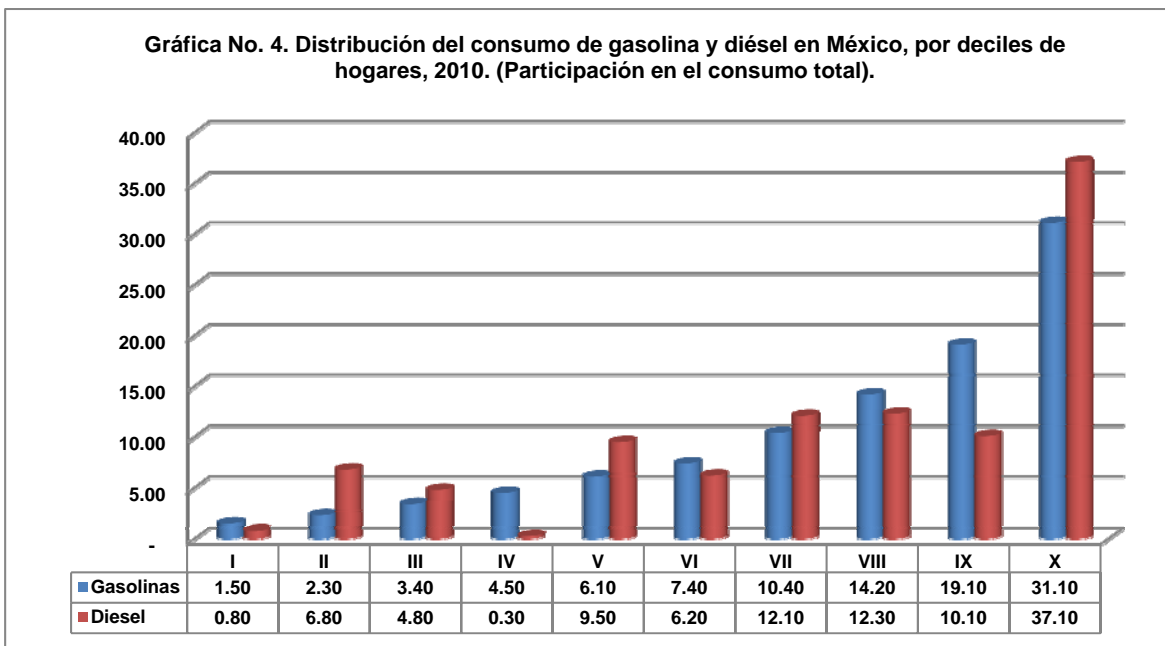
Los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel aplicados en México a partir del año 2007 responden a los criterios de conformación del subsidio que se genera por mantener el precio de estos combustibles por debajo de nuestra principal referencia internacional, tal como se explica en los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

4.1. La distribución del consumo y el subsidio de las gasolinas y el diésel en los hogares del país

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 favorezcan a los diferentes estratos poblacionales.

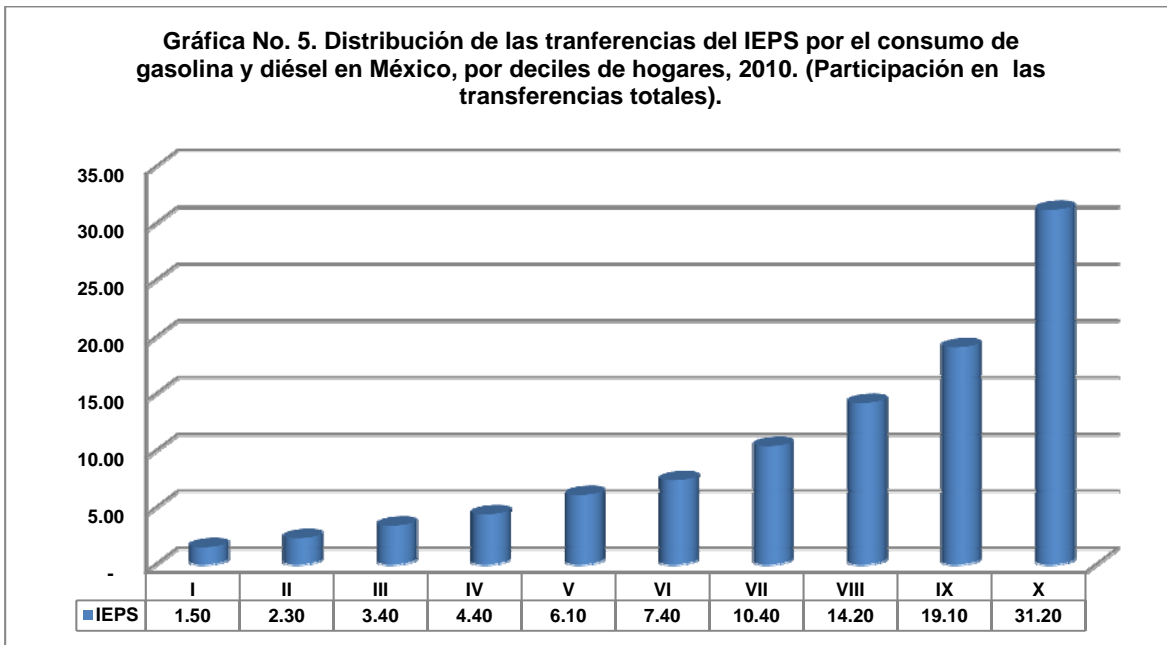
De acuerdo con la ENIGH, el ingreso que perciben los hogares de México se agrupan en diez deciles, cada uno concentra el 10% de las familias del país. Los hogares de menores ingresos se agrupan en los primeros deciles y los que tienen los ingresos más altos se concentran en los últimos deciles. Desde 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 su consumo es progresivo, porque los hogares con los ingresos más altos son los que demandan la mayor parte de estos petrolíferos. Con base en la información proporcionada por la SHCP (2008, pp. 27-28) y (2012, pp. 25-26), expuesta en la gráfica número 4, indica que los hogares con los ingresos más bajos del país realizaron el 1.5% del consumo total de gasolina y el 0.80% del consumo total del diésel (decil I), mientras que, los hogares con los ingresos más altos realizaron el 31.1% del consumo total de gasolina y el 37.1% del diésel (decil X).



Como producto de esta estructura progresiva del consumo de la gasolina y el diésel, realizado por los hogares del país, la distribución del subsidio tiene un carácter regresivo, puesto que, beneficia a los hogares con los ingresos más altos.

En la gráfica número 5, se muestra la asignación de los beneficios fiscales que implica mantener los precios de estos combustibles por debajo de los determinados en el mercado internacional, materializado en la aplicación de una tasa del IEPS baja o negativa. De esta manera, los hogares con los ingresos más bajos del país concentraron el 1.5% del subsidio total de las gasolinas y el diésel, mientras que, los hogares con los ingresos más altos concentraron el 31.2%.



El Gobierno Federal optó por reducir el subsidio a las gasolinas y el diésel por el carácter progresivo del consumo y 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 2007.

4.2. La 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, cuidando la estabilidad de los precios internos. 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 Estados Unidos.

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 los Estados Unidos 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 los Estados Unidos 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 los Estados Unidos 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 Estados Unidos. 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 los Estados Unidos 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 los Estados Unidos 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 los Estados Unidos se vendía en 8.50 y en México en 7.33 pesos por litro.

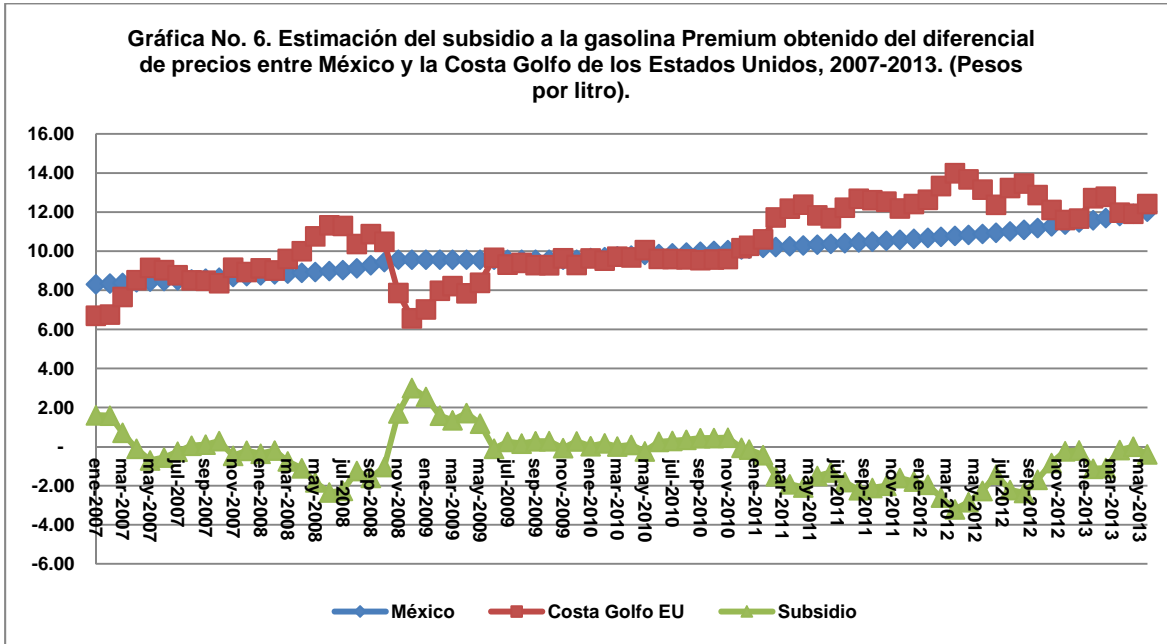
Sin embargo, los precios de la premium y la magna en México se congelaron en 9.57 y 7.72 pesos por litro, respectivamente, para casi todo el 2009, como una medida anunciada por el Gobierno Federal para apoyar el ingreso de las familias mexicanas, en el contexto de la crisis financiera global que impactó 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 Estados Unidos.

Al mes de diciembre del 2009, la gasolina premium era más cara que en los Estados Unidos por 27 centavos por litro; porque internamente se vendía en 9.57 y en aquel país vecino 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 nuestro país de referencia en 8.41 pesos por litro; y el diésel mantenía un subsidio de 1.01 peso por litro, dada la siguiente relación de precios: localmente se vendía a 8.16 y en Estados Unidos en 9.17 pesos por litro.

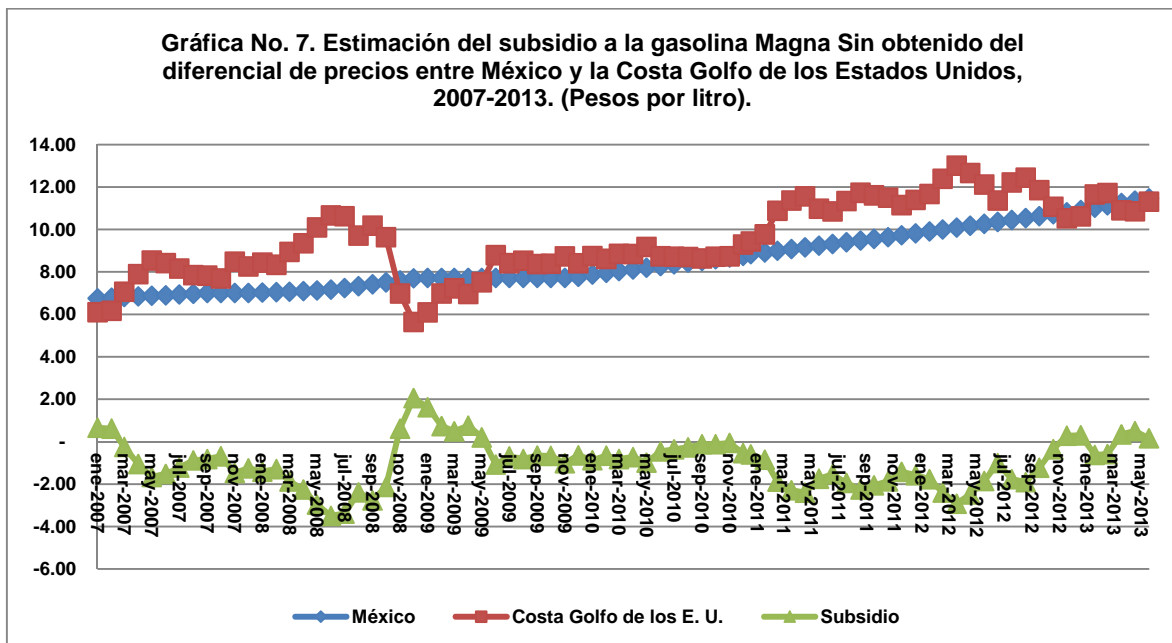
A partir de diciembre del 2009, el Gobierno Federal reinició los deslizamientos ahora con frecuencias mensuales en los precios de las gasolinas y continuó con el incremento en los precios del diésel.

De acuerdo con la gráfica número 6, en promedio, durante el periodo enero de 2010 a junio del 2013, el precio de la gasolina premium ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 1.05 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 4 centavos, siete de 5 centavos, cuatro de 9 centavos, seis de 11 centavos y uno de 6, 7 y 8 centavos por litro, respectivamente. El precio pasó de 9.66 a 12.03 pesos por litro, representando un incremento de 2.37 pesos por litro, equivalente al 24.53% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Llama la atención que para el mes de mayo del 2013, el diferencial de precios se había eliminado, sin embargo, el deslizamiento cambiario de junio del 2013 generó una nueva conformación del subsidio, en junio fue más cara por 39 centavos por litro, respecto al registrado en Estados Unidos, puesto que los consumidores nacionales lo pagan a 12.03 y en aquel país a 12.42 pesos por litro.



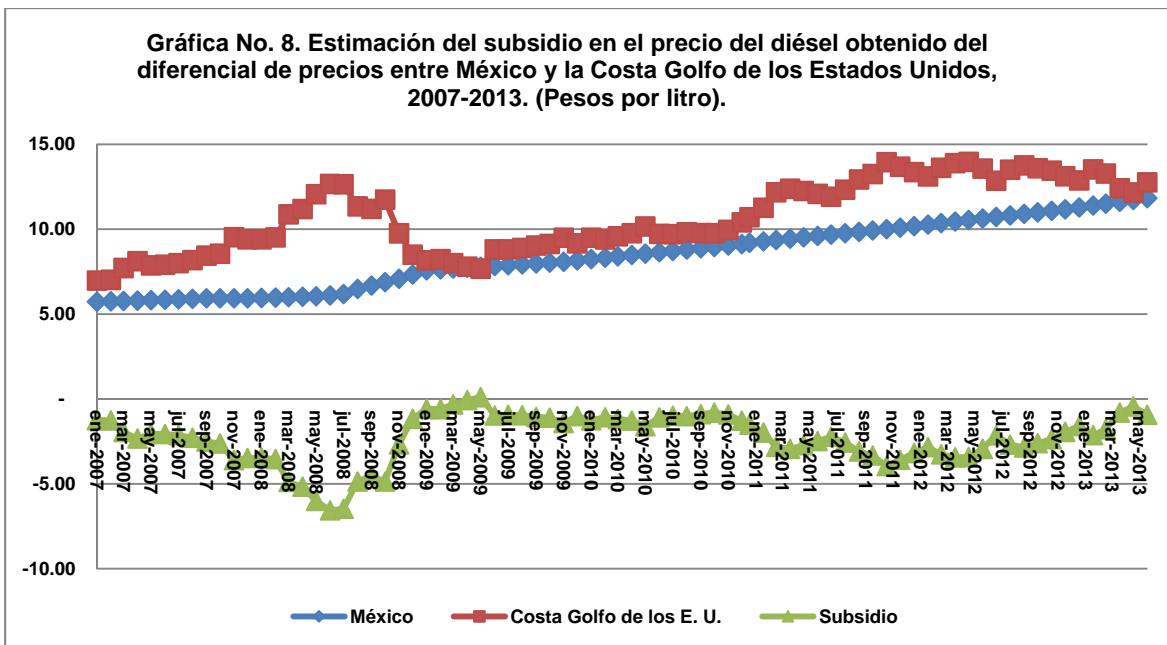
Respecto a la gasolina magna, en la gráfica número 7 se expone que durante el periodo de diciembre del 2009 a junio del 2013, su precio promedio ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 1.09 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 8 centavos, trece de 9 centavos y siete de 11 centavos por litro, respectivamente, pasando el precio de 7.88 a 11.47 pesos por litro, representando un incremento de 3.59 pesos por litro, equivalente al 45.56% respecto al precio vigente en enero de 2010.



Sin embargo, desde el periodo de abril a junio del 2013 el precio de la gasolina magna en México es más cara que en la Costa Golfo de los Estados Unidos por 34, 50 y 16 centavos por litro, respectivamente, lo que significa que durante estos meses el subsidio ha desaparecido. En junio, los consumidores nacionales lo pagan a 11.47 y en aquel país a 11.31 pesos por litro.

Respecto al diésel, en la gráfica número 8 se observa que durante el periodo de enero del 2010 a junio del 2013, su precio promedio ha sido más barato en México que en Estados Unidos por 2.09 pesos por litro, aun cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este período cuarenta y dos deslizamientos mensuales en los precios internos, veintidós de 8 centavos, catorce de 9 centavos, cinco de 11 centavos y uno de 7 centavos por litro, pasando el precio de este combustible de 8.24 a 11.83 pesos por litro, representando un incremento de 3.59 pesos por litro, equivalente al 43.57% respecto al precio vigente en enero de 2010.

Para el mes de junio del 2013, el precio de este petrolífero en México mantenía un subsidio de 93 centavos por litro respecto a lo que pagan los consumidores de la Costa Golfo de los Estados Unidos, puesto que los consumidores nacionales lo pagan a 11.83 y en aquel país a 12.76 pesos por litro.



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, en México se presentaron simultáneamente dos eventos económicos que repercutieron en una ampliación de este subsidio:

- Primero, el congelamiento de los precios de la premium y la magna de consumo interno, junto con el repunte en los precios de los hidrocarburos que se tradujo en un encarecimiento en los Estados Unidos; y

- ❑ Segundo, la devaluación del tipo de cambio alteró los precios relativos de estos petrolíferos; es decir, si tomamos el precio vigente en los Estados Unidos, que está dado en dólar por litro; la conversión cambiaría se hizo con más pesos por cada litro de gasolina o diésel.

En el 2010, en Estados Unidos los precios de estos petrolíferos tuvieron incrementos mínimos y el tipo de cambio estuvo estable. Dado este escenario de poca movilidad de los precios externos, los deslizamientos internos de los precios de las gasolinas y el diésel permitieron reducir el subsidio generado en el año 2009, cuando los precios de estos combustibles en nuestro país se congelaron.

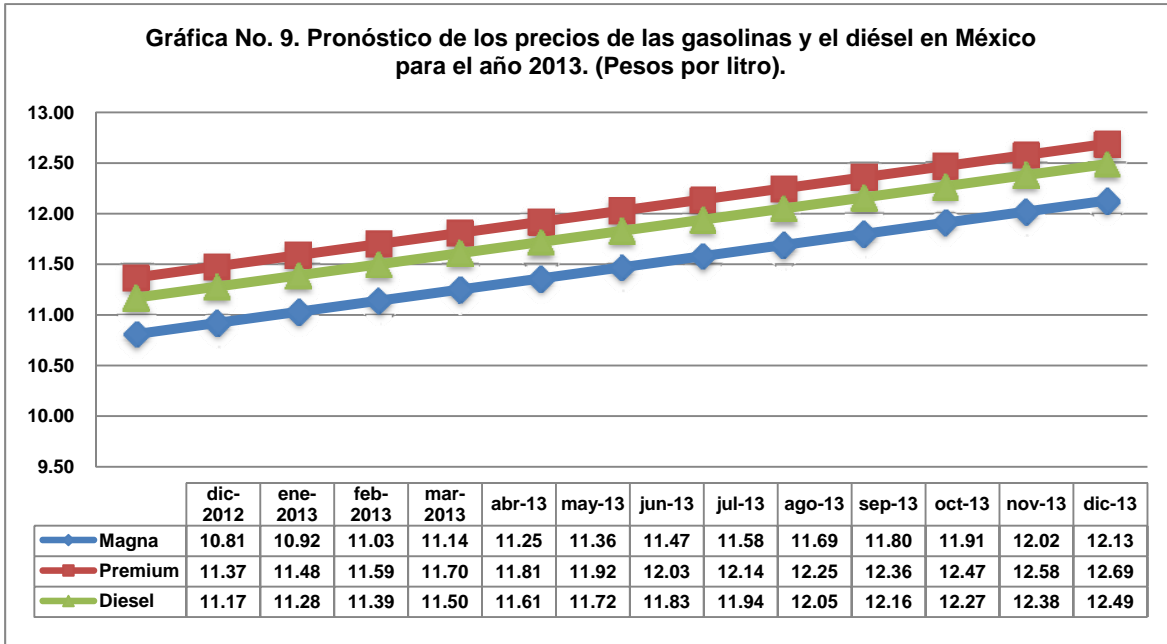
Para el 2011, el contexto macroeconómico fue totalmente adverso al observado en el 2010, los incrementos de los precios internacionales de los hidrocarburos encarecieron los costos de producción de las gasolinas y el diésel en Estados Unidos; adicionalmente, la rápida depreciación del tipo de cambio alteró la relación de precios entre ambos países. Como consecuencia y a pesar de los deslizamientos mensuales instrumentados por el Gobierno Federal en nuestro país, el subsidio se amplió, los precios de las gasolinas y el diésel eran más baratos en México que en Estados Unidos.

Para el 2012, el contexto macroeconómico fue más estable con respecto al 2011, los precios internacionales de los hidrocarburos se ubicaron en 105 dólares por barril, el mercado petrolero mundial no sufrió incrementos abruptos; por su parte, el tipo de cambio fue más estable, en el 2012 registró una cotización promedio de 13.16 pesos por dólar. Adicionalmente, el ritmo de deslizamiento doméstico mensual de los precios de los petrolíferos se incrementó, con respecto a la política instrumentada el año anterior. Toda esta secuencia de causalidades generó que al cierre del 2012, el subsidio a la gasolina premium se ha reducido significativamente, mientras que para la magna prácticamente ha desaparecido. El diésel mantiene un diferencial significativamente alto pese a que tiene casi cuatro años con deslizamientos semanales y mensuales ininterrumpidos.

Para junio del 2013, los precios de las gasolinas de la Costa Golfo de los Estados Unidos se han reducido, sin embargo, la moneda nacional se depreció con respecto al dólar norteamericano. Ambos sucesos se han presentado simultáneamente generando la eliminación del subsidio para la magna, aunque la premium y el diésel lo mantienen porque se venden más barato en México que en Estados Unidos.

En lo referente al pronóstico de los precios al cierre del 2013, se afirma que el Gobierno Federal en México, en su función de administrar los precios de estos petrolíferos, ha decidido mantener un ritmo uniforme de deslizamiento durante los primeros seis meses del 2013, equivalente a 11 centavos mensuales por litro, independientemente del nivel de demanda, la calidad y el uso de cada uno de estos combustibles, lo que significa que el encarecimiento mensual es el mismo independiente del tipo de gasolinas y para el diésel.

Si el Gobierno Federal decide mantener el mismo ritmo de deslizamiento mensual seguido en los primeros seis meses del 2013, de acuerdo con la gráfica número 9, para diciembre del presente año, el precio de la premium será de 12.69 pesos por litro, la magna de 12.13 pesos por litro y el diésel costará 12.49 pesos por litro, los tres combustibles serán 1.32 pesos por litro más caro con respecto al observado al cierre del 2012.



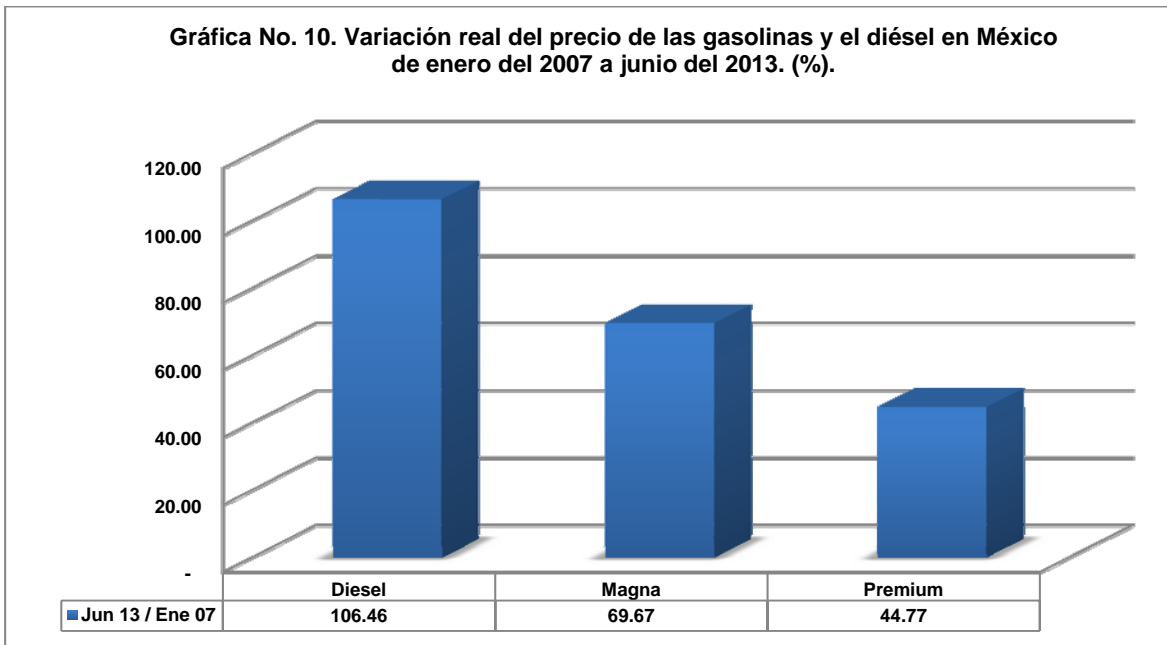
4.3. Comparativo internacional de los precios de las gasolinas y el diésel

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 junio del 2013. De acuerdo con la gráfica número 9, éstos han evolucionado en los siguientes términos:

- La premium pasó de 8.31 a 12.03 pesos por litro;
- La magna pasó de 6.76 a 11.47 pesos por litro; y
- El diésel pasó de 5.73 a 11.83 pesos por litro.

En terminos reales, tal como se muestra en la gráfica número 10, de enero del 2007 a junio del 2013, la premium se ha incrementado en 44.77% en trérminos reales, la magna lo ha hecho en 69.67% y el diésel en 106.46%.

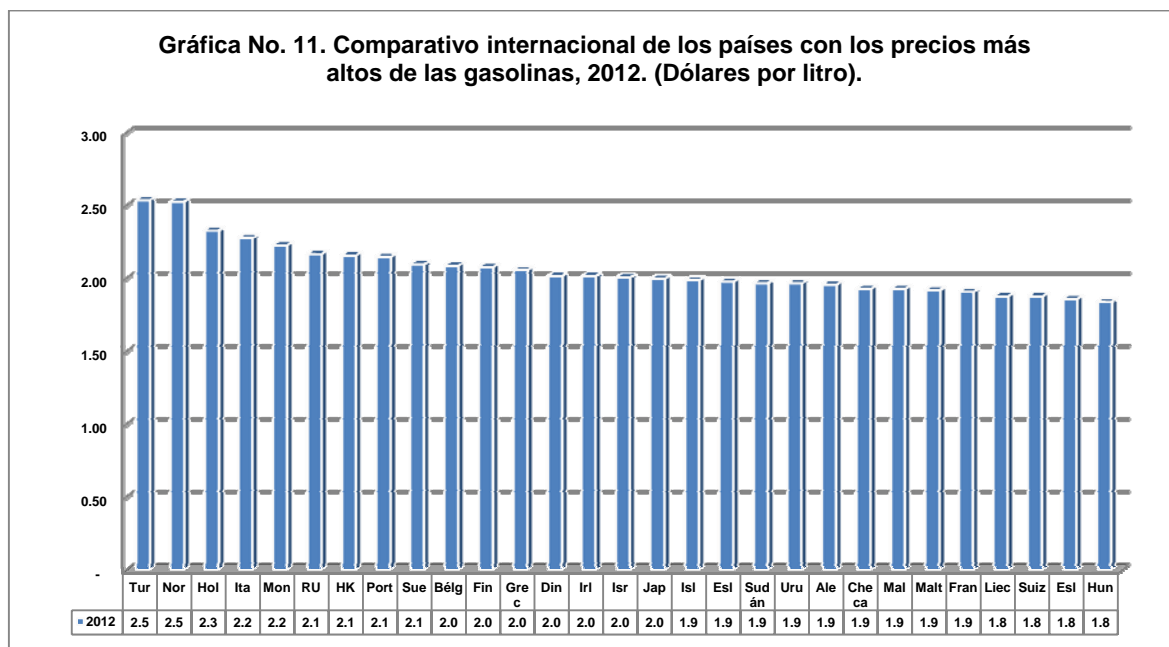
El Banco Mundial proporciona un comparativo internacional de los precios al consumidor final de las gasolinas para el año 2012, tomando como criterio de referencia, aquella cuya venta por octanaje tiene el mayor nivel de consumo doméstico.



El comparativo internacional 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, debido a que su sistema de precios es altamente elástico, encareciéndose cuando el valor de los hidrocarburos aumenta, y viceversa.

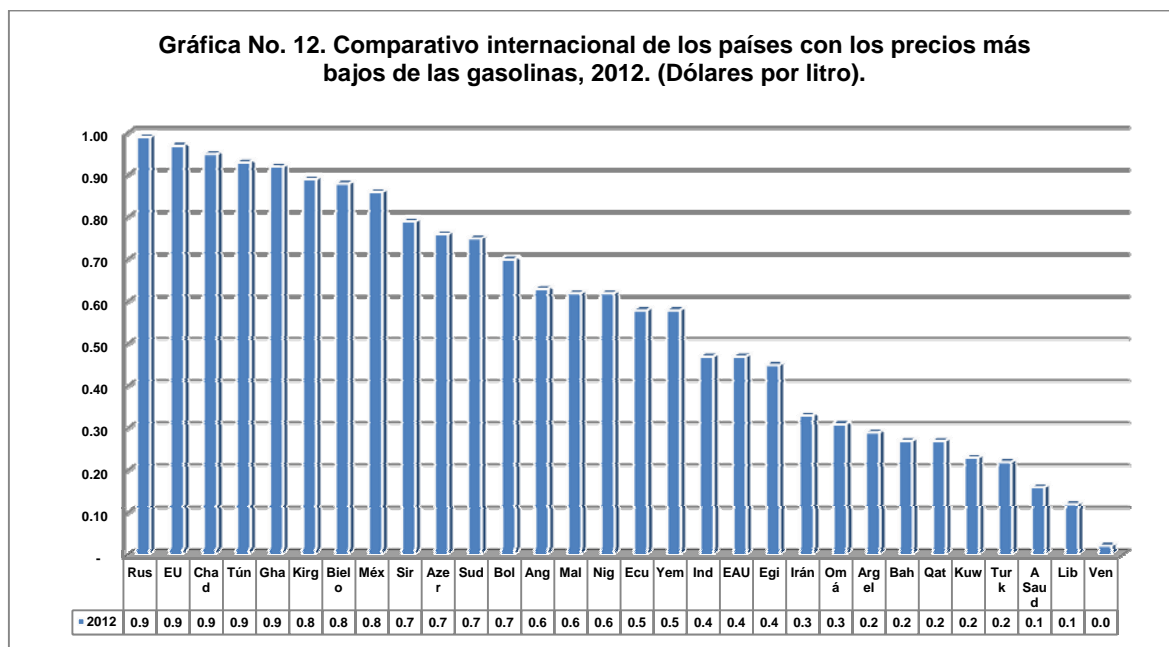
De acuerdo con la gráfica número 11, de los 30 países que tienen el precio más alto de la gasolina a nivel mundial, destacan por ser vanguardistas en los avances socioeconómicos de su población, naciones europeas y asiáticas pertenecientes al club de economías altamente desarrolladas y que forman parte de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), tales como:

- Noruega cuyo precio fue de 2.53 dólares por litro,
- En Holanda fue de 2.33 dólares por litro,
- En Italia fue de 2.28 dólares por litro,
- En Reino Unido fue de 2.17 dólares por litro,
- En Hong Kong fue de 2.16 dólares por litro,
- En Suecia fue de 2.10 dólares por litro,
- En Finlandia fue de 2.08 dólares por litro,
- En Dinamarca fue de 2.02 dólares por litro,
- En Israel fue de 2.01 dólares por litro,
- En Japón fue de 2 dólares por litro,
- En Alemania fue de 1.96 dólares por litro,
- En Francia fue de 1.91 dólares por litro, y
- En Suiza fue de 1.88 dólares por litro.



En contrapartida, en la gráfica número 12 se observa que los países en el mundo con los precios de las gasolinas más baratas 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, destacando por su importancia:

- Rusia cuyo precios es de 0.99 dólares por litro;
- Estados Unidos que es de 0.97 dólares por litro,
- México con 0.86 dólares por litro,
- Emiratos Árabes Unidos con 0.47 dólares por litro,
- Egipto con 0.45 dólares por litro,
- Irán con 0.33 dólares por litro,
- Argelia con 0.29 dólares por litro,
- Qatar con 0.27 dólares por litro,
- Kuwait con 0.23 dólares por litro,
- Arabia Saudita con 0.16 dólares por litro,
- Libia con 0.12 dólares por litro y
- Venezuela que es el país del mundo que tiene el precio de la gasolina más barata con 0.02 dólares por litro.



5. Impacto en el ingreso monetario y en las finanzas públicas de los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diésel

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.

5.1. Impacto del incremento de los precios de las gasolinas y el diésel 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.

Para analizar el impacto de los precios de las gasolinas y el diésel en el país, se realizará un primer ejemplo sumamente simple, 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 junio del 2013 su gasto es de 482.80 pesos; 150.40 pesos más respecto al 2007.
- ✓ Para la gasolina magna, en el año 2007 pagaba 270.40 pesos; en junio del 2013 gasta 458.80 pesos; 188.40 pesos más respecto al 2007.
- ✓ Para el diésel, en el año 2007 pagaba 229.20 pesos; en junio del 2013 gasta 473.20 pesos; es decir, 244 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, 2007-2013. (Pesos).						
Concepto	Consumo	Precio 2007	Precio 2013	Gasto por consumo 2007	Gasto por consumo 2012	Incremento del gasto
	Litros	Pesos por litro		Pesos		
Premium	40.00	8.31	12.07	332.40	482.80	150.40
Magna	40.00	6.76	11.47	270.40	458.80	188.40
Diésel	40.00	5.73	11.83	229.20	473.20	244.00

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

Sin embargo, es posible conocer el impacto relativo en el nivel de ingreso de los hogares del país. Para realizar este análisis también se supone que un consumidor adquiere 40 litros de gasolina; se compara el impacto en el ingreso monetario per cápita -definido como el valor del PIB anual a precios corrientes entre el tamaño de la población- tomando los precios promedios para los años 2007 y 2012.

El cuadro número 3 muestra los resultados obtenidos del ejercicio realizado con los supuestos arriba expuestos:

- ❑ Para la magna, en el año 2007 el consumidor pagó en promedio por comprar esta gasolina 276 pesos, en el 2012 el gasto fue de 412.60 pesos. En el primer año destinó 3.63% de su ingreso monetario per cápita para adquirir este tipo de combustible, en el 2012 se incrementó la participación del gasto en el ingreso a 4.31%.
- ❑ Para la premium, en el año 2007 el consumidor pagó en promedio por comprar esta gasolina 339.60 pesos, en el 2012 el gasto fue de 438.33 pesos. En el primer año destinó 4.47% de su ingreso monetario per cápita para adquirir este tipo de combustible, en el 2012 se incrementó la participación del gasto en el ingreso a 4.58%.
- ❑ Para el diésel, en el año 2007 el consumidor pagó en promedio por comprar esta petrolífero 233.60 pesos, en el 2012 el gasto fue de 427 pesos. En el primer año destinó 3.08% de su ingreso monetario per cápita para adquirir este tipo de combustible, en el 2012 se incrementó la participación del gasto en el ingreso a 4.46%.

El análisis nos muestra que independientemente del tipo de combustible que el consumidor decida adquirir, el poder de compra de su ingreso monetario per cápita se redujo en el año 2012 con respecto al 2007, porque destinó una mayor proporción del mismo a la compra de gasolina o diésel.

Cuadro No. 3. Comparativo de la parte del ingreso per cápita que se destina a la compra de gasolina en México, considerando umbrales constantes de consumo, 2007 y 2012.					
Tipo de Gasolina	Consumo de gasolina (Litros x mes)	Precio gasolina (Pesos x litro)	Gasto en gasolina (Pesos x meses)	Ingreso monetario per cápita (Pesos x mes)	Relación gasto / ingreso (%)
2007					
Magna	40	6.90	276.00	7,595.10	3.63
Premium	40	8.49	339.60	7,595.10	4.47
Diésel	40	5.84	233.60	7,595.10	3.08
2012					
Magna	40	10.32	412.60	9,565.94	4.31
Premium	40	10.96	438.33	9,565.94	4.58
Diésel	40	10.68	427.00	9,565.94	4.46

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 PEMEX.

Sin embargo, para obtener un umbral de consumo per cápita de combustible más realista, 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 (éste último dato está disponible hasta el año 2011). Dada esta información, en el cuadro número 4 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, en el 2007 el consumo promedio de esta gasolina fue de 196 y en el 2011 fue de 164 litros mensuales. Dado este umbral de consumo, se observa lo siguiente: en el 2007 se erogó en promedio 1 mil 355.80 y en el 2011 fue 1 mil 522.06 pesos mensuales. Para el 2007, un consumidor destinó en promedio el 17.85% de su ingreso monetario per cápita para adquirir gasolina magna, en el 2011 esta participación se redujo a 15.91%, aunque con una demanda menor equivalente a 32 litros mensuales.

Para la premium, en el 2007 el consumo promedio de esta gasolina fue de 208 y en el 2011 fue de 155 litros mensuales. Dado este umbral de consumo, se observa lo siguiente: en el 2007 se erogó en promedio 1 mil 763.82 y en el 2011 descendió a 1 mil 605.93 pesos mensuales. Para el 2007, un consumidor destinó en promedio el 23.22% de su ingreso monetario per cápita para la compra de gasolina premium, en el 2011 esta participación se redujo a 16.79%, aunque con una demanda menor de este tipo de gasolina equivalente a 53 litros mensuales.

Para el diésel, en el 2007 el consumo promedio de este combustible fue de 186 y en el 2011 de 167 litros mensuales en promedio. Dado este umbral de consumo, se observa lo siguiente: en el 2007 se erogó en promedio 1 mil 087.02 y en el 2011 ascendió a 1 mil 610.02 pesos mensuales. Para el 2007, un consumidor destinó en promedio el 14.31% de su ingreso monetario per cápita para adquirir diésel, en el 2011 esta participación se incrementó a 16.83%, con una demanda menor de este tipo de gasolina equivalente a 19 litros mensuales.

Cuadro No. 4. Comparativo de la parte del ingreso per cápita que se destina a la compra de gasolina en México, considerando diferentes umbrales de consumo, 2007 y 2011.					
Tipo de Gasolina	Consumo de gasolina (Litros x mes)	Precio gasolina (Pesos x litro)	Gasto en gasolina (Pesos x meses)	Ingreso monetario per cápita (Pesos x mes)	Relación gasto / ingreso (%)
2007					
Magna	196	6.90	1,355.80	7,595.10	17.85
Premium	208	8.49	1,763.82	7,595.10	23.22
Diésel	186	5.84	1,087.02	7,595.10	14.31
2011					
Magna	164	9.28	1,522.06	9,565.96	15.91
Premium	155	10.36	1,605.93	9,565.96	16.79
Diésel	167	9.64	1,610.02	9,565.96	16.83

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 PEMEX e INEGI.

De análisis realizado, concluimos que la población que demandó magna y premium destinó una mayor proporción de su ingreso monetario per cápita para adquirir ambos combustibles en el 2007, con respecto al 2011, 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 combustibles 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 por automóvil de estos combustibles en los siguientes términos: en el 2007, el consumo promedio mensual se estimó en 196 litros de magna, en el 2011 se redujo a 164 litros; para la premium, el consumo cambió de 208 a 155 litros; y para el diésel, pasó de 186 a 167 litros.

Sin embargo, de acuerdo al Banco Mundial y la Agencia Internacional de Energía, citado por la SHCP (2013), el subsidio interno en los precios de estos combustibles ha permitido que México tenga un consumo promedio anual de 397 litros por persona, superior a muchos países de Europa y Asia altamente desarrollados y de economías en América Latina similares a la nuestra: el Reino Unido registró un consumo por habitante de 327 litros anuales, Alemania de 326 litros, Italia de 232 litros, Chile de 196 litros, Francia de 165 litros, España de 165 litros, Argentina de 136 litros, Brasil de 116 litros y China de 70 litros.

Esto significa que en nuestro país, el consumo per cápita de gasolinas es mayor en 22% que en Alemania, 71% que en Italia, 103% que en Chile, 141% que en España y Francia, 192% que en Argentina, 242% al de Brasil y 567% que el de China.

El comparativo internacional muestra que México tiene el precio de la gasolina por debajo de diversos países de Europa, Asia y América Latina, además registra un alto nivel de consumo por habitante. Sin embargo, tal como lo muestra el cuadro número 5, la política de deslizamiento mensual está afectando el poder de compra del ingreso monetario de nuestra población, debido a que en promedio, cada persona en México destina el 3.40% de su ingreso para la compra de gasolina, en tanto que en el Reino Unido la relación gasto / ingreso representa únicamente el 1.82%, en Alemania el 1.45%, en Italia el 1.46%, en Chile el 2.49%, en Francia el 0.74%, en España el 0.90%, en Argentina el 1.89%, en Brasil el 1.28% y en China el 1.76%.

Esta situación revela que los mini-deslizamientos mensuales de los precios de las gasolinas y el diésel están afectando el poder de compra de la población que vive en el país, porque el bajo nivel del ingreso monetario per cápita acompañado por un alto consumo por habitante, hace que las personas destinen una alta proporción de su ingreso a la compra de estos combustibles, en comparación con otros países desarrollados que tienen los precios de estos petrolíferos por encima de los existentes en nuestro país.

Países	Consumo per cápita	Precio (dólares x litro)	Gasto anualizado (dólares)	Ingreso per cápita (dólares por persona) (2011)	Ingreso per cápita / Gasto anualizado
México	397.00	0.86	341.42	10,047.00	3.40
Reino Unido	327.00	2.17	709.59	38,974.00	1.82
Alemania	326.00	1.96	638.96	44,021.00	1.45
Italia	232.00	2.28	528.96	36,130.00	1.46
Chile	196.00	1.56	305.76	12,280.00	2.49
Francia	165.00	1.91	315.15	42,379.00	0.74
España	165.00	1.75	288.75	31,985.00	0.90
Argentina	136.00	1.46	198.56	10,492.00	1.89
Brasil	116.00	1.39	161.24	12,594.00	1.28
China	70.00	1.37	95.90	5,455.00	1.76

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 del Banco Mundial

5.2. El impacto de los subsidios a las gasolinas y el diésel 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 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 6, el Congreso de la Unión estimó 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.

Sin embargo, la recaudación estimada regulada en *el artículo 2-A, de la fracción I de esta Ley* ha sido negativa. Donde la fuente de este subsidio fiscal es la aplicación de tasas negativas del IEPS por la enajenación de gasolinas y diésel con precios internos inferiores a los externos. De acuerdo con el cuadro número 6, entre los años 2009 al 2013, la recaudación negativa de este impuesto fue de 130 mil 583.50 mdp, 35 mil 994.90 mdp, 23,780.00 mdp, 51 mil 268.90 mdp y 48 mil 895 mdp, respectivamente.

Cuadro No. 6. Recaudación esperada al inicio del ejercicio fiscal del IEPS a las gasolinas y diésel, 2008-2013. (Millones de pesos).						
Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013
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
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
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

Elaborado por la Subdirección de Economía de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito al Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Ley de Ingresos de la Federación 2007 al 2013.

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 7, 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 el subsidio fue de 145 mil 679.10 mdp, para el 2012 ascendió a 203 mil 084.30 mdp y para el 2013 se estimó en 24 mil 495.1 mdp.

Cuadro No. 7. Recaudación observada durante el ejercicio fiscal del IEPS a las gasolinas y diésel, 2008-2013.						
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	-48,895.00
Art. 2-A, fr. II del IEPS	6,107.00	18,343.40	20,809.80	20,298.20	19,667.10	24,399.90
Recaudación total esperada de gasolina y diésel	-217,609.10	3,203.10	-56,153.30	-145,679.10	-203,084.30	-24,495.10

Elaborado por la Subdirección de Economía de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito al Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2008-2012 y la Ley de Ingresos de la Federación para el ejercicio fiscal 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, aun considerando los deslizamientos anuales que están sufriendo los precios internos.

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.

5.3. La 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 8 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 y en el 2013 el Congreso de la Unión estimó la recaudación en 19 mil 963.55 mdp.

Particularmente, en el ejercicio fiscal 2013 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 203.66 mdp; le siguen en orden de importancia Jalisco con 1 mil 506.18 mdp, el Distrito Federal con 1 mil 439.76 mdp, Veracruz con 1 mil 149.71 mdp y Nuevo León con 1 mil 055.20 mdp.

En contrapartida, las entidades que obtendrán menos recaudación por esta cuota son Nayarit con 200.36 mdp, BCS con 200.17 mdp, Colima con 171.95 mdp, Tlaxcala con 155.54 mdp y Campeche con 153.73 mdp.

Cuadro No. 8. Evolución de los incentivos a la venta final de gasolinas y diésel en México, por entidad federativa, 2008-2013. (Millones de pesos).						
Estados	2008 CHPF	2009 CHPF	2010 CHPF	2011 CHPF	2012 CHPF	2013 PEF
Aguascalientes	62.40	186.80	210.30	208.30	219.40	245.16
Baja California	236.00	606.30	726.00	697.00	691.40	809.09
Baja California Sur	50.90	153.90	167.50	186.40	185.40	200.17
Campeche	45.60	116.70	129.70	156.40	111.10	153.73
Coahuila	157.10	481.50	519.90	472.40	439.10	574.18
Colima	40.10	114.30	159.60	161.60	148.50	171.95
Chiapas	120.30	354.10	440.40	448.30	491.70	519.49
Chihuahua	251.60	656.70	749.00	717.80	703.70	845.25
Distrito Federal	372.60	1,118.00	1,249.10	1,233.10	1,285.00	1,439.76
Durango	73.20	224.70	268.00	240.70	247.50	296.21
Guanajuato	212.20	650.70	780.20	787.90	762.30	893.76
Guerrero	85.90	267.40	316.70	322.50	314.30	365.37
Hidalgo	110.30	360.60	412.70	413.50	383.30	469.06
Jalisco	355.60	1,172.20	1,313.80	1,315.70	1,211.90	1,506.18
Estado de México	544.20	1,676.20	1,899.70	1,884.70	1,889.80	2,203.66
Michoacán	137.00	494.90	581.00	598.80	578.00	678.08
Morelos	65.40	217.30	262.70	271.10	254.70	295.05
Nayarit	37.30	148.60	172.50	174.10	179.90	200.36
Nuevo León	308.70	868.40	958.10	867.30	809.30	1,055.20
Oaxaca	97.90	300.70	339.30	327.30	332.50	385.95
Puebla	180.60	545.50	639.40	660.70	666.30	751.99
Querétaro	120.10	318.40	365.80	401.30	362.20	429.11
Quintana Roo	86.30	237.70	259.10	258.30	280.30	293.64
San Luis Potosí	119.40	350.30	360.90	364.10	353.10	428.27
Sinaloa	176.20	578.80	598.40	559.20	505.20	672.80
Sonora	194.00	556.30	664.10	696.30	722.30	785.46
Tabasco	146.90	470.60	533.70	523.20	548.00	617.59
Tamaulipas	230.00	673.80	685.60	604.60	545.50	750.08
Tlaxcala	36.30	110.50	141.70	130.20	137.70	155.54
Veracruz	267.70	855.70	1,013.60	963.30	1,003.40	1,149.71
Yucatán	86.30	242.40	297.90	303.10	243.80	322.77
Zacatecas	71.80	223.60	265.70	262.10	244.10	298.91
Total	5,079.90	15,333.60	17,482.10	17,211.30	16,850.70	19,963.55

Elaborado por la Subdirección de Economía de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito al Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal 2008-2012 y el Presupuesto de Egresos de la Federación 2013.

6. 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:

Para el año 2010, el precio de la magna pasó de 7.88 pesos por litro (pxl) a 8.76 pxl, se encareció 88 centavos por litros (cxl), sin embargo, el Congreso autorizó un deslizamiento de 36 cxl, lo que implica que el incremento de 52 cxl fue por una decisión del Ejecutivo Federal, quien autorizó dicho aumento fundamentándose en el artículo 31, *fracción X, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*.

Por su parte, el precio de la premium pasó de 9.66 a 10.10 pxl, se encareció 44 cxl, aunque es 8 cxl inferior al deslizamiento autorizado por el Congreso de la Unión. El precio del diésel pasó de 8.24 a 9.12 pxl, incrementándose en 88 cxl, el Congreso de la Unión autorizó un deslizamiento acumulado anual de 29.88 cxl, lo que implica que el aumento de 52.12 cxl adicional fue por decisión del Ejecutivo Federal.

El escenario para el 2011 y el 2012 no ha variado con respecto al observado en el 2010. Para el primer año, la magna pasó de 8.84 a 9.73 pxl, incrementándose en 89 cxl, 53 cxl por encima del autorizado por el Congreso de la Unión y que fue decidido por el Ejecutivo Federal. La premium pasó de 10.14 a 10.59 pxl, 9 cxl más barata de lo autorizado por el Poder Legislativo. El diésel pasó de 9.20 a 10.09 pxl, incrementándose en 89 cxl, de este aumento, 53.12 cxl se explica por la decisión del Ejecutivo Federal.

Para el 2012, la magna pasó de 9.82 a 10.81 pxl, incrementándose en 99 cxl, 63 cxl por encima del autorizado por el Congreso de la Unión y que fue decidido por el Ejecutivo Federal. La premium pasó de 10.64 a 11.37 pxl, 21 cxl más cara de lo autorizado por el Poder Legislativo. El diésel pasó de 10.18 a 11.17 pxl, incrementándose en 99 cxl, de este aumento, 69 cxl se explica por la decisión del Ejecutivo Federal.

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

Primera. Durante el año 2010-2012, el 37% del incremento de los precios de la gasolina magna y el 31% del 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 63% y el 69% restante, respectivamente, son producto de las decisiones autónomas tomadas por el Ejecutivo Federal. El encarecimiento de la premium se explica en el 91% por la aplicación de las cuotas y el 9% por las decisiones del Ejecutivo Federal.

Segunda. El 37% y el 31% de la recaudación que se obtienen por los deslizamientos de los precios de la magna y del diésel, respectivamente, y el 91% por la premium están condicionados, porque se destinan a las entidades federativas del país de acuerdo con las reglas aprobadas en la *LCF*; el 63% y 69% de la recaudación generada por el deslizamiento de los precios de la magna y el diésel, respectivamente, y el 9% por la premium no están condicionados, el Gobierno Federal decide los rubros del gasto donde se deben canalizar.

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 quedará abrogado el impuesto federal sobre la tenencia vehicular, cuya recaudación es 100% participable, lo que significa que los gobiernos locales reducirán sus participaciones en 18 mil millones de pesos (mdp).

La reducción de las cuotas sobre las ventas finales de las gasolinas y el diésel en 9/11 partes hubiera representado una pérdida de ingresos públicos para las entidades federativas del país de aproximadamente 20 mil 500 mdp, lo que implicaría que a partir del 2012 los gobiernos estatales verían reducidos sus participaciones en 38 mil 500 mdp, lo que generaría problemas serios de liquidez en cada una de las administraciones locales y del Distrito Federal.

Cuarta. La razón de que la SHCP deslice el precio de la magna y el diésel por encima de las cuotas autorizadas por el Congreso de la Unión, obedece a la decisión de reducir el subsidio en los precios de estos petrolíferos, el cual se genera porque los consumidores mexicanos pagan el litro de las gasolinas y del diésel por debajo de lo que lo pagan los consumidores en Estados Unidos. El más rápido deslizamiento de los precios internos ha permitido reducir el diferencial de precios entre ambos países.

7. El comportamiento en los patrones de demanda en las gasolinas y el diésel a partir del incremento de sus precios

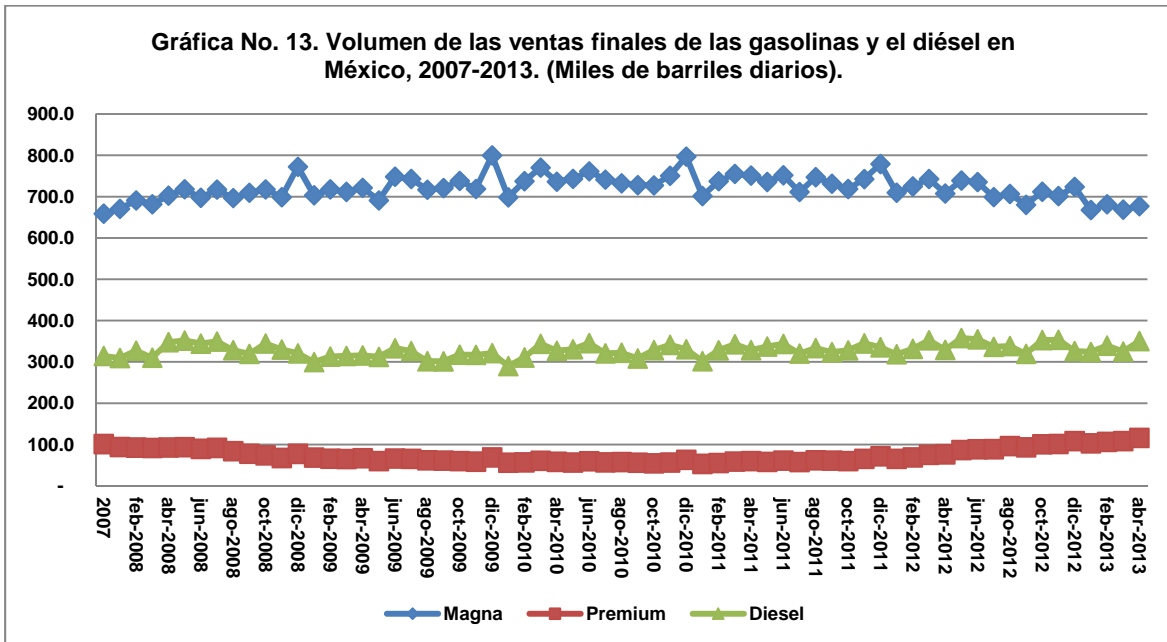
El incremento de los precios de las gasolinas generó un efecto sustitución en el consumo. Como la gasolina magna es un sustituto perfecto de la premium, la población incrementó el consumo de la más barata (magna) por la más cara (premium).

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 cara, hasta igualarlo a los niveles mantenidos antes del inicio de la política de deslizamientos.

De acuerdo con la gráfica número 13, 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 abril del 2013, se inicia la recuperación del consumo de la gasolina premium, la cual pasó de 65.6 a 116.1 miles de barriles diarios, en tanto que el volumen de las ventas internas de la magna pasó de 709.7 a 677.1 miles de barriles diarios, se observa que en el último año la población está sustituyendo la gasolina cara por la barata.

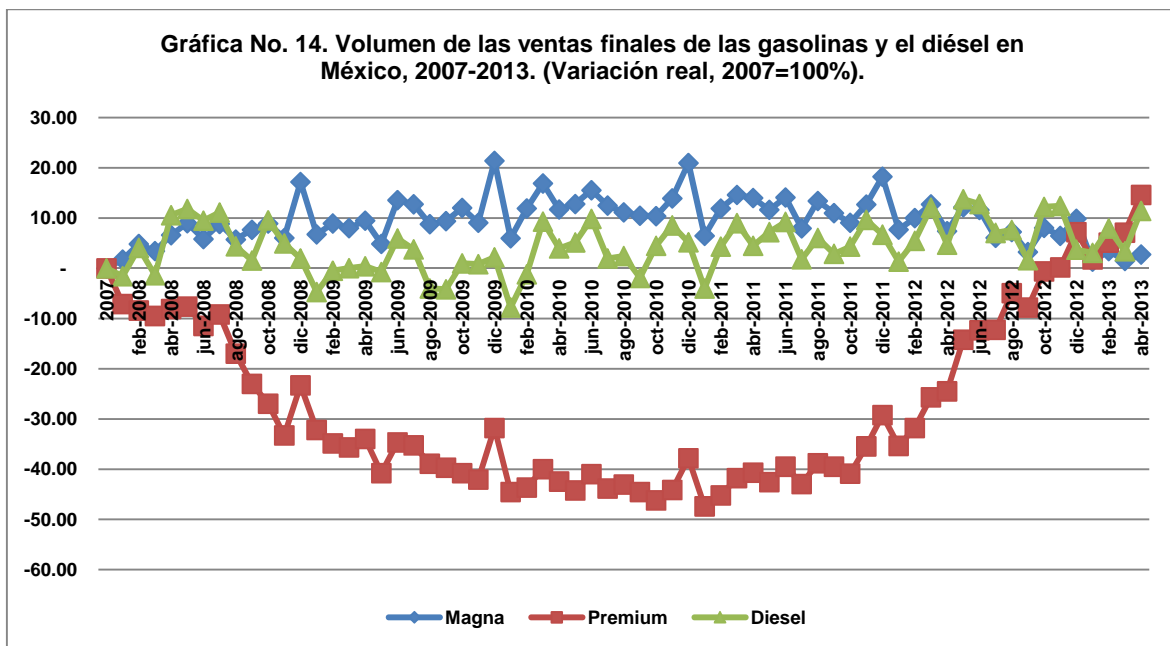
En cuanto al diésel, este ha registrado un consumo regular, pese a ser el petrolífero que más incrementos de precios ha registrado, se observa un sensible aumento en su demanda a partir de agosto del 2008, mes en que iniciaron los incrementos semanales en los precios, la razón es porque este combustible no tiene un sustituto en el mercado, lo que obliga a la población a consumirlo independientemente de su nivel de precios.



En términos reales, en la gráfica número 14 se muestra que del 2007 a abril del 2013, el volumen de las ventas internas de la gasolina magna aumentó 2.76%, el consumo de la premium lo hizo en 14.61% y el diésel en 11.45%.

Llama la atención el carácter estacionario de las ventas de la magna y el diésel, cuyos incrementos en su demanda durante un año se presentaron durante 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 del país que labora en la formalidad e informalidad, posibilitando incrementar 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 durante el 2012 y el 2013, 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, optando por demandar la que menos contamina, dado el bajo diferencial de precios existentes entre ambas.



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 partes por millón (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 Estados Unidos 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 puede beneficiar de periodos de abaratamiento de estos combustibles, particularmente, cuando el costo de esta materia prima descende. Por el contrario, en México, dado nuestro sistema rígido y administrado por el Gobierno Federal, los precios de estos petrolíferos generalmente se encarecen o se congelan, porque son rígidos o inelásticos a la evolución del mercado de los hidrocarburos.
- ❑ Los deslizamientos de los precios de las gasolinas tienen dos objetivos: por una parte fortalecen 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 uso; por otra parte, reducen el diferencial de los precios con respecto a los observados en la Costa Golfo de los Estados Unidos, con el propósito de minimizar la caída de la recaudación del IEPS que recae sobre estos combustibles.

Específicamente en lo referente al fortalecimiento del federalismo, de acuerdo con la *Cuenta de la Hacienda Pública Federal* y la *Ley de Ingresos de la Federación*, para el ejercicio fiscal 2013, las entidades federativas del país que más ingresos obtienen por la recaudación de esta cuota son el Distrito Federal, el Estado de México, Michoacán, Jalisco, Nuevo León y Veracruz.

Respecto a la reducción del diferencial de precios, la política ha mostrado su efectividad en la gasolina magna. Con información para junio del 2013, se afirma que ésta es más cara en México, respecto al observado en la Costa Golfo de los Estados Unidos. La premium y el diésel han logrado reducir significativamente el diferencial de precios, aunque todavía mantienen sus respectivos subsidios.

- ❑ El análisis de impacto microeconómico de los deslizamientos mensuales del precio de las gasolinas y el diésel, mostró que la población que demandó magna y premium destinó una mayor proporción de su ingreso monetario per cápita para adquirir ambos gasolinas en el 2007, con respecto al 2011, 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 consumo interno, con la intención de desincentivar el uso del transporte, particularmente el privado.

El análisis comparativo internacional del impacto microeconómico, revela que los “mini-deslizamientos” mensuales están afectando el poder de compra de la población en México, debido a que el ingreso monetario per cápita nacional es inferior al que reciben los habitantes que viven en la mayoría de los países desarrollados de Europa, Asia y algunas naciones de América Latina con una actividad económica similar a la nuestra. Estos consumidores soportan altos precios de los combustibles automotrices, superiores a los observados internamente, porque la mejor distribución de la riqueza genera que sus percepciones monetarias sean mayores a las registradas domésticamente.

- ❑ 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 automotrices.

Anexos Estadísticos

Cuadro No. 6. Evolución del precio internacional de petróleo de exportación de los países miembros y no miembros de la OPEP, 2007-2013. (Dólares por barril).	
	Precio de la mezcla
ene-2007	50.77
feb-2007	53.65
mar-2007	58.70
abr-2007	63.67
may-2007	63.91
jun-2007	66.89
jul-2007	72.87
ago-2007	69.48
sep-2007	73.88
oct-2007	78.16
nov-2007	88.86
dic-2007	87.62
ene-2008	89.87
feb-2008	90.82
mar-2008	100.48
abr-2008	104.98
may-2008	118.93
jun-2008	128.06
jul-2008	133.52
ago-2008	113.62
sep-2008	98.42
oct-2008	73.81
nov-2008	51.28
dic-2008	40.61
ene-2009	40.70
feb-2009	41.20
mar-2009	45.13
abr-2009	49.73
may-2009	54.75
jun-2009	67.92
jul-2009	65.15
ago-2009	71.87
sep-2009	67.97
oct-2009	71.33
nov-2009	76.67
dic-2009	73.82
ene-2010	76.14
feb-2010	73.15
mar-2010	77.89
abr-2010	82.48
may-2010	75.33
jun-2010	73.20
jul-2010	73.51
ago-2010	75.69
sep-2010	75.54
oct-2010	80.64
nov-2010	83.68
dic-2010	88.83
ene-2011	92.83
feb-2011	100.29
mar-2011	109.84
abr-2011	118.09
may-2011	109.94
jun-2011	109.04
jul-2011	111.62
ago-2011	106.32
sep-2011	107.61
oct-2011	106.29
nov-2011	110.08
dic-2011	107.34
ene-2012	111.76
feb-2012	117.48
mar-2012	122.97
abr-2012	118.18
may-2012	108.07
jun-2012	93.98
jul-2012	99.55
ago-2012	109.52
sep-2012	110.67
oct-2012	108.36
nov-2012	106.86
dic-2012	106.55
ene-2013	109.28
feb-2013	112.75
mar-2013	106.44
abr-2013	101.05
may-2013	100.65
jun-2013	100.48

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. 7. Evolución de los precios de las gasolinas y el diesel en la Costa Golfo de los Estados Unidos, 2007-2013. (Dólares por litro).			
	Magna	Premium	Diesel
ene-2007	0.56	0.61	0.64
feb-2007	0.56	0.62	0.64
mar-2007	0.64	0.69	0.69
abr-2007	0.72	0.78	0.74
may-2007	0.79	0.85	0.73
jun-2007	0.78	0.83	0.73
jul-2007	0.76	0.81	0.74
ago-2007	0.71	0.77	0.74
sep-2007	0.71	0.77	0.76
oct-2007	0.71	0.77	0.79
nov-2007	0.78	0.84	0.88
dic-2007	0.76	0.82	0.87
ene-2008	0.77	0.84	0.86
feb-2008	0.77	0.84	0.88
mar-2008	0.83	0.90	1.01
abr-2008	0.89	0.95	1.06
may-2008	0.97	1.03	1.15
jun-2008	1.03	1.10	1.23
jul-2008	1.04	1.10	1.24
ago-2008	0.96	1.03	1.12
sep-2008	0.96	1.03	1.05
oct-2008	0.77	0.84	0.94
nov-2008	0.53	0.60	0.75
dic-2008	0.42	0.49	0.63
ene-2009	0.44	0.51	0.59
feb-2009	0.48	0.55	0.57
mar-2009	0.49	0.56	0.54
abr-2009	0.52	0.58	0.58
may-2009	0.57	0.64	0.58
jun-2009	0.66	0.72	0.66
jul-2009	0.63	0.70	0.66
ago-2009	0.66	0.72	0.68
sep-2009	0.62	0.69	0.67
oct-2009	0.63	0.70	0.69
nov-2009	0.67	0.73	0.72
dic-2009	0.65	0.72	0.71
ene-2010	0.68	0.75	0.74
feb-2010	0.67	0.74	0.73
mar-2010	0.70	0.77	0.76
abr-2010	0.72	0.79	0.80
may-2010	0.72	0.79	0.80
jun-2010	0.69	0.76	0.76
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	0.88	0.97	1.00

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 Administración de Información Energética de los Estados Unidos.

Cuadro No. 8. Evolución de los precios de las gasolinas y el diesel en México, 2007-2013. (Pesos por litro).			
	Diesel	Magna	Premium
ene-2007	5.73	6.76	8.31
feb-2007	5.75	6.79	8.35
mar-2007	5.77	6.82	8.38
abr-2007	5.79	6.85	8.42
may-2007	5.82	6.88	8.45
jun-2007	5.84	6.90	8.48
jul-2007	5.87	6.94	8.52
ago-2007	5.90	6.97	8.56
sep-2007	5.93	7.01	8.60
oct-2007	5.93	7.01	8.65
nov-2007	5.93	7.01	8.69
dic-2007	5.93	7.01	8.73
ene-2008	5.95	7.03	8.77
feb-2008	5.97	7.05	8.82
mar-2008	5.99	7.07	8.86
abr-2008	6.02	7.10	8.90
may-2008	6.05	7.13	8.94
jun-2008	6.10	7.17	8.99
jul-2008	6.18	7.24	9.04
ago-2008	6.48	7.33	9.13
sep-2008	6.68	7.42	9.29
oct-2008	6.88	7.51	9.45
nov-2008	7.08	7.60	9.57
dic-2008	7.33	7.70	9.57
ene-2009	7.58	7.72	9.57
feb-2009	7.63	7.72	9.57
mar-2009	7.68	7.72	9.57
abr-2009	7.73	7.72	9.57
may-2009	7.78	7.72	9.57
jun-2009	7.83	7.72	9.57
jul-2009	7.88	7.72	9.57
ago-2009	7.93	7.72	9.57
sep-2009	7.98	7.72	9.57
oct-2009	8.03	7.72	9.57
nov-2009	8.08	7.72	9.57
dic-2009	8.16	7.77	9.57
ene-2010	8.24	7.88	9.66
feb-2010	8.32	7.96	9.70
mar-2010	8.40	8.04	9.74
abr-2010	8.48	8.12	9.78
may-2010	8.56	8.20	9.82
jun-2010	8.64	8.28	9.86
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

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. 9. Estimación del subsidio a la gasolina Premium obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los Estados Unidos, 2007-2013. (Pesos por litro).			
Periodo	México	Costa Golfo EU	Subsidio
ene-2007	8.31	6.70	1.61
feb-2007	8.35	6.76	1.59
mar-2007	8.38	7.67	0.71
abr-2007	8.42	8.52	-0.10
may-2007	8.45	9.15	-0.70
jun-2007	8.48	9.04	-0.56
jul-2007	8.52	8.78	-0.26
ago-2007	8.56	8.51	0.05
sep-2007	8.60	8.49	0.11
oct-2007	8.65	8.37	0.28
nov-2007	8.69	9.16	-0.47
dic-2007	8.73	8.94	-0.21
ene-2008	8.77	9.13	-0.36
feb-2008	8.82	9.02	-0.20
mar-2008	8.86	9.61	-0.75
abr-2008	8.90	10.00	-1.10
may-2008	8.94	10.76	-1.82
jun-2008	8.99	11.33	-2.34
jul-2008	9.04	11.30	-2.26
ago-2008	9.13	10.38	-1.25
sep-2008	9.29	10.88	-1.59
oct-2008	9.45	10.49	-1.04
nov-2008	9.57	7.87	1.70
dic-2008	9.57	6.57	3.00
ene-2009	9.57	7.02	2.55
feb-2009	9.57	7.98	1.59
mar-2009	9.57	8.22	1.35
abr-2009	9.57	7.85	1.72
may-2009	9.57	8.39	1.18
jun-2009	9.57	9.67	-0.10
jul-2009	9.57	9.32	0.25
ago-2009	9.57	9.41	0.16
sep-2009	9.57	9.29	0.28
oct-2009	9.57	9.29	0.28
nov-2009	9.57	9.64	-0.07
dic-2009	9.57	9.30	0.27
ene-2010	9.66	9.64	0.02
feb-2010	9.70	9.53	0.17
mar-2010	9.74	9.73	0.01
abr-2010	9.78	9.69	0.09
may-2010	9.82	10.06	-0.24
jun-2010	9.86	9.61	0.25
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	11.67	-0.19
feb-2013	11.59	12.72	-1.13
mar-2013	11.70	12.79	-1.09
abr-2013	11.81	11.98	-0.17
may-2013	11.92	11.92	-
jun-2013	12.03	12.42	-0.39

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 Administración de Información de Energía de los Estados Unidos.
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 Estados Unidos, cuyo un índice de octanaje es mayor a 90 octanos.

Cuadro No. 10. Estimación del subsidio a la gasolina <i>Magna Sin</i> obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los Estados Unidos, 2007-2013. (Pesos por litro).			
	México	Costa Golfo de los E. U.	Subsidio
ene-2007	6.76	6.10	0.66
feb-2007	6.79	6.17	0.62
mar-2007	6.82	7.07	-0.25
abr-2007	6.85	7.90	-1.05
may-2007	6.88	8.54	-1.66
jun-2007	6.90	8.42	-1.52
jul-2007	6.94	8.16	-1.22
ago-2007	6.97	7.85	-0.88
sep-2007	7.01	7.83	-0.82
oct-2007	7.01	7.70	-0.69
nov-2007	7.01	8.48	-1.47
dic-2007	7.01	8.26	-1.25
ene-2008	7.03	8.44	-1.41
feb-2008	7.05	8.34	-1.29
mar-2008	7.07	8.95	-1.88
abr-2008	7.10	9.35	-2.25
may-2008	7.13	10.10	-2.97
jun-2008	7.17	10.67	-3.50
jul-2008	7.24	10.62	-3.38
ago-2008	7.33	9.72	-2.39
sep-2008	7.42	10.18	-2.76
oct-2008	7.51	9.64	-2.13
nov-2008	7.60	6.99	0.61
dic-2008	7.70	5.65	2.05
ene-2009	7.72	6.09	1.63
feb-2009	7.72	6.98	0.74
mar-2009	7.72	7.23	0.49
abr-2009	7.72	6.96	0.76
may-2009	7.72	7.52	0.20
jun-2009	7.72	8.79	-1.07
jul-2009	7.72	8.41	-0.69
ago-2009	7.72	8.53	-0.81
sep-2009	7.72	8.37	-0.65
oct-2009	7.72	8.39	-0.67
nov-2009	7.72	8.73	-1.01
dic-2009	7.77	8.41	-0.64
ene-2010	7.88	8.75	-0.87
feb-2010	7.96	8.62	-0.66
mar-2010	8.04	8.85	-0.81
abr-2010	8.12	8.85	-0.73
may-2010	8.20	9.18	-0.98
jun-2010	8.28	8.74	-0.46
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	10.62	0.30
feb-2013	11.03	11.65	-0.62
mar-2013	11.14	11.72	-0.58
abr-2013	11.25	10.91	0.34
may-2013	11.36	10.86	0.50
jun-2013	11.47	11.31	0.16

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 Administración de Información de Energía de los Estados Unidos.
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 Estados Unidos, cuyo índice está entre 85 y 88 octanos.

Cuadro No. 11. Estimación del subsidio en el precio del Diesel obtenido del diferencial de precios entre México y la Costa Golfo de los Estados Unidos, 2007-2013. (Pesos por litro).			
	México	Costa Golfo de los E. U.	Subsidio
ene-2007	5.73	6.97	-1.24
feb-2007	5.75	7.01	-1.26
mar-2007	5.77	7.71	-1.94
abr-2007	5.79	8.12	-2.33
may-2007	5.82	7.86	-2.04
jun-2007	5.84	7.91	-2.07
jul-2007	5.87	8.00	-2.13
ago-2007	5.90	8.18	-2.28
sep-2007	5.93	8.44	-2.51
oct-2007	5.93	8.55	-2.62
nov-2007	5.93	9.53	-3.60
dic-2007	5.93	9.41	-3.48
ene-2008	5.95	9.40	-3.45
feb-2008	5.97	9.51	-3.54
mar-2008	5.99	10.87	-4.88
abr-2008	6.02	11.19	-5.17
may-2008	6.05	12.06	-6.01
jun-2008	6.10	12.66	-6.56
jul-2008	6.18	12.65	-6.47
ago-2008	6.48	11.35	-4.87
sep-2008	6.68	11.19	-4.51
oct-2008	6.88	11.74	-4.86
nov-2008	7.08	9.76	-2.68
dic-2008	7.33	8.50	-1.17
ene-2009	7.58	8.16	-0.58
feb-2009	7.63	8.23	-0.60
mar-2009	7.68	8.00	-0.32
abr-2009	7.73	7.79	-0.06
may-2009	7.78	7.67	0.11
jun-2009	7.83	8.81	-0.98
jul-2009	7.88	8.81	-0.93
ago-2009	7.93	8.89	-0.96
sep-2009	7.98	9.04	-1.06
oct-2009	8.03	9.13	-1.10
nov-2009	8.08	9.50	-1.42
dic-2009	8.16	9.17	-1.01
ene-2010	8.24	9.50	-1.26
feb-2010	8.32	9.40	-1.08
mar-2010	8.40	9.58	-1.18
abr-2010	8.48	9.76	-1.28
may-2010	8.56	10.16	-1.60
jun-2010	8.64	9.73	-1.09
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	12.88	-1.60
feb-2013	11.39	13.52	-2.13
mar-2013	11.50	13.28	-1.78
abr-2013	11.61	12.41	-0.80
may-2013	11.72	12.16	-0.44
jun-2013	11.83	12.76	-0.93

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 Administración de Información de Energía de los Estados Unidos.
 *1) Corresponde al precio del Diesel consumida en todo el país bajo sulfuro (15 a 300 ppm).
 2) Corresponde al precio del Diesel consumida en la Costa Golfo de los Estados Unidos de ultra bajo sulfuro (15 ppm y menos).

Cuadro No. 12. Evolución del tipo de cambio FIX, enero del 2007 a diciembre del 2013. (Pesos por dólar)	
Fecha de liquidación	Pesos por dólar
Ene 2007	10.9344
Feb 2007	10.9880
Mar 2007	11.1250
Abr 2007	10.9924
May 2007	10.8301
Jun 2007	10.8338
Jul 2007	10.7963
Ago 2007	11.0363
Sep 2007	11.0450
Oct 2007	10.8418
Nov 2007	10.8658
Dic 2007	10.8494
Ene 2008	10.9171
Feb 2008	10.7794
Mar 2008	10.7346
Abr 2008	10.5295
May 2008	10.4542
Jun 2008	10.3305
Jul 2008	10.2390
Ago 2008	10.0906
Sep 2008	10.5744
Oct 2008	12.4738
Nov 2008	13.0609
Dic 2008	13.3726
Ene 2009	13.8492
Feb 2009	14.5180
Mar 2009	14.7393
Abr 2009	13.4890
May 2009	13.2167
Jun 2009	13.3439
Jul 2009	13.3619
Ago 2009	13.0015
Sep 2009	13.3987
Oct 2009	13.2626
Nov 2009	13.1305
Dic 2009	12.8504
Ene 2010	12.8070
Feb 2010	12.9624
Mar 2010	12.6138
Abr 2010	12.2420
May 2010	12.6826
Jun 2010	12.7234
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	12.8144

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 Administración de Información de Energía de los Estados Unidos.

Cuadro No. 13. Volumen de las ventas finales de las gasolinas y el diesel en México, 2007-2013. (Miles de barriles diarios).			
	Magna	Premium	Diesel
2007	658.9	101.3	314.5
ene-2008	670.5	94.1	309.6
feb-2008	690.9	92.8	327.3
mar-2008	681.6	91.7	310.2
abr-2008	702.5	93.1	347.8
may-2008	718.1	93.6	351.7
jun-2008	697.4	89.7	344.4
jul-2008	717.2	92.0	349.5
ago-2008	696.7	84.1	328.3
sep-2008	709.5	78.0	319.4
oct-2008	717.7	74.0	344.6
nov-2008	698.8	67.6	330.1
dic-2008	772.3	77.7	320.7
ene-2009	703.5	68.7	299.7
feb-2009	717.8	66.0	313.0
mar-2009	711.7	65.2	314.6
abr-2009	721.5	66.9	315.8
may-2009	691.0	60.0	312.2
jun-2009	748.4	66.2	333.2
jul-2009	743.0	65.6	326.4
ago-2009	716.9	61.9	301.9
sep-2009	720.9	61.1	301.4
oct-2009	738.2	60.0	317.6
nov-2009	718.7	58.7	317.1
dic-2009	799.9	69.1	321.4
ene-2010	698.4	56.2	290.0
feb-2010	737.5	57.1	310.8
mar-2010	770.3	60.8	343.8
abr-2010	736.2	58.3	327.0
may-2010	743.3	56.5	330.7
jun-2010	761.4	59.8	345.5
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

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 diesel en México, 2007-2013. (Variación real, 2007=100%).			
	Magna	Premium	Diesel
2007	-	-	-
ene-2008	1.76	-7.11	-1.56
feb-2008	4.86	-8.39	4.07
mar-2008	3.45	-9.48	-1.37
abr-2008	6.62	-8.09	10.59
may-2008	8.98	-7.60	11.83
jun-2008	5.84	-11.45	9.51
jul-2008	8.85	-9.18	11.13
ago-2008	5.74	-16.98	4.39
sep-2008	7.68	-23.00	1.56
oct-2008	8.92	-26.95	9.57
nov-2008	6.06	-33.27	4.96
dic-2008	17.21	-23.30	1.97
ene-2009	6.77	-32.18	-4.71
feb-2009	8.94	-34.85	-0.48
mar-2009	8.01	-35.64	0.03
abr-2009	9.50	-33.96	0.41
may-2009	4.87	-40.77	-0.73
jun-2009	13.58	-34.65	5.95
jul-2009	12.76	-35.24	3.78
ago-2009	8.80	-38.89	-4.01
sep-2009	9.41	-39.68	-4.17
oct-2009	12.04	-40.77	0.99
nov-2009	9.08	-42.05	0.83
dic-2009	21.40	-31.79	2.19
ene-2010	5.99	-44.52	-7.79
feb-2010	11.93	-43.63	-1.18
mar-2010	16.91	-39.98	9.32
abr-2010	11.73	-42.45	3.97
may-2010	12.81	-44.23	5.15
jun-2010	15.56	-40.97	9.86
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

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.

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. *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/153.doc>

Cámara de Diputados. *Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios*. 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 Impuesto Especial sobre Producción y Servicios*.

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. Heriberto Manuel Galindo Quiñones
Presidente

Dip. Marcelo Garza Ruvalcaba
Integrante

Dip. Fernando Rodríguez Doval
Integrante

SECRETARÍA GENERAL

Mtro. Mauricio Farah Gebara
Secretario General

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Lic. Juan Carlos Delgadillo Salas
Secretario



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

Lic. José María Hernández Vallejo
Director General

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

Lic. Avelina Morales Robles
Director

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS ECONÓMICO

M. en E. Reyes Tépac M.
Subdirector.

C. Martha Amador Quintero
C. Dolores García Flores
Capturista