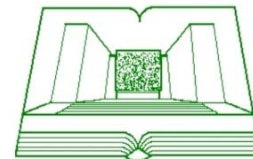




Enero, 2012



DIRECCIÓN GENERAL DE
SERVICIOS DE DOCUMENTACIÓN,
INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS ECONÓMICO

“Análisis de los precios y del subsidio a las gasolinas y el diesel en México, 2007-2011”.

Elaborado por:

**M. en E. Reyes Tépac M.
Investigador Parlamentario**

**“Análisis de los precios y del subsidio a las gasolinas y el diesel en México,
2007-2011”.**

Índice General.

Contenido	Páginas
Introducción.	3
Resumen Ejecutivo.	6
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 diesel con la tasa y la cuota fija del IEPS en México.	10
2.1. Criterios para determinar la tasa del IEPS por la enajenación de las gasolinas y el diesel.	11
2.2. Criterios para determinar las cuotas fijas por la enajenación de las gasolinas y el diesel.	13
2.3. La recaudación del IEPS sobre las gasolinas y el diesel con la aplicación de un impuesto <i>ad valorem</i> o una cuota fija.	15
3. Los mecanismos de determinación de los precios de las gasolinas y el diesel en México y Estados Unidos.	17
4. El diferencial de precios de las gasolinas y el diesel entre México y Estados Unidos.	20
5. El impacto en las finanzas públicas del país por la existencia del subsidio a las gasolinas y el diesel.	25
5.1. La recaudación del IEPS a través de la tasa <i>ad valorem</i>.	26
5.2. La recaudación del IEPS a través de la cuota fija.	28
6. La progresividad del consumo y la regresividad del subsidio a las gasolinas y el diesel.	29
7. Los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diesel como medida para eliminar el subsidio.	31
8. El comportamiento en los patrones de demanda en las gasolinas y el diesel a partir del incremento de sus precios.	34
Conclusiones.	38
Anexo estadístico.	42

Introducción.

En México existen un conjunto de bienes y servicios, incluyendo las gasolinas y el diesel, 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.¹

Los precios de las gasolinas y el diesel 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, y los shocks externos e internos (altos precios internacionales del petróleo y la devaluación cambiaria), explican la existencia del subsidio a las gasolinas y el diesel a favor de los consumidores del país, el cual se genera cuando los precios de estos petrolíferos son inferiores en México que en Estados Unidos.

El Gobierno Federal, para reducir los subsidios a las gasolinas y el diesel, 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 diesel, 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, simultáneamente, el tipo de cambio se depreció. Por este escenario externo e interno adverso, el precio de las gasolinas y el diesel en Estados Unidos se deslizó más rápidamente que en nuestro país, conformándose nuevamente un subsidio a favor de los consumidores nacionales, situación que prevalece hasta la actualidad para la Magna y el diesel, aunque no es el caso de la Premium (datos al 15 de diciembre del 2011).

Para suprimir el subsidio, se reinició la política de deslizamientos mensuales en los precios internos, sin embargo, no se ha podido eliminar, porque los precios en los Estados Unidos se están deslizando más rápidamente en comparación con los internos.

¹En esta investigación el concepto de gasolina hará referencia a la Premium y a la Magna sin; para el diesel se trata del automotriz.

Los deslizamientos-congelamientos-deslizamientos de los precios de las gasolinas y el diesel en México, han generado que durante el periodo enero del 2007 a diciembre del 2011, los mexicanos enfrenten un ciclo de subsidio-carga tributaria-subsidio por el consumo de estos petrolíferos.

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 diesel por debajo de la recaudación potencial, porque la tasa del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (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 estos petrolíferos, estimar el subsidio a favor de los consumidores mexicanos de las gasolinas y el Diesel y el impacto de este último en las finanzas públicas del país.

Metodológicamente, se realizan las siguientes puntualizaciones:

Para construir las fases de subsidio-carga tributaria-subsidio en los precios de estos petrolíferos, se compararon las gasolinas vendidas al menudeo en nuestro país y en 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.²

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 diesel, 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 Diesel de bajo sulfuro fue discontinuada.

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

²En esta investigación, el precio de las gasolinas y diesel de Estados Unidos corresponden a la de la Costa Golfo de aquel país.

La información de las gasolinas y el diesel 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 para la fecha de liquidación para la conversión de dólares a pesos por litro de gasolina o Diesel, que es equivalente a una divisa pagadera a 48 horas, y que es utilizado por el Banco de México para solventar obligaciones denominadas en dólares liquidables en el país al día siguiente de la publicación en *el Diario Oficial de la Federación (DOF)*.

El valor monetario del subsidio se obtuvo de multiplicar el diferencial de precios entre ambos países por la cantidad de consumo mensual de estos petrolíferos. Para obtener esta última variable, se hizo una conversión de miles de barriles diarios a millones de litros mensuales, considerando que cada barril de petróleo se conforma de 159 litros.

Este análisis se elaboró con información de las gasolinas y el Diesel proporcionada por PEMEX y la Administración de Información Energética de los Estados Unidos, los datos corresponden al periodo del 1 de enero del 2007 al 15 de diciembre del 2011.

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 diesel nos permite afirmar que éstos han registrados incrementos constantes de enero del 2007 a diciembre del 2011 (con excepción del año 2009), en los siguientes términos:

- ❑ La gasolina Premium pasó de 8.31 a 10.59 pesos por litro;
- ❑ La gasolina Magna pasó de 6.76 a 9.73 pesos por litro; y
- ❑ El diesel pasó de 5.73 a 10.09 pesos por litro.

En terminos relativos, de enero del 2007 a diciembre del 2011, la gasolina Premium se ha incrementado en 27.44%, la Magna lo ha hecho en 43.93% y el diesel en 76.09%.

El incremento de los precios de las gasolinas ha generado un efecto sustitución en el consumo. Como la gasolina Magna es un sustituto perfecto de la Premium, la población está incrementando el consumo de la gasolina más barata (Magna) por la más cara (Premium).

Del 2007 a octubre del 2011, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna pasó de 658.9 a 718.7 mil barriles diarios, mientras que, el consumo de la gasolina Premium pasó de 101.3 a 59.9 mil barriles diarios. En cuanto al diesel, pese a ser el petrolífero que más incrementos de precios ha registrado, se observa un ligero aumento en su demanda.

En términos reales, del 2007 a octubre del 2011, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna aumentó 9.08%, el consumo de la Premium se redujo en 40.87% y el Diesel aumento 4.32%.

A finales del 2009, el Gobierno Federal reinicio los deslizamientos mensuales de los precios de las gasolinas y el diesel con el objetivo de reducir los subsidios a favor de los consumidores nacionales.

El subsidio a las gasolinas y el diesel tuvieron el siguiente comportamiento entre el 2009 y el 2011:

En diciembre del 2009, el precio de la gasolina Premium en México era 27 centavos por litro más caro que el registrado en Estados Unidos, en diciembre del 2011 fue de 1.53 pesos por litro más barato en nuestro país. Respecto a la gasolina Magna, en diciembre del 2009 mantenía un subsidio de 64 centavos por litro, en diciembre del 2011 fue de 1.36 pesos por litro más barata en nuestro país. Por último, el precio del Diesel mantuvo un subsidio de 1.01 peso por litro en diciembre del 2009, incrementándose a 3.59 pesos por litro en diciembre del 2011 con respecto al precio observado en Estados Unidos.

1. La política de precios en el mercado de los petrolíferos en México.

Los precios de las gasolinas y el Diesel 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, los precios al productor de las gasolinas y el Diesel 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.³

Para fijar el precio del productor se consideran 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 Diesel se emplea la *Fuel Oil # 2 Low Sulphur*.⁴

Sintéticamente, el precio al productor de las gasolinas y el Diesel 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.⁵

Los precios al consumidor de las gasolinas y el Diesel son administrados, tienen como características que no responden a las leyes del mercado, por el contrario, están determinados por el sector público en mercados no competitivos.⁶

³Secretaría de Energía, *Prospectivas de petrolíferos 2008-2017*. México, 2008. Páginas 52 y 53.

⁴*Ibidem*. Página 53.

⁵Cámara de Diputados. *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/153.doc>

⁶Disponible en: <http://www.reunificacion-deudas.es/glosario/Precios-administrados-3349.html>

La política de administración de los precios de las gasolinas y el Diesel 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.⁷

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

- El IEPS. Este impuesto se aplica a las gasolinas y al Diesel. 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.⁸

Sintéticamente, el precio al público de las gasolinas y el Diesel en México se determina por la suma del precio al productor, el flete por el transporte, el margen comercial o ganancia de los franquiciatarios y la carga fiscal. **(Véase cuadro No. 1).**

La estructura de precios de las gasolinas y el Diesel que pagan el productor y el consumidor final se integra de los siguientes elementos:

Cuadro No. 1. Estructura de precios de las gasolinas y el Diesel al productor y al consumidor en México.			
Estructura de precios.	PEMEX Magna	PEMEX Premium	Diesel
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.

⁷Secretaría de Energía, *Op Cit.* Páginas 52-53.

⁸*Idem.*

2. La relación entre el subsidio a las gasolinas y el Diesel con la tasa y la cuota fija del IEPS en México.

En términos generales, el concepto de subsidio se define 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.⁹

Dada la existencia del subsidio a las gasolinas y el Diesel, 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 Diesel 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 Diesel en el mercado *spot* de Houston varían prácticamente todos los días, mientras que en México los precios de las gasolinas y Diesel 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).¹⁰

El subsidio a las gasolinas y el Diesel 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 Diesel 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 Diesel.¹¹

En síntesis, podemos afirmar que:

Existe un subsidio cuando el precio de las gasolinas y Diesel 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.

⁹Secretaría de Hacienda y Crédito Público, *Glosario de los Términos más Usuales en la Administración Pública Federal*. México, DF. Páginas 320-321.

¹⁰Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Distribución del pago de impuestos y recepción del gasto público por deciles de hogares y personas. Resultados para el año de 2006*. Página 27.

¹¹Idem.

Las transferencias implícitas se definen de la siguiente manera:

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...¹²

2.1. Criterios para determinar la tasa del IEPS por la enajenación de las gasolinas y el Diesel.

Las tasas y cuotas a la que están sujetas las personas que enajenan gasolinas y Diesel 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 Diesel 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 Diesel:

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 Diesel 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 Diesel 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:

¹²Glosario de los Términos más Usuales...Op Cit. Página 231.

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:

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

Sintéticamente:

$$\begin{aligned} \beta_{IVA} PVP &= (0.9091) * (PVP) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 11\%; y} \\ \beta_{IVA} PVP &= (0.8696) * (PVP) \implies && \text{si la tasa del IVA es del 16\%.} \end{aligned}$$

Donde:

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

Con fórmulas:

$$PVP = (PP + CFT + MC + IVA)$$

Finalmente, en los incisos d) y e) se determina la tasa del IEPS que recae sobre las gasolinas y el Diesel, 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:

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

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 Diesel.

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

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 Diesel.¹³

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 Diesel:

- a) Gasolina Magna 36 centavos por litro.
- b) Gasolina Premium UBA 43.92 centavos por litro.
- c) Diesel 29.88 centavos por litro.¹⁴

Asimismo, *el párrafo II de este Artículo Transitorio* establece que las cuotas a la venta final de las gasolinas y el Diesel 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 Diesel .
- 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 Diesel, respectivamente, hasta llegar a las cuotas previstas en *el artículo 2o.-A, fracción II de la Ley del IEP*.¹⁵

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 Diesel se incrementará 1.66 centavos mensuales por litro hasta alcanzar un aumento acumulado de 29.88 centavos por litro.

¹³DOF 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.*

¹⁴Cámara de Diputados. *Ley del Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios*. Disponible en: <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/doc/78.doc>

¹⁵Idem.

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 Diesel, entrarán en vigor a los quince días naturales siguientes a la fecha de publicación en el *DOF*.¹⁶ Por lo que a partir del 5 de enero del 2008, el deslizamiento del precio de la gasolina Premium se determina por los ajustes inflacionarios mensuales y por las cuotas a las ventas finales de este petrolífero.

Sin embargo, el 27 de septiembre del 2007, el Presidente de la República, Lic. Felipe Calderón Hinojosa, mediante decreto, dejó sin efectos la aplicación de las cuotas a la venta final de las gasolinas y el Diesel autorizado por el Congreso de la Unión.¹⁷ 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 Diesel 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 Diesel.

En el decreto publicado 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 diesel 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, 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.

¹⁶ *Idem*.

¹⁷ *DOF* del 27 de septiembre del 2007. *Decreto por el que se suspenden los aumentos de precios y tarifas en diversos energéticos*.

2.3. La recaudación del IEPS sobre las gasolinas y el Diesel 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 Diesel.

Ad valorem, es un término en latín 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 Diesel 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 franquicitarios 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 Diesel, 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 Diesel;
 P_{MEX} = Precio de la venta al público de las gasolinas o Diesel en México;
 P_{EU} = Precio a la venta al público de las gasolinas en Estados Unidos; y
 Q_t = La cantidad de gasolina y Diesel 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 Diesel 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 Diesel, 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 Diesel 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 Diesel 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 Diesel. 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 Diesel en México y Estados Unidos.

En México, la determinación del precio para el consumo final de las gasolinas y el Diesel es administrado. Una de sus características es que ante incrementos en el precio internacional de los hidrocarburos, los precios a los consumidores finales de estos petrolíferos no se ajustan automáticamente, lo hacen lentamente, generalmente mediante decretos emitidos por el Gobierno Federal.

Por el contrario, en Estados Unidos y en todas sus regiones se emplea un mecanismo de precios liberados que funcionan bajo un esquema de libre competencia, son altamente elásticos a los movimientos de los precios internacionales de los hidrocarburos, de tal manera que, los precios de las gasolinas y el Diesel se ajustan automáticamente a la evolución del mercado petrolero mundial.

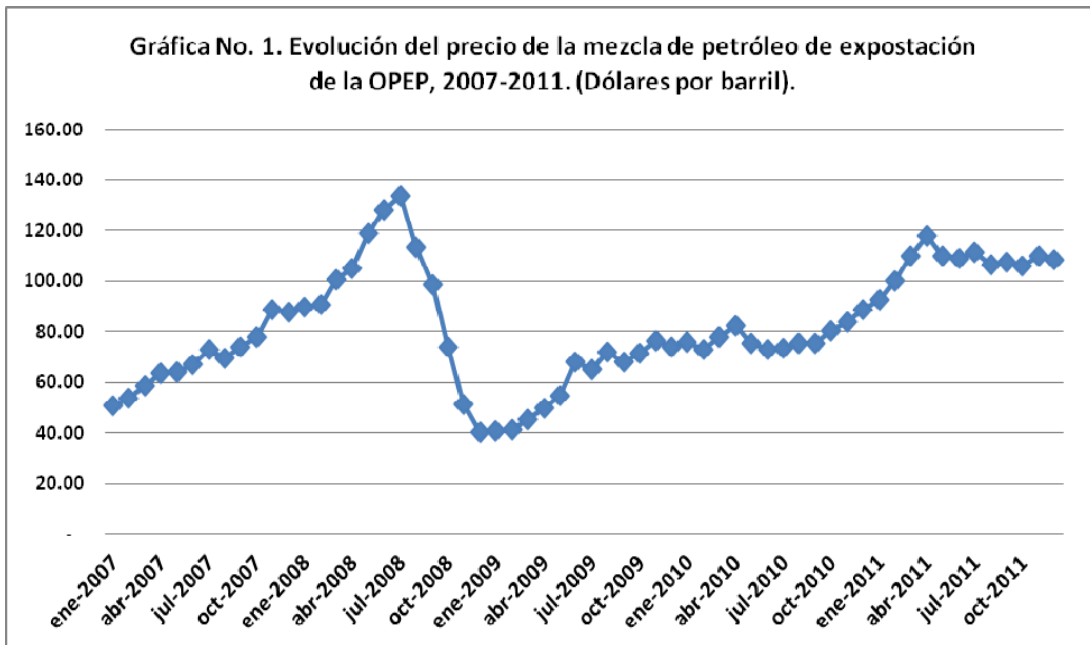
Una de las ventajas de mantener un sistema de libre competencia, es que el precio de las gasolinas y el Diesel reflejan sus costos de producción, como consecuencia, bajan cuando el precio de los hidrocarburos, principal materia prima utilizada para la producción de petrolíferos, se reduce, y viceversa; por el contrario, en un esquema de precios administrados, independientemente de la tendencia del mercado petrolero mundial, los precios de las gasolinas y el Diesel generalmente se fijan a la alza.

Los precios de las gasolinas y el Diesel en Estados Unidos están correlacionados con la evolución del mercado internacional de los hidrocarburos; en México su tendencia es totalmente independiente.

Durante el periodo 2007-2011, los precios del barril de los hidrocarburos han presentado tres etapas perfectamente definidas:¹⁸

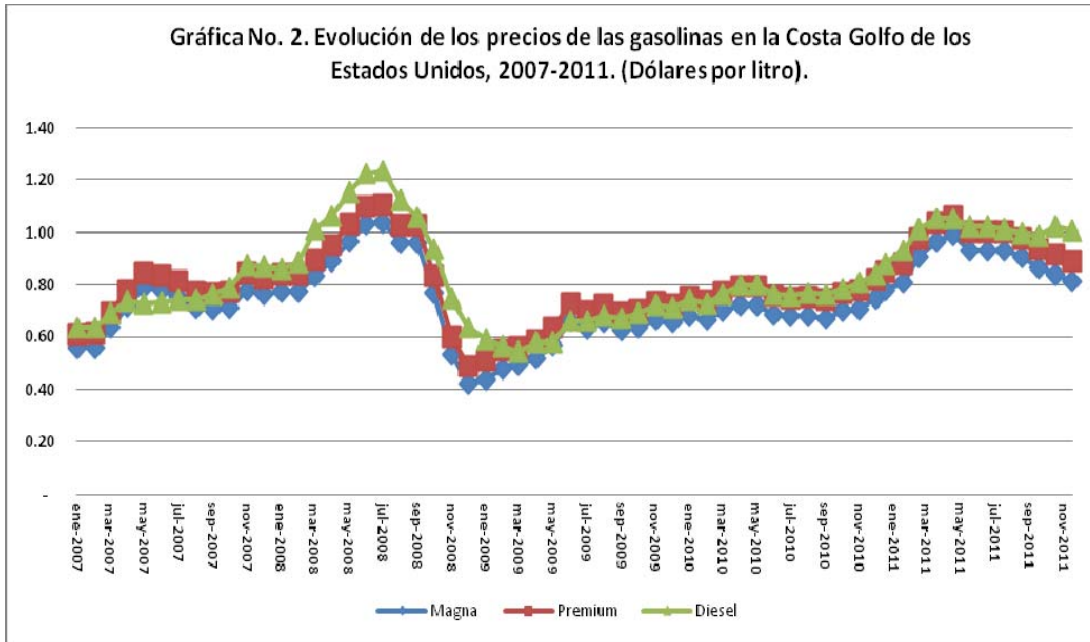
- ❑ La primera, se ubica entre enero del 2007 y julio del 2008, cuando el precio de la mezcla internacional se incrementó hasta alcanzar su máximo histórico dentro del periodo objeto de análisis. En esta etapa, el promedio de las tres mezclas pasó de 50.77 a 133.52 dólares por barril.
- ❑ La segunda, se ubica entre agosto a diciembre del 2008, cuando los precios internacionales descendieron hasta alcanzar su mínimo histórico del periodo objeto de análisis. En esta etapa, el promedio de las tres mezclas pasó de 113.97 a 39.71 dólares por barril.
- ❑ La tercera, se ubica de enero del 2009 a diciembre del 2011, etapa en que el precio internacional repuntó, aunque no ha alcanzado el nivel de junio del 2008. En esta etapa, pasó de 40.36 a 108.71 dólares por barril. **(Véase gráfica No. 1).**

¹⁸Se tomaron la mezcla de crudos de exportación de los países miembros de la OPEP.

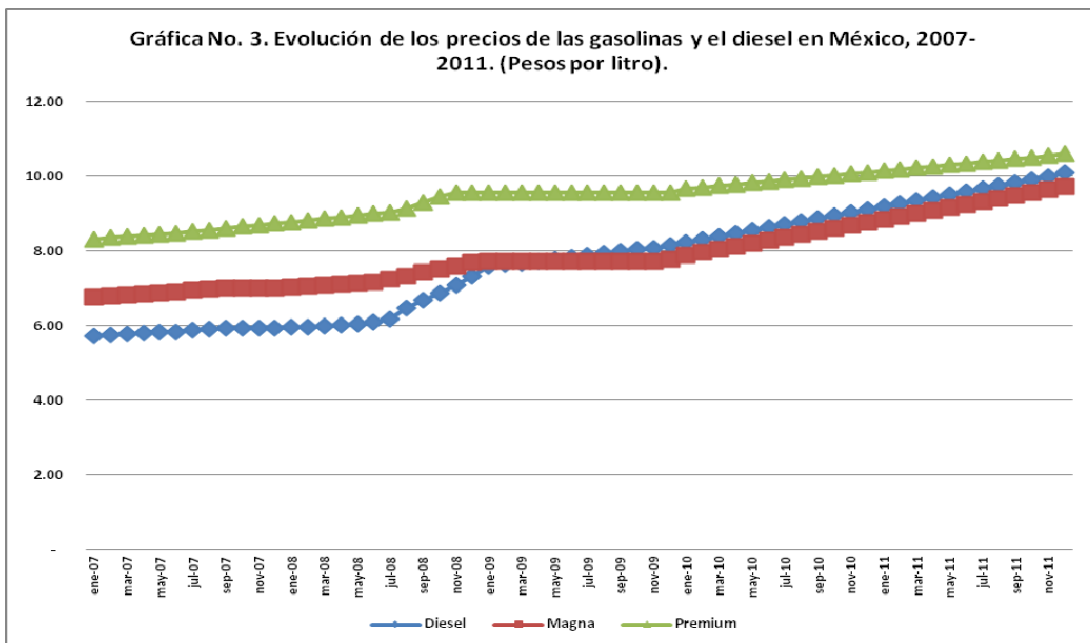


Durante el periodo 2007-2011, la tendencia de los precios de las gasolinas y el Diesel en Estados Unidos fue similar al del mercado de los hidrocarburos, también presentaron tres etapas perfectamente definidas:

- ❑ 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 Diesel automotriz pasó de 64 centavos a 1.24 dólar por litro;
- ❑ La segunda, se ubica entre agosto a diciembre del 2008, cuando los precios de las gasolinas y el Diesel descendieron hasta alcanzar su mínimo histórico durante el periodo objeto de análisis. En esta etapa, la Premium pasó de 1.03 dólar 49 centavos de dólar por litro; la Magna pasó de 96 a 42 centavos de dólar por litro; y el Diesel pasó de 1.12 dólar a 63 centavos de dólar por litro;
- ❑ La tercera, se ubica entre enero del 2009 a diciembre del 2011, cuando los precios de las gasolinas y el Diesel automotriz repuntaron, aunque no han alcanzado el nivel máximo de julio del 2008. En este periodo, la Premium pasó de 51 centavos a 89 centavos dólar por litro; la Magna pasó de 44 a 82 centavos de dólar por litro; y el Diesel pasó de 59 centavos a 1.01 dólar por litro. **(Véase gráfica No. 2).**



Por el contrario, los precios de las gasolinas Premium y Magna en México evolucionaron de manera independiente al mercado internacional de los hidrocarburos, reflejan los respectivos deslizamientos que han sufrido durante el año 2008, 2010 y 2011, y el congelamiento decretado por el Gobierno Federal para casi todo el año 2009. El Diesel automotriz muestra incrementos constantes desde el año 2007, aun cuando su precio descendió en Estados Unidos durante el periodo de agosto a diciembre del 2008. **(Véase gráfica No. 3).**



El esquema empleado en México y en Estados Unidos para determinar los movimientos de los precios de las gasolinas y el Diesel nos permite obtener la siguiente inferencia: el consumidor norteamericano, al estar sometido a un modelo flexible se puede beneficiar de periodos de abaratamiento medido en dólares por litro, cuando el precio de los hidrocarburos disminuye, y viceversa; por el contrario, en México, dado nuestro sistema rígido de precios, los consumidores enfrentan incrementos o congelamientos en moneda nacional en los precios de estos petrolíferos, aún cuando descienda el precio internacional de los hidrocarburos, con su natural impacto en la reducción de los precios de las gasolinas y el Diesel en los Estados Unidos.

4. El diferencial de precios de las gasolinas y el Diesel entre México y Estados Unidos.

En México, durante el periodo de enero del 2007 a julio del 2008, los precios de las gasolinas y el Diesel 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 norteamericanos de los Estados Unidos.

En agosto del 2008, cuando inició la política de desplazamientos graduales de los precios de las gasolinas y el Diesel, 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 Diesel 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 desplazamientos 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 en México a 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 gasolina 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 Diesel 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.

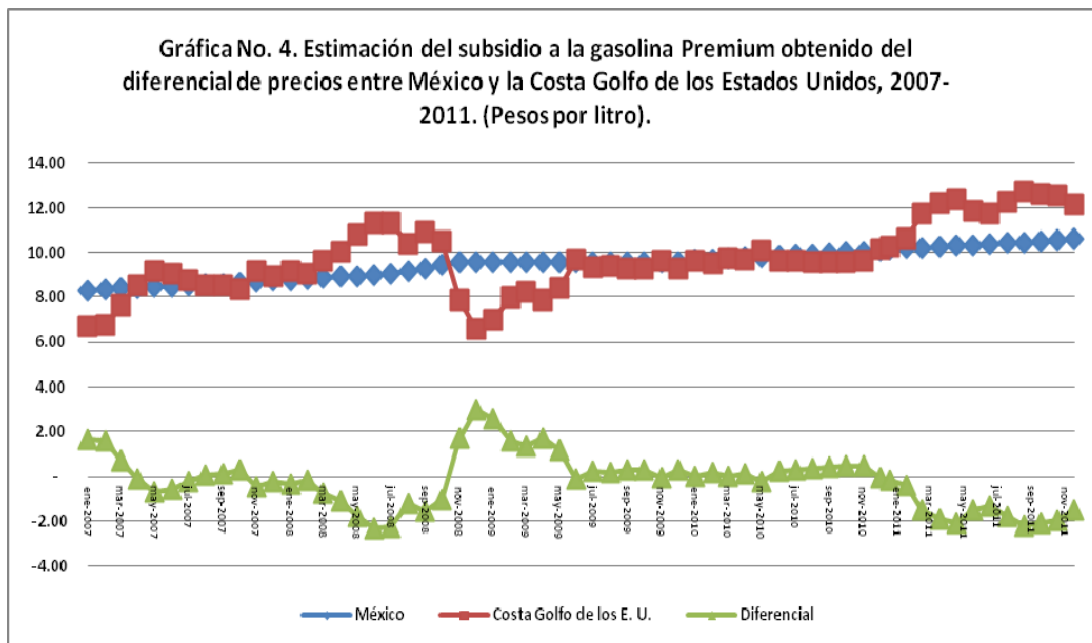
Sin embargo, los precios de la Premium y la Magna en México se congelaron en 9.57 y 7.72 pesos por litro respectivamente para casi todo el año 2009, como una medida anunciada por el Gobierno Federal para apoyar el ingreso de las familias mexicanas. Esta estrategia acompañada con el repunte del precio internacional del crudo y por los movimientos devaluatorios del tipo de cambio en nuestro país, generó un nuevo rezago en los precios de estos petrolíferos en México respecto a los existentes en los Estados Unidos.

Al mes de diciembre del 2009, la gasolina Premium en México era más cara que en los Estados Unidos por 27 centavos; la Magna registro un subsidio de 64 centavos; y el Diesel de 1.01 peso por litro. **(Véase gráficas 4, 5 y 6).**

A partir de diciembre del 2009, el Gobierno Federal reinicio los deslizamientos mensuales en los precios de las gasolinas y continúo con el incremento en los precios del Diesel.

En promedio, durante el periodo diciembre de 2009 a diciembre de 2010, el precio de la gasolina Premium ha sido más caro en México que en Estados Unidos por 19 centavos por litro, debido a que el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este año doce deslizamientos en su precio, uno de 9 centavos y once de 4 centavos por litro, acumulando un incremento anualizado de 53 centavos por litro, equivalente al 5.54% respecto al precio vigente al 31 de diciembre del 2009.

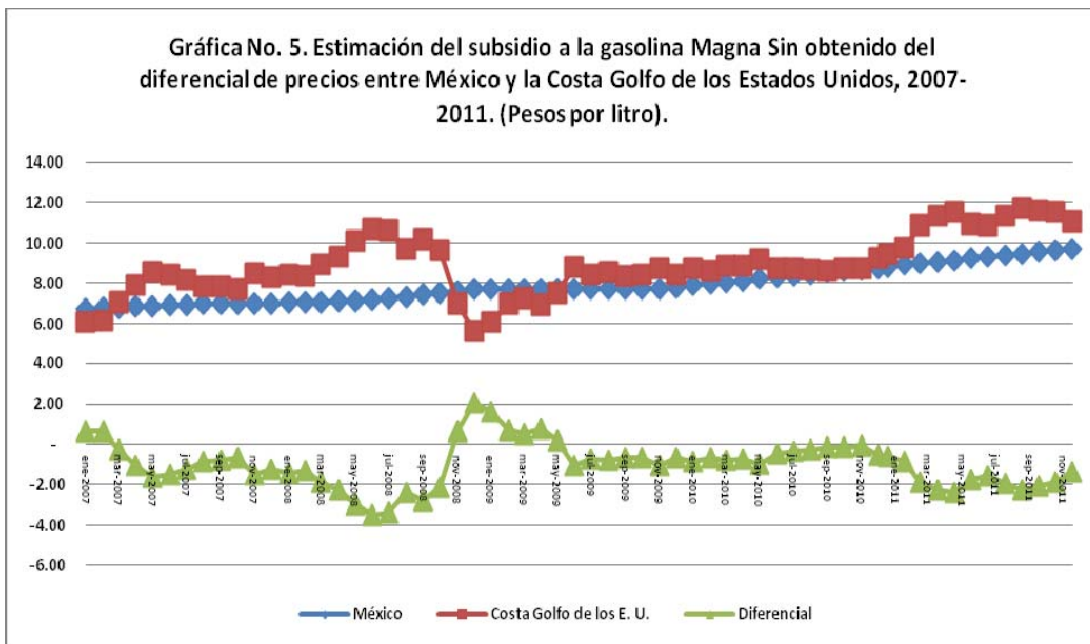
Para el mes de diciembre del 2011, el precio de esta gasolina en México es 1.53 pesos por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 4 centavos por litro y un incremento de 5 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 49 centavos por litro durante el periodo enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 14.45% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país. **(Véase gráfica No. 4).**



Respecto a la gasolina Magna, en diciembre del 2009 mantenía un subsidio de 64 centavos; en diciembre del 2010 fue de 54 centavos por litro respecto a los precios observados en los Estados Unidos.

En promedio, durante el periodo diciembre del 2009 a diciembre del 2010, el precio de esta gasolina ha sido más barato en México respecto al observado en Estados Unidos por 51 centavos por litro, aún cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este año doce deslizamientos en el precio de esta gasolina, uno de 11 centavos y once de 8 centavos por litro, acumulando un incremento anualizado de 99 centavos por litro, equivalente al 12.74% respecto al precio vigente al 31 de diciembre del 2009.

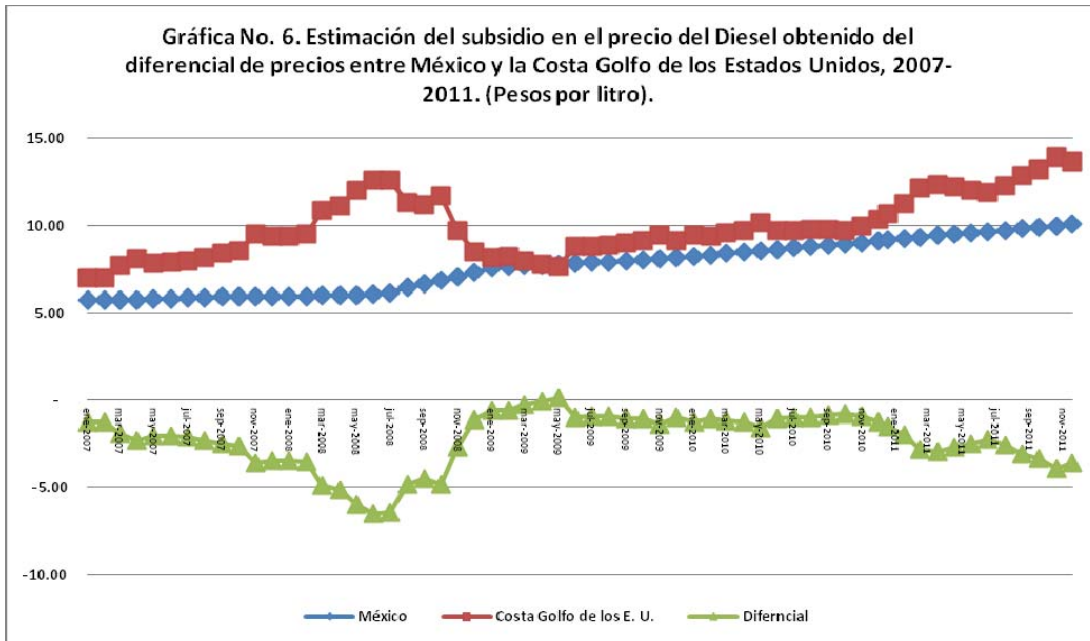
Para diciembre del 2011, el precio de esta gasolina en México es 1.36 peso por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 97 centavos por litro durante enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 13.98% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país. **(Véase gráfica No. 5).**



Respecto al Diesel, en diciembre del 2009 mantenía un subsidio de 1.01 peso por litro, en diciembre del 2010 fue de 1.28 peso por litro respecto a los precios observados en los Estados Unidos.

En promedio, durante el periodo de diciembre del 2009 a diciembre del 2010, el precio de esta gasolina ha sido más barato en México respecto al observado en Estados Unidos por 1.11 peso por litro, aún cuando el Gobierno Federal en nuestro país autorizó durante este año doce deslizamientos de 8 centavos por litro, acumulando un incremento anualizado de 96 centavos por litro, equivalente al 11.76% respecto al precio vigente al 31 de diciembre del 2009.

Para diciembre del 2011, el precio del diesel en México es 3.59 pesos por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 97 centavos por litro durante el periodo enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 35.58% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país. **(Véase gráfica No. 6).**



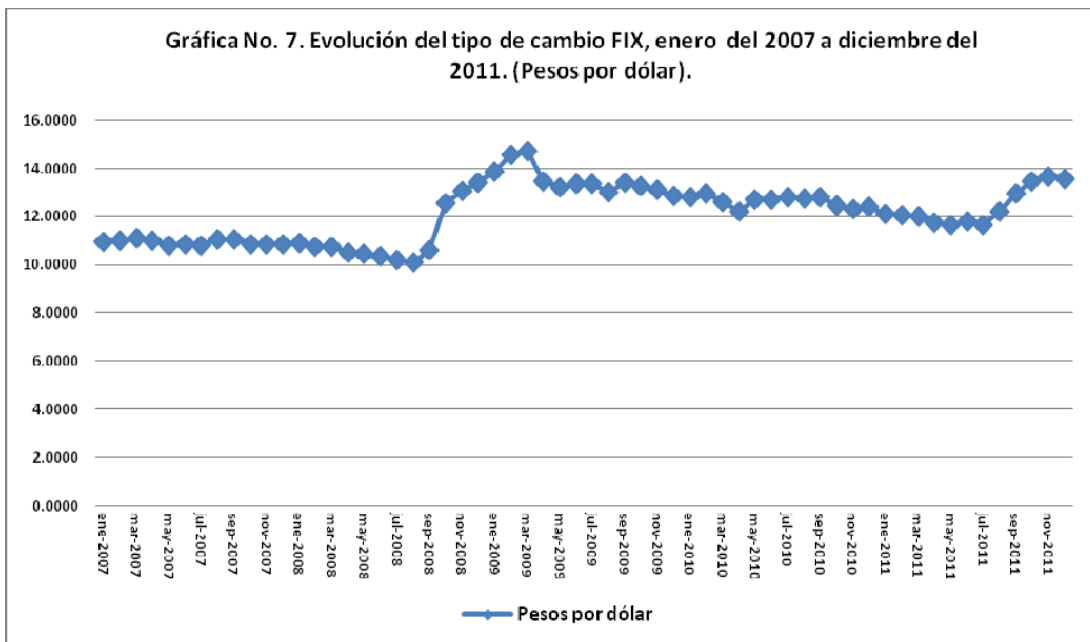
Del análisis realizado a los subsidios de estos petrolíferos se desprende éstos se conforman por los mecanismos de determinación de los precios de las gasolinas y el Diesel, puesto que, nuestro modelo es rígido, mientras que, en Estados Unidos al ser dinámico, genera que los deslizamientos de sus precios sean más rápidos que los autorizados internamente.

Independientemente de los modelos empleados en ambos países para determinar el precio de estos petrolíferos, 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 el 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 igualación de este precio de referencia en México, través de la conversión cambiaria, se hizo con más pesos por cada litro de gasolina o Diesel.

En el año 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 de estos petrolíferos, los deslizamientos internos de los precios de las gasolinas y el diesel permitieron reducir el subsidio generado en el año 2009, cuando los precios de estos petrolíferos 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 diesel 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 ha ampliado, los precios de las gasolinas y el diesel son más baratos en México que en Estados Unidos. **(Véase gráfica No. 7).**



5. El impacto en las finanzas públicas del país del subsidio a las gasolinas y el diesel.

En párrafos anteriores, inferimos que la pérdida total o agregado en la recaudación del Gobierno Federal por la existencia del subsidio a las gasolinas y Diesel que se vende al consumidor final en todo el país, se obtiene de multiplicar la tasa del impuesto *ad valorem*, regulado en *el artículo 2-A, fr. I de la Ley del IEPS*, por el valor de las ventas internas de estos petrolíferos.

Con fórmula:

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

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

Con base en las estimaciones contenidas en *la Ley de Ingresos de la Federación*, en el año 2007, el Congreso de la Unión estimó una recaudación positiva del IEPS por la venta final de las gasolinas y el Diesel de 16 mil 874.5 mdp y en el 2008 de 12 mil 348.3 mdp.

En contrapartida, para los ejercicios fiscales 2009, 2010, 2011 y 2012 estimó una recaudación negativa (transferencia fiscal a favor de los consumidores nacionales) de 105 mil 871.9 mdp, 12 mil 214.90 mdp, 9 mil 631.3 mdp y de 26 mil 181.50 mdp, respectivamente. La fuente de este subsidio es la tasa del IEPS por la enajenación de las gasolinas y el Diesel (*artículo 2-A, fr. I*) que se estimaron para los años de 2009 a 2012 en 130 mil 583.50 mdp, 35 mil 994.90 mdp, 34 mil 160.60 mdp y 26 mil 181.50 mdp, respectivamente.¹⁹

Asimismo, los deslizamiento de los precios de estos petrolíferos reducirían las transferencias a favor de los consumidores, las cuales pasarían de 105 mil 871.9 mdp en el 2009, a 12 mil 215 mdp en el 2010, a 9 mil 631.30 mdp en el 2011 y a 26 mil 181.50 mdp en el 2012. **(Véase cuadro No. 2).**

Cuadro No. 2. Recaudación esperada al inicio del ejercicio fiscal del IEPS a las gasolinas y diesel, 2007-2012. (Millones de pesos).						
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Art. 2-A, fr. I del IEPS	16,874.50	3,959.40	-130,583.50	- 35,994.90	- 34,160.60	- 51,268.90
Art. 2-A, fr. II del IEPS		8,388.90	24,711.60	23,780.00	24,529.30	25,087.40
Recaudación total esperada de gasolina y diesel	16,874.50	12,348.30	-105,871.90	- 12,214.90	- 9,631.30	- 26,181.50

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 2012.

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 Diesel.

Para los años 2007 y 2008, las transferencias fiscales a favor de los consumidores nacionales por las ventas finales de las gasolinas y Diesel fueron de 48 mil 324 mdp y de 217 mil 609.1 mdp respectivamente.²⁰ 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. **(Véase cuadro No. 3).**

¹⁹Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Ley de Ingresos de la Federación para los ejercicios fiscales 2007-2011*. Disponible en: <http://www.shcp.gob.mx/>

²⁰Secretaría de Hacienda y Crédito Público. *Resultados Generales de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal para el ejercicio fiscal 2007-2009*. Varias páginas.

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 Diesel, sin embargo, recaudó 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 diesel, el monto del subsidio se incrementó hasta 56 mil 153.3 mdp, aún cuando los precios de estos petrolíferos se deslizaron todo el año.

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.

Cuadro No. 3. Recaudación observada durante el ejercicio fiscal del IEPS a las gasolinas y Diesel, 2007-2012.						
Concepto	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Art. 2-A, fr. I del IEPS	-48,324.00	223,716.10	-15,140.30	-76,963.10	- 34,160.60	- 51,268.90
Art. 2-A, fr. II del IEPS		6,107.00	18,343.40	20,809.80	24,529.30	25,087.40
Recaudación total esperada de gasolina y Diesel	-48,324.00	-217,609.10	3,203.10	-56,153.30	- 9,631.30	-26,181.50

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, 2009 y 2010 y la Ley de Ingresos de la Federación para los ejercicios fiscales 2010 y 2012.

Del análisis relacionado con el impacto en las finanzas públicas del país por la recaudación del IEPS por las ventas finales de las gasolinas y el Diesel, podemos afirmar lo siguiente:

- En los ejercicios fiscales 2007 y 2008, hubo una transferencia a favor de los consumidores de 48 mil 324 y de 217 mil 609.1 mdp respectivamente;
- Para el ejercicio fiscal 2009, se observó una recaudación positiva del IEPS a favor del erario público federal por 3 mil 203.1 mdp; para el ejercicio fiscal 2010 el subsidio fue de 56 mil 153.3 mdp; para los años 2011 y 2011, el Congreso de la Unión estimó una transferencia a favor de los consumidores del país de 9 mil 631.30 mdp y de 26 mil 181.50 mdp, respectivamente.

5.1. La recaudación del IEPS a través de la cuota fija.

Las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y el Diesel 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 gasolina y Diesel.

La recaudación 100% participable de estos recursos se asignan a las Entidades Federativas del país de la siguiente manera:

- I. 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. 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.

El siguiente cuadro proporciona la distribución por entidad federativa de las cuotas a las ventas finales de las gasolinas y Diesel.

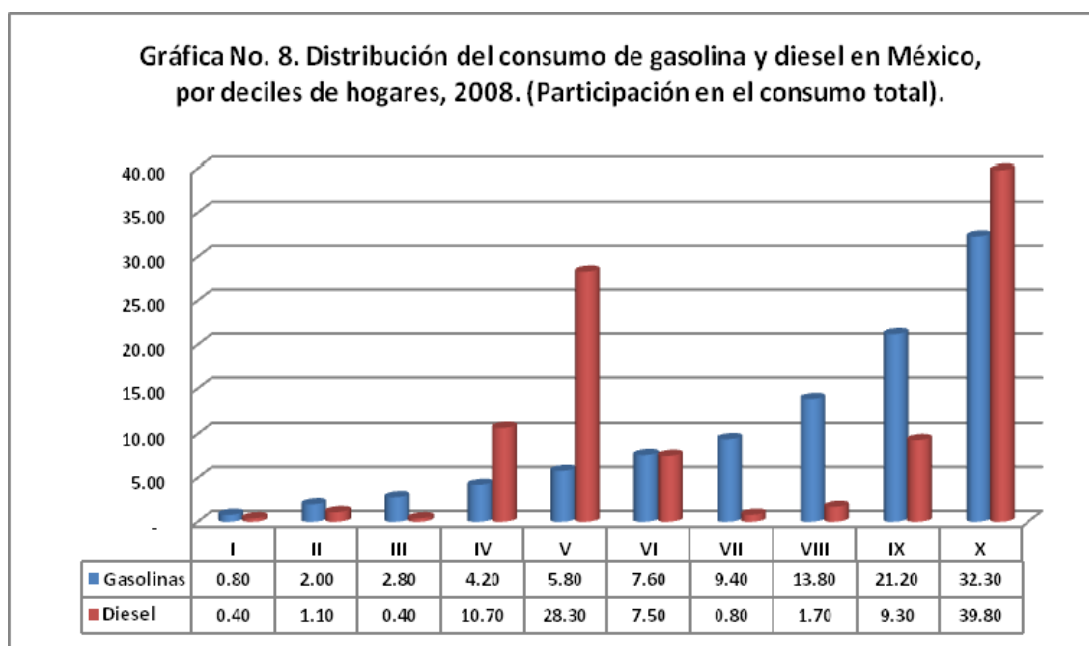
Cuadro No. 4. Incentivos a la venta final de gasolinas y diesel por Entidad Federativa, 2008-2011. (Millones de pesos).				
Estados	2008 CHPF	2009 CHPF	2010 CHPF	2011 PEF
Aguascalientes	62.4	186.80	210.30	238.79
Baja California	236.0	606.30	726.00	795.64
Baja California Sur	50.9	153.90	167.50	194.32
Campeche	45.6	116.70	129.70	157.16
Coahuila	157.1	481.50	519.90	608.49
Colima	40.1	114.30	159.60	164.34
Chiapas	120.3	354.10	440.40	485.24
Chihuahua	251.6	656.70	749.00	858.47
Distrito Federal	372.6	1,118.00	1,249.10	1,451.83
Durango	73.2	224.70	268.00	301.12
Guanajuato	212.2	650.70	780.20	874.07
Guerrero	85.9	267.40	316.70	355.62
Hidalgo	110.3	360.60	412.70	470.29
Jalisco	355.6	1,172.20	1,313.80	1,536.62
Estado de México	544.2	1,676.20	1,899.70	2,189.99
Michoacán	137.0	494.90	581.00	655.65
Morelos	65.4	217.30	262.70	281.15
Nayarit	37.3	148.60	172.50	196.32
Nuevo León	308.7	868.40	958.10	1,130.75
Oaxaca	97.9	300.70	339.30	393.20
Puebla	180.6	545.50	639.40	730.93
Querétaro	120.1	318.40	365.80	417.93
Quintana Roo	86.3	237.70	259.10	307.22
San Luis Potosí	119.4	350.30	360.90	439.76
Sinaloa	176.2	578.80	598.40	738.94
Sonora	194.0	556.30	664.10	728.57
Tabasco	146.9	470.60	533.70	606.46
Tamaulipas	230.0	673.80	685.60	845.09
Tlaxcala	36.3	110.50	141.70	152.73
Veracruz	267.7	855.70	1,013.60	1,144.96
Yucatán	86.3	242.40	297.90	317.86
Zacatecas	71.8	223.60	265.70	299.89
Total	5,079.90	15,333.60	17,482.10	20,069.40

Elaborado por la Subdirección de Análisis Económico de los Servicios de Investigación y Análisis, adscrito a la Dirección General del Centro de Documentación, Información y Análisis de la Cámara de Diputados con información de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal y Presupuesto de Egresos de la Federación.

6. La progresividad del consumo y la regresividad del subsidio a las gasolinas y el Diesel.

El análisis de la demanda de las gasolinas y el Diesel nos permite afirmar que su consumo es progresivo, porque los hogares con los ingresos más altos son los que realizan la mayor parte del gasto de estos petrolíferos.

Con base en la información proporcionada por la SHCP, los hogares con los ingresos más bajos del país realizaron el 0.80% del consumo total de gasolina y el 0.40% del consumo total del Diesel (decil I), mientras que, los hogares con los ingresos más altos realizaron el 32.30% del consumo total de gasolina y el 39.80% del consumo total de Diesel.²¹ **(Véase gráfica No. 8).**

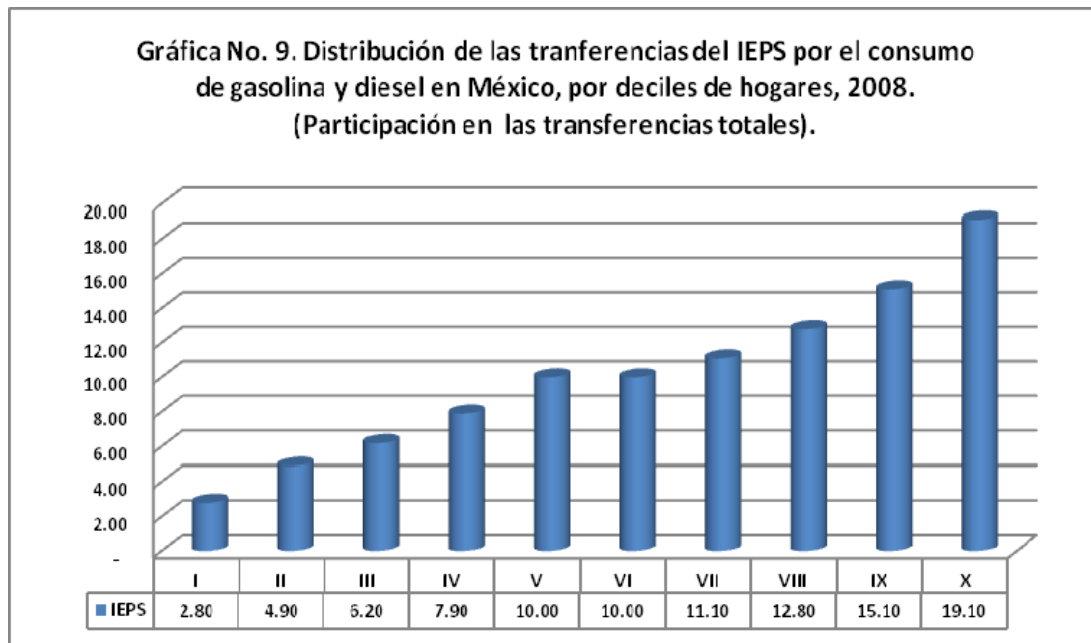


Como producto de esta estructura progresiva del consumo de la gasolina y el Diesel, realizado por los hogares del país, la distribución del subsidio tiene un carácter regresivo, puesto que, beneficia a los hogares con los ingresos más altos.

Así, los hogares con los ingresos más bajos del país concentraron el 2.80% del subsidio total a las gasolinas y el Diesel, mientras que, los hogares con los ingresos más altos concentraron el 19.10%.²² **(Véase gráfica No. 9).**

²¹ *Distribución del pago de impuestos y recepción del gasto público... Op Cit. Página 27.*

²² *Ibidem. Página 28.*



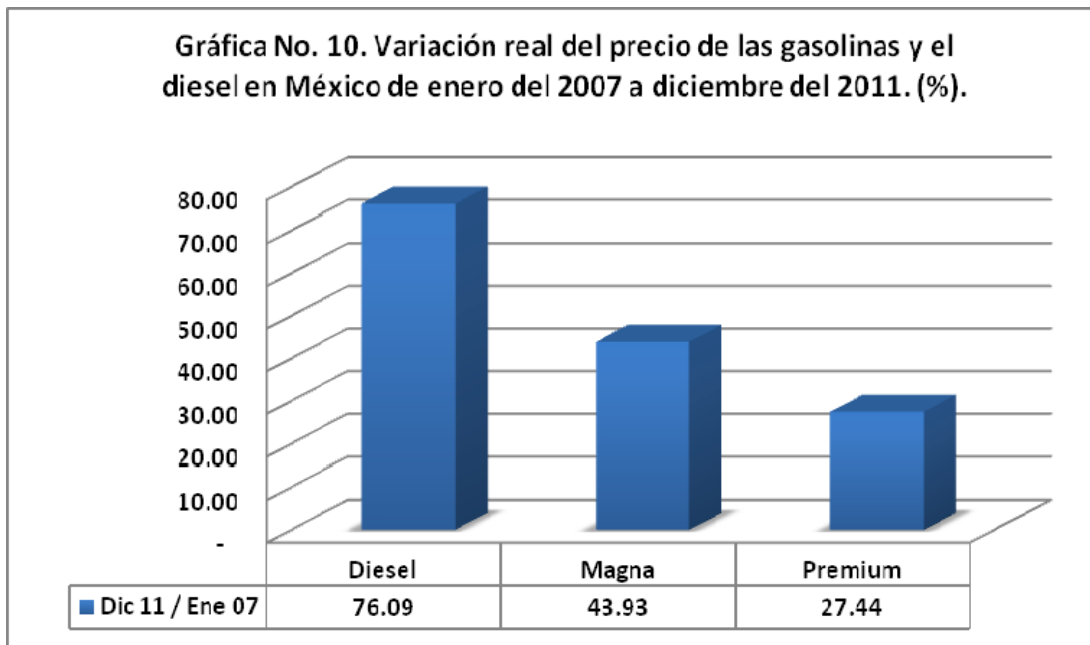
7. Los deslizamientos de los precios de las gasolinas y el Diesel como medida para eliminar el subsidio.

El Gobierno Federal optó por reducir el subsidio a las gasolinas y el diesel por el carácter progresivo del consumo y la regresividad en su distribución. La estrategia empleada fue a través de los deslizamientos graduales del precio de las gasolinas y el Diesel, medida que se instrumentó a partir del 2007.

El análisis de los precios de las gasolinas y el Diesel nos permite afirmar que éstos han registrados incrementos constantes en los precios desde enero del 2007 a diciembre del 2011, en los siguientes términos:

- La gasolina Premium pasó de 8.31 a 10.59 pesos por litro;
- La gasolina Magna pasó de 6.76 a 9.73 pesos por litro; y
- El Diesel pasó de 5.73 a 10.09 pesos por litro.

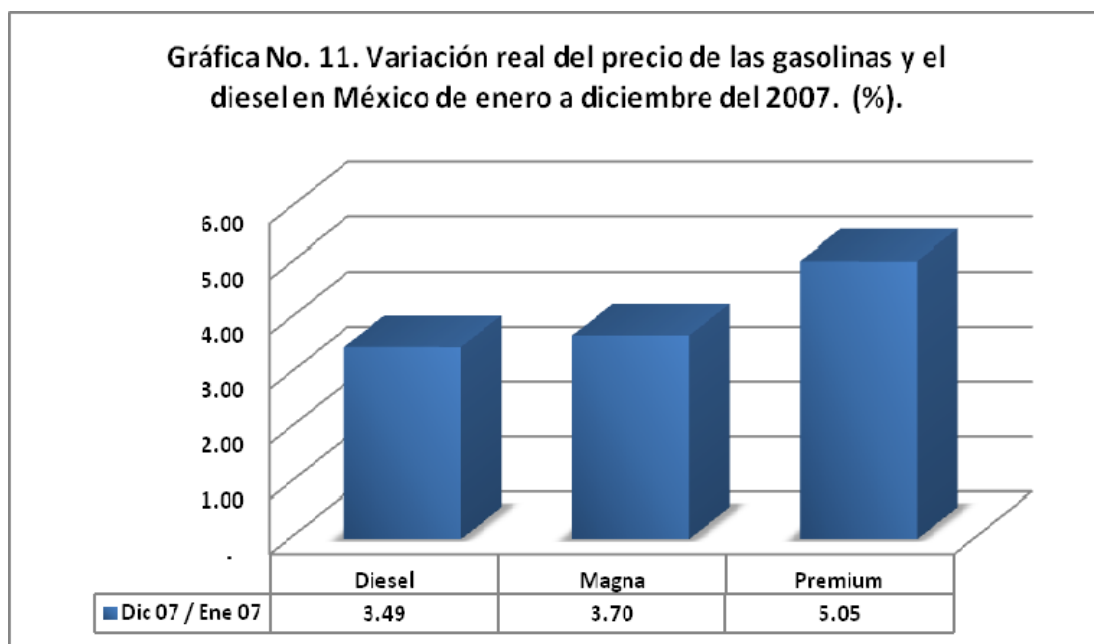
En terminos relativos, de enero del 2007 a diciembre del 2011, la gasolina Premium se ha incrementado en 27.44%, la gasolina Magna lo ha hecho en 43.93% y el Diesel en 76.09%. **(Véase gráfica No.10).**



Si descomponemos los incrementos reales, observamos que en la primera etapa fueron moderados, y en la segunda, los deslizamientos han sido más vertiginosos:

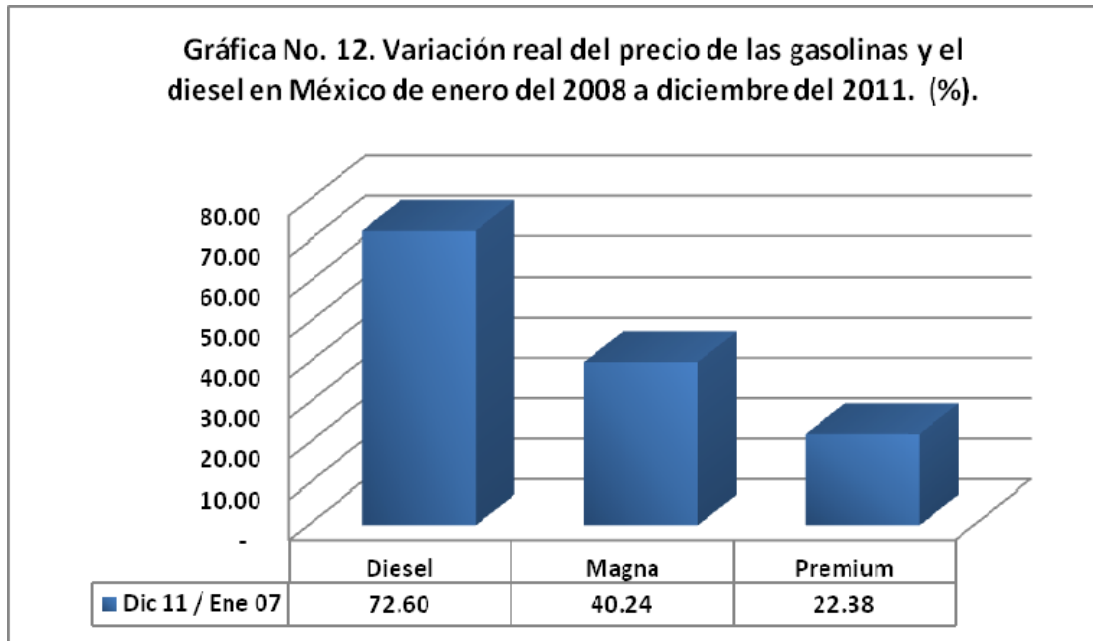
La primera etapa comprende el periodo de enero a diciembre del 2007, los precios de las gasolinas y Diesel se incrementaron de la siguiente manera:

- ❑ La Premium en 5.05%;
- ❑ La Magna en 3.70%; y
- ❑ El Diesel en 3.49%. **(Véase gráfica No.11).**



La segunda etapa inicia a partir de enero del 2008 y concluye en diciembre del 2011, los precios de las gasolinas y Diesel sufrieron los siguientes incrementos:

- ❑ La Premium 22.38%;
- ❑ La Magna 40.24%; y
- ❑ El Diesel 72.60%. **(Véase gráfica No.12).**



7.1. Responsabilidad del Poder Legislativo y Ejecutivo en el incremento de los precios de las gasolinas y el diesel.

Dado los incrementos en los precios de las gasolinas y el diesel, podemos afirmar que a 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 Diesel aprobadas por el Congreso de la Unión a iniciativa del Ejecutivo Federal, y por la política de deslizamiento de los precios internos para igualarlos con los externos seguidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

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 litro (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 (LOAPF)*.

Por su parte, el precio de la gasolina 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 diesel 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 no ha variado con respecto al observado en el 2010. 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 el Poder Legislativo. El diesel 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.

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

Primera. Durante el año 2010-2011, el 40% del incremento de los precios de la gasolina magna y del diesel provienen de las cuotas que recaen sobre las ventas finales de estos petrolíferos, las cuales fueron aprobadas por el Congreso de la Unión; el 60% restante es producto de las decisiones autónomas tomadas por el Ejecutivo Federal. El encarecimiento de la Premium se explica en su totalidad por la aplicación de las cuotas.

Segunda. El 40% de los ingresos que se obtienen por el deslizamiento de los precios de la magna y del diesel, y la totalidad de la recaudación que se generan por los deslizamientos del precio de la premium están condicionados porque se destinan a las entidades federativas del país de acuerdo con las reglas aprobadas en la *LCF*; el 60% de los ingresos producidos por el deslizamiento de los precios de la magna y el diesel 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 diesel 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 Secretaría de Hacienda y Crédito Público deslice el precio de la magna y el diesel 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 diesel 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.

7.2. Impacto del incremento de los precios de las gasolinas y el diesel en el ingreso monetario de los hogares del país.

El encarecimiento de los precios de los petrolíferos en nuestro país, incide directamente en el poder de compra de los salarios de los trabajadores, analizamos el siguiente caso:

Si el propietario de un vehículo decide comprar 40 litros de gasolina o Diesel, su gasto se incrementó de la siguiente manera:²³

- Para la gasolina Premium, en el año 2007 hubiera pagado 332.40 pesos; en diciembre del 2011 gasta 423.60 pesos; 91.20 más respecto al 2007.
- Para la gasolina Magna, en el año 2007 hubiera pagado 270.40 pesos; en diciembre del 2011 gasta 389.20 pesos; 118.80 pesos más respecto al 2007.
- Para el Diesel, en el año 2007 hubiera pagado 229.20 pesos; en diciembre del 2011 gasta 403.60 pesos; es decir, 174.40 pesos más respecto al 2007. **(Véase cuadro No. 5).**

Cuadro No. 5. El impacto del incremento en los precios de las gasolinas y el diesel en los consumidores del país, 2007-2011. (Pesos).						
Concepto	Consumo	Precio 2007	Precio 2011	Gasto por consumo 2007	Gasto por consumo 2011	Incremento del gasto
	Litros	Pesos por litro		Pesos		
Premium	40.00	8.31	10.59	332.40	423.60	91.20
Magna	40.00	6.76	9.73	270.40	389.20	118.80
Diesel	40.00	5.73	10.09	229.20	403.60	174.40

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

²³Por supuesto que este ejercicio no considera uno de los problemas más recurrentes que enfrentan los consumidores de gasolina en México, y que consiste que en prácticamente todos los expendios de petrolíferos del país, los litros son incompletos. Esta práctica impacta adversamente por el lado del gasto o del ingreso a los consumidores del país, teniendo el efecto final de una carga impositiva adicional o de un sobre precio por litro de gasolina o Diesel adquirido.

Para el mismo periodo 2007-2011, el salario mínimo pasó de 48.88 a 58.06 pesos diarios, su incremento ha sido de 9.18 pesos. El aumento del salario mínimo cubre el 10.01% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; el 7.72% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Magna; y el 5.27% del incremento del gasto por consumo del Diesel.

Podemos asumir que la población que percibe el salario mínimo, por tener ingresos bajos, carece de automóvil, como consecuencia, no consume gasolina o Diesel. Sin embargo, la población de ingreso medio y alto está en condiciones de demandar estos petrolíferos, son asalariados que forman parte de la economía formal, cuyos ingresos monetarios se estiman en función del salario medio de cotización del Instituto Mexicano de Seguro Social.

En el periodo 2007-2011, el salario medio de cotización del IMSS pasó de 209.19 a 246.87 pesos, su incremento ha sido de 37.68 pesos. El aumento de este salario cubre el 41.32% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; el 31.72% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Magna; y el 21.61% del incremento del gasto por consumo del Diesel.

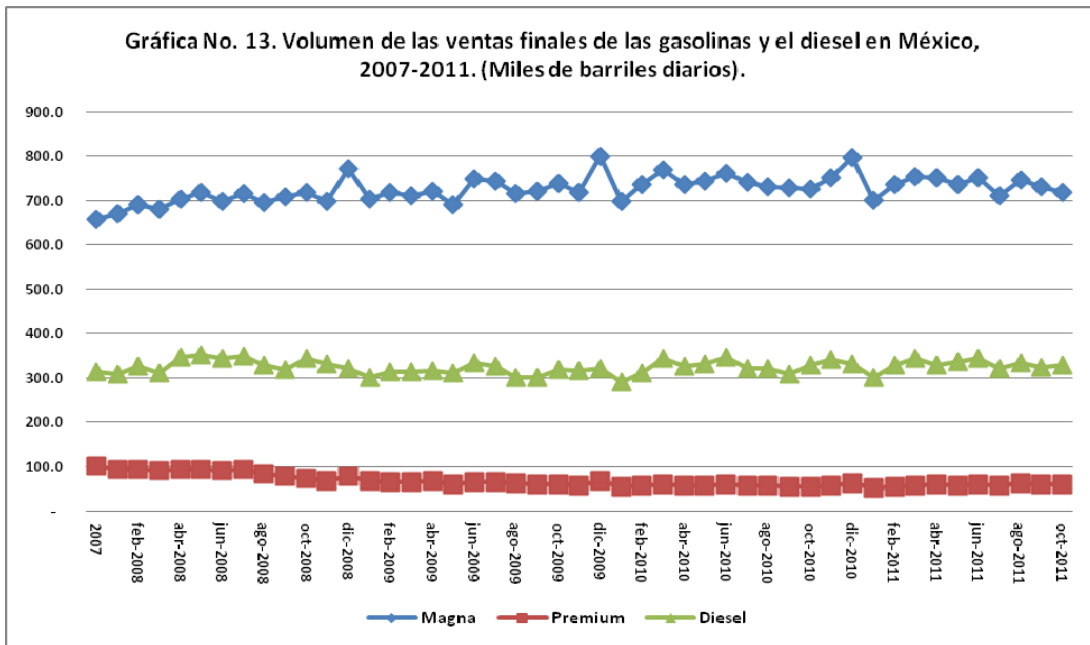
Como podemos observar, los incrementos salariales en nuestro país únicamente cubren una parte del aumento de los precios de las gasolinas y el Diesel, como consecuencia, el alza de los precios de los otros bienes y servicios ya no pueden ser cubiertos por el incremento salarial, porque todo se destina a cubrir el encarecimiento de estos petrolíferos, lo que se traduce en una pérdida acumulada de su poder de compra.

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

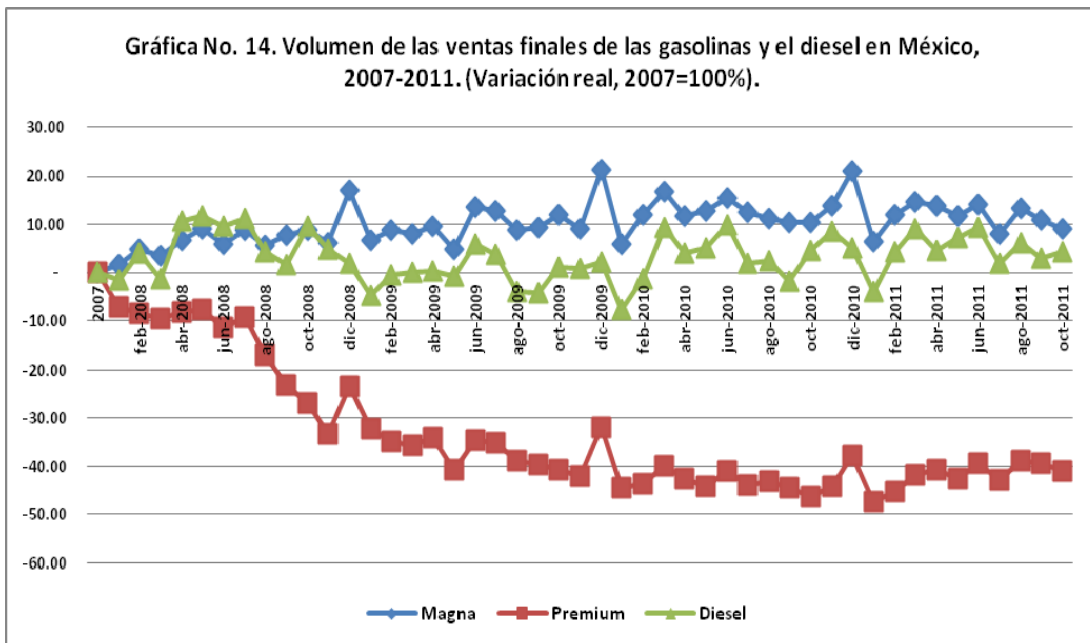
El incremento de los precios de las gasolinas ha generado un efecto sustitución en el consumo. Como la gasolina Magna es un sustituto perfecto de la Premium, la población está incrementando el consumo de la gasolina más barata (Magna) por la más cara (Premium).

Del 2007 a octubre del 2011, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna pasó de 658.9 a 718.7 mil barriles diarios, mientras que, el consumo de la gasolina Premium pasó de 101.3 a 59.9 mil barriles diarios. **(Véase gráfica No. 13).**

En cuanto al Diesel, este ha registrado un consumo irregular, 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. **(Véase gráfica No.13).**



En términos reales, del 2007 a octubre del 2011, el volumen de las ventas internas de la gasolina Magna aumentó 9.08%, el consumo de la Premium se redujo en 40.87% y el Diesel aumento 4.32%. **(Véase gráfica No. 14).**



Este efecto sustitución de la gasolina más barata por la más cara podría exacerbar el impacto al medio ambiente debido a que la gasolina Magna tiene un contenido de azufre superior a la Premium.

En el Programa de Calidad del Aire para Vivir Mejor se encuentra el Proyecto Integral de Combustibles Limpios, que forma parte de la estrategia del Gobierno Federal para combatir la problemática de la Calidad del Aire.

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 el 30 de enero del 2006 es reducir el contenido de azufre en las gasolinas Magna y Premium, con el objetivo de mejorar la eficiencia y eficacia de los convertidores catalíticos de los vehículos, para que coadyuven a bajar las emisiones de contaminantes críticos, particularmente óxido de nitrógeno y monóxido de carbono. Además, una menor concentración de azufre reducirá directamente las emisiones de dióxido de azufre y contaminantes de partículas finas.

Actualmente el límite de concentración de azufre en la gasolina Premium es de 250 en promedio y 300 máximo ppm; en la gasolina Magna es de 300 en promedio y 500 máximo ppm.

Cabe apuntar que la NOM 086 establece términos para reducir el contenido de azufre en las gasolinas y el Diesel. Sin embargo PEMEX no ha tenido la capacidad tecnológica para iniciar el proceso de sustitución de gasolinas y Diesel 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 mínimo y 80 máximo ppm de azufre;
- Desde octubre del 2008, se tendría que ofrecer gasolina Magna de 30 mínimo 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 Diesel 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 Diesel es menor en algunas regiones del mundo:

- En Japón es de 10 ppm en el Diesel y de 30 ppm en las gasolinas;
- En la Unión Europea es de 10 ppm en las gasolinas y el Diesel;
- En Estados Unidos es de 15 ppm en el Diesel y de 30 ppm en las gasolinas; y
- En Brasil es de 50 ppm en el Diesel 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 los precios han generado un cambio de conducta en el consumidor, el cual está optando por comprar la gasolina más barata y más contaminante, reduciendo la demanda de la gasolina más cara que daña menos al ambiente.

El costo de oportunidad que actualmente está enfrentando el Gobierno Federal es que está incrementando la recaudación del IEPS a través del deslizamiento de los precios de las gasolinas, sin embargo, se está generando un impacto ambiental adverso, porque la población está optando por sustituir el consumo de la gasolina menos contaminante por la que más daño le hace a la calidad del aire.

Conclusiones.

- Debido al mecanismo empleado en México y en Estados Unidos para determinar los precios de las gasolinas y el Diesel, el consumidor norteamericano, al estar sometido a un esquema flexible, ante reducciones de los precios de los hidrocarburos, se beneficia por periodos de abaratamiento de las gasolinas y el diesel medido en dólares por litro, tal como ocurrió entre agosto del 2008 y julio del 2009; por el contrario, en ese periodo en México, dado nuestro sistema rígido, los precios de estos petrolíferos sufrieron incrementos o congelamientos en moneda nacional.

Sin embargo, durante el periodo 2010-2011, el mecanismo de administración de precios empleado en nuestro país y la depreciación cambiaria, han sido los factores para que los consumidores nacionales paguen el precio de estos petrolíferos por debajo de nuestra principal referencia internacional.

- A partir de diciembre del 2009, el Gobierno Federal reinicio los deslizamientos mensuales de los precios de los petrolíferos con el objetivo de reducir los subsidios de estos petrolíferos, obteniéndose los siguientes resultados para el presente año. Los resultados observados en cada uno de estos petrolíferos a diciembre del 2011 son los siguientes:

El precio de esta gasolina en México es 1.53 pesos por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 4 centavos por litro y un incremento de 5 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 49 centavos por litro durante el periodo enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 14.45% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país

El precio de la gasolina magna en México es 1.36 peso por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 97 centavos por litro durante enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 13.98% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país.

El precio del diesel en México es 3.59 pesos por litro más barato respecto al pagado por los consumidores en Estados Unidos, a pesar de los once incrementos mensuales de 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, acumulando un aumento en el precio de 97 centavos por litro durante el periodo enero-diciembre del 2011. El precio de este petrolífero es 35.58% más caro en Estados Unidos respecto al que pagan los consumidores finales en nuestro país.

- Si el Gobierno Federal en México decide mantener el mismo ritmo de deslizamiento mensual del precio de la gasolina Premium que el ejecutado durante el 2011, equivalente a once incrementos de 4 centavos por litro y uno de 5 centavos por litro, al cierre del año 2012 el precio de esta gasolina será de 11.08 pesos por litro, es decir 49 centavos más caro que lo observado al cierre del 2011.

Si el Gobierno Federal en México decide mantener el mismo ritmo de deslizamiento mensual del precio de la gasolina Magna que el ejecutado durante el 2011, equivalente a once deslizamientos 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, el precio se incrementará en 97 centavos al año, a este ritmo de deslizamiento, para diciembre del 2012 los consumidores mexicanos pagaremos el litro de gasolina Magna en 10.70 pesos por litro.

Si el Gobierno Federal en México mantiene el mismo ritmo de deslizamiento mensual del precio del Diesel que el instrumentado durante el 2011, equivalente a once deslizamientos de 8 centavos por litro y uno de 9 centavos por litro, se incrementaría en 97 centavos al año, a este ritmo de deslizamiento, para diciembre del 2012 los consumidores mexicanos pagaremos el litro de Diesel en 11.06 pesos por litro.

En síntesis, este análisis de la política pública en materia de deslizamiento de los precios esperados de las gasolinas y el Diesel, nos permiten afirmar que al cierre del 2012, el precio de la gasolina Premium será de 11.08 pesos por litro; la Magna se ubicará en 10.70 pesos por litro y el Diesel en 11.06 pesos por litro.

- El encarecimiento de los precios de los petrolíferos en nuestro país, incide directamente en el poder de compra de los salarios de los trabajadores, por citar un caso: si el propietario de un vehículo decide comprar 40 litros de gasolina o Diesel, su gasto se incrementa de la siguiente manera:

Para la gasolina Premium, en el año 2007 pagaba 332.40 pesos, en diciembre del 2011 gasta 423.60 pesos, 91.20 pesos más respecto al 2007. Para la gasolina Magna, en el año 2007 pagaba 270.40 pesos, en diciembre del 2011 gasta 389.20 pesos, 118.80 pesos más respecto al 2007. Para el Diesel, en el año 2007 pagaba 229.20 pesos; en diciembre del 2011 gasta 403.60 pesos, es decir, 174.40 pesos más respecto al 2007.

Dado esta evolución en los precios de estos petrolíferos, afirmamos que el aumento del salario mínimo cubre el 10.01% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; el 7.72% de la gasolina Magna; y el 5.27% del Diesel.

Si la medición se lleva a cabo considerando el salario medio de cotización del IMSS (que impacta a la población de ingresos medios y altos), inferimos que el aumento de este salario cubre el 41.32% del incremento del gasto por consumo de la gasolina Premium; el 31.72% de la gasolina Magna; y el 21.61% del Diesel.

Como podemos observar, los incrementos salariales en nuestro país únicamente cubren una parte del aumento de los precios de las gasolinas y el Diesel, como consecuencia, el alza de los precios de los otros bienes y servicios ya no pueden ser cubiertos por el incremento salarial, porque todo se destina a cubrir el encarecimiento de estos petrolíferos, lo que se traduce en una pérdida acumulada de su poder de compra.

- El incremento de los precios de las gasolinas ha generado un cambio de conducta en los patrones de consumo de la población. Se está dando un efecto sustitución, porque la Magna es un sustituto perfecto de la Premium, como consecuencia, la población está incrementando el consumo de la gasolina más barata y más contaminante (Magna) por la más cara y que le hace menos daño al ambiente (Premium).

Este efecto sustitución podría impactar negativamente al medio ambiente, por sus respectivos contenidos de azufre. Actualmente, el límite de concentración de este mineral en la Premium es de 250 en promedio y 300 máximo ppm; en la Magna es de 300 en promedio y 500 máximo ppm.

El costo de oportunidad que actualmente está enfrentando el Gobierno Federal es que está incrementando la recaudación del IEPS a través del deslizamiento de los precios de las gasolinas, sin embargo, se está generando un impacto ambiental adverso, porque la población está optando por sustituir el consumo de la gasolina menos contaminante por la que más daño le hace a la calidad del aire.

- Dado los incrementos en los precios de las gasolinas y el diesel, 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 Diesel aprobadas por el Congreso de la Unión a iniciativa del Ejecutivo Federal, y por la política de deslizamiento de los precios internos para igualarlos con los externos seguidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

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 la siguiente inferencia: durante el año 2010-2011, el 40% del incremento de los precios de la gasolina magna y del diesel provienen de las cuotas que recaen sobre las ventas finales de estos petrolíferos, las cuales fueron aprobadas por el Congreso de la Unión; el 60% restante es producto de las decisiones autónomas tomadas por el Ejecutivo Federal. El encarecimiento de la Premium se explica en su totalidad por la aplicación de las cuotas.

Anexo estadístico

Cuadro No. 6. Evolución del precio internacional de petróleo de exportación de los países miembros y no miembros de la OPEP, 2007-2011. (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	108.71

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. 7. Evolución de los precios de las gasolinas y el diesel en la Costa Golfo de los Estados Unidos, 2007-2011. (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	0.82	0.89	1.01

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, 2007-2011. (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

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, 2007-2011. (Pesos por litro).			
Periodo	México	Costa Golfo de los E U.	Diferencial
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	12.12	-1.53

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, 2007-2011. (Pesos por litro).			
	México	Costa Golfo de los EU.	Diferencial
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	11.09	-1.36

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, 2007-2011. (Pesos por litro).			
	México	Costa Golfo de los EU.	Diferencial
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

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 500 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 2011. (Pesos por dólar)	
Fecha de liquidación	Pesos por dólar
Ene 2007	10.9426
Feb 2007	10.9930
Mar 2007	11.1203
Abr 2007	10.9861
May 2007	10.8250
Jun 2007	10.8326
Jul 2007	10.8049
Ago 2007	11.0408
Sep 2007	11.0368
Oct 2007	10.8331
Nov 2007	10.8769
Dic 2007	10.8474
Ene 2008	10.9141
Feb 2008	10.7716
Mar 2008	10.7355
Abr 2008	10.5217
May 2008	10.4437
Jun 2008	10.3303
Jul 2008	10.2273
Ago 2008	10.0976
Sep 2008	10.6105
Oct 2008	12.5561
Nov 2008	13.0818
Dic 2008	13.3983
Ene 2009	13.8694
Feb 2009	14.5566
Mar 2009	14.7132
Abr 2009	13.4521
May 2009	13.1960
Jun 2009	13.3415
Jul 2009	13.3637
Ago 2009	13.0032
Sep 2009	13.4126
Oct 2009	13.2413
Nov 2009	13.1216
Dic 2009	12.8563
Ene 2010	12.8047
Feb 2010	12.9547
Mar 2010	12.5939
Abr 2010	12.2336
May 2010	12.7118
Jun 2010	12.7225
Jul 2010	12.8279
Ago 2010	12.7457
Sep 2010	12.8281
Oct 2010	12.4498
Nov 2010	12.3327
Dic 2010	12.3936
ene-2011	12.1353
feb-2011	12.0727
mar-2011	12.0082
abr-2011	11.7384
may-2011	11.6510
jun-2011	11.7994
jul-2011	11.6716
ago-2011	12.2056
sep-2011	12.9754
oct-2011	13.4645
nov-2011	13.6778
dic-2011	13.5868

Fuente: Banco de México

Cuadro No. 13. Estimación del valor del subsidio a las gasolinas y el diesel en México, 2007-2011. (Millones de pesos).			
	Magna	Premium	Diesel
2007	-2,494.7	82.5	-3,582.5
ene-2008	-4,526.4	- 163.7	-5,099.1
feb-2008	-4,265.9	-90.8	-5,543.3
mar-2008	-6,096.1	- 328.7	-7,221.8
abr-2008	-7,567.5	- 493.9	-8,584.3
may-2008	-10,203.9	- 819.1	-10,099.2
jun-2008	-11,630.5	-1,003.3	-10,783.4
jul-2008	-11,620.1	- 996.3	-10,803.1
ago-2008	-7,907.3	- 496.6	-7,608.0
sep-2008	-9,238.3	- 578.7	-6,818.6
oct-2008	-7,064.9	- 342.6	-7,867.6
nov-2008	2,087.1	553.4	-4,190.5
dic-2008	7,606.4	1,116.6	-1,758.2
ene-2009	5,487.0	837.5	-818.0
feb-2009	2,583.1	507.2	-863.4
mar-2009	1,619.0	414.8	-501.4
abr-2009	2,541.6	541.7	-128.7
may-2009	631.3	334.4	140.6
jun-2009	-3,828.8	-32.8	-1,552.2
jul-2009	-2,454.4	78.3	-1,450.2
ago-2009	-2,778.6	47.7	-1,387.1
sep-2009	-2,217.6	84.0	-1,510.1
oct-2009	-2,403.5	76.4	-1,689.8
nov-2009	-3,492.1	-21.7	-2,150.6
dic-2009	-2,427.6	90.4	-1,538.2
ene-2010	-2,898.4	5.4	-1,739.9
feb-2010	-2,333.5	46.1	-1,607.3
mar-2010	-3,042.3	- 1.3	-1,958.9
abr-2010	-2,572.0	24.1	-2,003.5
may-2010	-3,407.1	-59.0	-2,486.1
jun-2010	-1,664.5	70.9	-1,793.5
jul-2010	-1,285.8	78.6	-1,517.6
ago-2010	- 883.0	101.4	-1,534.2
sep-2010	- 490.4	110.6	-1,353.1
oct-2010	- 418.9	114.5	-1,270.3
nov-2010	- 191.2	125.0	-1,478.7
dic-2010	-2,059.4	-19.0	-2,028.9
ene-2011	-2,000.1	-37.3	-2,167.8
feb-2011	-2,991.9	- 114.1	-3,102.7
mar-2011	-6,785.0	- 426.0	-4,605.2
abr-2011	-8,197.7	- 551.2	-4,603.9
may-2011	-8,426.2	- 579.0	-4,388.1
jun-2011	-6,247.3	- 438.6	-4,062.6
jul-2011	-5,206.9	- 362.9	-3,404.5
ago-2011	-6,920.3	- 535.7	-4,085.4
sep-2011	-7,853.2	- 651.3	-4,765.6
oct-2011	-7,031.7	- 604.1	-5,213.2

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, 2007-2011. (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

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

Cuadro No. 15. Volumen de las ventas finales de las gasolinas y el diesel en México, 2007-2011. (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

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.



COMISIÓN BICAMERAL DEL SISTEMAS DE BIBLIOTECAS

Dip. Iridia Salazar Blanco
Presidente

Dip. Pavel Díaz Juárez
Integrante

Dip. Aarón Irizar López
Integrante

SECRETARÍA GENERAL

Dr. Fernando Serrano Migallón
Secretario General

SECRETARÍA DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS

Lic. Emilio Suárez Licona
Secretario



DIRECCIÓN GENERAL DE LOS SERVICIOS DE DOCUMENTACIÓN, INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

Dr. Francisco Luna Kan
Director General

DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS

Dr. Jorge González Chávez
Director

SUBDIRECCIÓN DE ANÁLISIS ECONÓMICO

M. en E. Reyes Tépac M.
Subdirector.

Dolores García Flores
Capturista