



ESTUDIOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN AMÉRICA LATINA

El impuesto sobre las gasolinas

Una aplicación para el Ecuador,
El Salvador y México

Fausto Hernández
Arturo Antón



NACIONES UNIDAS

CEPAL



cooperación
alemana

DEUTSCHE ZUSAMMENARBEIT

El impuesto sobre las gasolinas: una aplicación para el Ecuador, El Salvador y México

Fausto Hernández
Arturo Antón



Este documento, fue preparado por Fausto Hernández y Arturo Antón, consultores de la Unidad de Cambio Climático, División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de las actividades del Proyecto “Política fiscal y cambio climático (GER/12/002)”, ejecutado por la CEPAL en conjunto con la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) y financiado por el Ministerio Federal de Cooperación Económica y Desarrollo de Alemania (BMZ).

Las opiniones expresadas en este documento son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de las organizaciones.

Índice

Resumen	5
I. Introducción	7
II. Precios de la gasolina a nivel internacional	9
III. Breve revisión teórica del impuesto a la gasolina	11
A. Fijación del precio de la gasolina	14
1. México	14
2. El Salvador	19
3. Ecuador	23
IV. El modelo	25
A. Supuestos	25
B. El impuesto óptimo a la gasolina	26
V. Calibración del modelo	29
A. Parámetros	29
VI. Resultados	41
A. Análisis de sensibilidad	43
VII. Conclusiones	45
Bibliografía	47
Anexos	51
Anexo 1 Dinámica del precio del petróleo	53
Anexo 2 Ley de IEPS para gasolinas y diesel (México)	53
Anexo 3 Expresiones analíticas para las elasticidades del modelo	55
 Cuadros	
Cuadro 1 Marco jurídico para la fijación de precio final de gasolinas en México	15
Cuadro 2 Precio internacional de referencia del barril de petróleo	20
Cuadro 3 Impuesto especial El Salvador	21
Cuadro 4 Indicadores de eficiencia energética y emisiones por tipo de vehículo	31
Cuadro 5 Parque vehicular, Ecuador 2010	32

Cuadro 6	Características del parque vehicular en México	32
Cuadro 7	Accidentes de tránsito según causa de accidente	35
Cuadro 8	Estimación de costo externo marginal por accidente	36
Cuadro 9	Tamaño sector público	38
Cuadro 10	México: gasto en gasolina a PIB y otros indicadores	39
Cuadro 11	Listado de parámetros.....	40
Cuadro 12	Estimación del impuesto óptimo a la gasolina (escenario base)	42
Cuadro 13	Efectos sobre el bienestar de tasas de impuesto a la gasolina.....	43

Gráficos

Gráfico 1	Gasolina: precio promedio, 2003-2011	9
Gráfico 2	Proporciones de precio e impuestos a la gasolina	10
Gráfico 3	Impuesto especial (<i>Excise</i>)	11
Gráfico 4	Variación anual (coeficiente de variación) del IEPS, 2001-2011	11
Gráfico 5	Precios de México y los Estados Unidos	17
Gráfico 6	Diferencial de precios de las gasolinas en México y los Estados Unidos	18
Gráfico 7	IEPS recaudado	18
Gráfico 8	El Salvador: precio gasolina, 2008-2012	20
Gráfico 9	Distribución de impuestos sobre la gasolina.....	22
Gráfico 10	Composición de los impuestos	22
Gráfico 11	Composición parque vehicular total México, 2011	30
Gráfico 12	Número de accidentes de tránsito en Ecuador, 2010.....	36
Gráfico 13	Sensibilidad del impuesto óptimo a la gasolina a la variación de parámetros: costos.....	44
Gráfico 14	Sensibilidad del impuesto óptimo a la gasolina a la variación de parámetros: elasticidades	44
Gráfico A.1	Precio del petróleo WTI.....	53

Diagrama

Diagrama 1	Diagrama del IEPS.....	16
------------	------------------------	----

Resumen

El principal objetivo de este documento es ofrecer una estimación sobre el impuesto óptimo a la gasolina en tres países latinoamericanos: México, El Salvador y Ecuador utilizando la metodología de Parry y Small (2005). La ventaja de esta metodología es que permite que la determinación del impuesto óptimo no solo incluya la típica externalidad Pigouviana, sino también criterios de optimalidad impositiva à la Ramsey así como el efecto de una menor congestión vehicular sobre la oferta de trabajo. Los principales resultados obtenidos sugieren un impuesto óptimo de 48 centavos de dólar por litro en México, y de 28 y 31 centavos por litro en El Salvador y Ecuador. Desde luego, los valores puntuales reportados en este documento deben tomarse con cautela ya que existe una importante incertidumbre para calibrar el modelo. Así, los ejercicios de sensibilidad sugieren que el impuesto óptimo se ubica entre 28 y 90 centavos de dólar para el caso de México; entre 20 y 64 centavos de dólar para El Salvador; y entre 21 y 71 centavos de dólar para Ecuador. Este impuesto no solo tiene impactos importantes en los países que subsidian la gasolina sino que también puede ocasionar ganancias en bienestar de magnitud considerable para los consumidores. Destaca además que el marco institucional de fijación del precio de la gasolina no incluye normalmente una estrategia para contabilizar a las externalidades negativas del transporte con gasolina.

I. Introducción

La fijación del precio de la gasolina se ha convertido en un tema muy importante para las economías del mundo. En efecto, el precio del barril de petróleo incluso se acercó a los 140 dólares por barril en 2008, aunque en lo que va del 2012 el promedio se ubica alrededor de los 95 dólares¹. En cuanto la economía mundial se recupere de manera más permanente, se espera que este precio se ubique alrededor de los 110 dólares en promedio. Ello tendrá consecuencias negativas en el ritmo de crecimiento económico, en la tasa de inflación y en la competitividad internacional de aquellas economías con una mayor dependencia de los combustibles fósiles.

En general, en los países desarrollados los precios de las gasolinas (muy correlacionados con el precio del crudo) se han ajustado y el impuesto recaudado de ellas no ha sufrido grandes repercusiones. Este no es el caso en algunos de los países en desarrollo, donde se ha tendido a subsidiar el precio de la gasolina. Ello ha llevado prácticamente a todos los organismos internacionales a sugerir que estas subvenciones deben desaparecer o controlarse.

Estos subsidios, como se mostrará para los casos particulares de México y Ecuador, por un lado, son regresivos por su propia naturaleza y, por otro, han afectado las finanzas públicas. Además, incentivan el uso de automóviles, con frecuencia motivando el uso de aquéllos menos eficientes energéticamente, causando así externalidades negativas al medio ambiente y aumentando el tiempo de traslado de los habitantes de un lugar a otro, trayendo como consecuencia un incremento en la congestión vial y accidentes relacionados, entre otras consideraciones.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_1005

