
serie manuales

Políticas de precios de
combustibles en América del Sur y
México: implicancias económicas
y ambientales

Hugo Altomonte
Jorge Rogat



División de Recursos Naturales
e Infraestructura

Santiago de Chile, agosto de 2004



ENERGY, CLIMATE
AND SUSTAINABLE
DEVELOPMENT

Este documento fue preparado por Hugo Altomonte, Jefe Unidad de Energía y Recursos Naturales de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL y Jorge Rogat Economista Principal del UNEP *Risø Centre (URC) Energy Climate and Sustainable Development Risø National Laboratory*, Dinamarca.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización.

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN impreso 1680-886X

ISSN electrónico 1680-8878

ISBN: 92-1-322565-2

LC/L.2171-P

N° de venta: S.04.II.G.100

Copyright © Naciones Unidas, agosto de 2004. Todos los derechos reservados

Impreso en Naciones Unidas, Santiago de Chile

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse al Secretario de la Junta de Publicaciones, Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, N. Y. 10017, Estados Unidos. Los Estados miembros y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Sólo se les solicita que mencionen la fuente e informen a las Naciones Unidas de tal reproducción.

Índice

Prólogo	9
Agradecimientos	11
I. Introducción	13
A. Antecedentes.....	13
B. Objetivos y alcance del estudio	14
C. Fuentes de información y terminología	15
D. Consumo y precios de la energía	18
E. Formación de precios del petróleo: panorama general.....	19
F. La fijación de precios del petróleo en América del Sur y México: panorama general.....	21
II. Análisis comparativo de precios de combustible entre países autoabastecidos, importadores y exportadores de petróleo	25
A. Análisis de la cadena de precios en países autoabastecidos	25
B. Análisis de la cadena de precios de los países importadores.....	32
C. Análisis de la cadena de precios de los países exportadores.....	40
D. Seguimiento (monitoreo)	44
III. Políticas de precios y sus implicancias económicas y ambientales	55
A. Estimación del impacto económico medido a través de los precios ex refinería de los combustibles	56
B. Impactos de la política tributaria aplicada a los combustibles.....	62

C.	El precio de venta al público y los cambios en la composición de la estructura.....	65
D.	Implicancias ambientales	71
IV.	Observaciones finales y recomendaciones.....	75
A.	Observaciones finales.....	75
B.	Recomendaciones	77
	Bibliografía	79
	Anexo Metodológico.....	81
I.	Países autoabastecidos	83
A.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Argentina.....	83
B.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Bolivia	94
C.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Colombia	103
II.	Países exportadores.....	115
A.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Ecuador.....	115
B.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en México.....	125
C.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Venezuela	138
III.	Países importadores.....	147
A.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Brasil	147
B.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Chile	159
C.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Paraguay.....	169
D.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Perú.....	178
E.	Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Uruguay	187
	Serie manuales: números publicados.....	197

Índice de cuadros

Cuadro 1	Comparación de precios ex refinería en países autoabastecidos	26
Cuadro 2	Comparación de impuestos asociados a los combustibles derivados del petróleo en países autoabastecidos	27
Cuadro 3	Comparación de márgenes de comercialización bruta asociados a los combustibles derivados del petróleo en países autoabastecidos	27
Cuadro 4	Comparación de precios de venta a público de los combustibles derivados del petróleo en países autoabastecidos	28
Cuadro 5	Comparación de precios ex refinería en países importadores.....	32
Cuadro 6	Comparación de impuestos asociados a los combustibles derivados del petróleo en países importadores	35
Cuadro 7	Comparación de márgenes de comercialización bruta asociados a los combustibles derivados del petróleo en países importadores	36
Cuadro 8	Comparación precios de venta a público de los combustibles derivados del petróleo en países importadores.....	37

Cuadro 9	Comparación de precios ex refinería en países exportadores para la gasolina regular.....	40
Cuadro 10	Comparación de impuestos asociados a los combustibles derivados del petróleo en países exportadores.....	42
Cuadro 11	Comparación márgenes de comercialización bruta asociados a los combustibles derivados del petróleo en países exportadores.....	42
Cuadro 12	Comparación de precios de venta a público de los combustibles derivados del petróleo en países exportadores.....	43
Cuadro 13	Organismos supervisores y relación con los medios de comunicación.....	45
Cuadro 14	Política de precios aplicadas a los combustibles en América del Sur y México.....	56
Cuadro 15	Monto acumulado por diferencias entre precios internos y el PRMI.....	58
Cuadro 16	Recaudación por impuestos a los combustibles líquidos.....	63
Cuadro A-1:	Resumen sistema de precios aplicados en Argentina.....	84
Cuadro A-2:	Evolución del ICLG (Ex ITC) y Normativa Modificatoria, Argentina.....	84
Cuadro A-3:	Precio en refinería, Argentina.....	85
Cuadro A-4:	Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos, Argentina.....	85
Cuadro A-5:	Impuesto a los Ingresos Brutos, Argentina.....	86
Cuadro A-6:	Impuesto al Valor Agregado, Argentina.....	86
Cuadro A-7:	Total Impuestos, Argentina.....	86
Cuadro A-8:	Márgenes Comerciales, Argentina.....	87
Cuadro A-9:	La estructura de precios del Gas Licuado del Petróleo.....	87
Cuadro A-10:	Precios Finales al Consumidor, Argentina.....	88
Cuadro A-11:	Resumen sistema de precios aplicados en Bolivia.....	94
Cuadro A-12:	Precio en ex refinería, a Diciembre 2001, Bolivia.....	95
Cuadro A-13:	Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados, Bolivia.....	96
Cuadro A-14:	Impuesto a las transacciones, Bolivia.....	96
Cuadro A-15:	Impuesto al Valor Agregado, Bolivia.....	96
Cuadro A-16:	Total Impuestos, Bolivia.....	96
Cuadro A-17:	Márgenes Comerciales, Bolivia.....	97
Cuadro A-18:	Precios Finales al Consumidor, Sucre.....	97
Cuadro A-19:	Resumen sistema de precios aplicados en Colombia.....	104
Cuadro A-20:	Estructura del precio de la Gasolina Corriente en Colombia.....	105
Cuadro A-21:	Precio en refinería, Colombia.....	105
Cuadro A-22:	Impuesto al Valor Agregado, Colombia.....	106
Cuadro A-23:	Impuesto Global, Colombia.....	106
Cuadro A-24:	Sobretasa, Colombia.....	106
Cuadro A-25:	Total Impuestos, Colombia.....	106
Cuadro A-26:	Política de precios aplicados a los márgenes comerciales, Colombia.....	107
Cuadro A-27:	Estructura GLP, Colombia.....	108
Cuadro A-28:	Márgenes Comerciales, Colombia.....	108
Cuadro A-29:	Precios Finales al Consumidor.....	109
Cuadro A-30:	Resumen sistema de precios aplicados en Ecuador.....	118
Cuadro A-31:	Precio en refinería, Ecuador.....	119
Cuadro A-32:	Impuesto al Valor Agregado, Ecuador.....	119
Cuadro A-33:	Márgenes Comerciales, Ecuador.....	120
Cuadro A-34:	Modelo tarifario para las comercializadoras, Ecuador.....	121
Cuadro A-35:	Precios Finales al Consumidor, Quito.....	121
Cuadro A-36:	Resumen de los criterios utilizados en la legislación mexicana en la fijación de precios.....	127
Cuadro A-37:	Estructura de Precios Productor y Público, México.....	128

Cuadro A-38: Referencias utilizadas para fijar el Precio Productor, México.....	128
Cuadro A-39: Ajustes de Precio por Calidad, Manejo y Servicio, México.....	128
Cuadro A-40: Valor ventas internas productos petrolíferos y gas natural, diciembre 2001	129
Cuadro A-41: Volumen ventas internas productos petrolíferos y gas natural, diciembre 2001.....	130
Cuadro A-42: Precio en refinería, México.....	130
Cuadro A-43: Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, México	130
Cuadro A-44: Impuesto al Valor Agregado.....	131
Cuadro A-45: Total Impuestos, México.....	131
Cuadro A-46: Márgenes Comerciales, México.....	131
Cuadro A-47: Precios Finales al Consumidor Resto del País	132
Cuadro A-48: Resumen estructura de precios aplicados a combustibles en Venezuela.	139
Cuadro A-49: Evolución Impuestos Al Consumo General Para Los Diferentes Combustibles	139
Cuadro A-50: Precio en refinería, Venezuela	140
Cuadro A-51: Impuesto General al Consumo de Petróleos y sus Derivados, Venezuela	140
Cuadro A-52: Márgenes Comerciales, Venezuela	141
Cuadro A-53: Precios Finales al Consumidor, Caracas.	141
Cuadro A-54: Resumen de la estructura de precios de combustibles en Brasil	148
Cuadro A-55: Precio en refinería, Brasil.....	150
Cuadro A-56: PIS/COFINS, Brasil.....	151
Cuadro A-57: FUP/PPE o CIDE, Brasil	151
Cuadro A-58: ICMS, Brasil	152
Cuadro A-59: Total Impuestos, Brasil	152
Cuadro A-60: Márgenes Comerciales, Brasil	153
Cuadro A-61: Precios Finales al Consumidor, São Paulo.	153
Cuadro A-62: Resumen de sistema de precios aplicados en Chile	159
Cuadro A-63: Componentes del Precio de Paridad de Importación	160
Cuadro A-64: Evolución del Impuesto Específico aplicado a gasolina y a petróleo diesel, Chile ...	161
Cuadro A-65: PPI, Chile, a diciembre 2001	161
Cuadro A-66: Precio en refinería, Chile	161
Cuadro A-67: Fondo Estabilización de Precios del Petróleo, Impuestos, Chile	162
Cuadro A-68: Impuesto Específico, Chile	162
Cuadro A-69: Impuesto al Valor Agregado, Chile	162
Cuadro A-70: Total Impuestos, Chile	162
Cuadro A-71: Márgenes de Comercialización, Chile	163
Cuadro A-72: Precios Finales al Consumidor, Santiago, Diciembre 2001.	163
Cuadro A-73: Resumen sistema de precios de combustibles, Paraguay.	170
Cuadro A-74: Alícuotas de ISC según combustible, Paraguay.....	170
Cuadro A-75: Precio en refinería.....	171
Cuadro A-76: Impuesto Selectivo al Consumo, Paraguay	171
Cuadro A-77: Márgenes Comerciales, Paraguay	172
Cuadro A-78: Precios Finales al Consumidor, Asunción.	172
Cuadro A-79: Resumen sistema de precios de combustibles, Perú.	178
Cuadro A-80: Precio en refinería, Perú.....	179
Cuadro A-81: Impuesto al Rodaje, Perú.....	179
Cuadro A-82: Impuesto Selectivo al Consumo, Perú.....	180
Cuadro A-83: Impuesto al Valor Agregado, Perú.....	180
Cuadro A-84: Total Impuestos, Perú	180
Cuadro A-85: Márgenes Comerciales	180
Cuadro A-86: Precios Finales al Consumidor, Lima, Diciembre 2001.	181
Cuadro A-87: Resumen del sistema de precios de combustibles, Uruguay	187
Cuadro A-88: Evolución del Impuesto Específico Interno	188

Cuadro A-89: Precio refinería, Uruguay	188
Cuadro A-90: Impuesto Específico Interno, Uruguay	189
Cuadro A-91: Impuesto al Valor Agregado, Uruguay	189
Cuadro A-92: Total Impuestos, Uruguay	189
Cuadro A-93: Márgenes Comerciales, Uruguay	189
Cuadro A-94: Precios Finales al Consumidor, Montevideo	190

Índice de gráficos

Gráfico 1 : Consumo de productos derivados del petróleo	18
Gráfico 2 : Precios FOB de importación de petróleo crudo de la OPEP y de países no miembros de la OPEP	20
Gráfico 3 : Precios de la gasolina	22
Gráfico 4 : Composición porcentual del precio final al consumidor en Argentina.....	29
Gráfico 5 : Composición porcentual del precio final al consumidor en Bolivia	30
Gráfico 6 : Composición porcentual del precio final al consumidor en Colombia	31
Gráfico 7 : Evolución del precio ex refinería en Perú y precio referencia en Costa del Golfo de los Estados Unidos de la gasolina regular.....	33
Gráfico 8 : Evolución del precio ex refinería de Paraguay y precio referencia en Costa del Golfo de los Estados Unidos de la gasolina regular.....	33
Gráfico 9 : Comparación del precio ex refinería Uruguay y precio de referencia Costa del Golfo de los Estados Unidos de la gasolina regular.....	34
Gráfico 10 : Estructura de precios al consumidor en Paraguay.....	38
Gráfico 11 : Estructura de precios al consumidor en Perú.....	39
Gráfico 12 : Evolución de precios ex refinería de Ecuador y precio referencia en Costa del Golfo de los Estados Unidos de la gasolina regular.....	41
Gráfico 13 : Evolución de precios ex refinería de México y precio referencia en Costa del Golfo de los Estados Unidos de la gasolina regular.....	41
Gráfico 14 : Composición porcentual del precio final al consumidor, México	44
Gráfico 15 : Comparación de precios ex refinería de la gasolina regular en países de América del Sur y México.....	59
Gráfico 16 : Comparación de precios ex refinería de la gasolina premium en países de América del Sur y México.....	60
Gráfico 17 : Comparación de precios ex refinería del diesel oil en países de América del Sur y México	60
Gráfico 18 : Comparación de precios ex refinería del fuel oil en países de América del Sur y México	61
Gráfico 19 : Comparación de precios ex refinería del GLP en países de América del Sur y México	61
Gráfico 20 : Impuestos aplicados al diesel oil.....	64
Gráfico 21 : Impuestos aplicados a la gasolina premium	65
Gráfico 22 : Comparación del precio de venta a público de la gasolina premium en países de América del Sur y México.....	66
Gráfico 23 : Comparación del precio de venta a público de la gasolina regular en países de América del Sur y México.....	66
Gráfico 24 : Comparación del precio de venta a público del diesel oil en países de América del Sur y México.....	67
Gráfico 25 : Estructura de precios gasolina regular diciembre 2001	68
Gráfico 26 : Estructura de precios gasolina regular diciembre 2002	69
Gráfico 27 : Estructura de precios gasolina premium diciembre 2001	69
Gráfico 28 : Estructura de precios gasolina premium diciembre 2002	70

Gráfico 29	: Estructura de precios diesel oil diciembre 2001	70
Gráfico 30	: Estructura de precios diesel oil diciembre 2002	71
Gráfico 31	: Consumo per cápita de gasolina	72
Gráfico 32	: Emisiones per cápita de dióxido de carbono (CO ₂) del sector transporte	73
Gráfico A-1	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Argentina	89
Gráfico A-2	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Argentina.....	91
Gráfico A-3	: Precios ex refinería Gasolina Regular, Argentina	93
Gráfico A-4	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Bolivia	98
Gráfico A-5	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Bolivia.....	100
Gráfico A-6	: Precios ex refinería Gasolina Regular, Bolivia	102
Gráfico A-7	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Colombia.....	110
Gráfico A-8	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Colombia	112
Gráfico A-9	: Precios ex refinería Gasolina Regular, Colombia	114
Gráfico A-10	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Ecuador.....	122
Gráfico A-11	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Ecuador	123
Gráfico A-12	: Composición porcentual del precio final al consumidor, México.....	133
Gráfico A-13	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, México	135
Gráfico A-14	: Precios ex refinería Gasolina Regular, México.....	137
Gráfico A-15	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Venezuela.....	142
Gráfico A-16	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo	143
Gráfico A-17	: Composición porcentual del precio final al consumidor	154
Gráfico A-18	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo	156
Gráfico A-19	: Algunas comparaciones.....	158
Gráfico A-20	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Chile	164
Gráfico A-21	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Chile	166
Gráfico A-22	: Precios ex refinería Gasolina Regular, Chile	168
Gráfico A-23	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Paraguay.....	173
Gráfico A-24	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Paraguay.....	175
Gráfico A-25	: Precios ex refinería Diesel oil, Paraguay.....	177
Gráfico A-26	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Perú.....	182
Gráfico A-27	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios de los derivados del petróleo, Perú.....	184
Gráfico A-28	: Algunas comparaciones, Perú.....	186
Gráfico A-29	: Composición porcentual del precio final al consumidor, Uruguay.	191
Gráfico A-30	: Comparación de los componentes de las estructuras de precios derivados del petróleo, Uruguay	193
Gráfico A-31	: Precios ex refinería Gasolina Regular, Uruguay	195

Prólogo

A fines del año 2000 y principios del 2001, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y el Agencia Internacional de Energía realizaron una serie de talleres sobre la reforma de los subsidios a la energía. Éstos se llevaron a cabo en París (noviembre de 2000), Durban (diciembre de 2000), Bangkok (enero de 2001), Nairobi (enero de 2001) y Santiago de Chile (marzo de 2001). Dichos talleres contaron con la participación de representantes gubernamentales, organizaciones no gubernamentales, medios académicos y diversos interesados.

Dada la necesidad de una mayor investigación en el área, y en seguimiento de la iniciativa del PNUMA y el Agencia Internacional de Energía, el Centro de Colaboración en la esfera del Medio Ambiente y la Energía del PNUMA en Riso (Dinamarca) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) suscribieron en octubre de 2002 un acuerdo de colaboración sobre la fijación de precios de la energía y asuntos ambientales. Como resultado de dicho acuerdo, en noviembre de 2002 se inició un proyecto de investigación con miras a analizar las consecuencias económicas y ambientales de las actuales políticas de fijación de precios de los combustibles en América Latina. En el marco del proyecto, se realizó un taller regional los días 3 y 4 de diciembre de 2002 en la sede de la CEPAL en Santiago de Chile. Uno de los principales objetivos de dicho taller fue reunir a representantes de países autoabastecidos, importadores y exportadores de petróleo, con el objeto de discutir las políticas de fijación de precios de los combustibles aplicadas en la región y sus impactos sobre la economía y el medio ambiente. Asistieron al taller representantes gubernamentales, medios académicos e interesados de diez países de la

región, a saber, Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

El presente estudio refleja el resultado de las discusiones sostenidas durante el taller de dos días sobre las consecuencias económicas y ambientales de las actuales políticas de fijación de precios de los combustibles en América del Sur, así como el resultado de una extensa encuesta de datos realizada en los diez países antes mencionados y México. Se presentan las actuales políticas de fijación de precios de los combustibles en estos países y se discuten sus consecuencias para la economía y el medio ambiente.

La mayoría de los combustibles que aquí se analizan son utilizados por el sector del transporte. Si bien las opciones técnicas como los vehículos eléctricos y los con células de combustible son probablemente las mejores alternativas para el futuro en los países desarrollados, éstas no están al alcance de muchos países en desarrollo en el futuro cercano. A nuestro parecer, la fijación de precios puede constituir un instrumento efectivo mediante el cual se pueden alcanzar, en un período relativamente breve, objetivos como la conservación de la energía y el aumento de la eficacia de ésta, con los correspondientes beneficios, tanto para el medio ambiente local como mundial.

Agradecimientos

El Centro de Colaboración en la esfera del Medio Ambiente y la Energía del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA/RISO) y la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL agradecen a las diversas organizaciones regionales y a los representantes gubernamentales de los once países incluidos en este estudio, que hicieron posible la recopilación de los datos requeridos. Agradecemos especialmente a quienes aportaron valiosos comentarios en las diversas fases del estudio. Entre ellos, cabe mencionar a Cristián Álamos, Humberto Campodónico y Gonzalo Castillo.

Agradecemos también a todos los participantes en el taller realizado en Santiago de Chile por su contribución en diversas discusiones interesantes y alentadoras, así como por la valiosa información proporcionada para la elaboración de este estudio. Entre los participantes, cabe mencionar los siguientes:

- Miguel A. González Torres, Secretaría de Energía, México.
- Enrique Birhuet, Ministerio de Hidrocarburos, Bolivia.
- Roberto Kozul, Instituto de Economía Energética (IDEE), Argentina.
- Guillermo Cappadoro, PSI, Consultores, Argentina.
- Gilberto Jaimes, Unidad de Planeación Minero Energética, Colombia.
- Félix Betancourt, Consultor, Colombia.
- Alejandro Martínez, Asociación Colombiana de Petróleo, Colombia.

- Luis A. Coronado, Asesor de hidrocarburos, Ministerio de Minas y Energía, Colombia.
- Luiz Horta Nogueira, Director, Agencia Nacional de Petróleo, Brasil.
- Julio Colombi, Director, Agencia Nacional de Petróleo, Brasil.
- Quiroz Helder Pinto, Universidad Federal de Río de Janeiro, Brasil.
- Jesús Mora, Universidad de los Andes, Venezuela.
- Ramón Ricaurte Cisneros, Petrocomercial, Ecuador.
- Humberto Pavón, Petróleos Paraguayos (PETROPAR), Paraguay.
- Elsa Sader, Administración Nacional de Cemento, Alcohol y Petróleo, Uruguay.
- Alejandro Stipanovic, Administración Nacional de Cemento, Alcohol y Petróleo, Uruguay.
- Alvaro Suárez, Administración Nacional de Cemento, Alcohol y Petróleo, Uruguay.
- José Antonio Ruiz, Comisión Nacional de Energía, Chile.
- Mauricio Ponc, Fiscalía Nacional Económica, Chile.
- Pedro Maldonado, Programa de Investigación Energética, Chile.
- Ricardo Sanhueza, Departamento de Economía, Universidad de Chile, Chile.
- Carrie Pottinger, Agencia Internacional de Energía, Francia.
- Jorge Rogat, RISO Institut, Dinamarca.
- Fernando Cuevas, Unidad de Energía, Sede Subregional de la CEPAL en México.
- Humberto Campodónico, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Chile
- Hugo Altomonte, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Chile
- René Salgado, División de Recursos Naturales e Infraestructura CEPAL, Chile

I. Introducción

A. Antecedentes

El aumento de los niveles de industrialización e ingresos en los países en desarrollo conduce a una mayor demanda de energía. Gran cantidad de ésta se basa en combustibles fósiles, en que el petróleo representa la mayor parte. La quema de combustibles fósiles genera emisiones de gases que afectan seriamente, tanto al medio ambiente local como mundial, pero lo que es aún más importante, a la salud humana. A pesar de ello, el consumo de petróleo ha aumentado constantemente durante las últimas décadas y se espera que siga haciéndolo incluso en los decenios venideros. De acuerdo con una segunda evaluación realizada por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambios Climáticos, se espera que el uso de la energía, y particularmente de los combustibles fósiles, se duplique para el año 2020. Según las proyecciones realizadas por el Agencia Internacional de Energía en el año 2000, se esperaba que la demanda total de petróleo en América Latina aumentara de 6.1 millones de barriles en 1997 a 10.9 millones de barriles en 2020 (EIA/OCDE, 2001). De acuerdo con las proyecciones del año 2004 realizadas por la Administración de Información Energética (EIA), se espera que la demanda de energía para el transporte aumente de 26,8 cuatrillones de Btu en 2002 a 41,2 cuatrillones de Btu¹ en 2025 (www.eia.deo.gov/oiaf/aeo/demand.html). Dada la ausencia de

¹ La unidad térmica británica (Btu) es una medida de energía definida como la cantidad de calor necesaria para subir la temperatura de una libra de agua en un grado Fahrenheit cuando la temperatura del agua es cercana a los 39,2 grados Fahrenheit. 1 barril de petróleo crudo = 5,8 millones de Btu.

políticas de fijación de precios de la energía que pueden desincentivar el uso de la misma y en particular de los combustibles fósiles, es probable que se mantenga este patrón.

En América Latina los precios de los combustibles se han mantenido históricamente muy por debajo de los precios mundiales. Previo a la introducción de las reformas energéticas a comienzos de los años noventa, los precios de la energía no se rigieron por las normas convencionales de fijación de precios en función del costo marginal o el costo de oportunidades, sino se fijaron con respecto a las metas relativas a la distribución del ingreso o con el reconocido propósito de promover la industrialización. Por ejemplo, durante la década de los setenta, los productos derivados del petróleo como el diesel (debido a su uso en el transporte militar) fueron altamente subsidiados. Ello ha significado un subsidio implícito, ya que los ingresos de exportación no percibidos constituyen un costo alternativo a la gasolina barata vendida internamente. Esta política ha sido aplicada principalmente por los países exportadores de petróleo, pero también por aquellos no exportadores de petróleo en que las empresas petroleras son estatales. A fines de los años ochenta, esta situación comenzó a cambiar en varios países como resultado de la introducción de reformas energéticas que incluyeron cambios en las políticas de fijación de precios. Dichas reformas permitieron la participación del sector privado en la exploración, la producción y la distribución de estos productos. Ello condujo, en la mayoría de los países, a la descentralización del sistema de precios y a la incorporación de criterios de rentabilidad en las empresas estatales. En algunos de los países en que la energía había sido altamente subsidiada, las reformas energéticas contribuyeron a la reducción o la eliminación de los subsidios y, en consecuencia, a alcanzar niveles de precios más acordes con los de los países industrializados. No obstante, aún existen subsidios a la energía en varios países de la región. Tales subsidios están distorsionando el mercado, pues como resultado de ello los precios aún están muy por debajo de los precios mundiales.

B. Objetivos y alcance del estudio

El presente estudio tiene un doble propósito. El primer objetivo consiste en determinar las actuales políticas de fijación de precios de los combustibles en varios países de América del Sur y México. Esta información nos permitirá comparar las políticas de fijación de precios aplicadas en los diversos países de la región. El segundo objetivo es analizar las consecuencias de estas políticas con respecto a la economía y el medio ambiente. Por otra parte, el estudio pretende facilitar el diálogo entre los gobiernos, los encargados de adoptar decisiones y los diversos interesados de los países aquí estudiados, así como de otros países de la región.

Si bien la intención fue abarcar a todos los países del Cono Sur, por falta de disponibilidad de datos, países como Suriname y Guyana no pudieron incluirse. El estudio se concentra en las políticas vigentes de fijación de precios de los combustibles en Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y México. Los combustibles analizados son la gasolina, el diesel, el queroseno, el gas de petróleo licuado (GPL) y el fuel oil, productos sobre los cuales es posible obtener fácilmente información. El análisis de la estructura de precios de los combustibles se centra en la cadena de formación de precios de la fase posterior al proceso de producción (*downstream*) incluidos los tres componentes principales: precio pre-refinería, impuestos y margen. Para ello, se presentan y comparan las estructuras de precios de los dos últimos años (diciembre de 2001 y diciembre de 2002). Además en el estudio se presenta el mecanismo de supervisión del proceso de fijación de precios de los combustibles aplicado en los países aquí estudiados.

C. Fuentes de información y terminología

1. Fuentes de información

La recopilación de información se ve considerablemente limitada en algunos países de la región. Por esta razón, como se mencionó anteriormente, no pudieron incluirse todos los países sudamericanos en el estudio. Por otra parte, también se presentaron dificultades para recopilar información sobre algunos de los países aquí incluidos, de manera que el grado de detalle entre los países estudiados puede variar de un país a otro. Los datos utilizados para este estudio fueron recopilados de las siguientes fuentes:

a) Argentina

- Secretaría de Energía y Minas (www.energia.miv.gov.ar)
contacto: Roberto Fanesi (rfares@miv.gov.ar)
- Fundación Bariloche (www.bariloche.com.ar)
- Organización Jorge Lapeña & Asociados
contacto: Ing. Gerardo Rabinovich (gerardo@speedy.com.ar)

b) Bolivia

- Unidad de Análisis de Políticas Sociales y Económicas (UDAPE), (<http://www.udape.gov.bo>)
- Superintendencia de Hidrocarburos, (<http://www.superhid.gov.bo/>)
contacto 1: Javier Rivero Zuazo, (jrivero@superhid.gov.bo)
contacto 2: Roland Ponce, (rponce@superhid.gov.bo)
- Banco Central de Bolivia, (<http://www.bcb.gov.bo/>)
- Instituto Nacional de Estadísticas, <http://www.ine.gov.bo/>
- Cámara Boliviana de Hidrocarburos, (www.cbh.org.bo)
- Sistema de Regulación Sectorial, (www.sirese.gov.bo)
- Cámara Nacional de Industrias, (<http://www.bolivia-industry.com/index2.htm>)
- Servicios de Impuestos Nacionales, (<http://www.si.gov.bo/>)

c) Brasil

- Agencia Nacional de Petróleo, (www.anp.gov.br)
contacto: Luiz Horta Nogueira; Julio Colombi Neto, (horta@anp.gov.br)
- Ministerio de Minas y Energía, (www.mme.gov.br)
contacto: Joao Antonio Patusco, (joao.patusco@mme.gov.br)
- PETROBRAS, (www.petrobras.com.br)
contacto: (produtos@petrobras.com.br)

d) Colombia

- Empresa Colombiana de Petróleos, (www.ecopetrol.com)
- Ministerio de Minas y Energía, (www.minminas.gov.co)
contacto: Héctor Moreno, (hectormoreno@uol.com.co)
- Unidad de Planeación Minero Energética, (www.upme.gov.co)
contacto: Jaime Guerra, (jaimeguerra@upme.gov.co)
- Comisión de Regulación de Energía y Gas, (www.creg.gov.co)
- Banco de la República de Colombia, (www.banrep.gov.co)

e) Chile

- Servicio de Impuestos Internos, (www.sii.cl)
- Comisión Nacional de Energía, (www.cne.cl)
contacto: Yamal Soto Morales, (ysoto@cne.cl)

- Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), (www.enap.cl)
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE), (<http://www.ine.cl>)

f) Ecuador

- Ministerio de Energía y Minas, (www.menergia.gov.ec)
contacto: Angela Sojos, (asojos@menergia.gov.ec)
- Petrocomercial de PETROECUADOR, (www.petrocomercial.com.ec)
- Banco Central del Ecuador, (www.bce.fin.ec)
- Servicios de Renta Interna del Ecuador, (<http://www.sri.gov.ec/>)

g) México

- Petróleos Mexicanos, (<http://www.pemex.com/>)
contacto: Francisco Javier Quezada Sánchez, (fquesada@ref.pemex.com)
- Banco de México, información financiera y económica, (www.banxico.org.mx)
- Comisión Nacional Para el Ahorro y Energía (CONAE), (www.conae.gob.mx/)
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público, (<http://www.shcp.gob.mx/>)
contacto: Asistencia Técnica, (asisnet@sat.gob.mx)
- Comisión Reguladora de Energía, (www.cre.gob.mx)
contacto: Alejandro Escandón, (dadminis@cre.gob.mx)
contacto: Efraim Tellez, (etellez@cre.gob.mx)
- Organización Nacional de Expendedores de Petróleos, (www.onexpo.com.mx)

h) Paraguay

- Ministerio de Industria y Comercio, (www.mic.gov.py)
- Dirección General de Combustibles
contacto: Luis Villalba, (combustible@mic.gov.py)
- Petróleos Paraguayos (PETROPAR)
contacto: Doris Sanabria, (petropar@conexion.com.py)
contacto: Victorio Caballero, (petropar@conexion.com.py)

i) Perú

- Ministerio de Energía y Minas, (www.mem.gob.pe)
- Petróleos del Perú, (www.petroperu.com)
- Banco Central de Reserva del Perú, (www.bcrp.gob.pe)

j) Uruguay

- Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), (www.ancap.com.uy)
- Sector energético en Uruguay, (www.proyectoargentino.org.ar)
- Ministerio de Economía y Finanzas, Dirección General Impositiva, (<http://www.dgi.gub.uy/>)
- Dirección Nacional de Energía, (www.dne.gub.uy)
contacto: Cristina Mattos, (cristina.mattos@dne.miem.gub.uy)

k) Venezuela

- Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), (<http://www.seniat.gov.ve/>)
contacto: Asistencia al contribuyente, (asiste@seniat.gov.ve)
- Ministerio de Minas y Energía, (<http://www.mem.gov.ve/>)
contacto: Ingrim Tositti, (itossitti@mem.gov.ve)
- Comisión Latinoamericana de Empresarios de Combustibles, (www.claec.org)
- Petróleos de Venezuela, S.A. (PDVSA), (www.pdvsa.com)

Otros Organismos

- Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), (www.olade.org.ec)
contactos: Gabriel Hernandez, (gbernand@olade.org.ec)
Byron Chiliquinga, (bchiliq@olade.org.ec)
- Agencia Internacional de Energía
 - Energy Prices & Taxes, *Quarterly Statistics*, 2002.
 - Estados Unidos, Departamento de Energía
 - Información sobre energía y datos de precios de los productos derivados del petróleo refinado, Administración Internacional de Energía, (www.eia.doe.gov/emeu/international/petroleu.html#RefinedPrices)
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), (www.eclac.cl)
- Anuario estadístico de América Latina y el Caribe, años 1990 a 2003. División de Estadística y Proyecciones Económicas, (www.eclac.cl/deype)

Terminología

Fase posterior al proceso de producción (*Downstream*): Incluye las fases de refinación, comercialización, transporte y almacenamiento de productos derivados del petróleo.

Índice de alineación de precios: Corresponde a la razón de la variación del precio ex refinería de un producto derivado del petróleo con respecto al valor de referencia y al costo internacional de la refinación del mismo producto en el mismo período.

País autoabastecido: País cuya producción de petróleo es suficiente para satisfacer su mercado interno. Además puede ser un exportador o importador marginal de energía.

País exportador: País cuya producción de petróleo es suficiente para satisfacer sus propias necesidades internas y cuyos excedentes de petróleo le permiten comercializarlo y abastecer a otros países.

País importador: País cuya capacidad de producción de petróleo no es suficiente para satisfacer su mercado interno.

Precio paritario de importación: Consiste en un mecanismo de fijación de precios. Conceptualmente, es el precio determinado por el costo más económico de importar combustibles del mercado más competitivo, que tiene el tamaño, la profundidad, la estabilidad y la liquidez necesarios para un abastecimiento confiable y constante. En términos generales, los países o las empresas que utilizan este sistema de fijación de precios basan sus precios en un mercado competitivo externo sobre el cual no tienen capacidad de control (Costa del Golfo de los Estados Unidos). El precio paritario de importación se calcula tomando en consideración el precio fob, con todos los gastos, derechos e impuestos (en este caso por ejemplo el punto de origen puede ser la Costa del Golfo de los Estados Unidos) más una cantidad por concepto de flete, que representa el costo de transporte desde la Costa del Golfo al puerto de importación en el país de destino, y otra por concepto de seguros (seguro para el producto embarcado) de manera de obtener el precio cif. Además otras variables se suman a este precio, a saber, pérdidas, derechos aduaneros, gastos por concepto de tarjetas de crédito y costos de almacenamiento, entre otros, a fin de obtener la paridad de importación de la planta (precio paritario a la salida del tanque de almacenamiento).

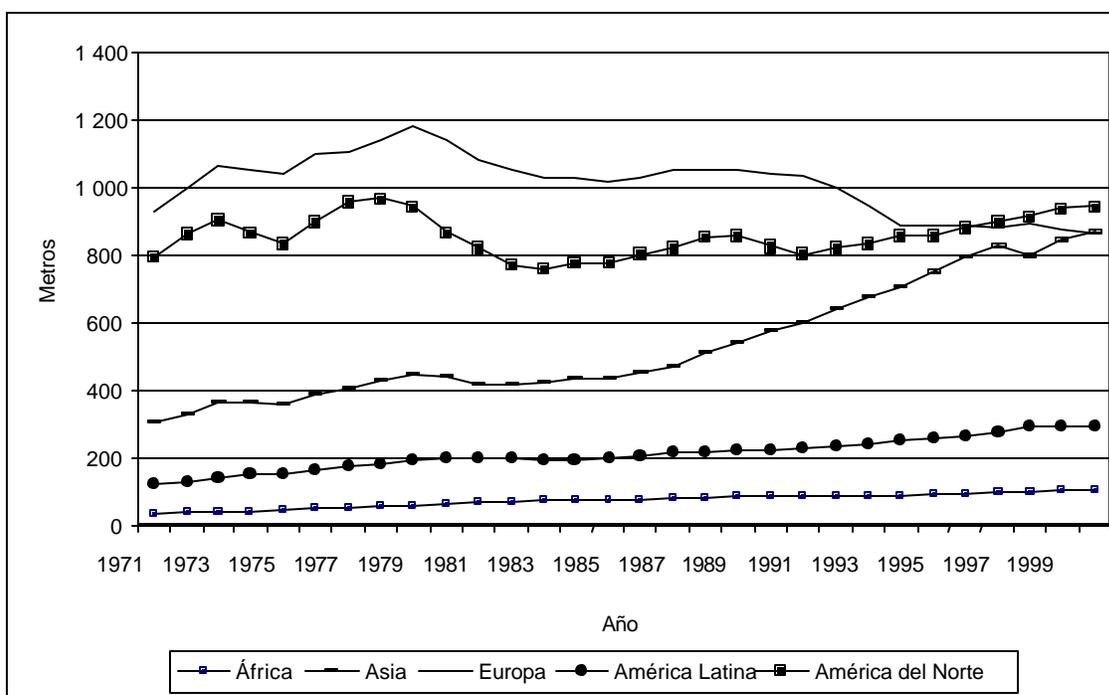
Precio de referencia: El valor promedio de los precios diarios de un producto derivado del petróleo, publicados en el Platt's Oilgram US Marketscan, tomando los valores máximo y mínimo a fin de determinar el precio promedio aritmético mensual. También se conoce como el índice de mercado de productos refinados para Nueva York y la Costa del Golfo de los Estados Unidos, que es ampliamente utilizado en América Latina como base para las fórmulas de fijación de precios.

Precio ex refinería: El precio de transferencia aplicado a los productos derivados del petróleo desde la puerta de la refinería a un punto de venta, ya sea un distribuidor o una estación de servicio. Se conoce también como el ingreso del productor.

D. Consumo y precios de la energía

La determinación adecuada de los precios de la energía resulta fundamental para una distribución y uso eficaces de los recursos energéticos, pero también para asegurar que los costos económicos, sociales y ambientales, incluidos los costos de las externalidades asociadas con su uso, estén reflejados en el precio. Los precios bajos de la energía conducen no sólo a una excesiva demanda de la misma, sino contribuyen también a desincentivar la investigación y las inversiones en fuentes de energía más limpias y renovables. La relación inversa entre el uso y los precios de la energía se observó durante las crisis de precios del petróleo de 1973-1974 y 1979-1980. El alza del precio del petróleo registrada en estos dos períodos se vio reflejada claramente en una disminución del consumo mundial del mismo. Luego de las dos crisis del petróleo, los precios bajaron hasta alcanzar los niveles observados previamente. A raíz de ello, aumentó el consumo de petróleo. En el gráfico 1 se observa la respuesta a las crisis del petróleo en términos de consumo interno de productos derivados del petróleo en cinco regiones del mundo.

Gráfico 1
CONSUMO DE PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO
(1971-2000)



Fuente: World Energy Database, 2003.

El consumo interno de productos derivados del petróleo disminuyó considerablemente en Europa y América del Norte luego de las dos crisis del petróleo. Durante estos períodos, el consumo en Asia experimentó una disminución mucho menor, y prácticamente no se vio alterado en América Latina y África. Es posible que en el caso de Asia, la leve disminución durante tales períodos haya obedecido a la expansión de las economías recientemente industrializadas. Lo que es más notable aún, Asia experimentó un aumento significativo del consumo luego de las crisis del petróleo. En el caso particular de América Latina, y salvo por la leve disminución en el consumo de petróleo observada luego de la segunda crisis, se observa un aumento constante a lo largo del período. Una

explicación razonable para ello es que el efecto ingreso reforzó el efecto precio. De esta forma, en países como Ecuador, Venezuela y México, todos exportadores de petróleo, el alza de los precios del petróleo significó un aumento en los ingresos, lo que hizo que el consumo interno total de petróleo se viera menos afectado. En África, el consumo interno de petróleo ha sido bastante bajo y uniforme, y probablemente ya se encuentra en niveles que no permiten realizar más reducciones.

Es probable que la creciente demanda de energía, acompañada de precios bajos de la misma, fomente el patrón actual. Una de las razones que explican los bajos precios de la energía en los países en desarrollo ha sido la presencia de subsidios. Por lo general, un subsidio implica una distorsión en el mercado, que es tanto ineficaz en términos económicos como perjudicial para el medio ambiente. Para abordar este problema y controlar el aumento del consumo, es necesario revisar las políticas de fijación de precios existentes en los países en desarrollo.

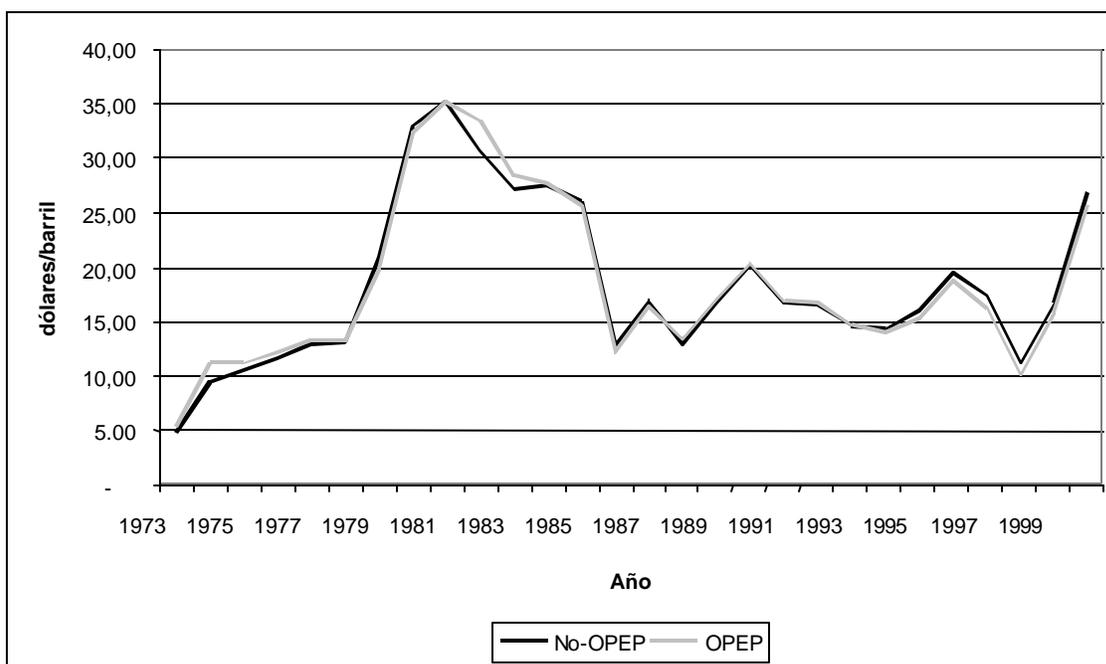
E. Formación de precios del petróleo: panorama general

El petróleo no es un bien homogéneo y por lo tanto la determinación de su precio no es trivial. El petróleo crudo varía según las gravedades específicas y el contenido de azufre; por esta razón, generalmente se utiliza un marcador en el proceso de determinación de los precios. Dada su importancia en términos de producción y reservas, se ha utilizado ampliamente el crudo ligero de Arabia Saudita. No obstante, durante los años ochenta su papel comenzó a declinar mientras que otros marcadores empezaron a cobrar mayor importancia. Los distintos productores de petróleo utilizan diferentes marcadores para fijar sus precios. Por ejemplo, la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP)² recopila datos de precios sobre la base de una canasta de siete tipos de petróleo crudo, que se utilizan como “marcadores”. Entre éstos se encuentran los siguientes: Saharan Blend (Argelia), Minas (Indonesia), Bonny Light (Nigeria), Ligero (Arabia Saudita), Fateh (Dubai), Tía Juana (Venezuela) e Istmo (México), petróleo de un país no miembro de la OPEP. Este mecanismo de fijación de precios fue introducido en 1987 y es un promedio de los siete petróleos crudos (www.eia.doe.gov). Por otra parte, los países productores de petróleo no miembros de la OPEP utilizan otros crudos importantes como marcadores, que se comercializan en mercados internacionales. Por ejemplo, el petróleo West Texas Intermediate (WTI) es el principal marcador de crudos de los Estados Unidos. De manera similar, el Fateh de Dubai constituye un importante marcador del petróleo en los mercados asiáticos. El petróleo crudo North Sea Brent se utiliza como marcador de gran parte del petróleo que se comercia internacionalmente.

La OPEP ha desempeñado un papel importante en la fijación de precios del petróleo. Si bien su importancia ha disminuido en los últimos años, debido principalmente a la no adhesión por parte de los países no miembros de la misma a sus políticas de precios, su papel y liderazgo en la determinación de los mismos aún son significativos. Ello se observa claramente en el gráfico 2, donde se aprecia cómo los precios de la OPEP y de los países no miembros se mantienen prácticamente a la par.

² La OPEP fue fundada en 1960 y entre sus miembros se incluyen Argelia, Indonesia, Irán, Irak, Kuwait, Libia, Nigeria, Qatar, Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y Venezuela.

Gráfico 2
PRECIOS FOB DE IMPORTACIÓN DE PETRÓLEO CRUDO DE LA OPEP Y
DE PAÍSES NO MIEMBROS DE LA OPEP
 (1973–2000)



Fuente: Agencia Internacional de Energía, 2002.

Sin embargo, no siempre se ha utilizado el mecanismo de fijación de precios desarrollado por la OPEP, pero existen otros factores tales como acontecimientos políticos y conflictos internacionales que han influido considerablemente en sus decisiones relativas a la fijación de precios. Por ejemplo, las crisis del petróleo de 1973-1974 y 1979-1980 obedecieron más bien a una reducción voluntaria de la oferta por parte de sus países miembros que a una decisión basada en el promedio de los siete marcadores utilizados. Estas decisiones se vieron a su vez influidas por los dos conflictos internacionales que tuvieron lugar en 1973 y 1979, el conflicto árabe-israelí y la revolución de Khomeini respectivamente. Otros factores que influyen en las decisiones sobre precios de la OPEP son las políticas gubernamentales destinadas a conciliar los intereses de rentabilidad con los intereses políticos y sociales del país. Ello se ve reflejado claramente en los objetivos principales de la OPEP, que son coordinar y unificar las políticas petroleras entre los países miembros y salvaguardar el interés de los mismos, así como estabilizar los precios del petróleo en los mercados internacionales, evitando así las fluctuaciones de precio que pueden perjudicar un ingreso estable en dichos países.

La gran contribución de la OPEP a la producción mundial de petróleo es probablemente la razón más importante de su influencia en la determinación del precio del petróleo. Representó aproximadamente el 40% de la producción mundial de petróleo en 2002 y se espera que este porcentaje aumente. Según algunas estimaciones, del total de reservas mundiales comprobadas de crudo de 1.21 trillones de barriles, 759 mil millones de barriles (66%) corresponden a la OPEP (www.eia.doe.gov). Otro de los factores que han influido en el desarrollo del mercado del petróleo, tanto en términos de cantidad producida como de precios, es el hecho de que algunos países productores de petróleo no miembros de la OPEP han coordinado, en varias oportunidades, la producción con la OPEP. Por ejemplo, México, uno de los principales países productores de petróleo no miembros de la OPEP, tuvo un papel crucial en la decisión de reducir la producción de petróleo en 1998. De manera semejante, otros países productores de petróleo no miembros de la

OPEP como Noruega, Rusia, Omán y Angola, coordinaron reducciones de la producción entre fines del año 2000 y comienzos del 2001.

A nivel minorista, el crudo representa un porcentaje significativo del costo de los precios al por menor de los productos derivados del petróleo. Sin embargo, éste varía considerablemente entre los países, dependiendo, entre otras cosas, del nivel de tributación. En los países en desarrollo, el crudo representa por lo general alrededor del 40% de los precios de los productos derivados del petróleo, mientras que en los países de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) este porcentaje es bastante inferior. Ello obedece principalmente al hecho de que los impuestos representan un porcentaje mucho más alto del precio total. Otros factores que afectan al precio al por menor de los productos del petróleo son las existencias, que a su vez se ven afectadas por los desequilibrios entre la oferta y la demanda, y las estructuras locales de producción de las industrias de energía.

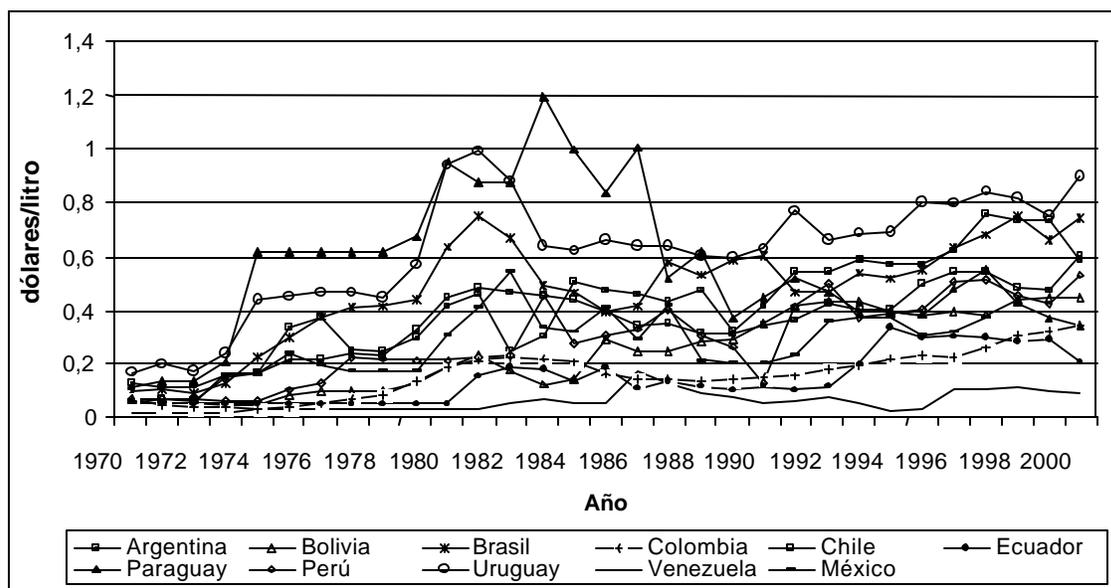
F. La fijación de precios del petróleo en América del Sur y México: panorama general

Históricamente, en América del Sur, los precios de los productos derivados del petróleo no se han fijado de acuerdo con las políticas convencionales de fijación de precios en función de los costos marginales o de oportunidad, sino más bien con respecto a las consideraciones políticas, las metas de distribución del ingreso y la promoción de la industrialización. En la mayoría de los países de la región, particularmente durante la década de los setenta, los precios internos de los productos derivados del petróleo se encontraban muy por debajo de los precios mundiales. Esto se aplica especialmente a los países exportadores de petróleo, Ecuador, Venezuela y México. Dichos países mantuvieron, y aún mantienen, precios muy bajos en comparación con el resto del mundo, pero también con otros países de la región. Como norma, los productos derivados del petróleo como el queroseno (debido a su uso por los sectores pobres), el diesel (debido a su importancia en la agricultura y el transporte) y el fuel oil (debido a su uso en la industria) han sido altamente subsidiados. Por el contrario, en la mayoría de los países industrializados, el precio de estos productos se fija de manera similar y por lo general sigue estrechamente a los precios mundiales. La existencia de subsidios, y en consecuencia de precios bajos, también se aplica a la gasolina para el transporte. Dado que resulta más fácil encontrar datos sobre los precios de la gasolina entre los combustibles abordados en el presente estudio, en el gráfico 3 se observa la evolución de los precios de la gasolina en los diez países sudamericanos y México durante las últimas tres décadas.

Si bien países como Argentina y Brasil tienen una producción relativamente importante de petróleo, los precios de la gasolina en dichos países son los más altos de la región. Es probable que los elevados precios registrados en estos países obedezcan a niveles de tributación más acordes con los de los países industrializados. Como es de esperarse, los precios más bajos de la gasolina se encuentran en los países exportadores de petróleo: Ecuador, Venezuela y México. En el caso de Ecuador y Venezuela, los precios se mantuvieron uniformes durante los años setenta, pese a las crisis del petróleo de 1973-1974 y 1979-1980. Ello obedece probablemente a los bajos costos de producción, así como a la existencia de subsidios.

En Ecuador, donde el Ministerio de Energía y Minas (MEM) tiene el control total de los precios, la energía ha sido altamente subsidiada incluso hasta comienzos de los años noventa. Se estima que el monto de los subsidios a la energía en 1991 sobrepasaba los 600 millones de dólares, o el 6% del PIB. De éstos, 400 millones de dólares, o el 4% del PIB, correspondió a subsidios a los productos derivados del petróleo (Banco Mundial/ESMAP, 1994). Sin embargo, en 1992, el gobierno comenzó a eliminar parte de los subsidios a los productos derivados del petróleo. Además, se registraron aumentos significativos en el precio de los mismos. En el gráfico 3 se aprecia claramente un aumento significativo del precio de la gasolina después de 1992.

Gráfico 3
PRECIOS DE LA GASOLINA
 (1970–2000)



Fuente: World Energy Database, 2002.

De manera similar, en Venezuela los precios están completamente controlados por el gobierno. Los precios de los productos derivados del petróleo son muy bajos comparados incluso con otros países de la región, lo que se debe en parte a los bajos costos de producción, pero también al hecho de que estos productos están altamente subsidiados.

Los precios de la gasolina han fluctuado más en México a lo largo del período y han sido particularmente más elevados que los de Ecuador y Venezuela entre los años ochenta y noventa. Probablemente ello obedece a las medidas del gobierno con miras a facilitar la entrada de nuevos actores en el sector petrolero, así como a promover la fijación de precios en concordancia con los precios internacionales.

A pesar del proceso de liberalización que tuvo lugar en la región, varios países continuaron aplicando políticas de fijación de precios de la energía que contrarrestaron dicho proceso. Por ejemplo, Chile adoptó una política de precios de la energía que indirectamente significó la incorporación de un subsidio. En 1991, y como consecuencia de la crisis del petróleo originada a raíz de la guerra del Golfo, el gobierno de Chile decidió proteger el precio interno del petróleo de las fluctuaciones internacionales. Para ello, se creó un fondo de estabilización de precios del petróleo. El propósito de este fondo es proteger los precios internos de los productos derivados del petróleo de las fluctuaciones de los precios internacionales. En relación al Fondo, el gobierno interviene, ya sea otorgando un crédito o gravando al Fondo, dependiendo de la diferencia entre un precio paritario predeterminado y un precio de referencia. El precio paritario, que corresponde a un precio promedio de la semana en curso, se calcula semanalmente sobre la base de los precios de importación del petróleo de la semana anterior y los precios de importación esperados para la semana siguiente. El precio de referencia corresponde al promedio de los precios internacionales del petróleo de los últimos dos años y de los precios esperados a mediano y largo plazos. Se permite una banda superior/inferior de 12,5% para la diferencia entre el precio paritario y el precio de referencia. De esta forma, si la diferencia entre el precio paritario y el precio de referencia es mayor a 12,5%, el gobierno otorga un crédito correspondiente al 100% de la diferencia. Si esta diferencia es menor a 12,5%, el gobierno lo grava con un impuesto de 60%.

Durante la mayor parte del período, Bolivia y Perú han registrado precios similares al resto de los países. Paraguay presentó uno de los precios más altos de la gasolina hasta fines de la década de los ochenta, pero a comienzos de los noventa éstos disminuyeron y se han mantenido relativamente bajos desde entonces.

De manera análoga a la diferencia de precios, la aplicación de impuestos a los productos derivados del petróleo varía considerablemente dentro de América del Sur. Estas diferencias, al igual que con los precios, se relacionan con el hecho de si se trata de un país exportador o importador de petróleo. Por lo general, los impuestos aplicados a los productos del petróleo son mucho más bajos en los países exportadores que en los países importadores de la región. El comportamiento del sector petrolero de los países sudamericanos y México depende en gran medida de si se trata de países autoabastecidos, importadores o exportadores de petróleo. Lo anterior se aplica especialmente a los precios de los productos derivados del petróleo. Por lo tanto, a fin de llevar a cabo un análisis más profundo de los países comprendidos en el presente estudio, es necesario dividirlos en tres grupos diferentes: autoabastecidos, importadores y exportadores de petróleo.

II. Análisis comparativo de precios de combustible entre países autoabastecidos, importadores y exportadores de petróleo

A. Análisis de la cadena de precios en países autoabastecidos

1. Precios ex refinería

El cuadro 1 muestra el resumen de los precios promedios ex refinería (sin gastos de comercialización, libres de impuestos, pero que incorporan el margen del refinador), observados en diciembre de 2001 y diciembre de 2002 en los países autoabastecidos (Argentina, Bolivia y Colombia), así como el precio ex refinería del mercado de referencia internacional (PMRI).

En diciembre 2001 los precios ex planta de todos los países autoabastecidos se situaron por arriba de los precios internacionales (PMRI) situación que, a excepción de Bolivia, cambia drásticamente a diciembre 2002 en que se situaron por debajo del mercado internacional.

Argentina es el país que mayor distorsión presentó en diciembre de 2001 por cuanto el precio ex-refinería de la gasolina regular superaba en 38% al PMRI, la gasolina premium un 77%, el GLP parecido al diesel oil 51% y 48% respectivamente; y aún el fuel oil que se supone un combustible de uso intensivo en el sector industrial o de

la generación de electricidad, presentó un sobreprecio de 27%. Esta situación cambia radicalmente en diciembre 2002, como resultado del fin de la convertibilidad de su moneda y consecuente devaluación. Sólo la gasolina premium presenta un sobreprecio de 31%. A pesar de esta situación coyuntural y por ser un país autoabastecido, el mercado está fuertemente concentrado en las principales multinacionales (Repsol YPF, ESSO y Shell), por lo que todavía no presenta las condiciones de competencia en el mercado de los combustibles que refleje los comportamientos de los mercados internacionales.

Cuadro 1

COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA EN PAÍSES AUTOABASTECIDOS

	Diciembre 2001 dólares/litro				Diciembre 2002 dólares/litro			
	Argentina	Bolivia	Colombia	PMRI	Argentina	Bolivia	Colombia	PMRI
Paridad	1 000	6 814	2 305,3	-	3 446	7 454	2 813,28	-
Gasolina regular	0,199	0,170	0,166	0,144	0,201	0,228	0,150	0,220
Gasolina premium	0,276	0,205	0,183	0,156	0,238	0,264	0,202	0,231
Diesel oil	0,211	0,213	0,129	0,143	0,170	0,287	0,117	0,227
Fuel oil	0,132	0,216	0,074	0,104	-	0,275	0,145	0,163
Kerosene	-	0,193	0,146	0,146	-	0,234	0,195	0,229
GLP (kgs.)	0,250	0,133	0,202	0,165	0,102	0,101	0,195	0,288

Fuente: CEPAL, con datos del Instituto Argentino de la Energía (IAE), Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia y Unidad de Planificación Minero Energética de Colombia (UPME).

Notas:

El precio de mercado referencia internacional (PMRI) de las gasolinas regular y premium, del petróleo diesel, y el kerosene, en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, se le agregó un 7% de Flete y 0,02% de seguro para estimar el precio CIF.

El PMRI del fuel oil en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, corresponde a precio CIF.

El PMRI del Gas Licuado de Petróleo, corresponde al mercado de referencia de Mont Belvieu, Propano Spot Price FOB, se le agregó un 15% de Flete y 0,02% de seguro para estimar el precio CIF.

Bolivia está en vía de desregular su mercado interno de combustibles, pero durante el período de análisis que abarca este trabajo, mantenía una política de fijación de precios por parte del Estado, por lo que, si bien ha tendido a aproximarse a los precios internacionales, sus precios internos no se rigen estrictamente por las variaciones observadas en el mercado internacional. Se percibe que las discrepancias no son tan marcadas como en el caso de Argentina, con excepción del fuel oil que presentó valores superiores en un 110% y 69% y en menor medida para el diesel oil con 49% y 26% para 1001 y 2002 respectivamente. Se nota en cambio un subsidio para el GLP en particular en 2002 ya que el precio interno representa sólo un 35% del valor internacional.

Colombia, desde la desregulación del mercado de combustibles a partir de diciembre de 1998, ha aproximado los precios ex refinería de la gasolina regular, premium y del GLP a los precios internacionales. Aún cuando se ha intentado eliminar en buena parte los subsidios por parte de ECOPETROL, los precios que en 2001 eran superiores en 15%, disminuyen en diciembre de 2002 presentando una brecha bastante considerable de 13% inferior en la gasolina premium, 32% en la regular y el GLP; y muy fuerte en el diesel oil de 48%.

2. Impuestos

El segundo componente de la estructura de precios de los combustibles derivados del petróleo corresponde a los impuestos, esta carga tributaria que se aplica a los combustibles varía de un país a otro, de acuerdo con las leyes de cada uno (ver Anexo Metodológico Cap. I, letras A p.83; B p.94; y C p.103). Además, casi todos los países imponen un impuesto fijo o específico a cada litro o galón de gasolina vendido.

Cuadro 2

COMPARACIÓN DE IMPUESTOS ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES AUTOABASTECIDOS

	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 dólares/litro		
	Argentina	Bolivia	Colombia	Argentina	Bolivia	Colombia
Gasolina regular	0,580	0,276	0,146	0,239	0,170	0,127
Gasolina premium	0,605	0,418	0,178	0,250	0,395	0,155
Diesel oil	0,279	0,209	0,073	0,156	0,091	0,064
Fuel oil	0,037	0,081	0,012	-	0,086	0,023
Kerosene	0,288	0,035	0,023	0,113	0,041	0,031
GLP (kgs.)	0,238	0,039	No aplica	0,125	0,034	No aplica

Fuente: CEPAL, con datos del Instituto Argentino de la Energía (IAE), Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia y Unidad de Planificación Minero Energética de Colombia (UPME).

A diciembre de 2001 Argentina representaba los impuestos más altos de los derivados en los países autoabastecidos. Por el contrario Colombia representaba los impuestos más bajos. En diciembre 2002 por efecto de la devaluación de la moneda local Argentina y el fin de la convertibilidad, los impuestos de los derivados en Argentina tuvieron una fuerte baja, no obstante, siguen siendo altos en comparación a Colombia y Bolivia.

En todos los casos se puede observar que las gasolinas son los combustibles que aportan mayor tributo a las arcas de los gobiernos, representando su impuesto por litro casi dos veces el promedio de impuestos aplicados a los otros combustibles (cuadro 2).

En el caso de Bolivia los impuestos de la gasolina especial y del diesel tuvieron una fuerte baja, específicamente el impuesto especial a los hidrocarburos (IEHD) y sus derivados que bajó de 0,605 a 0,25 dólares por litro, esto es un 142% en la gasolina especial, en tanto el del diesel bajo de 0,279 a 0,156 dólares por litro, es decir un 78%.

3. Márgenes de comercialización

El tercer componente de la estructura de precios de los combustibles derivado del petróleo corresponde a los márgenes comerciales, este incorpora los costos de almacenamiento de los productos, transportes (oleoductos), costos de traslado del producto a las estaciones de servicio, márgenes del distribuidor mayorista y minorista.

Cuadro 3

COMPARACIÓN DE MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN BRUTA ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES AUTOABASTECIDOS

	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 dólares/litro		
	Argentina	Bolivia	Colombia	Argentina	Bolivia	Colombia
Gasolina regular	0,105	0,039	0,060	0,048	0,039	0,055
Gasolina premium	0,127	0,050	0,081	0,056	0,049	0,084
Diesel oil	0,080	0,035	0,056	0,058	0,035	0,048
Fuel oil	0,014	0,026	-	-	0,026	-
Kerosene	-	0,031	0,033	-	0,030	0,027
GLP (kgs.)	0,512	0,135	0,095	0,296	0,135	0,083

Fuente: CEPAL, con datos del Instituto Argentino de la Energía (IAE), Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia y Unidad de Planificación Minero Energética de Colombia (UPME).

En el cuadro 3 se puede analizar que Argentina a diciembre del 2001 como a diciembre del 2002, tiene los márgenes de comercialización en promedio más elevados que los demás países autoabastecidos, sobresaliendo el caso del GLP que en 2001 es de cuatro y tres veces el de Bolivia y Colombia, relaciones que se reducen a la mitad en 2002. Los márgenes comerciales mayorista y minorista de Bolivia presentan un valor similar tanto en diciembre 2001 como 2002, lo que refleja una regulación completa de este componente.

4. Precios de venta a público (PVP)

Finalmente la suma de los tres componentes, es decir, Precio ex refinería más impuestos y margen de comercialización bruta obtenemos los precio de venta a público.

Cuadro 4

COMPARACIÓN PRECIOS DE VENTA A PÚBLICO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES AUTOABASTECIDOS

	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 dólares/litro		
	Argentina	Bolivia	Colombia	Argentina	Bolivia	Colombia
Gasolina regular	0,884	0,485	0,372	0,487	0,438	0,332
Gasolina premium	1,008	0,672	0,442	0,544	0,709	0,440
Diesel oil	0,570	0,458	0,257	0,384	0,414	0,230
Fuel oil	0,183	0,322	0,086	-	0,387	0,168
Kerosene	0,612	0,258	0,202	0,390	0,305	0,253
GLP	1,000	0,306	0,297	0,522	0,269	0,278

Fuente: CEPAL, con datos del Instituto Argentino de la Energía (IAE), Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia y Unidad de Planificación Minero Energética de Colombia (UPME).

Se puede apreciar en el cuadro 4 un descenso en los precios de venta a público (PVP) a diciembre del 2002 en comparación a diciembre del 2001. El PVP de la gasolina regular en Argentina es 1,82 veces mayor que en Bolivia y 2,37 veces que en Colombia a diciembre 2001, en tanto a diciembre 2002 las diferencias son mucho menores.

En la gasolina premium y diesel oil sucedió lo mismo para diciembre 2001, sin embargo, a diciembre 2002 Bolivia tuvo el mayor precio en ambos combustibles. En tanto que en el Kerosene doméstico Argentina tiene el mayor PVP y el menor precio Colombia y finalmente también Argentina tiene un PVP del GLP superior que el resto y el país con inferior PVP del gas Colombia y Bolivia.

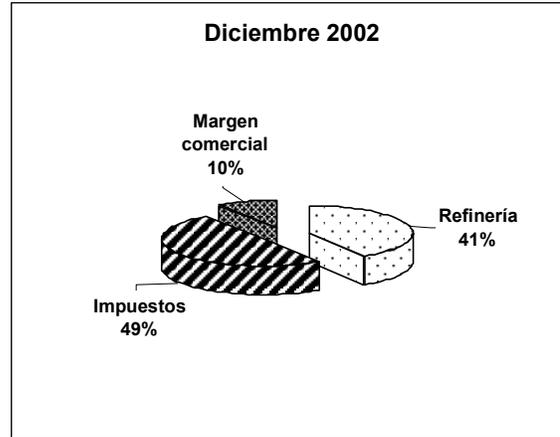
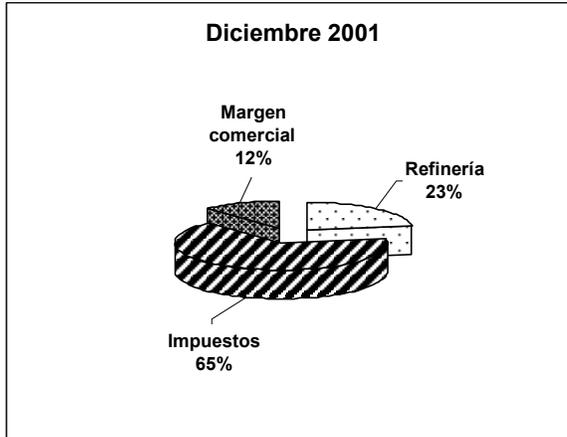
Se observa también que Argentina fue el único país en el cual se registró una baja considerable en el precio al consumidor de todos los combustibles analizados como consecuencia de la apreciación del tipo de cambio o de devaluación de la moneda local. Un punto a destacar es que el ingreso al productor de las multinacionales Repsol-YPF, Esso y Shell de las gasolinas mantuvieron su precio, siendo afectados los impuestos y los márgenes comerciales por la devaluación de la moneda local. Los impuestos de las gasolinas bajaron de 65% a 49% en el caso de la regular y de 60% a 46% en el de la premium; más leve fue la disminución del impuesto al gas oil de 49% a 41% (gráfico 4).

Tal como se comentó en la sección 2 sobre Impuestos, algunos impuestos en Bolivia sufrieron una fuerte baja. Sin embargo, con el objeto de no modificar el precio ex refinería, la composición porcentual del precio final al consumidor de la gasolina regular y especial cambió. Así en el caso de la gasolina premium, por ejemplo, dado que el margen comercial se mantuvo en 7%, las modificaciones entre 2001 y 2002 resultaron en un aumento de 30% al 37% en el precio exrefinería, consecuencia de la disminución de impuestos de 63% a 56% (gráfico 5).

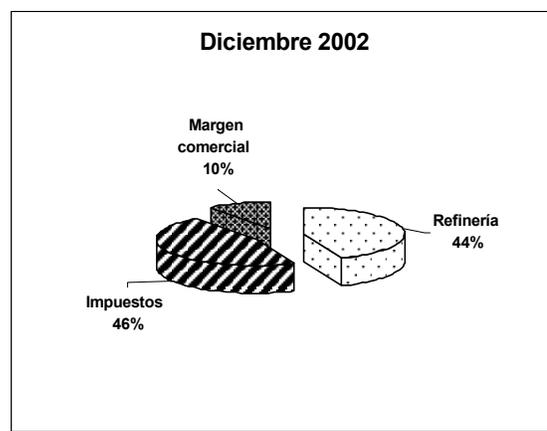
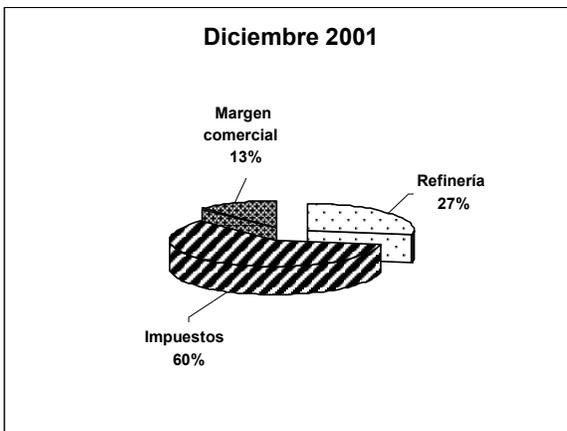
En el caso de Colombia, los precios de las gasolinas, el GLP y el diesel oil (ACPM) han disminuido sus precios en términos absolutos, producto de una disminución del ingreso al productor y de no intervenir vía políticas fiscal. Por el contrario el kerosene y el fuel oil experimentaron alzas en sus precios como consecuencia de un mayor precio en planta, en cuanto a los impuestos y márgenes comerciales estos no sufrieron alteraciones de modo que la composición porcentual del precio al consumidor a diciembre de 2002 no ha cambiado en relación a la estructura de precio de 2001 (gráfico 6).

Gráfico 4
COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR EN ARGENTINA

“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“

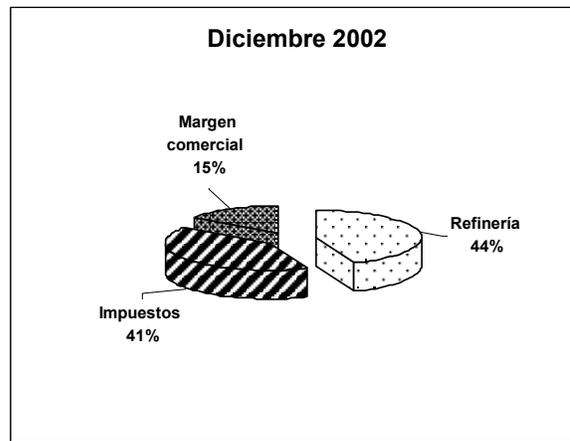
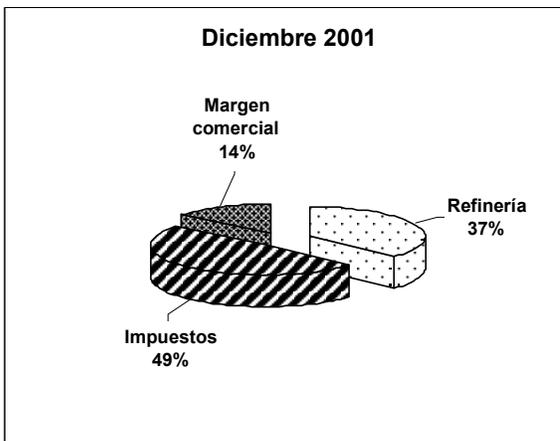
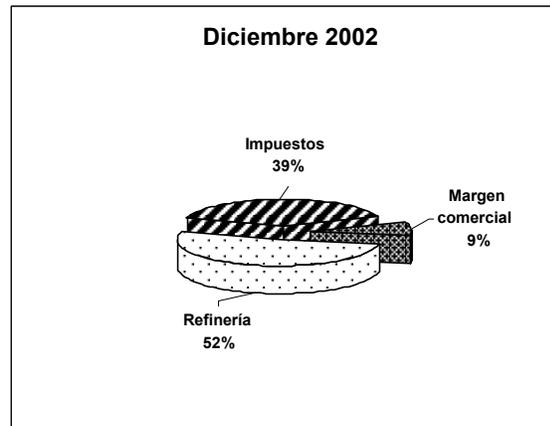
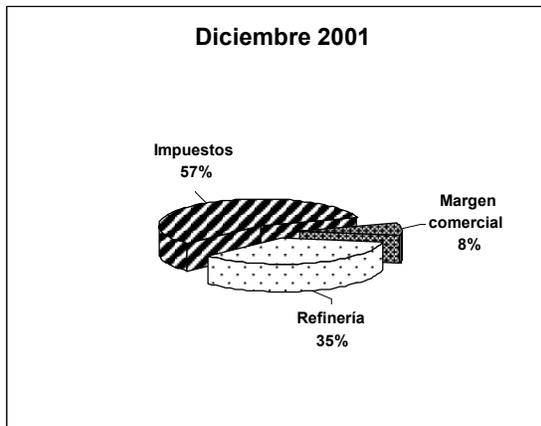


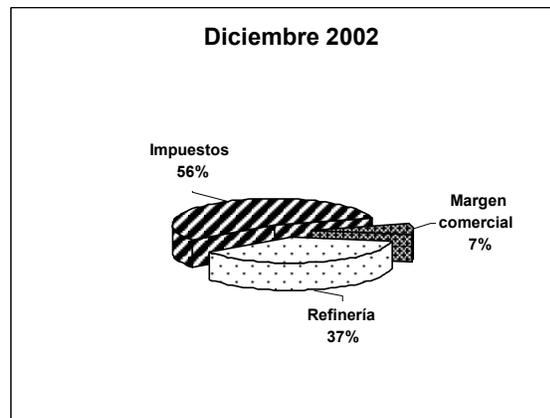
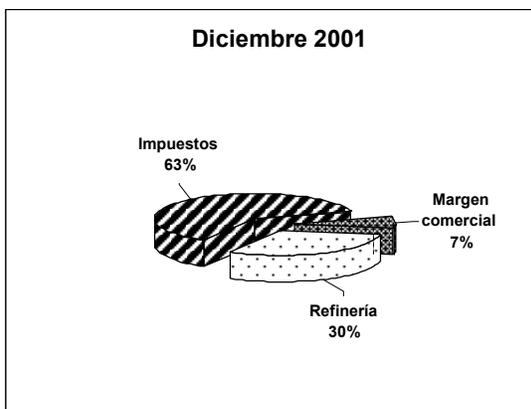
Gráfico 5

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR EN BOLIVIA

“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“

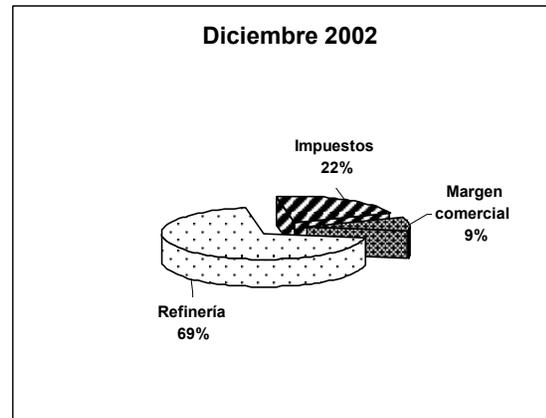
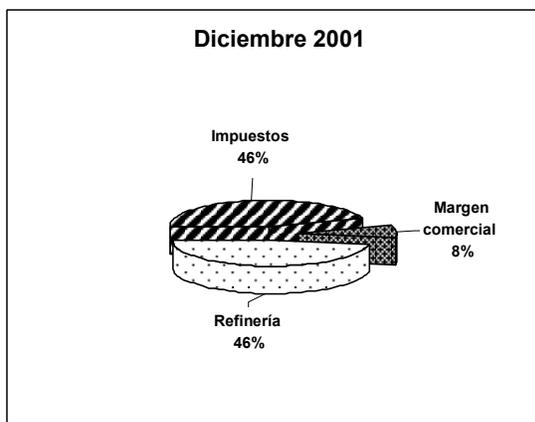
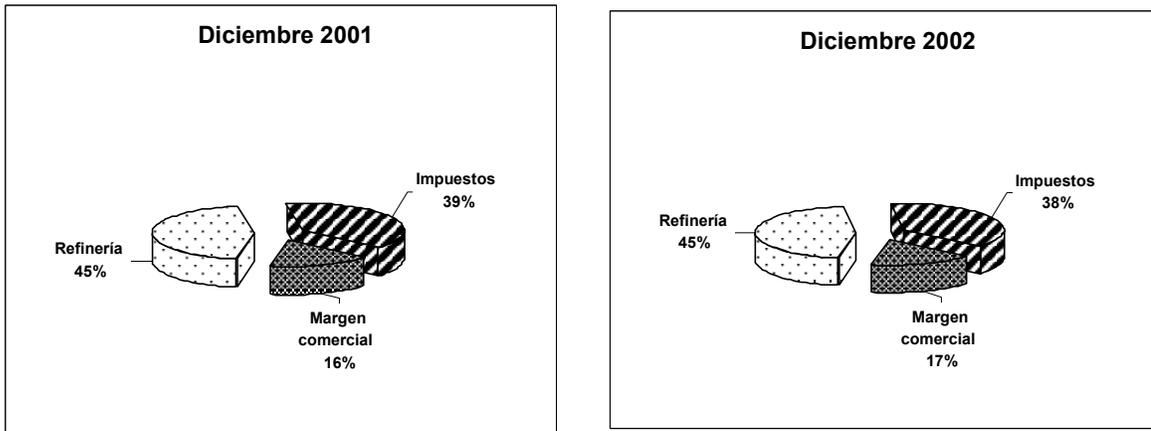
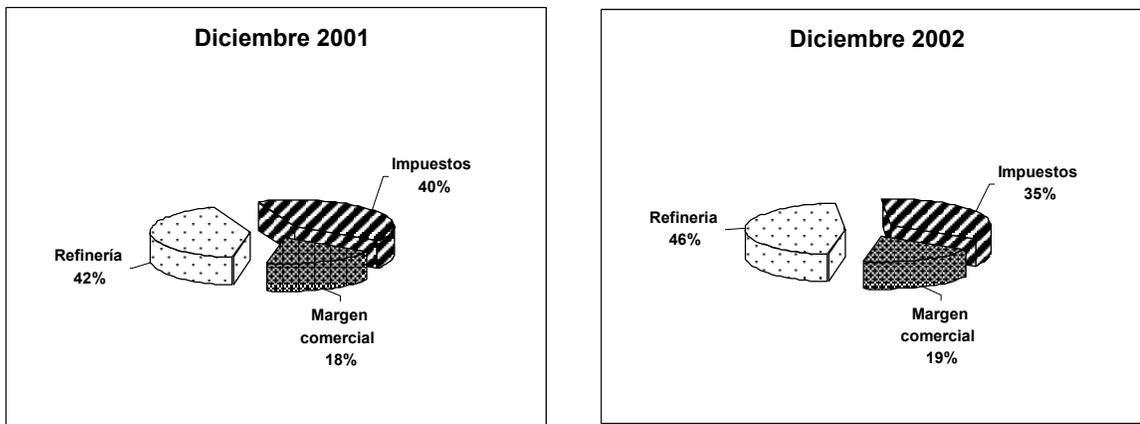


Gráfico 6
COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR EN COLOMBIA

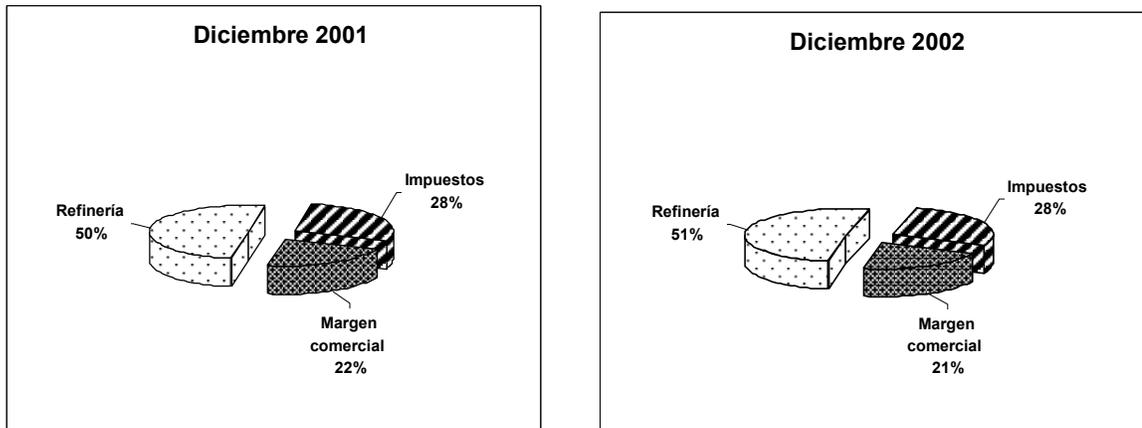
“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“



B. Análisis de la cadena de precios de los países importadores

1. Precios ex refinera:

En general a diciembre de 2002 se puede apreciar una tendencia en los precios internos en planta de todas las fuentes para situarse tanto por debajo o bien a equipararse a los precios internacionales, con excepción de Uruguay. En este país, el precio interno en planta tiene un impuesto a la importación del producto, que se aplica antes de entrar a planta y se contabiliza como precio ex refinera lo que eleva automáticamente su valor (ver Anexo Metodológico, Cap. III E p.187).

En el caso de las gasolinas, a partir de la desregulación del mercado interno Brasileño, el precio interno de las gasolinas no se aleja tanto del precio de referencia internacional, existiendo una tendencia a igualarse ambos precios, por tanto se observa un índice de alineamiento casi perfecto, con desvíos de marginales de -3% y 4% (cuadro 5). Un caso similar se observa en Chile. Por el contrario Perú y Paraguay muestran grandes brechas entre el precio interno en planta con los precios internacionales (gráficos 7 y 8).

Uruguay a diciembre del 2001 tuvo un índice de alineamiento de 2,40, es decir un 140% superior al precio de referencia, mientras tanto a diciembre del 2002 bajo a un 62%. A pesar de esta baja, Uruguay sigue teniendo el precio de venta a público de la gasolina regular más alto de América del Sur. Esta disminución en los precios es también válida para los demás combustibles y se debe a una fuerte apreciación del tipo de cambio o devaluación de la moneda local, no obstante, si comparamos los precios ex refinera de diciembre 2001 con diciembre 2002 en moneda local, estos se han duplicado. Esta situación al compararla con los precios internacionales indica que el precio ex refinera de ANCAP es el doble que el precio de la Costa de Golfo de los Estados Unidos (ver gráfico 9).

Cuadro 5

COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA EN PAÍSES IMPORTADORES

	Diciembre 2001 dólares/litro						Diciembre 2002 dólares/litro					
	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	PMRI	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	PMRI
Paridad	2,373	669,1	4 692,63	3,434	14,066		3,639	702	6 974,02	3,510	27,129	
Gasolina corriente	0,168	0,172	0,221	0,192	0,346	0,144	0,213	0,223	0,211	0,240	0,357	0,220
Gasolina premium	0,193	0,171	0,247	0,210	0,372	0,156	0,221	0,230	0,225	0,280	0,380	0,231
Diesel	0,173	0,171	0,240	0,172	0,250	0,143	0,234	0,235	0,254	0,240	0,255	0,227
Fuel	0,121	0,112	0,081	0,134	0,121	0,104	0,157	0,146	0,146	0,200	0,100	0,163
Kerosene		0,174	0,300	0,190	0,328	0,146		0,237	0,287	0,250	0,299	0,229
GLP (kgs.)	0,292	0,237	0,311	0,277	0,335	0,165	0,243	0,355	0,281	0,370	0,285	0,288

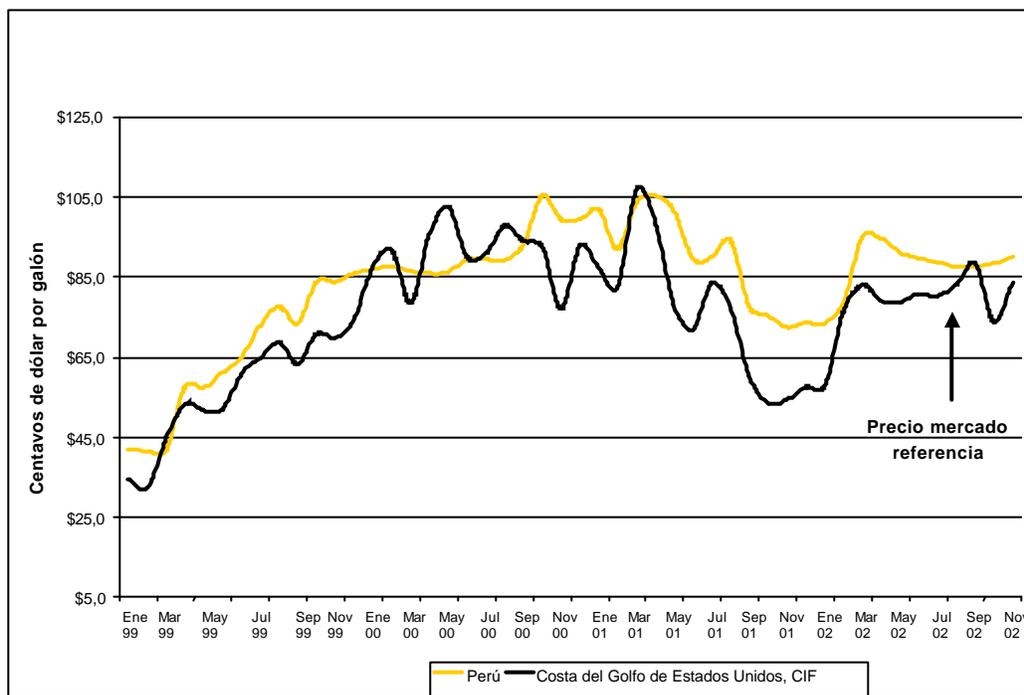
Fuente: CEPAL, con datos de la Agencia Nacional del Petróleo de Brasil (ANP), Empresa Nacional del Petróleo de Chile (ENAP), Petróleos Paraguayos de Paraguay (Petropar), Ministerio de Energía y Minas del Perú (MEM) y Administración Nacional de Combustibles de Uruguay (ANCAP).

Notas:

El precio de mercado referencia internacional (PMRI) de las gasolinas regular y premium, del petróleo diesel, del fuel oil y el kerosene tipo jet fuel en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, se le agregó un 7% de flete y 0,02% de seguro para estimar el precio CIF.

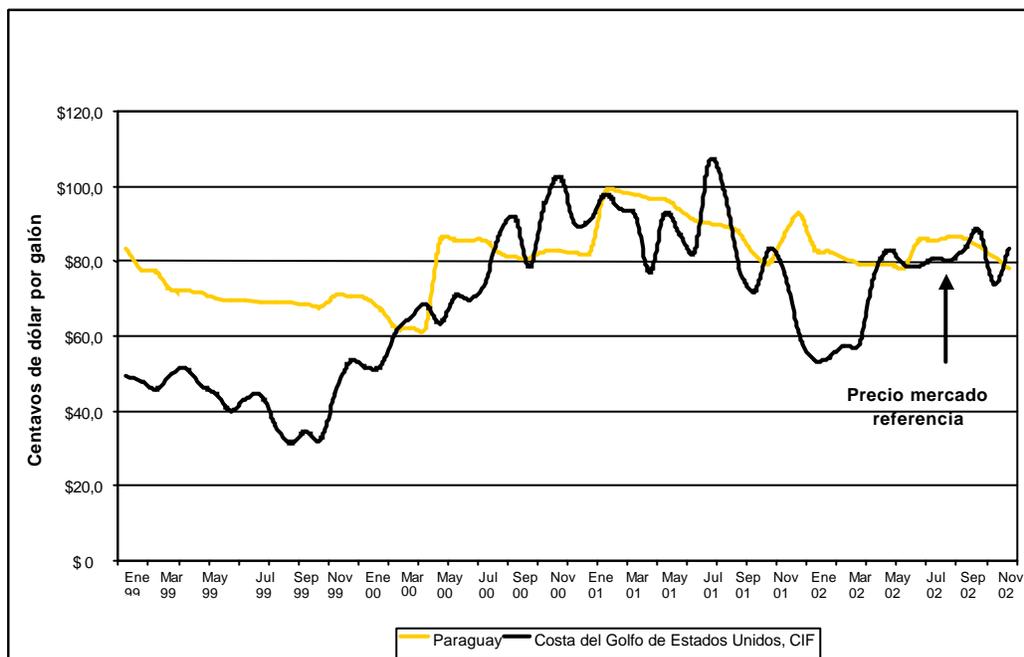
El precio de mercado referencia internacional del Gas Licuado de Petróleo, corresponde al mercado de referencia de Mont Belvieu, Propano Spot Price FOB, se le agregó un 15% de Flete y 0,02% de seguro para estimar el precio CIF.

Gráfico 7
EVOLUCIÓN DEL PRECIO EX REFINERÍA Y PRECIO REFERENCIA EN COSTA DEL GOLFO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LA GASOLINA REGULAR



Fuente: Elaborado sobre la base del Anexo Metodológico y el Departamento de Energía (DOE) de Estados Unidos y la Agencia Internacional de Energía.(AIE).
<http://www.eia.doe.gov/emeu/international/petroleu.html#IntlPrices>

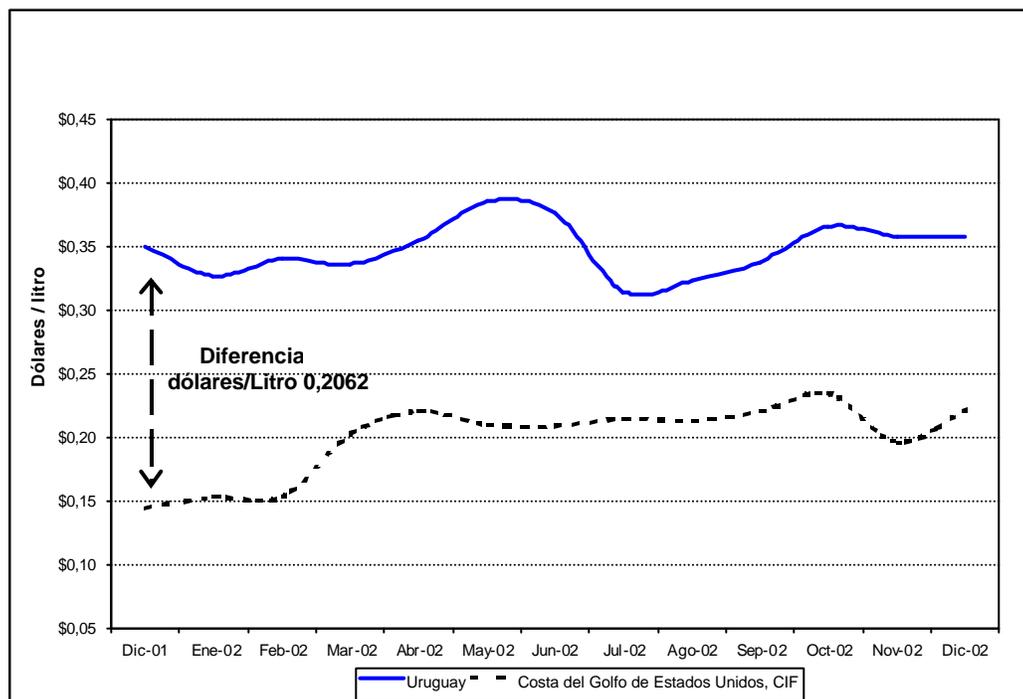
Gráfico 8
EVOLUCIÓN DEL PRECIO EX REFINERÍA Y PRECIO REFERENCIA EN COSTA DEL GOLFO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LA GASOLINA REGULAR



Fuente: Elaborado sobre la base del Anexo Metodológico y el Departamento de Energía (DOE) de Estados Unidos y la Agencia Internacional de Energía.(AIE).
<http://www.eia.doe.gov/emeu/international/petroleu.html#IntlPrices>

Gráfico 9

COMPARACIÓN DEL PRECIO EX REFINERÍA Y PRECIO REFERENCIA EN COSTA DEL GOLFO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LA GASOLINA REGULAR



Fuente: Elaboración propia.

En el caso del diesel oil, las fuertes disparidades de 2001, sobre todo las de Uruguay con un sobreprecio de 138% y de Paraguay que presentó un 68%, tendieron a desaparecer en 2002. En la cuadro 5 se puede apreciar que el precio ex refinería del diesel oil es mucho más parejo en relación a la gasolina regular y premium, de tal forma que los países importadores muestran un alineamiento casi perfecto con el precio de referencia de la Costa del golfo de México de los Estados Unidos. A pesar que Paraguay no utiliza la Paridad de Importación para fijar precios, en 2002 observa un acercamiento notorio de su precio interno al de referencia internacional, sin embargo, lo utiliza para saber como está ubicado en comparación a los otros países.

Con relación al ingreso del productor del fuel oil se comprobó la aproximación más cercana al precio internacional de todas las fuentes, hecho que se hace más evidente a diciembre de 2002, con excepción de Perú único país que se sitúa por encima del precio de referencia (cuadro 5).

En cuanto a los combustibles de uso doméstico, en diciembre del 2001 Paraguay y Uruguay presentaron los precios más altos en planta del Kerosene a los precios internacionales en el mes de diciembre 2002, como consecuencia de la disminución de sus precios internos en términos reales de 4,3% y 8,9% respectivamente. Mientras que el GLP, los fuertes subsidios al productor o importador de 2001 que alcanzaron en Uruguay (103%), Paraguay (89%), Brasil (77%) Perú (68%) y Chile (4%), se reducen drásticamente en 2002 en que logran situarse por de bajo del precio de mercado internacional de Mont Belvieu Brasil, Paraguay y Uruguay, mientras se observan todavía sobreprecios en Chile 23% y Perú 29%, cifras estas muy inferiores a las del año previo (cuadro 5).

2. Impuestos

A diciembre del 2001 Uruguay representaba los impuestos más altos en gasolina regular y premium, kerosene y GLP. En tanto Paraguay es el país que tiene los impuestos más bajos.

Esta situación cambió a diciembre del 2002, por cuanto Perú presentó los más altos impuestos en todos los derivados del petróleo y los más bajo se registraron también en Paraguay (cuadro 6).

Por otra parte, el GLP, el Fuel oil y el Kerosene representan los combustibles con menor carga tributaria seguido por el diesel oil. Esto estaría indicando que se ha privilegiado atenuar las alzas de precios de combustibles, utilizados fundamentalmente por los sectores productivos, familias de bajos ingresos vía una política tributaria selectiva.

Una de las razones del aumento de impuestos en Perú, es que el Impuesto Selectivo al Consumo pasó de 0,88 a 1,58 nuevos soles por galón en el mes de septiembre del 2002, lo que corresponde a una de las medidas tomadas por el Ministro de Energía para evitar la adulteración de combustibles. Las gasolinas y el petróleo diesel son los combustibles con mayor carga impositiva en ese país, alcanzado alrededor del 50% del Precio de Venta al Público en Perú.

Una situación similar ocurre en Chile en donde el componente impositivo en las gasolinas representa el 50% del precio final al consumidor, sin embargo, en el caso de Chile sólo alrededor de 30% del precio final del diesel oil corresponde a impuestos (cuadro 6).

Con la apertura total del mercado brasileño, se advierte un aumento en los tributos en el GLP, este efecto es explicado por la introducción de la Contribución de Intervención de Dominio Económico (CIDE) sobre el GLP y diesel, impuesto que sustituyó a la Parcela de Precio Específica (PPE) la cual poseía un valor negativo. Por el contrario en relación a las gasolinas los impuestos actuales (CIDE) han disminuido en comparación con la situación a diciembre de 2001, a pesar de esto, las gasolinas son los combustibles con más altos impuestos en Brasil.

En Uruguay los impuestos de las gasolinas son bastante elevados, a diciembre 2001 éstos representaron más del 55% del precio final al consumidor, sin embargo a diciembre del 2002 bajaron a 44%, aunque, en términos absolutos se mantienen altos.

Comparando con la situación descrita anteriormente de países autoabastecidos, se puede constatar que los países importadores aplican impuestos a los combustibles en una proporción levemente mayor que aquéllos.

Cuadro 6

**COMPARACIÓN IMPUESTOS ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS
DEL PETRÓLEO EN PAÍSES IMPORTADORES**

Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro					Diciembre 2002 dólares/litro				
	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Gasolina regular	0,447	0,319	0,163	0,276	0,544	0,273	0,293	0,124	0,310	0,291
Gasolina premium	0,475	0,320	0,197	0,359	0,646	0,278	0,294	0,124	0,414	0,291
Diesel oil	0,116	0,122	0,047	0,219	0,120	0,103	0,109	0,049	0,237	0,065
Fuel oil	0,039	0,037	0,008	0,024	0,029	0,015	0,035	0,015	0,035	0,024
Kerosene	-	0,064	0,030	0,105	0,119	-	0,052	0,029	0,186	0,063
GLP (Kgs)	0,025	0,132	0,029	0,128	0,136	0,149	0,100	0,020	0,157	0,109

Fuente: CEPAL, con datos de la Agencia Nacional del Petróleo de Brasil (ANP), Empresa Nacional del Petróleo de Chile (ENAP), Petróleos Paraguayo de Paraguay (Petropar), Ministerio de Energía y Minas del Perú (MEM) y Administración Nacional de Combustibles de Uruguay (ANCAP).

3. Márgenes de comercialización

El cuadro 7 presenta los márgenes medios de comercialización en los países importadores de América del Sur, en cada uno de los periodos considerados y para cada tipo de energético en estudio.

Cuadro 7

COMPARACIÓN DE MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN BRUTA ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES IMPORTADORES

Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro					Diciembre 2002 dólares/litro				
	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Gasolina regular	0,102	0,054	0,113	0,068	0,092	0,087	0,065	0,110	0,056	0,060
Gasolina premium	0,107	0,060	0,130	0,118	0,092	0,106	0,064	0,139	0,093	0,060
Diesel oil	0,064	0,050	0,039	0,065	0,070	0,069	0,052	0,041	0,042	0,046
Fuel oil	0,007	0,057	0,069	-	0,006	-	0,087	0,026	-	0,004
Kerosene	-	0,072	0,053	0,145	0,056	-	0,061	0,043	0,080	0,036
GLP (Kgs)	0,298	0,308	0,232	0,393	0,257	0,191	0,280	0,086	0,344	0,188

Fuente: CEPAL, con datos de la Agencia Nacional del Petróleo de Brasil (ANP), Empresa Nacional del Petróleo de Chile (ENAP), Petróleos Paraguayo de Paraguay (Petropar), Ministerio de Energía y Minas del Perú (MEM) y Administración Nacional de Combustibles de Uruguay (ANCAP).

En comparación con los países autoabastecidos, los países importadores tienen los márgenes de comercialización bruto más elevados en todos los combustibles, salvo en el diesel oil, en donde se igualan.

El comportamiento de los márgenes comerciales de la gasolina regular y del kerosene en Perú presenta distorsiones en sus comportamientos. Según el Ministerio de Energía y Minas, el mercado de hidrocarburos presenta todavía una serie de distorsiones que impiden la existencia de un mercado competitivo y transparente por una serie de factores como la presencia del Estado en distintas etapas, la política tributaria diferenciada, precios relativos desalineados; la informalidad, el contrabando y adulteración de los combustibles, y la competencia desleal en el mercado minorista.³

En GLP Perú y Paraguay destacan por su abultado valor, en tanto que Paraguay con sus gasolinas regular y premium seguido de Brasil son los que obtienen los más altos márgenes de comercialización bruta.

Dado el mercado competitivo que se ha establecido en Chile, es lógico que el margen comercial de las gasolinas sean menores que el fuel y kerosene, debido principalmente a su mayor volumen de ventas que implica menores márgenes comerciales a los dueños de las estaciones de servicio y distribuidoras.

4. Precios de venta a público (PVP)

El PVP de la gasolina regular en Uruguay fue casi el doble que en Paraguay y 1,83 veces que en Perú a diciembre de 2001, en tanto a diciembre del 2002 los PVP de la gasolina regular en Uruguay con el resto de los países estuvieron más parejos. Asimismo, en Paraguay los precios ex refinería en general presentaron una leve baja entre 2001 y 2002 (cuadro 8).

En Chile todos los precios de los combustibles sufrieron un alza en el precio al consumidor entre diciembre de 2001 y diciembre de 2002. Esta mayor alza se debió a un incremento en los precios ex refinería de todos los combustibles, debido al aumento de los precios de referencia de la

³ Nota de prensa del Ministerio de Energía y Minas, "Podría perfeccionarse Metodología de fijación de Paridad Internacional para combustibles", Jaime Quijandría Ministro de Energía, 18/03/2003.

Costa del Golfo de los Estados Unidos y/o precios internacionales del crudo. El Fondo de Estabilización del Precio del Petróleo (FEPP), ha atenuado el efecto del alza en los precios internacionales disminuyendo el alza de los precios al consumidor (Ver Anexo Metodológico Cap. III.B, p.159). Dado que los márgenes comerciales de los combustibles se mantuvieron inalterados, la composición porcentual de un litro de combustibles del precio al consumidor del mes de diciembre de 2001 en comparación a diciembre 2002 cambió.

Se observa además que en el caso de Perú, que todos los precios de los combustibles han aumentado como consecuencia de un incremento en los precios ex refinería y en los impuestos y una disminución de los márgenes comerciales, cambiando por lo tanto, la composición porcentual de los precios de los combustibles. En el caso de los derivados de petróleo que han sido desregulados en Paraguay (gasolinas a partir de agosto de 2000), los resultados muestran que al aplicarse mayores precios de venta al público, conjuntamente con menores contribuciones al fisco, produjo una mayor ganancia para los productores y/o importadores de derivados (gráficos 10 y 11).

Comparativamente y teniendo en cuenta lo expresado en el punto anterior, los precios de venta a público de los combustibles en los países importadores son más altos que en los países autoabastecidos.

Cuadro 8

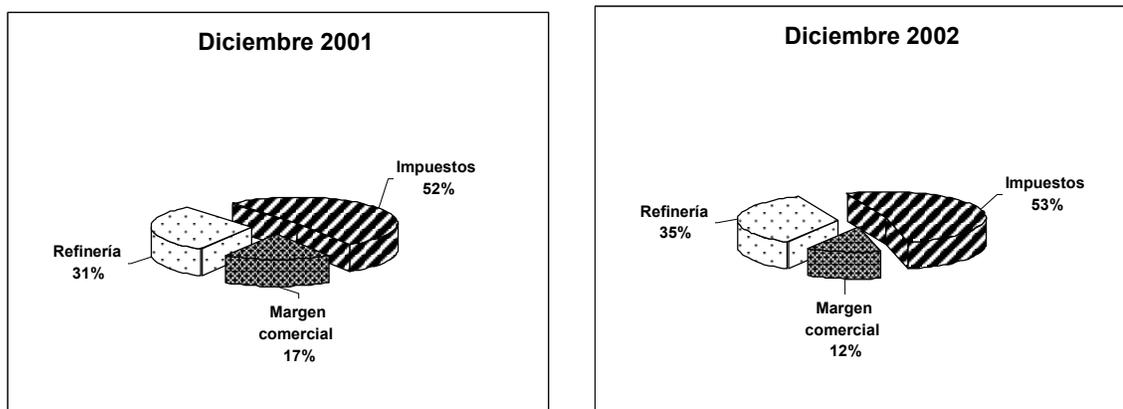
COMPARACIÓN PRECIOS DE VENTA A PÚBLICO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES IMPORTADORES

Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro					Diciembre 2002 dólares/litro				
	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay	Brasil	Chile	Paraguay	Perú	Uruguay
Gasolina regular	0,717	0,546	0,497	0,535	0,982	0,572	0,581	0,445	0,604	0,708
Gasolina premium	0,775	0,550	0,573	0,688	1,11	0,604	0,588	0,488	0,783	0,785
Diesel oil	0,353	0,344	0,326	0,456	0,441	0,405	0,396	0,344	0,516	0,365
Fuel oil	0,167	0,206	0,158	0,158	0,156	0,173	0,268	0,186	0,232	0,128
Kerosene	-	0,310	0,384	0,441	0,503	-	0,350	0,358	0,518	0,398
GLP (Kgs)	0,615	0,678	0,573	0,798	0,727	0,583	0,734	0,387	0,868	0,582

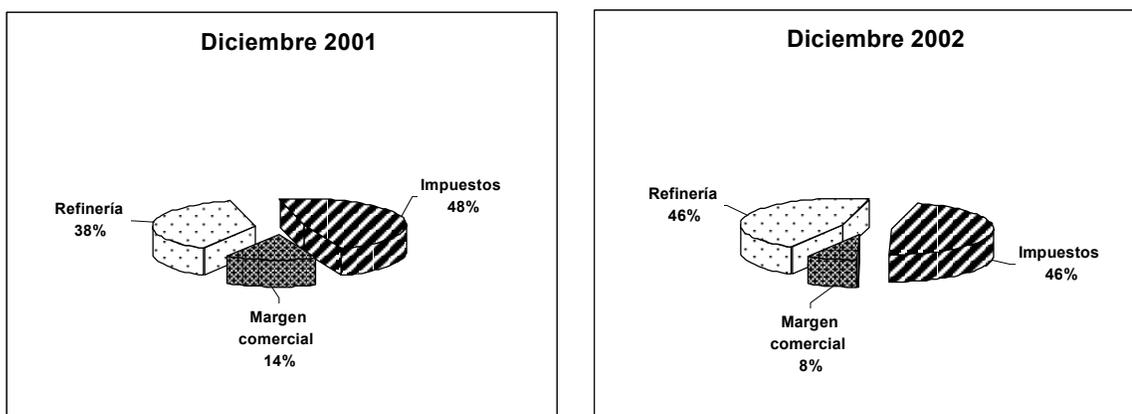
Fuente: CEPAL, con datos de la Agencia Nacional del Petróleo de Brasil (ANP), Empresa Nacional del Petróleo de Chile (ENAP), Petróleos Paraguayo de Paraguay (Petropar), Ministerio de Energía y Minas del Perú (MEM) y Administración Nacional de Combustibles de Uruguay (ANCAP).

Gráfico 11
ESTRUCTURA DE LOS PRECIOS AL CONSUMIDOR EN PERÚ

“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL”

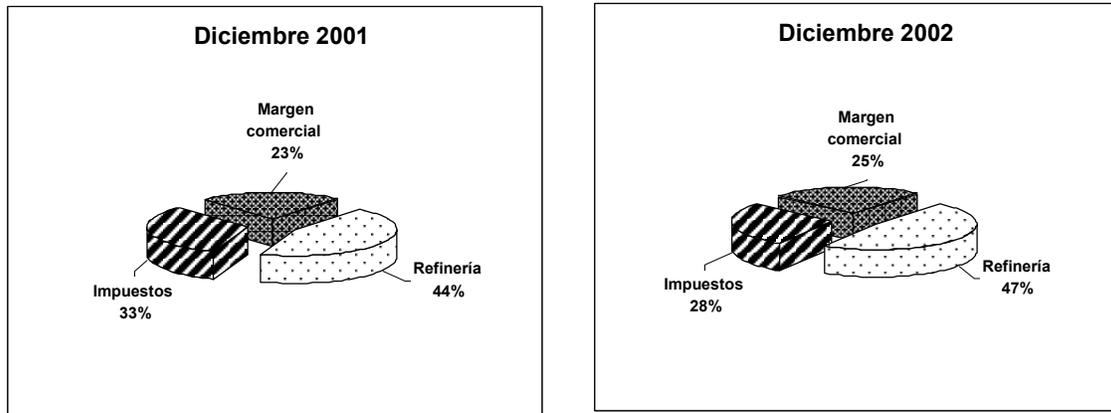


Fuente: Anexo Metodológico Cap. III. D p. 178.

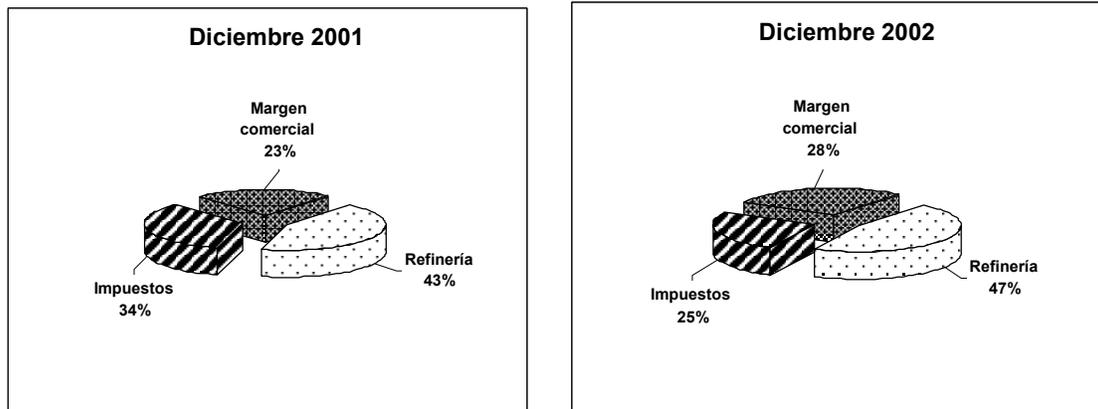
Gráfico 10

ESTRUCTURA DE LOS PRECIOS AL CONSUMIDOR EN PARAGUAY

“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



Fuente: Anexo Metodológico Cap. III.C p. 169.

C. Análisis de la cadena de precios de los países exportadores

1. Precio ex refinería

Con excepción de Venezuela, los países exportadores en este caso Ecuador y México observaron el mismo comportamiento que los países autoabastecidos o importadores. En efecto, tanto para la gasolina regular como la premium, los sobrepuestos registrados en 2001 para Ecuador en gasolina regular de 50% y en la premium de 77% decaen severamente en diciembre 2002 a 9% y 33% respectivamente; estos valores en el caso de México son sensiblemente menores. Así alcanzan a sobrepuestos de 30% y 38% en 2001, para bajar a 9% y 31% en 2002 para ambas gasolinas (cuadro 9 y gráficos 12 y 13).

En tanto Venezuela su bajo precio en planta se debe principalmente a una política de subsidio directo justificada por sus bajos costos de producción de petróleo doméstico, y no aplicar en forma obcecada el costo de oportunidad o precios internacionales. Así en 2001 los precios internos en planta de la gasolina regular eran 86% inferior al precio de referencia internacional, mientras que el de la gasolina premium era un 62% más barata. Estas diferencias se acentúan en 2002 y fueron menores en un 92% y 84% respectivamente (cuadro 9).

Cuadro 9

**COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA EN PAÍSES EXPORTADORES
PARA LA GASOLINA REGULAR**

	Diciembre 2001 dólares/litro				Diciembre 2001 dólares/litro			
	Ecuador	México	Venezuela	PMRI	Ecuador	México	Venezuela	PMRI
Paridad	-	9,1541	751,8		-	10,21	1 316,11	
Gasolina Regular	0,201	0,175	0,019	0,134	0,224	0,226	0,02	0,206
Gasolina Premium	0,259	0,202	0,055	0,146	0,283	0,269	0,035	0,216
Diesel Oil	0,156	0,181	0,025	0,134	0,179	0,222	0,01	0,212
Fuel Oil	0,123	0,103		0,104	0,123	0,139		0,163
GLP (kgs.)		0,255	0,06	0,144		0,327	0,034	0,25

Fuente: CEPAL, con datos de Petróleos Mexicanos (Pemex), PetroEcuador división Petrocomercial de Ecuador y Ministerio de Energía y Minas de Venezuela.

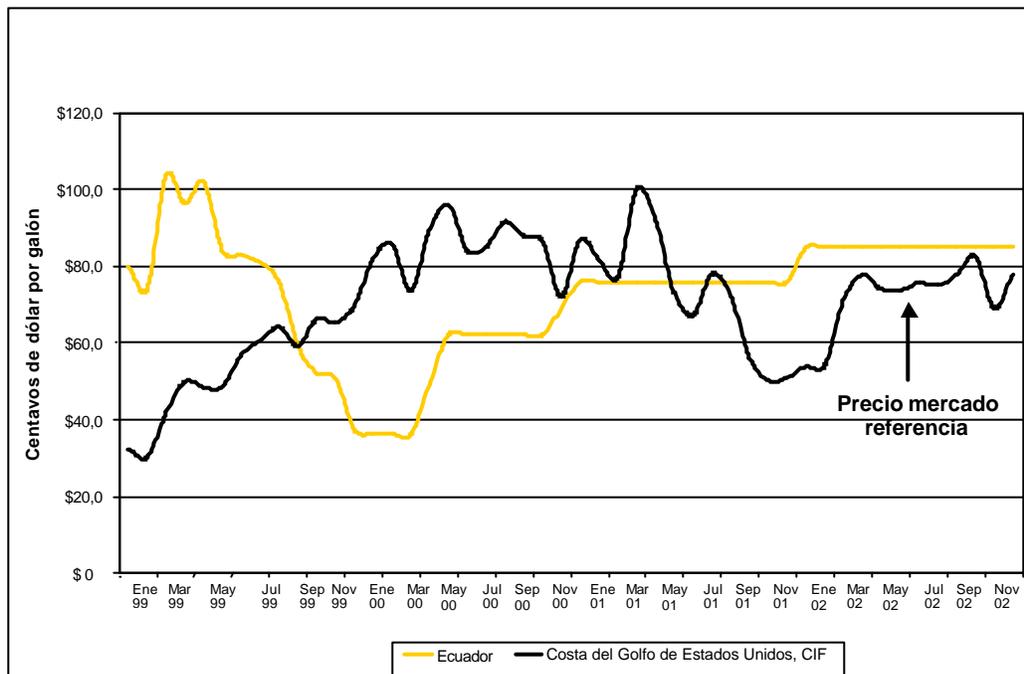
Notas:

- El precio de mercado referencia internacional (PMRI) de las gasolinas regular y premium, y del diesel oil en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, corresponden a precio FOB.
- El precio de mercado referencia internacional (PMRI) del fuel oil en la Costa del Golfo de los Estados Unidos, corresponde a precio CIF.
- El precio de mercado referencia internacional del Gas Licuado de Petróleo, corresponde al mercado de referencia de Mont Belvieu, Propano Spot Price FOB.

Al igual que las gasolinas, el comportamiento del diesel oil y del fuel oil muestran que México tiene el precio en planta más alto, con un recargo de 35% en 2001 que baja a menos del 5% en 2002 para el diesel; mientras que en Ecuador las diferencias no son tan marcadas de un subsidio al productor de 16% en 2001, se pasa a un subsidio a los consumidores de 15%. En el caso de Venezuela la diferencia es de -82% en 2001 y de -95% en 2002 que Ecuador con la excepción de Venezuela.

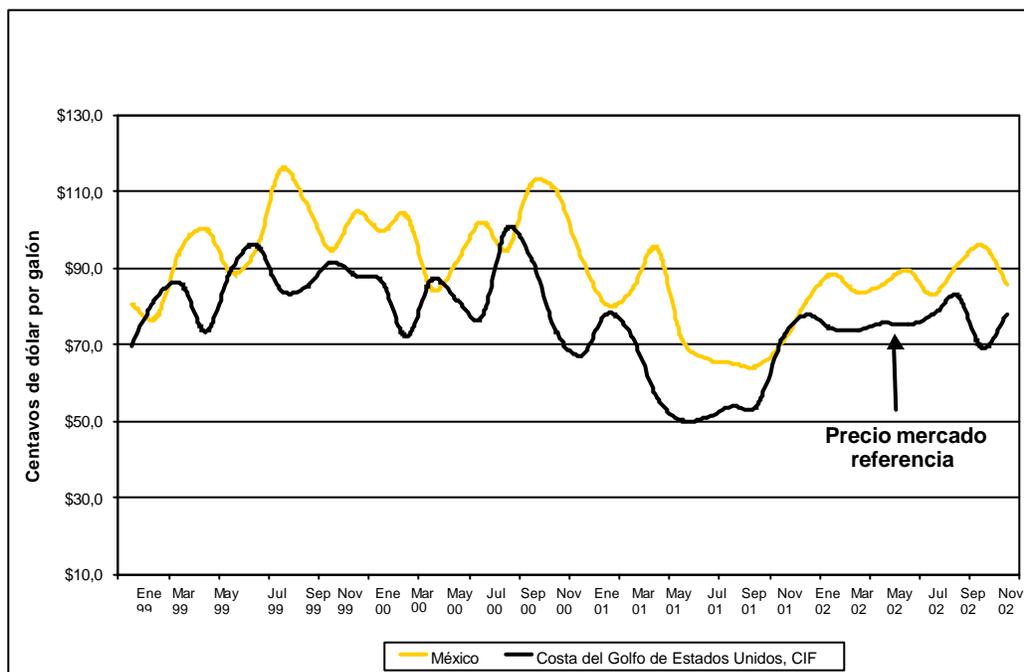
Finalmente existe mucha diferencia entre el precio internacional del GLP y el precio ex refinería de México, cuyo índice de alineamiento muestra un recargo de 77% a diciembre 2001 y disminuye a 31% diciembre de 2002, mientras Venezuela es todo lo contrario, con un índice de subsidio de 48% y de 86% en ambos períodos.

Gráfico 12
EVOLUCIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA Y PRECIO REFERENCIA EN COSTA DEL GOLFO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LA GASOLINA REGULAR



Fuente: Elaborado sobre la base del Anexo Metodológico y el Departamento de Energía (DOE) de Estados Unidos y la Agencia Internacional de Energía.(AIE).
<http://www.eia.doe.gov/emeu/international/petroleu.html#IntlPrices>

Gráfico 13
EVOLUCIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA Y PRECIO REFERENCIA EN COSTA DEL GOLFO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE LA GASOLINA REGULAR



Fuente: Elaborado sobre la base del Anexo Metodológico y el Departamento de Energía (DOE) de Estados Unidos y la Agencia Internacional de Energía.(AIE).
<http://www.eia.doe.gov/emeu/international/petroleu.html#IntlPrices>

2. Impuestos

En Venezuela el diesel oil ha ido incrementando su carga impositiva en los últimos 3 años. A parte del Kerosene, las gasolinas tienen el mayor tributo, sobre todo la gasolina sin plomo o premium. Esta, comparada con la gasolina con plomo y el diesel tiene el mayor precio en puerta de refinería. A partir de enero 2002 la alícuota del impuesto de consumo general fue de un 30%.

Entre diciembre del 2001 y diciembre del 2002, Ecuador mantuvo los mismos impuestos en todos los derivados, mientras que en Venezuela la aplicación de la nueva ley de hidrocarburos implicó una reducción de la carga fiscal a las gasolinas, pero mantuvo los impuestos al diesel. Mientras México también tuvo una reducción en sus impuestos de 22% en promedio (cuadro 10).

Cuadro 10

COMPARACIÓN DE IMPUESTOS ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES EXPORTADORES

Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 dólares/litro		
	Ecuador	México	Venezuela	Ecuador	México	Venezuela
Gasolina regular	0,028	0,395	0,047	0,032	0,307	0,016
Gasolina premium	0,037	0,437	0,047	0,040	0,329	0,022
Diesel oil	0,022	0,299	0,013	0,025	0,229	0,011
Fuel oil	0,016	0,016	0,001	0,015	0,021	0,014
Kerosene	-	-	0,009	-	-	0,057
GLP (kgs.)	-	0,038	-	-	0,049	-

Fuente: CEPAL, con datos de Petróleos Mexicanos (Pemex), PetroEcuador división Petrocomercial de Ecuador y Ministerio de Energía y Minas de Venezuela.

3. Márgenes de comercialización

México lidera en los márgenes de comercialización bruta de los combustibles seguido de Ecuador y finalmente Venezuela. Los márgenes percibidos en el GLP es el que más destaca, seguido de la gasolina premium y regular. El cuadro 11 muestra que no hay grandes oscilaciones entre los márgenes unitarios para cada combustible entre diciembre de 2001 y 2002, lo cual obedece en gran parte a que dichos márgenes están regulados en los tres países considerados.

Cuadro 11

COMPARACIÓN MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN BRUTA ASOCIADOS A LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS DEL PETRÓLEO EN PAÍSES EXPORTADORES

Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 dólares/litro		
	Ecuador	México	Venezuela	Ecuador	México	Venezuela
Gasolina regular	0,036	0,044	0,027	0,040	0,041	0,017
Gasolina premium	0,047	0,049	0,027	0,051	0,046	0,017
Diesel oil	0,028	0,027	0,026	0,032	0,026	0,016
Fuel oil	0,003	-	-	0,002	0,004	-
Kerosene	-	-	-	-	-	-
GLP (kgs.)	-	0,241	0,283	-	0,238	0,175

Fuente: CEPAL, con datos de Petróleos Mexicanos (Pemex), PetroEcuador división Petrocomercial de Ecuador y Ministerio de Energía y Minas de Venezuela

4. Precios de venta a público (PVP)

El aumento en los PVP observados en Ecuador (15% en el diesel oil, 12% en la gasolina extra y un 9% en la gasolina premium), se deben al leve aumento en los precios ex refinería dado que la composición porcentual del precio de los combustibles del mes de diciembre de 2001 no ha cambiado con respecto a diciembre 2002. En términos relativos un 11% del Precio de Venta a

Público de todos los combustibles corresponden a tributos (cuadro 12). Se puede apreciar que la composición porcentual del precio de las gasolinas en Venezuela ha cambiado, producido específicamente por la reducción de los impuestos y por un aumento del ingreso a PDVSA.

En el caso de México se puede observar que los combustibles tales como: el GLP y el fuel subieron de precio, en tanto que las gasolinas y el diesel tuvieron una reducción. Esta mayor baja de las gasolinas y del diesel se debió a una disminución en los impuestos, específicamente al impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS). Además el GLP y el fuel tuvieron un mayor precio en planta que influyó en un mayor precio al consumidor. Producto de lo anterior la composición porcentual del precio de los combustibles se vio afectada a diciembre 2002 en comparación a diciembre 2001. En efecto los impuestos a las gasolinas regular disminuyen su participación en 10% y en la gasolina premium de 13%, aumentando el precio al productor en esos mismos porcentajes (gráfico 14).

México tiene los PVP más altos que en Ecuador y Venezuela. El PVP de la gasolina regular en México es 2,31 veces mayor que en Ecuador y 6,58 veces que en Venezuela a diciembre 2001, pero, a diciembre 2002 se reduce la diferencia con Ecuador y con Venezuela aumenta llegando a 10,79 veces más cara. En tanto que el PVP de México del fuel oil no existe mucha diferencia con Ecuador y sólo es 3.48 veces más cara que en Venezuela a diciembre de 2002. Llama la atención que el PVP del GLP en México sea 5 veces mayor que en Ecuador y 2 a 3 veces que en Venezuela.

Cuadro 12

**COMPARACIÓN DE PRECIOS DE VENTA A PÚBLICO DE LOS COMBUSTIBLES DERIVADOS
DEL PETRÓLEO EN PAÍSES EXPORTADORES**

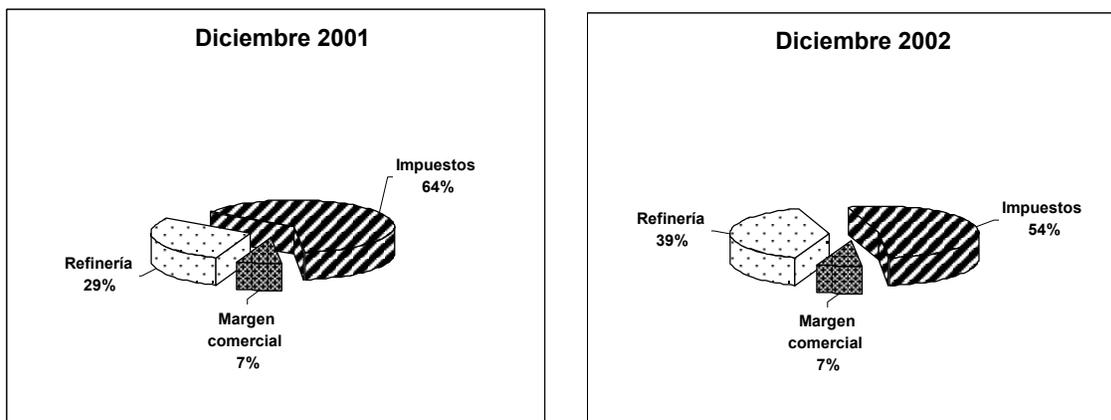
Países derivados	Diciembre 2001 dólares/litro			Diciembre 2002 Dólares/litro		
	Ecuador	México	Venezuela	Ecuador	México	Venezuela
Gasolina regular	0,265	0,613	0,093	0,296	0,574	0,053
Gasolina premium	0,343	0,687	0,129	0,374	0,644	0,074
Diesel oil	0,206	0,508	0,064	0,237	0,476	0,036
Fuel oil	0,141	0,119	0,063	0,140	0,165	0,046
Kerosene	-	-	0,135	-	-	0,191
GLP (kgs.)	0,106	0,534	0,344	0,106	0,614	0,210

Fuente: CEPAL, con datos de Petróleos Mexicanos (Pemex), PetroEcuador división Petrocomercial de Ecuador y Ministerio de Energía y Minas de Venezuela.

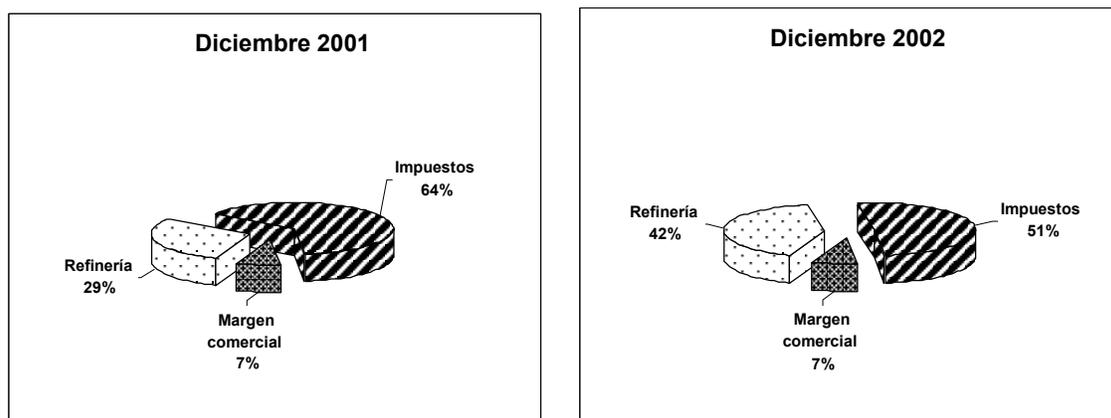
Gráfico 14

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, MÉXICO

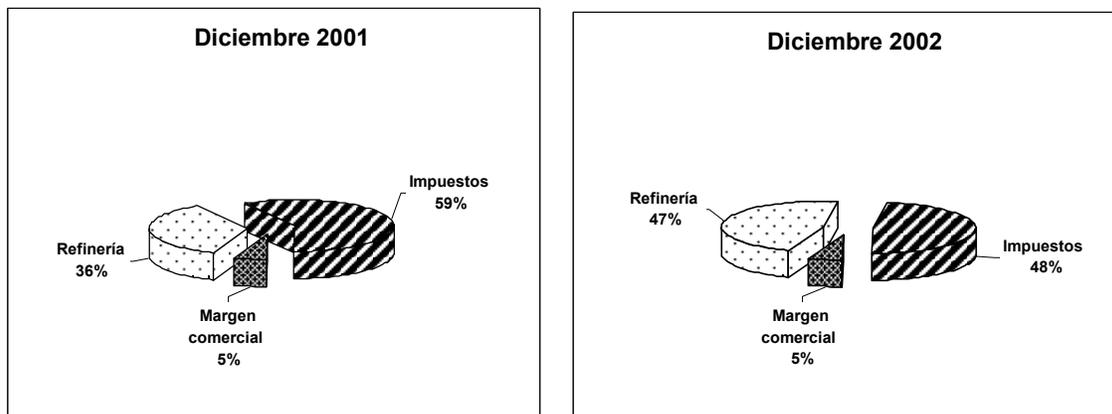
“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“



Fuente: Anexo Metodológico Cap. II B p. 125.

D. Seguimiento (monitoreo)

Un eje de la política de precios que debe ser estructurado e institucionalizado coherentemente es el control y fiscalización de los aspectos regulatorios; sean estos mandatorios, como una ley; o de seguimiento, como es la comparación de un precio interno con un referente internacional. También

es necesario transformar el mecanismo de información a los consumidores en relación a la variación de la cadena de precios para hacer de éste un procedimiento transparente y eficiente (cuadro 2, 13).

Cuadro 13
ORGANISMOS SUPERVISORES Y RELACIÓN CON LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Países	Organismo	Mecanismo de supervisión		Medios de comunicación
		Gasolinas	Diesel oil	
ARGENTINA Autoabastecido	Secretaría de Energía y Minas (SEM)	<p>Determina mensualmente los precios de paridad de importación (PPI), en planta y en surtidor. Las comparaciones se efectúan para las ciudades de Capital Federal, Rosario y Córdoba.</p> <p>La SEM cuenta con un sistema de verificación de precios de los combustibles por empresa y provincia.</p> <p>También la SEM está realizando un Programa Nacional de Verificación de los combustibles (controles de PVP en 500 estaciones de servicio).</p> <p>A partir de enero del 2002 dejó de brindar la información por razones presupuestarias.</p>		<p>Las petroleras Repsol YPF, Shell y Esso realizan constantemente anuncios y/o comunicados de prensa sobre las variaciones de los precios de venta al público (en adelante PVP) de los combustibles en el mercado interno, además están obligadas a informar, dentro de las 24 horas siguientes a la Secretaría de Energía y Minería.</p> <p>Estos ajustes en los precios son acompañados con una breve explicación de las variaciones</p>
BOLIVIA Autoabastecido	Superintendencia de Hidrocarburos (SH)	<p>Divulga en su sitio en Internet los precios a público de los derivados del petróleo, con su respectiva Resolución Administrativa.</p>		<p>La Superintendencia de Hidrocarburos publica a los medios de prensa los cambios de los PVP de los derivados, emitiendo una Resolución Administrativa por cada cambio de precio de los combustibles.</p> <p>Estos ajustes en los precios van acompañada con una breve explicación de las variaciones.</p>
	Instituto Nacional de Estadísticas	<p>Difunde la evolución de los precios promedios al público de los derivados del petróleo en su sitio en Internet.</p>		
BRASIL Importador	Ministerio de Energía y Minas (MME) y de Hacienda	<p>Determinan la fórmula paramétrica de reajuste trimestral de los precios derivados del petróleo establecido en el Decreto Interministerial MF/MME N° 02, de 4 de enero de 2001.</p> <p>Sobre la base de lo anterior se establece los porcentajes de ajustes que inciden sobre los precios de facturación de la gasolina, diesel oil y GLP en las refinerías y demás productores e importadores.</p>		<p>El Ministerio de Hacienda y MME divulgan a los medios de prensa los reajustes trimestrales de los precios de los combustibles.</p>
	Agencia Nacional del Petróleo (ANP)	<p>La ANP divulga los precios medios ponderados semanales en las regiones del norte, noroeste, centro oeste, sur y sudeste, realizados a los productores e importadores de gasolina corriente, diesel oil, kerosene de aviación y GLP. Estos precios no incluyen ICMS.</p> <p>Se realiza un monitoreo de los PVP y márgenes comerciales aproximadamente a 4000 puestos de revendedores localizadas en 363 ciudades, distribuidas en todos los estados, y que sirve de insumo a la ANP para divulgar un resumen mensual del comportamiento de los precios en el mercado interno de los combustibles (se analiza los márgenes mayorista, minorista y los precios de venta promedio).</p> <p>También la ANP divulga la estructura de precios de la gasolina corriente, en términos de fórmula solamente. Finalmente se divulga un boletín mensual sobre las calidades de los combustibles comercializados en el país.</p>		

Cuadro 13 (Continuación)

Países	Organismo	Mecanismo de supervisión		Medios de comunicación
		Gasolinas	Diesel oil	
CHILE Importador	Comisión Nacional de Energía (CNE)	Determina semanalmente los precios de referencia y PPI. Determina mensualmente la estructura de precios de venta a público (PVP) de los combustibles.		Enap informa semanalmente a los medios de comunicación la evolución de los precios de los combustibles a mayoristas de Santiago, que experimentarán la semana próxima, es decir, ENAP especifica cuanto subirá o bajará los precios a público de los combustibles en el mercado interno La CNE por su parte emite un comunicado de prensa semanal dando a conocer los nuevos precios de referencia y PPI para c/u de los productos del FEPP.
	Servicio Nacional al Consumidor (SERNAC)	Realiza una encuesta semanal (también un sondeo) de los PVP a las estaciones de servicio con el objeto de monitorear los aumentos o disminuciones de precios presupuestados por la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP).		
	Instituto Nacional de Estadísticas (INE)	Mensualmente el INE publica los PVP de los combustibles en su pagina web.		
COLOMBIA Autoabastecido	Ministerio de Minas y Energía (MME)	Determina el Ingreso al productor, Margen distribuidor mayorista - minorista y el PVP de los productos regulados.		El Ministerio mensualmente publica las variaciones de los precios de referencia y PVP de las gasolinas y ACPM, a través de un comunicado de prensa Los precios de los combustibles aplicados durante un mes determinado, se informa a través de un periódico de alta circulación. Adicionalmente se les informa a los medios dando a conocer la metodología que se aplicó para determinar los precios.
	Unidad Planeación Minero Energética (UPME)	Encuesta mensual de PVP a las estaciones de servicio con régimen de libertad vigilada.		
	Empresa Colombiana Petróleos (ECOPETROL)	En la web se puede obtener la estructura de precios de la gasolina corriente hasta el PVP, y de la gasolina extra hasta el precio máximo al distribuidor mayorista.	En la web se puede obtener la estructura de precios del ACPM (diesel oil) hasta el PVP.	
ECUADOR Exportador	Ministerio de Energía y Minas	El Ministerio está realizando un proyecto llamado "tercerización de control de combustibles", que tiene como objetivo controlar mensualmente a las estaciones de servicios en cuanto a calidad y cantidad de los combustibles. Esta inspección la realiza personal calificado por la DNH.		Se realizan declaraciones a la prensa con argumentos cada vez que se produce variaciones en los PVP de los combustibles.
	Petrocomercial	Mensualmente publica los PVP de los derivados de petróleo en su pagina web.		
MÉXICO Exportador	Comité de precios del Gobierno Federal	Determinan los precios de referencia en el mercado internacional (petróleo, productos refinados). Precios y Cotizaciones (spot, contratos). Ajustes de Calidad (contenido de azufre).		
	Secretaría de Energía (Sener)	La Secretaría está desarrollando nuevos métodos de control contra el mercado ilegal de combustibles y giros de negocios no regulados.		
	Petróleos Mexicano (Pemex)	Pública la evolución de los precios promedios al público de productos petrolíferos.		
	Instituto Nacional de Estadísticas, Geografía e Informática (INEGI)	Cada cierto tiempo el INEGI publica los precios promedios anuales de los combustibles en su pagina web y también realiza mensualmente encuestas de precios al mayoreo de los combustibles.		

Cuadro 13 (Conclusión)

Países	Organismo	Mecanismo de supervisión		Medios de comunicación
		Gasolinas	Diesel oil	
PARAGUAY Importador	La Dirección General de Combustibles	No utiliza ningún mecanismo de control o monitoreo de los PVP de los combustibles		Cada vez que se producen variaciones en los PVP del gasoil se emite y se publica un Decreto Resolutivo con los nuevos precios.
	Petropar	Utiliza la PPI solamente para saber como están ubicados en comparación a los otros países, en cuanto a márgenes, tasas impositivas, precio al consumidor final, pero no para fijar precios		
PERÚ Importador	Ministerio de Minas y Energía (MME)	Pública la evolución de los precios promedios de venta de combustibles al consumidor en Lima Metropolitana, como también informa mensualmente para el mercado interno la estructura de PVP de los combustibles. El Ministerio no cuenta con un mecanismo de control, que permita verificar los aumentos o disminuciones de los precios de los combustibles		No se realiza una conferencia de prensa para informar los motivos del cambio de precios. Al existir 3 diferentes operadores de refinерías de petróleo, así diversos importadores de combustibles, los precios se fijan en función a la libre competencia. Usualmente se emite una breve nota de prensa explicando los motivos del ajuste.
	Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI)	Mensualmente el INEI publica los Precios promedios finales a público de los derivados.		
URUGUAY Importador	Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP)	Esta llevando a cabo un sistema de información paramétrica de combustibles (parecido a PPI), como herramienta de control de las variaciones de las variables (crudo, tipo de cambio) que inciden en los precios de los combustibles.		Cada vez que se producen variaciones en los PVP de los combustibles se emite y se publica un Decreto con los nuevos precios.
	Dirección Nacional de Energía (DNE)	Cuenta con los Decretos de PVP de los últimos años Lleva un registro mensual de precios medios derivados del petróleo (con y sin impuestos)		
VENEZUELA Exportador	Ministerio de Energía y Minas	Debido a sus bajos costos de producción (Subsidio Indirecto) no lleva a Paridad de Importación los precios en planta. No utiliza ningún mecanismo de control o monitoreo de los PVP de los combustibles en las Estaciones de Servicio debido a que son regulados Solo publica los precios vigentes de los derivados		Cada vez que se producen variaciones en los PVP de los combustibles se emite y se publica un Decreto con los nuevos precios.
	Petróleos Venezolanos S.A. (PDVSA)	Para el mes de septiembre se expenderán en Venezuela dos tipos de gasolina: 91 octano con plomo y de 95 octano s/plomo, como parte del programa de actualización de la calidad y racionalización del consumo de este combustible, lo cual en parte favorece la conservación del ambiente.		

Fuente: Elaborado a partir de Anexo Metodológico.

A continuación se presentarán los mecanismos de seguimiento de precios de los combustible en determinados países de la región. Se ha tomado como criterio de presentación la capacidad de los países para producir petróleo. Como se mencionó anteriormente, los países de la región están divididos en tres grupos, aquellos denominados a) países autoabastecidos: Argentina, Bolivia Colombia; b) países exportadores: Ecuador, México y Venezuela; y c). países exportadores: Brasil, Chile, Paraguay, Perú e Uruguay.

1. Países autoabastecidos

a) Argentina

La Secretaría de Energía y Minería del Ministerio de Energía y Producción de la República Argentina estableció las especificaciones de los combustibles mediante la Resolución N° 54 de 1996. En esta resolución, se indican los valores mínimos que deben poseer los productos con el objeto de proteger al consumidor, el medioambiente, y establecer las cargas impositivas correspondientes. Para controlar su cumplimiento, la Secretaría firmó un convenio de asistencia técnica con el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), con el objeto de realizar cada mes quinientos controles en las seis áreas operativas en las que se ha dividido el país. En cada inspección se verifican: el cumplimiento de las normas de seguridad, el control volumétrico de los surtidores, los precios de venta, y finalmente se toman tres tipos de muestras (nafta común, nafta super y gasoil), las que son analizadas en los laboratorios del INTI. En la eventualidad de detectar anomalías e infracciones, se resuelve aplicar las sanciones contenidas en la Resolución N° 79 de 1999.

La Subsecretaría de Combustibles dependiente de la Secretaría de Energía y Minería publica el “Informe Mensual de Combustibles”⁴ que corresponde a un informe estadístico de producción de petróleo, gas natural, y ventas de crudo y derivados entre otros; bajo criterios geográfico, político-administrativo y tipo de operador:

- **Precios en surtidor:** Es posible apreciar las alternativas que se le ofrecen al consumidor, por localidad. Estos datos se obtienen del Programa Nacional de Verificación de los Combustibles (PNVC). Desde enero de 2002 dejó de brindar la información en el sitio de internet⁵ por falta de financiamiento.
- **Precios internos mayoristas y paridad de importación:** Hasta la edición anterior se había informando exclusivamente de la paridad mayorista, denominada hasta entonces “paridad en planta”. La paridad de importación mayorista es un valor teórico, un indicador que señala el margen de ganancia al importador respecto a los precios mayoristas internos sin impuestos, para hacerse cargo de los costos financieros de impuestos, ventas y almacenaje, y obtener una ganancia como resultado.
- **La paridad de importación y precios internos en surtidor:** En esta sección se presentan los precios finales de las empresas más importante de la Argentina (YPF, Shell, Esso, y EG3) para el consumidor. Además se considera la Paridad de Importación en surtidor para las distribuidoras, para cuyo cálculo se consideran todos los costos financieros y se supone una ganancia para el importador con el fin de obtener un valor de paridad en surtidor que sirva como referencia al consumidor final considerando la bonificación al expendedor y todos los impuestos.

Las cifras y formulas de cálculo de cada ítems que conforman estas paridades pueden consultarse en la sección "Definiciones y valores asumido" del respectivo boletín de precios de los combustibles. Las comparaciones se siguen efectuando para las ciudades de Capital Federal, Rosario y Córdoba.

b) Bolivia

La Superintendencia de Hidrocarburos de la Republica de Bolivia publica los precios máximos finales para el consumidor y los precios máximos pre-terminal de los productos regulados. Éstos cambian de acuerdo a la periódica aplicación de la metodología de cálculo de precios indicada

⁴ El Informe Mensual de Combustibles puede ser consultado en el sitio en Internet del Ministerio de Economía (<http://energia.mecon.gov.ar/contenidos/contenidos.asp?id=328>), allí también es posible consultar los boletines anuales, así como información sustantiva relacionada. La información disponible data desde 1998 para algunos casos.

⁵ Véase la dirección del sitio en Internet del Programa Nacional de Verificación de los Combustibles de la Secretaría de Energía y Minería del Ministerio de Energía y Producción de la República Argentina (http://energia.mecon.ar/home_pet.asp)

en el Decreto Supremo N° 24.914 y sus correspondientes modificaciones.⁶ En el sitio de Internet de la Superintendencia es posible encontrar las resoluciones administrativas que relacionado con este tema.⁷ Por otra parte el Viceministerio de Energía e Hidrocarburos del Ministerio de Desarrollo Económico emite información sobre el comportamiento diario de los precios de los carburantes. Por otro lado el Viceministerio de Energía e Hidrocarburos, se puede obtener el comportamiento diario de los precios de los carburantes.

La Superintendencia de Hidrocarburos fiscaliza a las estaciones de expendio de combustibles para detectar posibles alteraciones en la calidad, constata el correcto funcionamiento de los sistemas que regulan el volumen del combustible expendido, y evita que se desvíen productos a otras estaciones.

Finalmente el 17 de noviembre de 1998 se creó la Oficina del Consumidor (ODECO) con el propósito de orientar a los consumidores habituales de combustibles respecto de sus deberes y derechos. ODECO-Hidrocarburos desde su creación ha delimitado área de influencia al control de los precios, calidad y los volúmenes de venta del gas licuado de petróleo, diesel oil y gasolina. Además habilitó un servicio telefónico gratuito para que los consumidores denuncien a aquellos distribuidores de combustibles que cumplen con la norme establecida en relación a los temas antes mencionados.

c) Colombia

Se publica un boletín mensual de precios a cargo de la Unidad de Planeación Minero Energético del Ministerio de Minas y Energía de Colombia.

La Unidad de Planeación Minero Energética del Ministerio de Minas y Energía (UPME) de la República de Colombia publica en su sitio de Internet el “Boletín Mensual de Precios”,⁸ en él es posible encontrar información mensual de los precios máximos al público, precios promedio, de referencia, de boca de pozo y de transporte de combustibles como la gasolina, ACPM, gas natural, gas licuado de petróleo, gas natural vehicular, carbón y otros derivados del petróleo.

El boletín pretende dar respuesta a la necesidad de obtener información compilada sobre la evolución histórica y prospectiva de los precios internos de los principales energéticos derivados del petróleo usados en Colombia. El documento está organizado en tres secciones principales:

- **Combustibles líquidos para uso residencial, doméstico, industrial y transporte:** Se publican las estructuras de precios mensuales de la gasolina corriente, extra, GLP, el diesel oil, gas natural y otros combustibles hidrocarburos.
- **Combustibles para el sector eléctrico:** Transporte gas natural, carbón
- **Indicadores Útiles y un Anexo:** Tasa de cambio, precios crudo WTI, evolución precios de referencia

Considerando en cada una de ellas las posibles expectativas de los usuarios cada tema es introducido en el subtítulo denominado “Anotaciones”. Allí se enuncian las resoluciones vigentes que fijan la metodología y consideraciones para calcular los precios. Este subtítulo incluye información adicional que explica la obtención de los resultados.

El Ministerio de Minas y Energía a través de la UPME, realiza un seguimiento mensual de los precios al público en las principales ciudades donde opera el Régimen de Libertad Vigilada por medio de observaciones de los “precios en surtidor” (estaciones de expendio). Estas observaciones corresponden a una muestra de 74 estaciones de expendio distribuidas entre las principales capitales

⁶ El Decreto Supremo N° 24.914 de la República de Bolivia contiene el “Reglamento Sobre Régimen de Precios de los Productos del Petróleo” aprobado por el Poder Ejecutivo el 5 de diciembre de 1997.

⁷ Véase la dirección del sitio en Internet de la Superintendencia de Hidrocarburos de la Republica de Bolivia (<http://www.superhid.gov.bo>)

⁸ Véase la dirección del sitio en Internet de la Unidad de Planeación Minero Energética del Ministerio de Minas y Energía (UPME) (<http://www.upme.gov.co/docum/mensual.htm>)

del país (Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín) con excepción de las capitales de Chocó, La Guajira, San Andrés y los antiguos Territorios Nacionales. Este sondeo tiene como nombre “Ficha Técnica” y se realiza mensualmente para los siguientes combustibles:

- Gasolina corriente motor
- Gasolina extra
- Diesel oil

2. Países Exportadores

a) Ecuador

Petrocomercial filial de Petroecuador⁹ publica mensualmente (US\$/Galón) los precios de venta al público (PVP) de los productos de consumo automotor (Gasolina Super, Extra, Diesel N° 2, Diesel N° 1, Diesel Premium, y Avgas), naviero, artesanal, industrial y aeronáutico. También publica los precios de venta para los clientes de la comercializadora Petrocomercial (distribuidores, consumidores, fuerzas armadas, empresas eléctricas y otros), precios internacionales en terminal para compañías de explotación y exploración de petróleo, de generación térmica y mineras, así como precios internacionales de combustibles marinos por terminal, y los precios del GLP doméstico tanto a granel como residencial, industrial y comercial.

El Ministerio de Energía y Minas, por su parte, está desarrollando un proyecto llamado “Tercerización del control de Combustibles”. Este proyecto forma parte de una serie de iniciativas relacionadas con la regulación de los hidrocarburos¹⁰ y tiene como objetivo central controlar la calidad y cantidad de los derivados de hidrocarburos expendidos en las estaciones de servicio del país, además de servicios complementarios, mediante los siguientes procedimientos de fiscalización: control mensual a estaciones de servicio, control aleatorio, control de servicios complementarios: Agua, aire, trampas de grasas, baño y otros.

El objetivo de dar paso a una contratación externa para el servicio de control de calidad y cantidad de los derivados de hidrocarburos, expendidos en las estaciones de servicio del país y servicios complementarios, es aumentar la eficiencia de la fiscalización y mejorar los resultados, con el fin que el beneficiario final sea el consumidor de combustible.

b) México

La empresa de Petróleos Mexicano publica mensualmente en su sitio de Internet¹¹ estadísticas energéticas, así como los precios finales al público de productos derivados del petróleo, tales como: gasolinas automotrices para la frontera norte y resto del país, pemex diesel, combustóleo y turbosina. También publica los volúmenes de venta mensuales y el valor de las ventas totales de los productos mencionadas anteriormente.

Por su parte la Comisión Reguladora de Energía (CRE) de la Secretaría de Energía de la República de México publica infoCRE,¹² una publicación bimensual que informa a los consumidores respecto de: los precios del GLP, metodología de cálculo de los precios finales, modificaciones de las leyes que regulan el Gas VPM y otras materias relacionadas al sector energético.

⁹ Empresa Estatal Petróleos del Ecuador, se creó en reemplazo de CEPE, el 26 de septiembre de 1989, con el objeto de explorar y explotar los yacimientos hidrocarbúricos que se encuentren en el territorio nacional, incluido el mar territorial, de acuerdo a la Ley de Hidrocarburos vigente.

¹⁰ Véase la dirección del sitio en Internet del Ministerio de Energía y Minas del Ecuador, allí es posible consultar diversos proyectos relacionados con los hidrocarburos. Entre los que destacan: “Tercerización del control de estaciones de Servicio” proyecto “Modernización de la estructura de comercialización de gas”, (<http://www.menergia.gov.ec/php/index.php>)

¹¹ PEMEX es el organismo paraestatal de encargado de la extracción y procesamiento de petróleo y gas en la República de México. La dirección de su sitio en Internet es: (<http://www.pemex.com/>)

¹² Publicación de difusión de la Comisión Reguladora de Energía de la Secretaría de Energía de la República de México. También puede ser consultado en la dirección del sitio en Internet de la Comisión: (<http://www.cre.gob.mx/publica/infocre.html>)

c) Venezuela

El Ministerio de Energía y Minas de la República Bolivariana de Venezuela publica en su sitio en Internet¹³ la información relacionada con los precios internos de los productos derivados del petróleo con su respectiva Resolución o Decreto de Fijación de Precios.

3. Países importadores

a) Brasil

El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Hacienda de la República del Brasil trimestralmente dan a conocer los reajustes de los precios de los combustibles que provienen de la aplicación de la “Formula Paramétrica” establecida en el Decreto Interministerial MF/MME N° 2, del 4 de enero de 2001. Este nuevo sistema de cálculo determina los ajustes de los precios de los derivados de acuerdo a los precios internacionales y a la variación del petróleo Brent. Los objetivos de este Decreto son los siguientes:

- Propiciar mayor transparencia en el mecanismo de fijación de precios derivados del petróleo.
- Equilibrar la transparencia de los recursos entre el Tesoro de la República y Petrobras.
- Suavizar eventuales impactos provocados por las alzas de los precios internacionales de los derivados del petróleo.

Por su parte la Agencia Nacional del Petróleo (ANP) dispone de una importante fuente de información del sector hidrocarburos en el sitio de Internet,¹⁴ en ella es posible encontrar información relacionada con:

Seguimiento de los precios: en esta sección se publican semanal y mensualmente los precios finales de los diferentes combustibles organizados en distintas áreas geográficas (municipio y estados). Para el seguimiento de los precios de los combustibles se realizan encuestas semanales de precios y márgenes de comercialización de gasolina y de AEHC, en 4.010 puestos de revendedores (Estaciones de servicio) localizadas en 363 ciudades, distribuidas en todos los estados de la Nación.

Los resultados de este seguimiento, actualizado cada semana, permiten al consumidor conocer oportunamente los precios que se tranzan en el mercado y, en consecuencia, poder tomar una mejor decisión de compra. Además, esta consulta permite al gobierno central identificar las infracciones de determinados agentes económicos y aplicar las sanciones que indica la legislación vigente.

En el último tiempo el gobierno ha estado adoptando medidas para promover la desregulación del sector de los combustibles, destacándose la liberación: de los precios al consumidor, de los márgenes comerciales, y los costos de transporte en todo el territorio nacional. Dentro de esta sección se puede encontrar el mecanismo de configuración de precios de la Gasolina “C”, diesel oil y GLP.

Centro de relaciones con el consumidor (CRC): La Agencia Nacional del Petróleo ha dispuesto un servicio de atención para los agentes económicos y consumidores del petróleo y gas con el objeto de promover y difundir los deberes y derechos que tienen las personas e instituciones como consumidores. Desde esta perspectiva la CRC tiene como mandato recibir, escuchar y analizar las demandas de los consumidores con el fin de dar, en lo posible, solución a los conflictos que eventualmente se generen.

¹³ Véase la dirección del sitio en Internet del Ministerio de Energía y Minas de la República Bolivariana de Venezuela (<http://www.mem.gov.ve>)

¹⁴ Véase la dirección del sitio en Internet de la Agencia Nacional del Petróleo en su sección correspondiente a la entrega de información sobre precios del petróleo y sus derivados. (http://www.anp.gov.br/petro/analise_precos.asp)

Finalmente en el sitio de Internet de la Agencia Nacional del Petróleo También se puede encontrar información relacionada con los distribuidores, revendedores, calidades de los productos, legislación vigente, avances tecnológicos y otros temas relacionados.

b) Chile

La Comisión Nacional de Energía de la República de Chile¹⁵ (CNE) es la encargada de calcular los créditos o impuestos, del Fondo de Estabilización del Petróleo (FEPP), según lo establece la Ley N° 19.030, sobre la base de los precios de referencia o de paridad. La CNE asumiendo una política de máxima transparencia para el consumidor nacional, publica mensualmente en su sitio en Internet¹⁶ las variaciones de los parámetros asociados a los cinco productos derivados del petróleo que pertenecen al FEPP, a saber: gasolina, kerosene, diesel, petróleo combustible y gas licuado. También es posible consultar en el sitio en Internet de la CNE la sección de estadísticas de Hidrocarburos, en ella se publica la composición de precios en forma mensual hasta el consumidor final de los distintos tipos combustibles; además se informa mensualmente sobre los precios y márgenes de comercialización en las distintas regiones del país. Para el caso de Santiago, la capital, la información se publica cada semana.

Por su parte la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP) informa prospectivamente cada semana a los medios de comunicación social la evolución de los precios de los combustibles para los mayoristas de Santiago; es decir, la ENAP aclara cuando y cuánto aplicará de reajuste a los precios de los combustibles en el mercado interno.

El Servicio Nacional al Consumidor (SERNAC) por su parte, realiza una encuesta semanal de los precios de venta al público de las estaciones de servicio con el objeto de monitorear los aumentos o disminuciones de precios proyectados por la ENAP, señalando aquellas estaciones de servicio que cumplen con la norma e incluso sugiriendo aquellas más convenientes y serias en la aplicación de los precios. Por su parte el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) publica también los precios promedio finales al público.

c) Paraguay

En la República del Paraguay no existe un ente regulador de los precios de los combustibles a excepción del gas oil. Con todo, la Dirección General de Combustibles de la República de Paraguay es la encargada de regular la política comercial en materia de combustibles. En definitiva no existe un seguimiento de los precios finales para el consumidor, tampoco algún organismo que evalúe y registre el comportamiento de los precios de venta al público en las estaciones de servicio, con el propósito de informar a los consumidores.

d) Perú

La Dirección General de Hidrocarburos (DGH) del Ministerio de Energía y Minas de la República del Perú, con el objeto de orientar a los inversionistas y al público en general publica en su sitio en Internet los siguientes Informes:¹⁷

- Informe mensual de las Estadísticas de hidrocarburos: en este informe es posible encontrar información relacionada con la venta de combustibles del país, variación de las ventas, precios netos de los combustibles, estructura de precios de los combustibles, producción promedio de hidrocarburos líquidos, balanza comercial de hidrocarburos, entre otros.

¹⁵ La Comisión Nacional de Energía de la República de Chile es un organismo público y descentralizado, con patrimonio propio y plena capacidad para adquirir y ejercer derechos y obligaciones, que se relaciona directamente con el Presidente de la República de Chile.

¹⁶ Véase la dirección del sitio en Internet de la Comisión Nacional de Energía:
(http://www.cne.cl/hidrocarburos/f_hidrocarburos.html)

¹⁷ Véase la dirección del sitio en Internet de la Dirección General de Hidrocarburos (DGH) del Ministerio de Energía y Minas:
(<http://www.mem.gob.pe/wmem/hidrocarburos/default.asp>)

- Anuario Estadístico de Hidrocarburos 2000: este anuario se especializa en registrar información de las actividades de exploración, explotación, reservas de hidrocarburos, actividades de refinación y comercialización. Resumen Ejecutivo del Informe Anual de Reservas 2000, El Plan Referencial de Hidrocarburos, Las Leyes y Reglamentos Vigentes entre otros.

Según el propio Ministerio, es posible perfeccionar los mecanismos de control y regulación en el mercado interno de combustibles en el Perú, con el objeto de mejorar la competitividad en el mercado minorista y ofrecer a los consumidores una mayor transparencia, difusión y seguimiento de los precios de los combustibles en las estaciones de servicio.

e) Uruguay

A pesar de que no existe un marco regulatorio en el sector de hidrocarburos, la Ley N° 17.488 correspondiente a la “Desmonopolización de Importación, exportación y refinación de petróleo crudo” tiene como objetivo “que cualquier empresario o grupo económico pueda invertir durante 30 años en las actividades de importación, exportación, y refinación de petróleo, distribución, y exportación, comercialización de productos refinados, y la importación de estos últimos a partir del 1 de enero de 2006, bajo ciertas condiciones”¹⁸.

La Dirección Nacional de Energía de la Republica de Uruguay¹⁹ publica en su sitio en Internet información relacionada a los combustibles. El objetivo de este sitio es informar a los consumidores respecto de los temas relacionados al sector energético, es por eso que la DNE cuenta con la siguiente información:

a) Principales leyes y decretos: En esta sección es posible obtener los Decretos de precios de venta de combustibles de los últimos años: gasolinas, diesel, fuel oil, kerosene, gas natural, propano. También es posible obtener las Leyes de los derivados del petróleo, electricidad y otros, como por ejemplo:

- Ley N° 17.448 del 27/12/2001, Desmonopolización de importación, exportación y refinación.
- Ley N° 17.296 del 21/2/01 - Art. 565, IMESI - Ley de Presupuesto Nacional.
- Ley N° 16.213 del 4/10/91, Derogación del Art. 17 de la Ley 14.181.
- Ley N° 14.181 del 29/3/74, Exploración y explotación de hidrocarburos.
- Ley N° 8.764 del 14/10/31, Creación de ANCAP.

b) Información estadística: aquí se puede obtener la siguiente información:

- Precio medio mensual de derivados del petróleo (con y sin impuestos).
- Crudo procesado mensualmente.
- Producción mensual de derivados.
- Venta mensual de derivados al mercado interno.
- Información socioeconómica.
- Índices de precios mensuales.

c) Balance energético nacional: aquí se puede obtener la siguiente información:

- Producción, Importación, Exportación y Oferta de fuentes primarias y secundarias de energía.
- Balance de los centros de transformación.
- Consumo final de fuentes primarias y secundarias por sector de consumo.

¹⁸ Para poder consultar con más detalle de la Ley N° 17.448, véase el sitio de Internet de la Dirección Nacional de Energía (http://www.dne.gub.uy/leyes_y_decretos/)

¹⁹ Es la unidad responsable de la proposición y coordinación de la política nacional en materia energética, tanto en lo referente a los combustibles como a la energía eléctrica.

III. Políticas de precios y sus implicancias económicas y ambientales

Las políticas de precios aplicadas en los países de América del Sur y México, no siguen un patrón único ni homogéneo, sino que se aprecia una combinación de diferentes grados de intervención del Estado, que muestra ser independiente de la fuente analizada y de la categoría o grado de dependencia petrolera del país (cuadro 14).

Así, para el caso de países autoabastecidos, se presenta en un extremo Argentina con libertad absoluta de fijación de precios ex-refinería y márgenes de comercialización bruto, y en el otro extremo Bolivia con sistemas totalmente regulados en todas las fuentes, mientras que Colombia observa un patrón mixto con regulación de precios ex-refinerías de todos los productos, existencia de márgenes controlados y libres.²⁰

Lo mismo ocurre en los países importadores donde los extremos se dan en Paraguay, Perú y Brasil con precios libres para todos los derivados y componentes de la cadena. Esto contrasta con la regulación de Uruguay; mientras que en Chile si bien existe libertad de precio también hay una fijación por parte de la empresa pública ENAP, que traduce entonces la fijación de precios en un régimen de semi-libertad.

Para los países exportadores sólo se presentan casos de precios regulados en todas las fuentes y componentes.

²⁰ Según las ciudades los márgenes son libres o regulados. Ver anexo metodológico Cap. II.B p. 125.

A. Estimación del impacto económico medido a través de los precios ex refinería de los combustibles

La desviación entre precios de referencia internacional y los precios ex refinerías internos podría interpretarse como un “subsidio” en caso que el precio interno sea inferior al precio internacional y como un “impuesto” en caso contrario.²¹ En el primer caso es claro que ese “subsidio” beneficia directamente al consumidor, no es tan claro en el segundo caso quien es el beneficiario de la percepción de ese “impuesto”, en particular cuando existen distintos agentes -privados y/o públicos- en diferentes eslabones de la cadena del *downstream*.

La Agencia Internacional de Energía (1999) establece las serias dificultades en dar una definición precisa de subsidio y opta por una de carácter muy general “un subsidio energético es cualquier intervención del gobierno en el sector energético que implique reducir los costos de producción, incremente los precios recibidos por los productores de energía o reduzca los precios que pagan los consumidores de energía”. Desde este punto de vista, está claro que el “impuesto” constituye un “subsidio” al productor.

Cuadro 14

POLÍTICA DE PRECIOS APLICADAS A LOS COMBUSTIBLES EN AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO

Países	Componentes	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	GLP	Fechas importantes (ver notas)	Alineación de precios sobre la base de
AUTOABASTECIDOS							
Argentina	P-EX-REF MCB PVP	L	L	L	L	11-1989 (1)	Precio paridad de importación (PPI)
Bolivia	P-EX-REF MCB PVP	R	R	R	R	12-1997 (2)	Mercado de referencia
Colombia	P-EX-REF MCB PVP	R R/L R/L	R Libre	R R/L R/L	R R/L R/L	12-1998 (3)	Mercado de referencia
IMPORTADORES							
Brasil	P-EX-REF MCB PVP	L	L	L	L	1997 (4)	Precio paridad de importación (PPI)
Chile	P-EX-REF MCB PVP	SL	SL	SL	SL	01-1982 (5)	Precio paridad de importación (PPI)
Paraguay	P-EX-REF MCB PVP	L	L	R	L	01-1990 (6)	Mercado de referencia
Perú	P-EX-REF MCB PVP	L	L	L	L	08-1993 (7)	Precio paridad de importación (PPI)
Uruguay	P-EX-REF MCB PVP	R	R	R	R	10-1931 (8)	Mercado de referencia
EXPORTADORES							
Ecuador	P-EX-REF MCB PVP	R	R L L	R	R	07-1996 (9)	Mercado de referencia
México	P-EX-REF MCB PVP	R	R	R	R	(10)	Mercado de referencia
Venezuela	P-EX-REF MCB PVP	R	R	R	R	09-1998 (11)	Mercado de referencia

Fuente: Elaboración propia, sobre la base del Anexo metodológico.

²¹ Ver al respecto AIE (1999) *World Energy Outlook*, “Looking at energy subsidies: getting the prices right” Chapter 3, pp 43-69.

NOTAS:

P-EX-REF	: Precio interno en planta o precio ex refinería
MCB	: Margen comercial bruto
PVP	: Precio de venta a público
Regulado (R)	: Implica la imposición de un precio máximo por la autoridad correspondiente.
Semi libre (SL)	: Implica que a pesar que existe un precio de referencia, las distribuidoras o grandes consumidores puedan comprar sus productos en el exterior
Libre (L)	: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.
PPI	: Precio Paridad de Importación

1. Precio referencia: Precio Promedio de un producto en un mercado de referencia (Costa del Golfo Estados Unidos)
2. Para el Kerosene y fuel la política de precios es la misma para cada uno de los combustibles de los países analizados anteriormente.
3. Con el Decreto 1.212 de noviembre de 1989, se estableció la libertad de precios de los productos derivados.
4. Los precios son regulados por la Superintendencia de Hidrocarburos sobre la base del Decreto Supremo N° 24914 de diciembre de 1997 y sus modificaciones.
5. El precio en planta de la gasolina corriente y diesel oil están determinados por las Resoluciones N° 82438 y 82439 de diciembre de 1998 respectivamente y para la gasolina extra el marco legal es la resolución 80278 del 29 de febrero de 1996. Los márgenes comerciales con Régimen de Libertad Regulado (RLR) para la gasolina corriente están determinados por la resolución mencionada anteriormente (nótese que el margen minorista está liberalizado en algunas zonas del país), para la gasolina premium con Régimen de Libertad Vigilada (RLV) es libre. Para el diesel oil con RLR los márgenes mayorista y minorista son fijados por el Ministerio de Energía y Minas, y el diesel con RLV es libre.
6. La desregulación del sector de abastecimiento de combustibles en Brasil se inició en la década de los 90 a partir de la ley 9.478 de 1997 y culminó con la apertura total del mercado a partir de enero de 2002. Tal proceso contempló, entre otros, la liberalización de precios, márgenes y fletes en toda la cadena productiva y la creación de la Contribución de Intervención de Dominio Económico (CIDE) en substitución de la Parcela de Precio Específica (PPE). Estas medidas fueron necesarias para eliminar las distorsiones presentes en el mercado, generadas por la existencia de subsidios cruzados y compensación de gastos de distribución y transporte. Esto se hizo con la idea de permitir un equilibrio entre el producto nacional e importado, y permitir en consecuencia la posibilidad de crear un mercado competitivo.
7. En 1978 comenzó la liberalización de la distribución de combustible y se dio plena libertad a los agentes económicos para producir, distribuir y comercializar los derivados del petróleo, la que fue completada en 1982 con la liberalización de precios. A partir de 1991 los precios en puerta de refinería son llevados a PPI, sobre la base de la ley 19.030 de 1991, modificada por la ley 19.681 de 2000.
8. El primer combustible a ser desregulado fue el gas licuado de petróleo (GLP) a partir del Decreto N° 4454 de enero de 1990, luego se desregularon el fuel oil y el kerosene con el Decreto N° 5445 de abril de 1990 y por último se liberalizaron en agosto del 2000 las naftas común y súper por medio del Decreto N° 10183. El precio del diesel oil está regulado por el gobierno a través del Ministerio de Economía vía Decreto N° 10.911 de 2000 "reglamentación sobre la refinación, importación, distribución y comercialización de los combustibles derivados del petróleo".
9. Los precios de los derivados del petróleo se encuentran desregulados por la Ley N° 26221 – Ley de Hidrocarburos, título VII – Libre comercio, artículo 77 de agosto de 1993.
10. Los precios de los combustibles son fijados por el Directorio de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland (ANCAP), según el artículo tercero de la Ley 8764, del 15 de octubre de 1931 y modificaciones posteriores. A futuro los precios máximos de venta de los combustibles en puerta de refinería sin considerar impuestos, deberán ser iguales al precio de paridad de importación a partir del 31 de marzo de 2004, Ley 17.448 del 27-12-2001.
11. La comercialización de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, es un servicio público que deberá ser prestado respetando los principios señalados en el Art. 249 de la Constitución Política de la República. Está regulada por el Ministerio de Energía y Minas y controlada por la Dirección Nacional de Hidrocarburos. En tanto que los márgenes comerciales de los combustibles podrán fluctuar hasta un máximo de 18% sobre el precio de venta de los derivados de hidrocarburos al nivel de terminal y están fijados por el Estado a excepción de la gasolina súper.
12. Para establecer las fórmulas de precios de los productos en el país, en relación con los demás derivados del petróleo, Pemex y el comité de precios del Gobierno Federal utilizan los precios de referencia internacional, ajustado por Estándares de Calidad Internacional, costos netos de transportes, costos de oportunidad, obteniendo así los precios del ingreso al productor. Los márgenes comerciales son fijados por el Comité. El comité está compuesto por: la Secretaría de Economía, Petróleos Mexicanos, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de Energía.
13. Con la "Ley Orgánica de Apertura del Mercado Interno de la gasolina y otros combustibles derivados de los hidrocarburos para uso de vehículos automotores", del 11 de septiembre de 1998. Se estableció la eliminación de barreras a la entrada y salida al mercado interno de los combustibles, se garantizó el suministro de (petróleo y productos) por la Industria y distribuidores, también se realizó posicionamiento de Marcas e inversiones en el

mercado interno y finalmente los precios de los derivados serían fijados por el Ejecutivo Nacional, a través del Ministerio de Energía y Minas.

Entre 2001 y 2002, el monto total de “subsidios” o “impuestos” ha sido variable por fuente y/o país (cuadro 15) destacándose:

- Venezuela, país que presenta en todos los casos diferencias negativas de sus precios exrefinerías con los precios FOB de exportación. De esta forma y en orden de importancia se habría subsidiado i) a los consumidores de gasolinas por un monto de 1.345 millones de dólares en 2001, monto que aumenta a casi 2.300 millones dólares en 2002; ii) al transporte de personas y carga por el consumo de diesel oil con montos de 488 millones de dólares en 2001 y 845 millones de dólares en 2002; iii) finalmente el caso del GLP, cuyo subsidio está dirigido a la población para abastecer usos calóricos ascendieron a 190 y 276 millones de dólares para 2001 y 2002 respectivamente.
- México en 2001, practicó fuertes sobrepuestos a las gasolinas y en menor medida al diesel oil. Esto provocó un ingreso extra al productor de 3.760 millones de dólares en gasolinas; 1.507 millones de dólares y casi 400 millones en GLP. El giro observado en 2002, hace que el sobrepuesto en las gasolinas se reduzca en siete veces ya que llegó a 473 millones de dólares; y exista una diferencia negativa en el GLP y el fuel oil de 130 y 162 millones de dólares respectivamente.
- Brasil al igual que México, en 2001 había alineado sus precios de tal forma que existan pequeñas diferencias de centésimos de dólares por unidad, sea litro o kilos, de combustibles, que al multiplicarlos por las cantidades de cada combustible vendida, hizo que el ingreso extra al productor fuera de aproximadamente 2.900 millones de dólares. Este monto cambia radicalmente en 2002 ya que el productor absorbió una diferencia de poco más de 1.800 millones de dólares.
- Argentina presenta el cambio más radical de todos los países analizados. De un excedente que capturaron los productores en 2001, de casi 5.000 millones de dólares, pasa a una transferencia a los consumidores de 6.300 millones de dólares en 2002, de los cuales el 95% es aplicado al gas oil. Es decir en este caso claramente se trató de no aplicar el aumento de precios exrefinerías a los sectores del transporte y agropecuario.
- Colombia aparece en 2001 como subsidiando mucho más el diesel oil, y por tanto los consumos asociados al transporte público de personas, y de carga en general que al de las gasolinas. Sin embargo el subsidio se masifica a todas las fuentes en 2002 alcanzando un total cercano a los tres mil millones de dólares.

Cuadro 15

MONTO ACUMULADO POR DIFERENCIAS ENTRE PRECIOS INTERNOS Y EL PRMI

(millones de dólares)

		Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Ecuador	México	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela
GLP	2001	156	-9	170	72	30	-113	381	10	51	19	-190
	2002	-94	-56	-402	65	-70	-201	-130	-1	44	0	-276
Gasolina	2001	448	22	1 053	60	136	182	3 769	20	71	77	-1 345
	2002	-17	13	-889	1	-243	91	473	-2	44	47	-2 297
Diesel Oil	2001	4 359	340	1 491	1 954	-3 344	52	1 507	578	1 518	1814	-488
	2002	-6 123	377	-535	984	-2 714	-75	0	454	840	566	-845
Fuel Oil	2001	-34	n-a	184	13	-9	13	58	-2	49	3	-35
	2002	-56	n-a	-15	-24	-7	-20	-88	-1	441	-13	-52

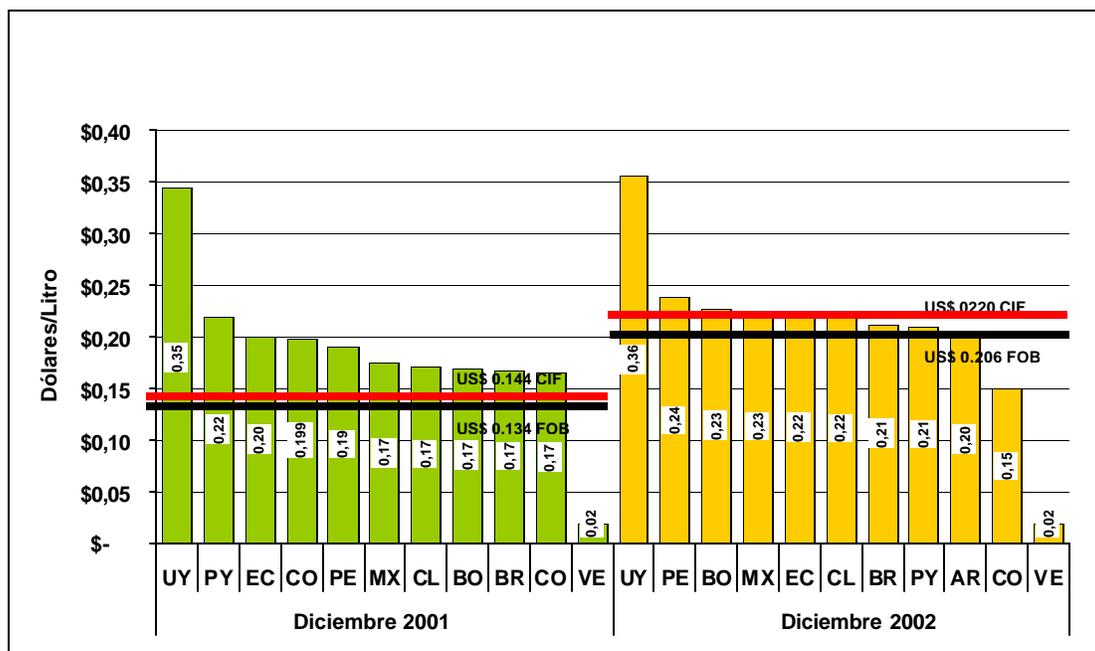
Fuente: Elaboración propia sobre la base del anexo metodológico y OLADE Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), Ecuador. Enero 2002 y Febrero 2003 (http://www.olade.org.ec/sieehome/home_siee.htm).

En cuanto a las diferencias entre los precios ex refinerías y los precios de referencia internacional, se observa que no hay una correlación sistemática con la condición de país exportador, autoabastecido o importador a lo largo del tiempo. Quizá la explicación de este fenómeno obedezca a que se trató de contrarrestar el alza internacional de los precios internacionales de 2002 respecto de 2001, y no aplicar dicho aumento de manera automática, sino que pareciera haberse efectuado de manera selectiva.

Pero también llama la atención que, en diciembre de 2001, no sólo los precios de las gasolinas se ubicaran por encima de los PRMI, sino también los del diesel oil y fuel oil, lo que implica haber restado de alguna forma competitividad a las economías por cuanto se aumentaron los costos de producción de los sectores primarios y manufactureros y del transporte (gráficos 15 a 19). Resumiendo el comportamiento fuentes se nota que:

A diciembre de 2001 todos los países, con excepción de Venezuela, presentaron precios superiores a los precios de referencia en Costa del Golfo de México de los Estados Unidos. Destaca el caso de Uruguay, que presenta el valor más alto de la región y que duplicó en esa fecha el precio de referencia. Esta situación cambia a diciembre de 2002, en donde para la gasolina regular Bolivia, Perú y Uruguay se ubicaron por arriba del precio CIF de referencia (US\$ 0,220/l), mientras que el resto de países prácticamente se alinearon sea con el precio CIF o FOB según su condición de importador o exportador de estos combustibles. Con excepción de Venezuela, a diciembre del 2002 los precios internos se alinearon con los precios internacionales con apartamientos de países importadores: Brasil de -4,47%, Chile -0,57% y Paraguay con -2,72%, luego lo siguen los países autoabastecidos Argentina 3,02%, Colombia -12,71% y finalmente los exportadores.

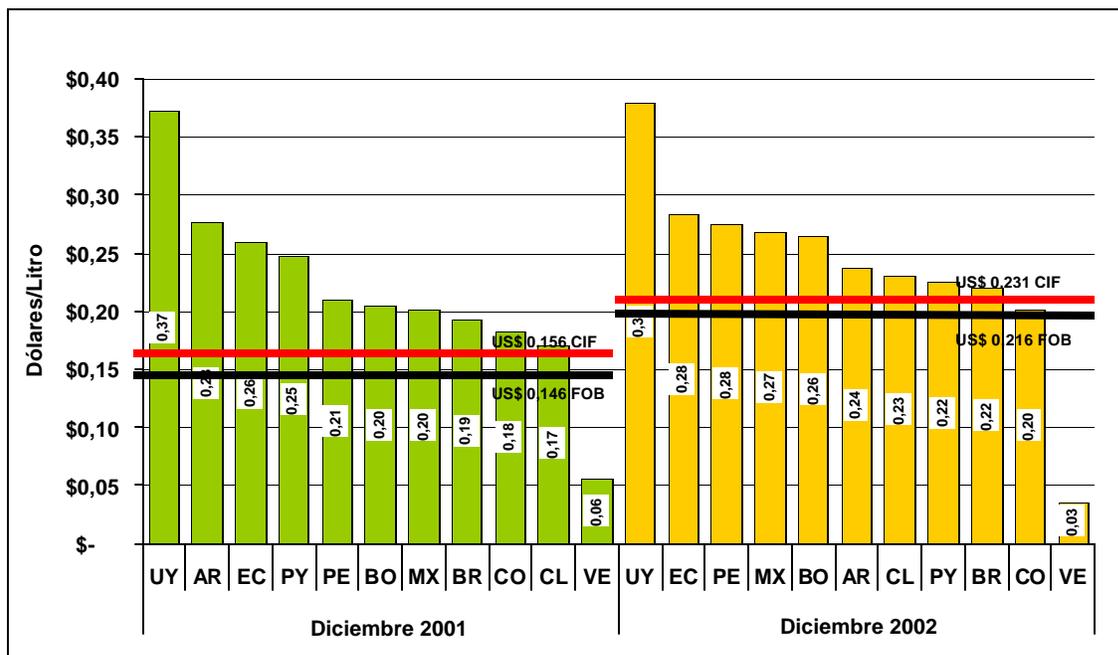
Gráfico 15
COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA DE LA GASOLINA REGULAR EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

Gráfico 16

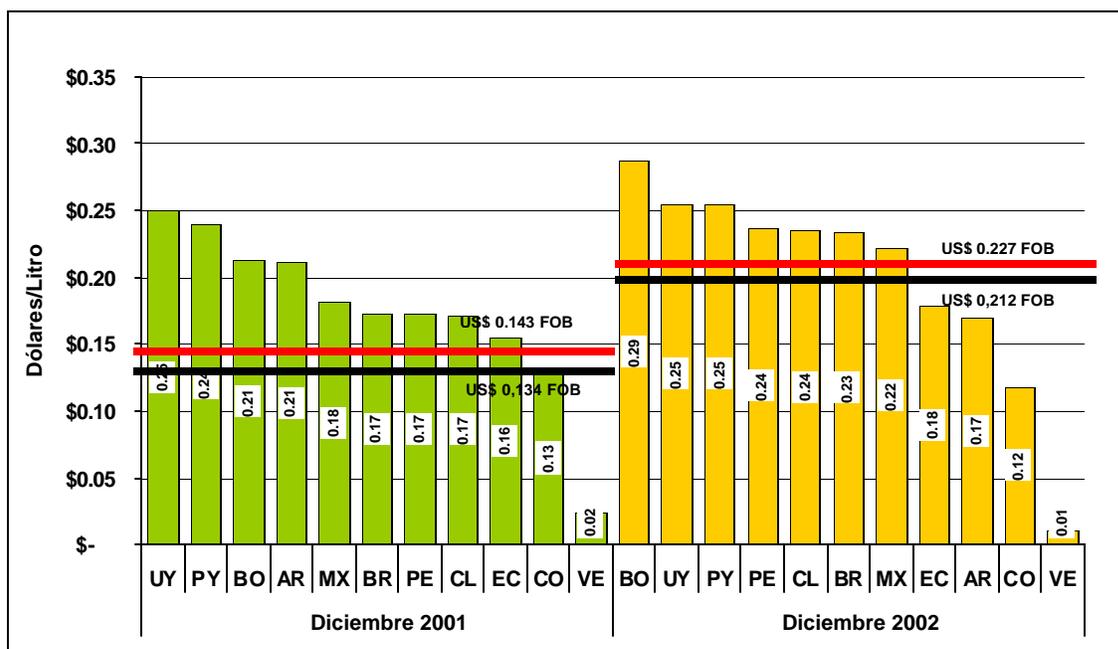
COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA DE LA GASOLINA PREMIUM EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

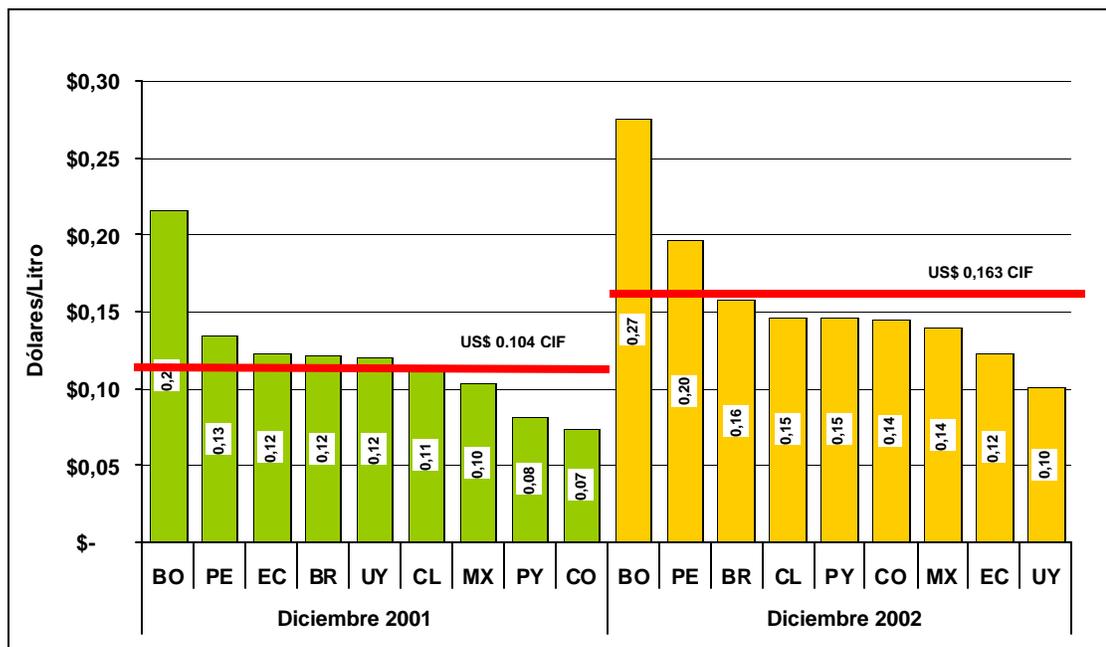
Gráfico 17

COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA DEL DIESEL OIL EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



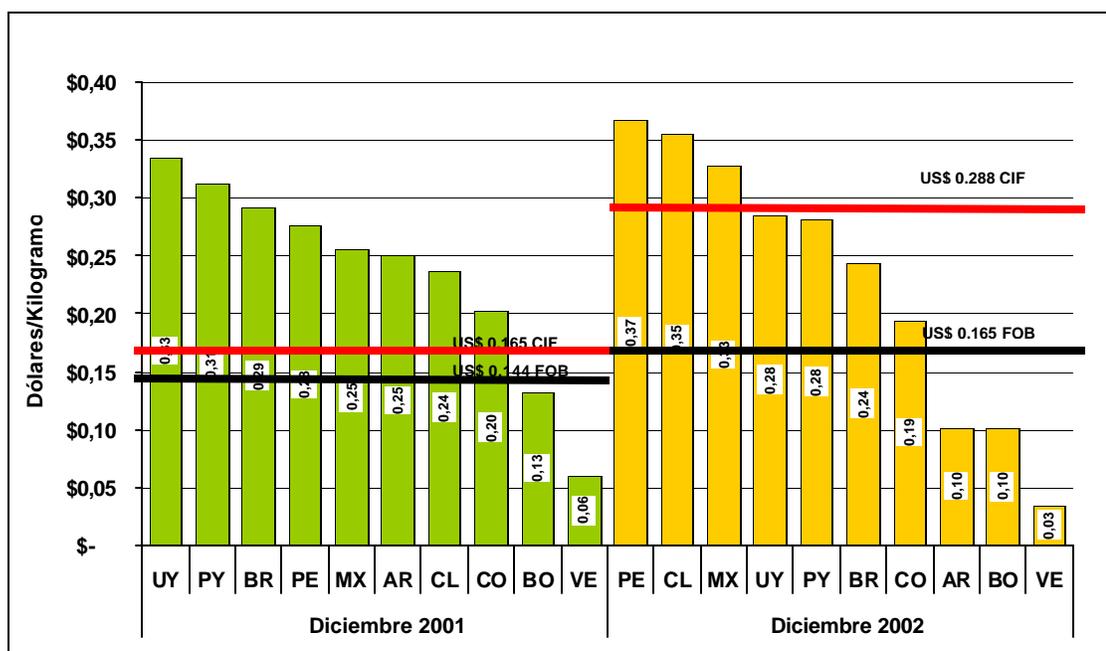
Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

Gráfico 18
COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA DEL FUEL OIL
EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

Gráfico 19
COMPARACIÓN DE PRECIOS EX REFINERÍA DEL GLP
EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

- Para el diesel oil, a diciembre 2002, Bolivia a diciembre 2002 es el país que tiene el precio ex refinería del diesel oil más caro y el más barato Venezuela seguido de Colombia y Argentina. También se observó que los países importadores son los que más subsidiaron al productor o al agente importador: Paraguay 12,03%, Uruguay 12,21%. En cambio subsidiaron a los consumidores tanto países autoabastecidos como Argentina (-25,21%) y Colombia (-48,37%); y entre los exportadores Ecuador (-15,39%).
- En el caso del fuel oil, tal como se explicitara anteriormente se puede observar que el precio ex planta del fuel oil de la mayoría de los países con la excepción de Bolivia y Perú pasaron de estar sobre el precio de referencia internacional a diciembre de 2001 a situarse bajo la referencia en diciembre de 2002. Si los precios de combustibles sustitutos se alinearán de acuerdo al combustible dominante, la disminución del precio del fuel observada en diciembre de 2002, entonces, se debiera haber reflejado en una sensible disminución de los precios del carbón y del gas natural en el sector industrial y en el de la generación de electricidad. Llama la atención el caso de Bolivia que a diciembre 2002 es el país presentó el precio ex refinería del fuel oil más caro, y contrariamente a los intermedios y livianos, Uruguay el más asequible.
- Al igual que en el caso del diesel, el GLP a diciembre de 2001, observa precios internos muy por encima del precio de referencia de Mont Belvieu, a excepción de Bolivia y Venezuela, notándose los casos de Uruguay (102%), seguido de Paraguay y Brasil. En 2002, La situación cambia y Chile, México y Perú quedaron por encima del precio de referencia, mientras que los países autoabastecidos son los que están por debajo, destacándose los casos de Argentina y Bolivia con un -65% y Colombia con -32,42%.

B. Impactos de la política tributaria aplicada a los combustibles

En el año 1986, cuando se estableció el impuesto específico a los combustibles, el petróleo diesel se utilizaba básicamente en el transporte pesado (buses y camiones) y por lo tanto, la baja tributación al petróleo diesel estaba orientada a mantener costos relativamente reducidos para el transporte público y el transporte de carga. Por otro lado, es necesario recordar que la problemática ambiental adquiere una relevancia significativa sólo en la década de los 90s.

(Acquatella, 2003) destaca que “desde la década de los ochenta la mayoría de los países en vías de desarrollo han tendido a aplicar regímenes fiscales más simples, enfatizando el uso del impuesto al valor agregado (IVA) y simplificando la estructura y administración fiscal con miras a lograr mayor eficiencia la recaudación de impuestos, aumentar la base impositiva y eliminar subsidios, tarifas e impuestos a la exportación.”

En el caso de América Latina la mayoría de los países ya utilizan el impuesto a la gasolina (petróleo y derivados) con propósitos recaudatorios. Entre 2001 y 2002, los montos recaudados por impuestos a los combustibles líquidos como porcentaje del PIB aumentaron en todos los países con excepción de Argentina y Venezuela. Fueron significativos los aumentos en Bolivia, Brasil, Ecuador, Paraguay y Perú, países que la recaudación fiscal correspondiente a los combustibles supera los 3 puntos porcentuales del PIB (cuadro 16).

Cuadro 16

RECAUDACIÓN POR IMPUESTOS A LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS

	2001		2002	
	RECAUDACIÓN TOTAL (millones de dólares)	(Porcentaje de PIB)	RECAUDACIÓN TOTAL (millones de dólares)	(Porcentaje de PIB)
ARGENTINA	5 376	1,97	3 225	1,33
BOLIVIA	218	2,59	319	3,69
BRASIL	12 751	2,12	19 965	3,27
CHILE	1 375	1,89	2 232	3,00
COLOMBIA	674	0,82	1 184	1,41
ECUADOR	88	0,61	500	3,36
MÉXICO	11 301	1,96	15 113	2,60
PARAGUAY	58	0,73	285	3,69
PERÚ	1 284	2,40	1 938	3,44
URUGUAY	216	1,12	318	1,84
VENEZUELA	323	0,26	313	0,28

Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y CEPAL Anuario Estadístico 2002 Balance Preliminar de las Economías de A. Latina 2002. Santiago, diciembre 2002.

Los impuestos energéticos aplicados a los combustibles, derivados del petróleo, carbón y electricidad juegan un rol importante dentro de la estructura recaudatoria tanto en los países industrializados como en los países en vías de desarrollo. La diferencia entre la política tributaria aplicada a los combustibles de los países de América Latina y los países más desarrollados radica en que mientras en estos últimos los impuestos sobre la energía constituyen la mayor proporción de la recaudación fiscal total dentro de lo que pudiera considerarse impuestos ambientales, en A. Latina el fin único ha sido solamente el de aumentar la recaudación fiscal. “Si bien en los países desarrollados, con excepción de Estados Unidos, la mayoría de estos impuestos energéticos no fueron diseñados con fines específicamente ambientales sino más bien recaudatorios, para efectos de mejorar su aceptación política, su evolución dentro del régimen fiscal se ha enmarcado crecientemente dentro de la racionalidad de impuestos “verdes” (Acquatella 2003).

Las distintas posiciones respecto a la racionalidad fiscal ha sido bastante debatida pero no se ha logrado acuerdo o al menos acercar posiciones entre países productores y consumidores de energía, en particular con los países industrializados, que concentran una gran porción del consumo mundial de energía y por tanto son los principales emisores de gases con efecto invernadero. En los debates internacionales las posiciones de productores y consumidores de energía no generan antagonismos mientras “se reconozca que la racionalidad de estos impuestos generales a la energía en los países industrializados sea estrictamente recaudatoria. En cambio, a partir del momento en que la estructura impositiva sobre el consumo energético en los países industrializados pretenda justificarse como impuestos “ambientales” se plantea el problema de cómo se comparte globalmente la recaudación, dado que la externalidad ambiental asociada al consumo de energía es una externalidad global que afecta a todos los países por igual y por lo tanto no debería ser apropiada únicamente por el “país consumidor”.

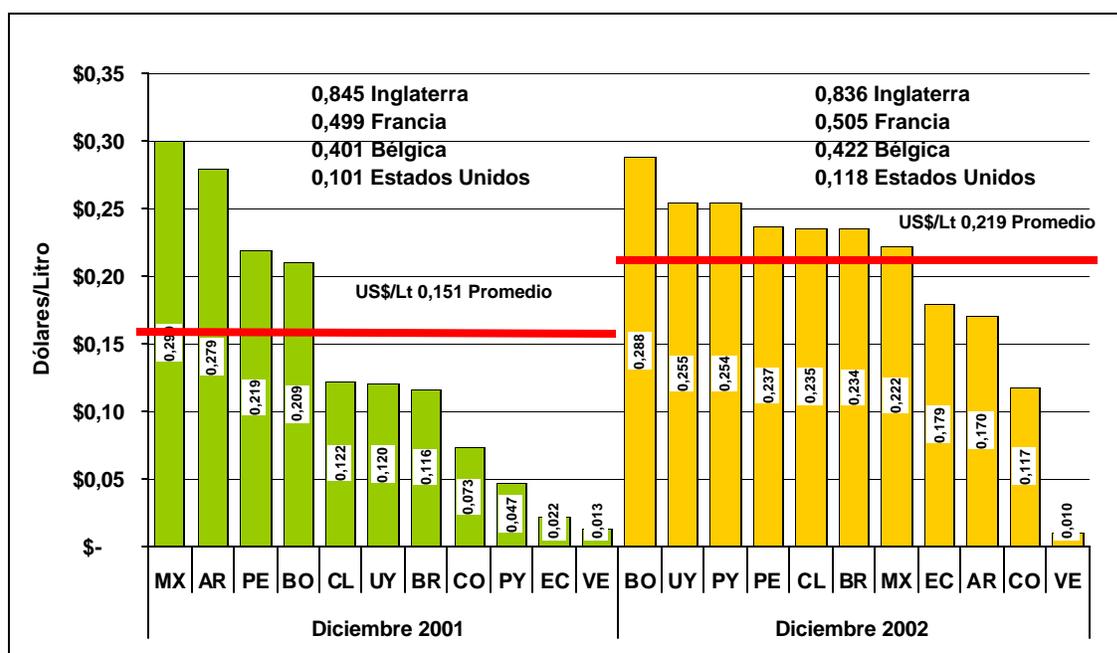
Si se consideran los impuestos aplicados en 2001 y 2002 para los dos combustibles de mayor consumo se observa que:

- En 2001 México, Argentina, Perú y Bolivia en ese orden imponían fuertes impuestos al diesel oil, entre 21 y 30 centavos de dólares (cents) por litro que representaron más de dos veces el tributo en los Estados Unidos, pero muy inferiores a los que se observaron en Europa, especialmente en Bélgica (40 cents), Francia (50 cents) e Inglaterra (84,5 cents) que según la Agencia Internacional de Energía (2002) es el país que presenta la

carga tributaria mayor en el mundo junto a Noruega.²² La situación a 2002 se modifica ligeramente, más en América Latina que en los países industrializados utilizados aquí para efectos de comparación, por cuanto México y Argentina disminuyeron el valor en términos absolutos y el resto de países de la región lo aumentaron, y tal como se aprecia en el gráfico 20 dichos valores tienden a equiparse y no presentan las divergencias de 2001. Así y todo las diferencias con los países industrializados es notoria.

- En el caso de la gasolina premium, la carga fiscal de Uruguay y Argentina (más de 60 cents por litro) y en menor medida de Brasil, México y Bolivia (superiores a 40 cents), son las mayores observadas en 2001 y superan en casi 6 y 4 veces la tributación de Estados Unidos, pero son inferiores a Francia (62 cents) y sobretodo a la de Reino Unido (82 cents). Los valores aplicados en 2002 sugieren que, con excepción de Perú, los países prefirieron reducir la carga fiscal y de esa forma no afectar tanto el precio final al consumidor que se hubiera originado de aplicar la misma imposición de 2001 al precio ex-refinería de 2002 (gráfico 21).

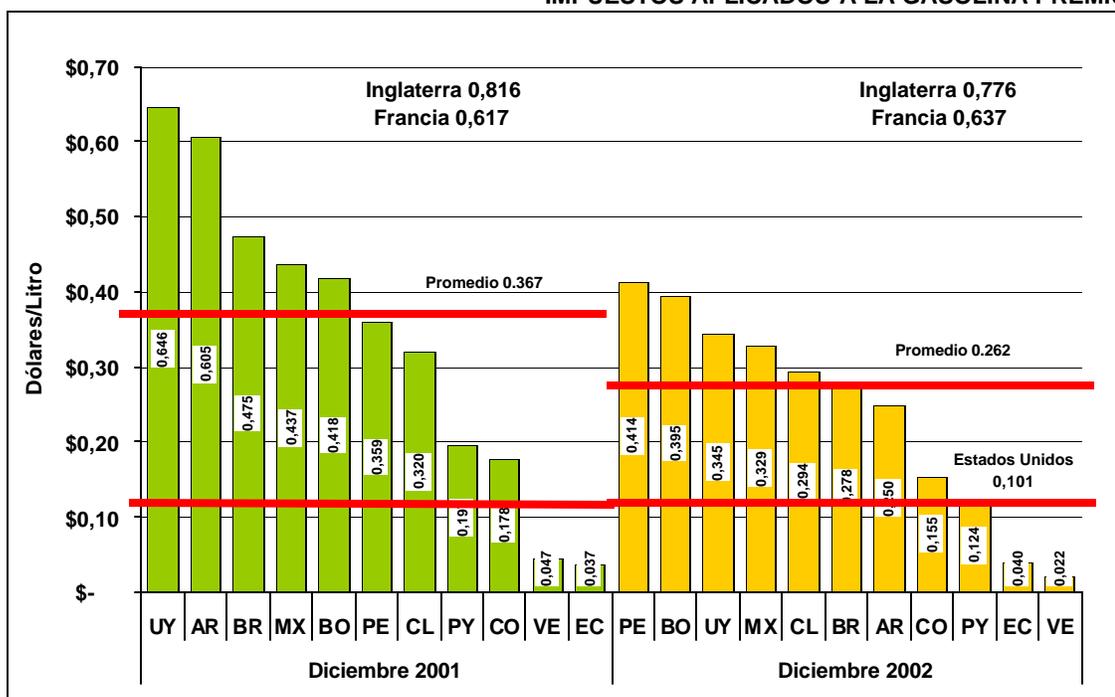
Gráfico 20
IMPUESTOS APLICADOS AL DIESEL OIL



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002*.

²² Ver AIE *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter 2002*, OECD 2002.

Gráfico 21
IMPUESTOS APLICADOS A LA GASOLINA PREMIUM



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002*.

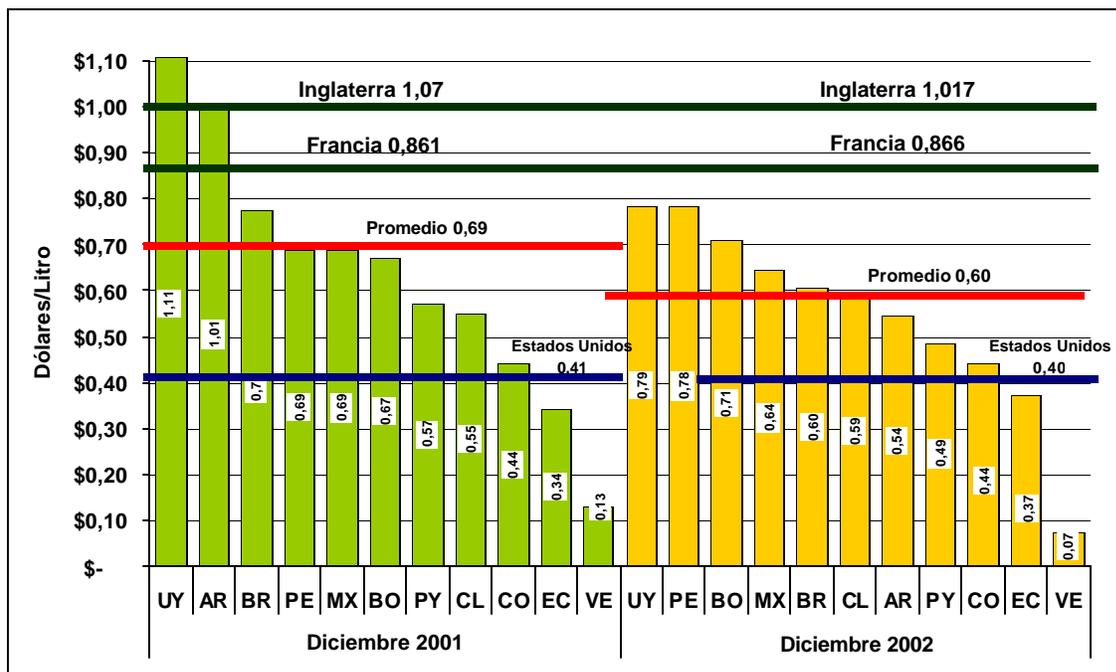
C. El precio de venta al público y los cambios en la composición de la estructura

Entre 2001 y 2002, la evolución de los precios finales al consumidor mostró como rasgo saliente una disminución generalizada en los precios de las gasolinas, un aumento del precio en el fuel oil y pequeñas disminuciones en el gas oil y el GLP. En efecto, las disminuciones que se registraron fueron:

- En gasolina premium, el promedio decayó en 14%, pasando de 0,69 dólares por litro en 2001 a 0,6 en 2002. Las mayores disminuciones se registraron en Argentina 46,5%; seguido de Uruguay con 28% y en menor medida Brasil con 22%. Los países industrializados, por caso Reino Unido, Estados Unidos y Francia, no mostraron cambios sustantivos (gráfico 22).
- El promedio de precios en la gasolina regular decayó en 17%, y las diferencias más marcadas, se registraron en los países del Mercosur: Argentina 44%, Uruguay 27%, Brasil 21% y Paraguay 12%. Mientras en Estados Unidos se registró un aumento de 4 cents al pasar de 0,33 dólares por litro a 0,37 (gráfico 23).
- Evidentemente el diesel oil no mostró una tendencia homogénea de los países. Mientras se registraron aumentos en Brasil y Perú de 17% y 13% respectivamente, en Argentina descendió un 33%. Al nivel de países industrializados los precios observados en 2002 fueron inferiores de un 13% en Estados Unidos, de 6% en Reino Unido y prácticamente constante en Francia (gráfico 24).

Gráfico 22

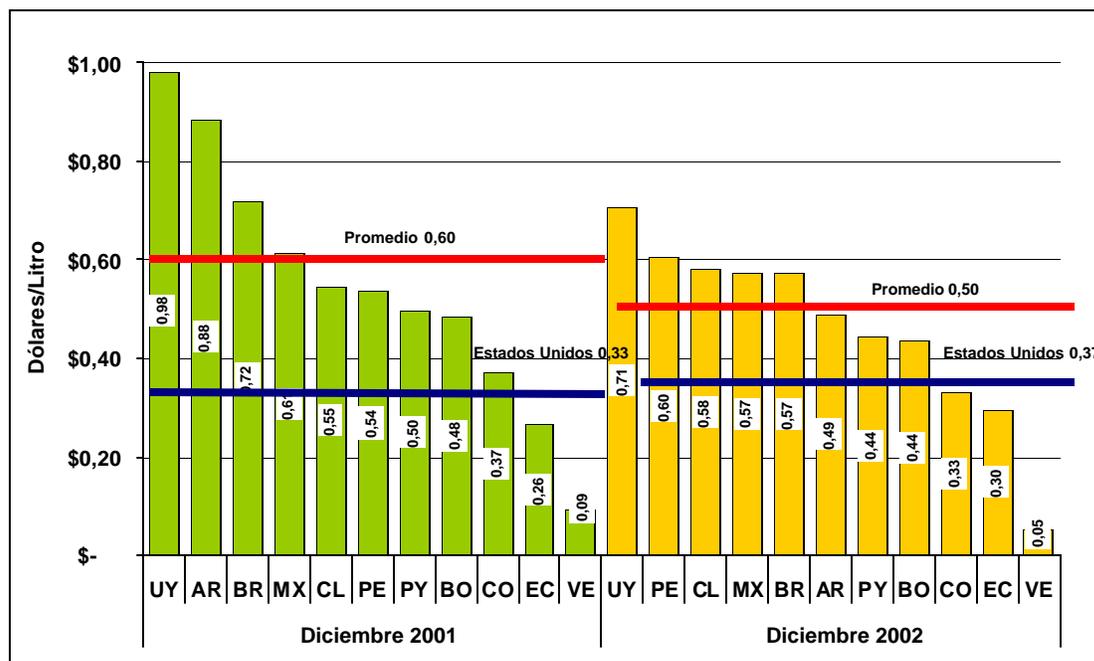
COMPARACIÓN DEL PRECIO DE VENTA A PÚBLICO DE LA GASOLINA PREMIUM EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

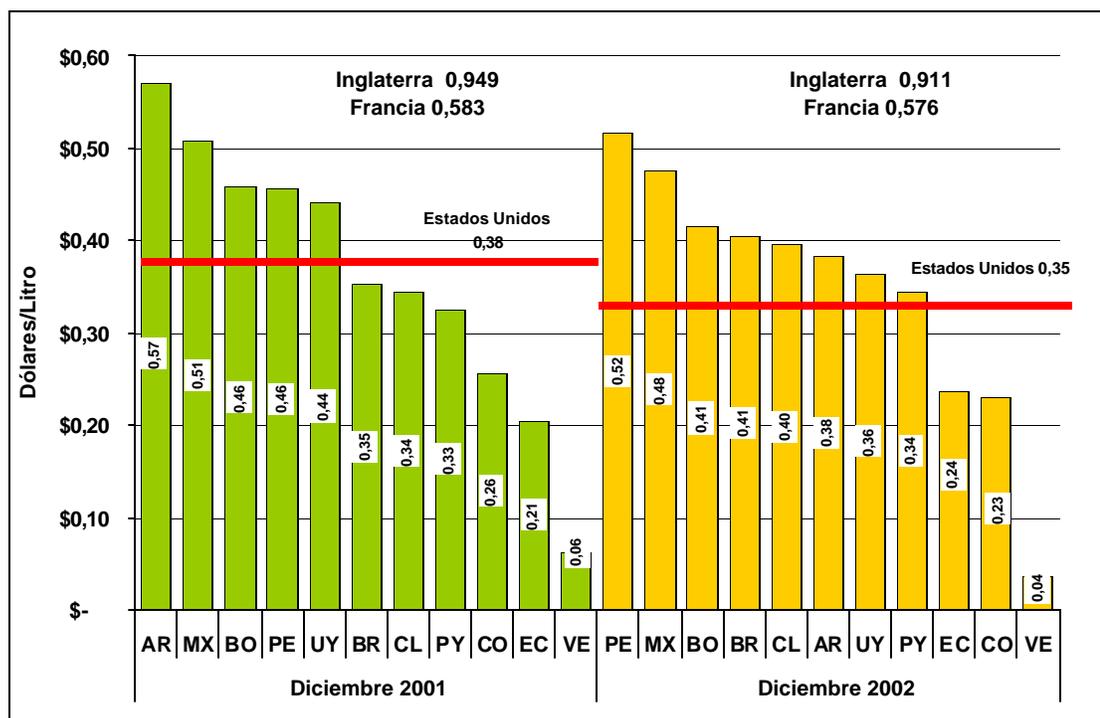
Gráfico 23

COMPARACIÓN DEL PRECIO DE VENTA A PÚBLICO DE LA GASOLINA REGULAR EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002.*

Gráfico 24
COMPARACIÓN DEL PRECIO DE VENTA A PÚBLICO DEL DIESEL OIL EN PAÍSES DE AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico y Agencia Internacional de Energía (IEA). *Energy Prices & Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter, 2002*.

Sin embargo, las mayores variaciones se han registrado en las estructuras o composición de precios al consumidor de los diferentes combustibles, esto es las componentes impositivas junto a los costos de refinación y margen comercial se han modificado sensiblemente entre 2001 y 2002.

Como se mencionó anteriormente, dado el aumento de precios exrefinería registrados en 2002 con relación a 2001, la política de los países ha sido, en muchos casos, no trasladar ese aumento al precio final para lo cual disminuyó la carga tributaria. Esto, evidentemente afectó la participación de la componente fiscal en la estructura de precios. En 2001 para las gasolinas premium y regular y para el diesel oil, la componente tributaria constituyó la mayor parte del precio final en casi todos los países. Argentina por ejemplo tasa los combustibles a niveles cercanos a los europeos, es decir cerca de un 61% del precio de venta está constituido por impuesto.

- En 2001, con excepción de Ecuador, Venezuela Perú y en menor medida Colombia, países que gravaron con tasas inferiores al 50% a la gasolina premium, el resto de países superó el 50% con máximo en México (64%), Bolivia (60%), Brasil (61%) y Argentina (60%). Esta situación cambia radicalmente en 2002, donde se observaron tasas superiores al 50% solamente en México, Perú y Bolivia y el resto muy inferiores a las registradas en 2001 (gráficos 26).
- Más radical es el cambio la gasolina regular. Mientras que en 2001 sólo tres países Colombia, Ecuador y Paraguay impusieron tasas inferiores al 40%, el resto mostró porcentajes superiores al 50% e incluso 60% como son los casos de Argentina, Bolivia, Brasil, México y Chile. En 2002, todos los países registran fuertes disminuciones, y sólo dos países (México y Perú) superaron el 50% (gráficos 27 y 28).
- Finalmente en el caso del diesel oil, a excepción de Ecuador y en menor medida Venezuela, todos los países registraron fuertes disminuciones, destacándose los casos de

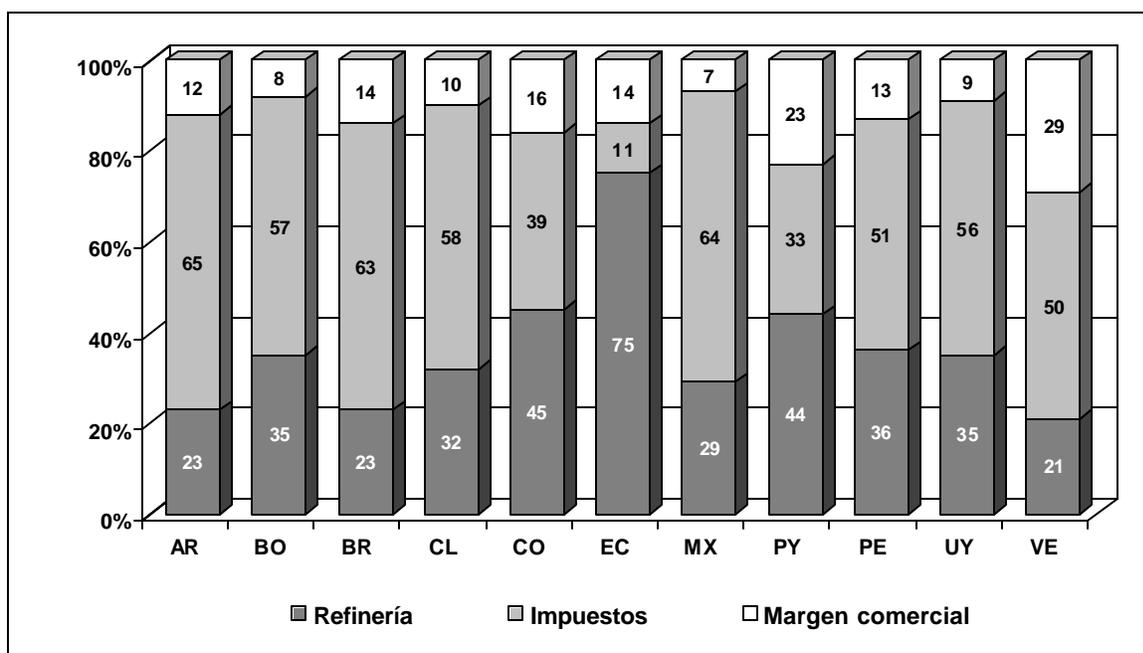
Argentina que pasa de 60% a 41%, Brasil de 61% a 25%; México de 64% a 48%; Uruguay de 58% a 18% (gráficos 29 y 30).

Según estas tendencias, está claro que la política de precios de la mayoría de los países no deja espacio para incrementar el nivel de impuesto general sobre los combustibles que presentan claras externalidades ambientales por su uso en el sector transporte. En estos casos las oportunidades residen más bien en estrategias como la tasación diferenciada de combustibles fósiles en función de su contenido de carbono y/o sulfuro, y por ende, de su potencial contaminante. El diseño de una estructura impositiva favorable a los combustibles y fuentes de energía más limpias y desfavorable para los combustibles más contaminantes representa otra área de oportunidades.

La experiencia en América Latina en ese sentido es muy limitada, se conoce el caso de México que aplica sobrepagos por ejemplo a la gasolina con plomo, y regímenes diferenciados de acuerdo a criterios de calidad ambiental del combustible. La tasación diferenciada de combustibles fósiles según criterios de calidad ambiental ofrece un amplio campo de oportunidades de aplicación de instrumentos innovadores por parte de los países de la región (Acquatella 2003).

Gráfico 25

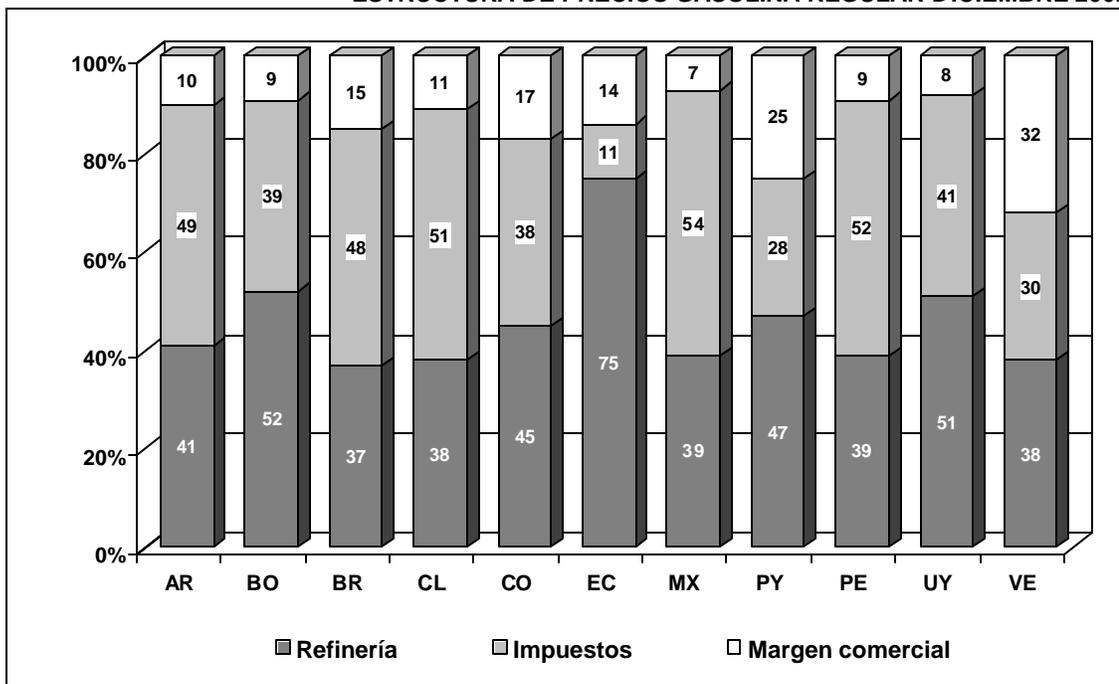
ESTRUCTURA DE PRECIOS GASOLINA REGULAR DICIEMBRE 2001



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

Gráfico 26

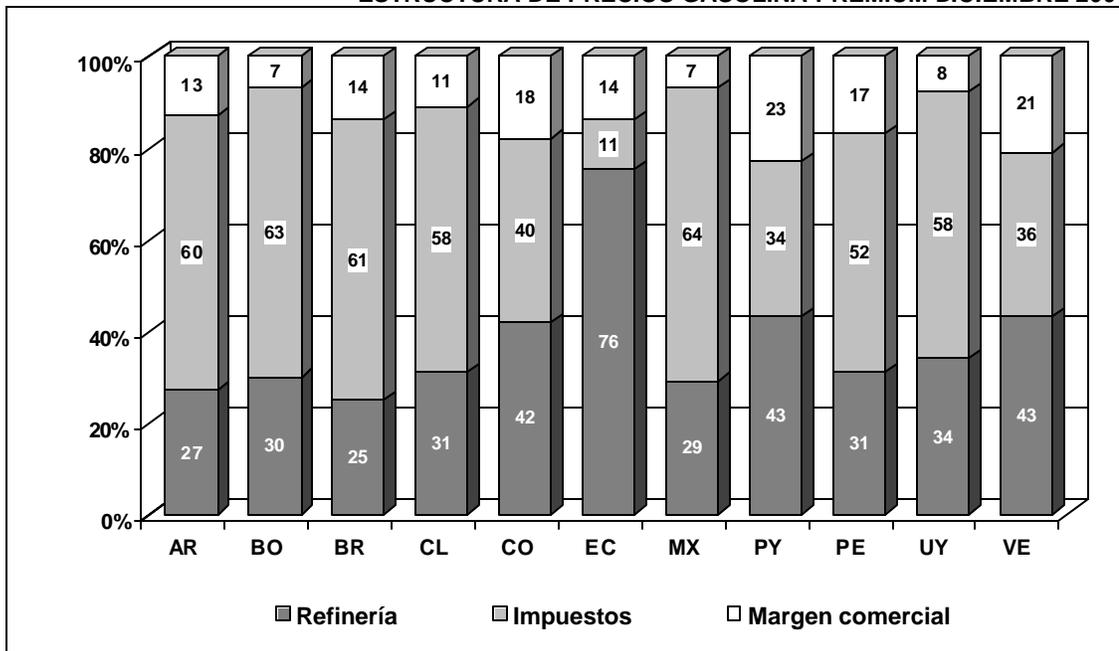
ESTRUCTURA DE PRECIOS GASOLINA REGULAR DICIEMBRE 2002



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

Gráfico 27

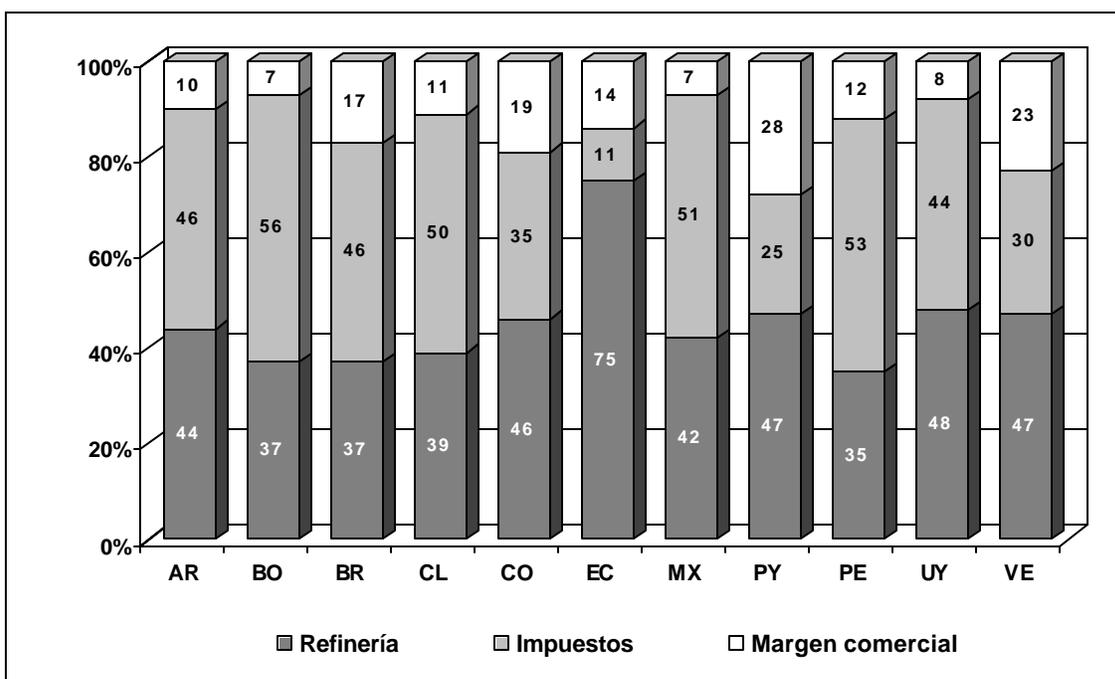
ESTRUCTURA DE PRECIOS GASOLINA PREMIUM DICIEMBRE 2001



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

Gráfico 28

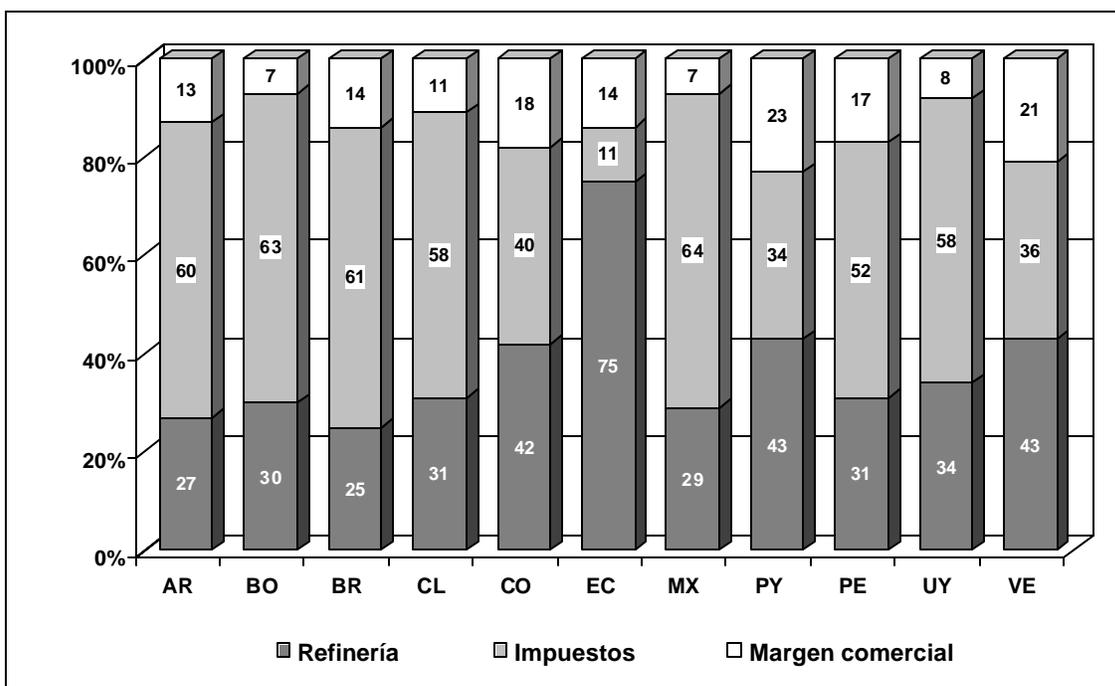
ESTRUCTURA DE PRECIOS GASOLINA PREMIUM DICIEMBRE 2002



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

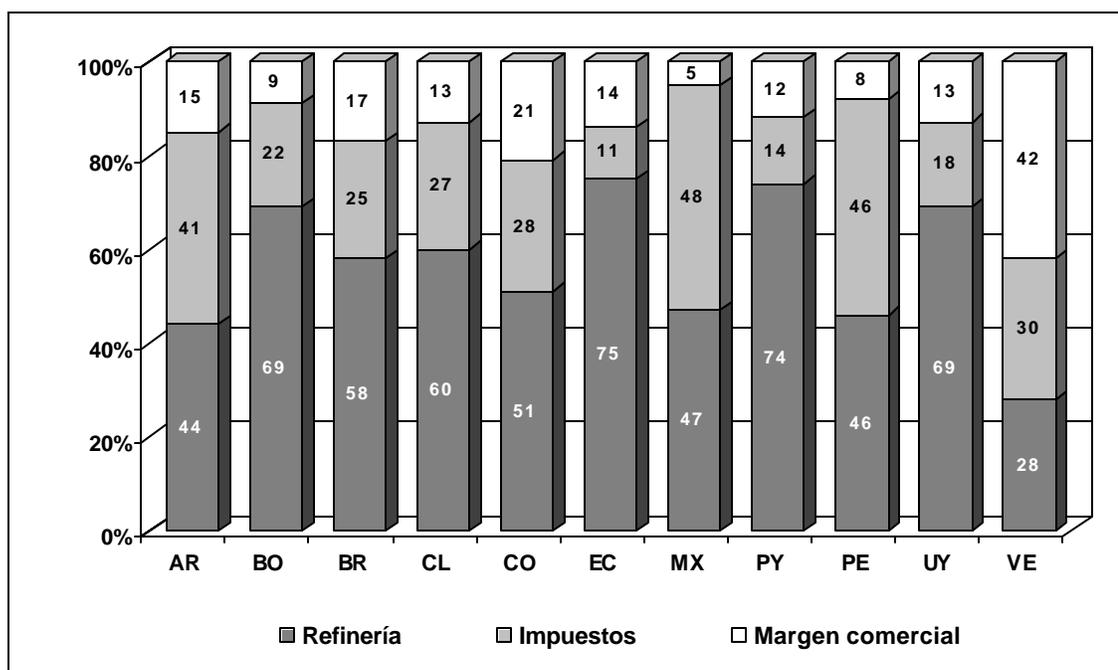
Gráfico 29

ESTRUCTURA DE PRECIOS DIESEL OIL 2001



Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

Gráfico 30
ESTRUCTURA DE PRECIOS DIESEL OIL, DICIEMBRE 2002



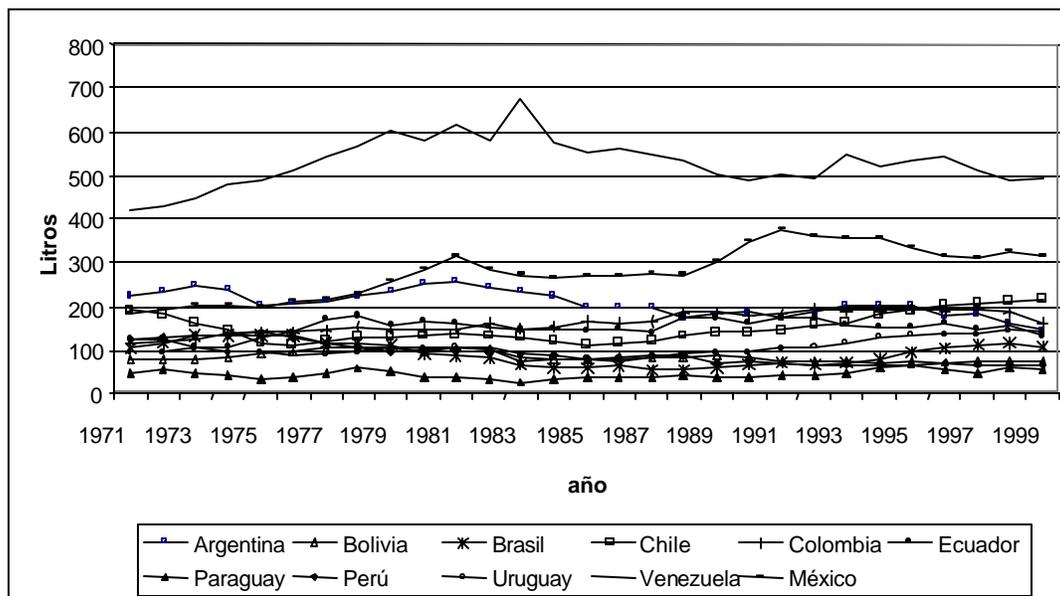
Fuente: Elaboración propia sobre la base de anexo metodológico.

D. Implicancias ambientales

El aumento en los ingresos y los cambios de vida en combinación con los bajos valores de los combustibles, llevó a aumentar la demanda en transporte y por tanto, aumentar el nivel de emisiones. En ausencia de políticas de precio adecuadas es muy probable que este patrón continúe. La efectividad de los precios de combustibles como un instrumento para influenciar el consumo del mismo, es frecuentemente subestimado. Generalmente se cree que el transporte es una necesidad relativamente estable y que los aumentos en precios no afectarán el consumo de combustibles. Esta creencia es verdad en el corto plazo, pero no así en el largo plazo. Existe una número de mecanismos de adaptación, como por ejemplo automóviles más eficientes, medios de transporte no motorizados, compartir los automóviles y otras formas que debieran ser tomadas en consideración. Estos mecanismos lograrán, a la larga, que el precio de los combustibles sea un instrumento eficiente. Existe un gran número de estudios que analizan las expectativas con relación a la demanda de combustibles y los cambios de precios en países en desarrollo, algunos entregan alguna evidencia al respecto. Ejemplo de esto son: Sterner 1989, y Sterner y Belhaj 1989, Dahl y Sterner 1991a, Rogat y Sterner 1998.

Los precios de los combustibles han sido muy bajos en algunos países de la región sudamericana, especialmente en los países exportadores de petróleo. En estos países, el consumo de combustibles y en particular el consumo de gasolina ha aumentado mucho comparado con otros países de la región. En el gráfico 31 se muestra el patrón de consumo de motores a gasolina.

Gráfico 31
CONSUMO PER CÁPITA DE GASOLINA
(1971-1999)



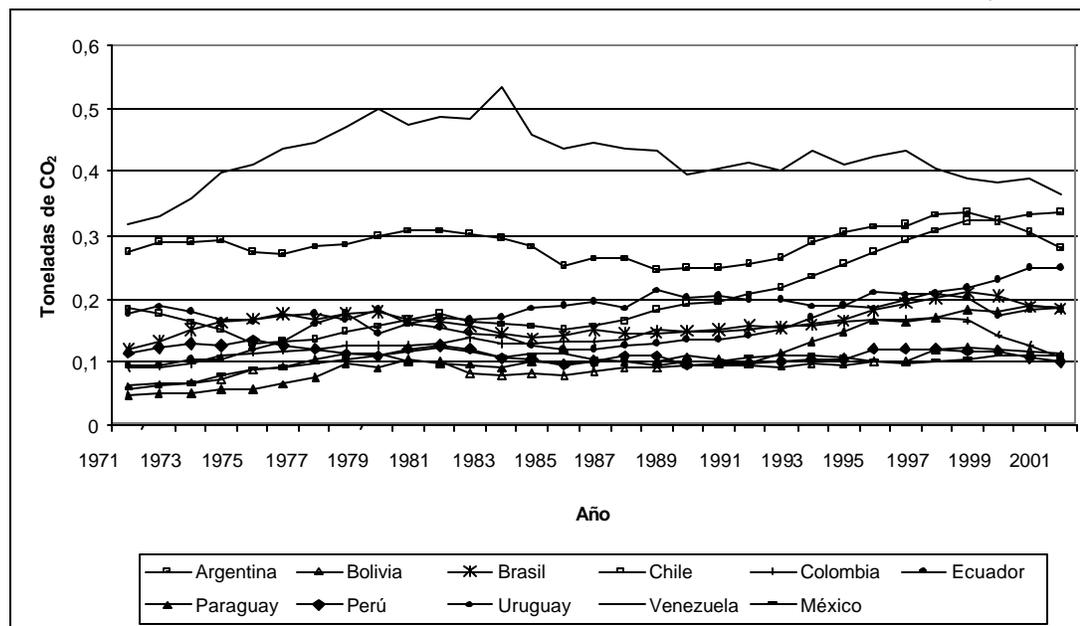
Fuente: World Energy Database, 2003.

El consumo de gasolina ha sido relativamente estable a través de todo el período, excepto por las dos caídas de precio de combustibles de 1973-74 y 1979-80. No es de sorprender entonces que el mayor consumo per cápita de gasolina se encuentre en los países exportadores de petróleo, (Ecuador, Venezuela y México), donde los precios de los combustibles son más bajos que los que se encuentran en otros países de la región. Obviamente, existen otros factores que son dignos de considerar al explicar esta relación, algunos son la tasa de motorización, las distancias recorridas entre el hogar y el lugar de trabajo y otros. Sin embargo, las dificultades para recopilar toda esta información, hace que la incorporación de estos factores dentro de un análisis sea un problema mayor. En ausencia de esta información, el uso de indicadores económicos como GDP per cápita, podría hacer útiles estas comparaciones. Así, podemos ver por ejemplo, que un país como Ecuador, que en 1999 tenía un GDP per cápita menor a Paraguay (US\$ 3.100 y US\$ 4.500 respectivamente) tenía, durante el mismo año, un consumo per cápita de gasolina que duplicaba el de Paraguay. En forma similar, Venezuela, país que tenía un GDP per cápita menor que la mitad del de Argentina (US\$ 5.620 y US\$ 12.300 respectivamente), tenía un consumo per cápita varias veces superior al de Argentina.

El uso de combustibles para transporte aumenta el número de emisiones como monóxido de carbono (CO), óxido de nitrógeno (NO_x) óxido sulfúrico (SO_x) material particulado (MP), dióxido de carbono (CO₂) y otros, que pueden tener un fuerte impacto tanto en el medio ambiente local como global. Por ejemplo, de los productos de desecho que eliminan los automóviles, el monóxido de carbono es el más tóxico en altas concentraciones y tiene un mayor impacto en la salud al combinarse con la hemoglobina unas 200 veces más rápido que el oxígeno. Esto bloquea el funcionamiento del cuerpo humano restringiendo la provisión de oxígeno en la sangre. El NO_x afecta el tracto respiratorio y disminuye actividad normal de los pulmones. Los efectos de SO_x están principalmente relacionados con el sistema respiratorio y puede ser una enorme preocupación en ciudades interiores. El material particulado afecta básicamente el sistema respiratorio con bronquitis, siendo ésta una de las enfermedades más comunes. A un nivel más global, las emisiones de dióxido de carbono son las que más deben ser tomadas en consideración debido a su contribución al efecto invernadero. Aunque la mayor parte de las emisiones de dióxido de carbono

resultan de la combustión de elementos fósiles como el carbón, la mayor cantidad de estas emisiones son las producidas por la combustión de motores de automóviles. El gráfico 32 muestra el patrón per cápita de las emisiones de dióxido de carbono en el sector del transporte para los once países que son analizados en el documento.

Gráfico 32
EMISIONES DE DIÓXIDO DE CARBONO (CO₂) DEL SECTOR TRANSPORTE
(1971-2001)



Fuente: World Energy Database, 2003.

En el gráfico 31 se aprecia que los países exportadores de petróleo tienen los niveles per cápita más altos en el consumo de gasolina. En el gráfico 32 podemos ver que los mismos países tienen también los niveles per cápita más altos de emisiones de dióxido de carbono. No es de sorprender entonces que Venezuela tenga los niveles más altos (bastante más altos que los otros países) de emisiones de dióxido de carbono en la región durante todo el período. En forma similar, Ecuador tiene emisiones de dióxido de carbono más altas que Bolivia, Colombia, Paraguay y Perú.

Desde un punto de vista ambientalista, los bajos precios del combustible perjudican el medioambiente local y global promoviendo el uso del transporte privado y no promoviendo la investigación y desarrollo de fuentes de energía renovables. Por otro lado, para el control de este problema las políticas de precios son poco útiles. En este contexto, es importante entender que las políticas de precios nacionales sólo están dirigidas a atender los problemas locales. Para atender los problemas locales y globales al mismo tiempo, se hace necesaria una armonización regional y global.

IV. Observaciones finales y recomendaciones

A. Observaciones finales

El presente estudio tuvo un doble propósito: primero, recopilar y comparar la información sobre las actuales políticas de fijación de precios de los combustibles entre varios países sudamericanos y México; y segundo, analizar las consecuencias de estas políticas con respecto a la economía y el medio ambiente. Para ello, se recopilaron y analizaron datos sobre los precios de la gasolina, el diesel, el fuel oil, el GPL y el queroseno en los once países aquí estudiados. Los datos recopilados cubren los períodos de diciembre de 2001 y diciembre de 2002. Dado que el nivel de recursos petroleros varía entre los once países, éstos se han dividido en países autoabastecidos, importadores y exportadores de petróleo.

Las políticas de fijación de precios de los combustibles difieren entre los países. Éstas están completamente reguladas o bien se han liberalizado totalmente según el grado de intervención del gobierno. No se pudo encontrar ninguna relación entre el nivel de recursos petroleros y las políticas de fijación de precios en los países autoabastecidos ni en los importadores de petróleo. Sin embargo, sí se encontró una relación directa entre dichos recursos y los precios de los combustibles en los países exportadores de petróleo, donde el grado de intervención del gobierno es el máximo. Por lo general, se observa que en los países donde los precios están controlados, las empresas petroleras están en manos del Estado. Esto se aplica particularmente a

los países exportadores de petróleo, en que el Estado está a cargo de la mayoría de los procesos, desde la exploración y producción hasta la refinación y distribución final.

La cadena de formación de precios en los países estudiados está compuesta por el precio pre-refinería, impuestos y márgenes. Además estos componentes determinan el precio al por menor de los combustibles. Entre los países autoabastecidos, Argentina es el único que cuenta con un sistema de precios completamente liberalizado, que se aplica a cada uno de los componentes de la cadena de formación de precios. En Bolivia, por el contrario, los precios de los combustibles están totalmente controlados en toda la cadena de formación de precios. Colombia presenta una combinación de precios regulados y liberalizados. Entre los países importadores de petróleo, Brasil y Perú han liberalizado completamente los precios de los combustibles, mientras que en Chile existe un sistema de fijación de precios semiliberalizado. Paraguay ha liberalizado los precios, excepto del petróleo diesel, combustible que está totalmente regulado. En el otro extremo, los precios en Uruguay están totalmente regulados, lo que se aplica a todos los componentes de la cadena de formación de precios. En la mayoría de los casos, los precios de los combustibles están totalmente regulados en los países exportadores de petróleo. Una de las excepciones es Ecuador, donde sólo se ha liberalizado el precio de la gasolina Premium, que se aplica sólo a los márgenes y al componente minorista de la cadena de formación de precios; el resto de los combustibles está completamente regulado en todos los componentes.

En los once países aquí estudiados se utiliza el precio de la Costa del Golfo de los Estados Unidos como el precio internacional de referencia. Se observa que mientras algunos países tienen precios internos pre-refinería que están por sobre el precio internacional de referencia, otros países registran precios considerablemente más bajos. En este contexto, cabe señalar que en México, uno de los principales exportadores de petróleo de la región, los precios pre-refinería se encuentran por sobre el precio internacional de referencia. Asimismo se observó que en los países donde los precios de los combustibles están totalmente regulados, los precios minoristas son notablemente más bajos que en los países donde éstos están liberalizados. Incluso en este caso, Uruguay constituye la excepción pues sus precios están totalmente regulados en toda la cadena de formación de precios y, de acuerdo con las normas regionales, son muy elevados. Como es de esperarse, Ecuador y Venezuela -países exportadores de petróleo- registran los precios minoristas de los combustibles más bajos de la región.

Hemos supuesto que una diferencia negativa entre el precio internacional de referencia y el precio interno pre-refinería debe considerarse como un subsidio, mientras que una diferencia positiva entre los dos representa un impuesto. A partir de esto, se observa que entre los años 2001 y 2002 la mayoría de los países subsidiaron en cierta medida a algunos de los combustibles aquí estudiados. Países como Venezuela y Colombia registran la mayor cantidad de subsidios, seguidos de Ecuador. Por ejemplo, en el caso de Venezuela, se estima que el monto de los subsidios otorgados a los diversos combustibles alcanzó los 2,3 mil millones de dólares en 2001, cifra que aumentó a 3,5 mil millones en 2002. En el caso de Colombia, el monto destinado a subsidios a los diversos combustibles fue de 3,2 mil millones en 2001, cifra que se redujo levemente a los 3 mil millones de dólares en 2002. En países como Argentina y Brasil, donde los precios de los combustibles están totalmente liberalizados, también existen subsidios. En el otro extremo, en el año 2001 se observa en el caso de México un impuesto correspondiente a 10,5 mil millones de dólares. No obstante, este monto disminuyó a 7,2 mil millones de dólares en 2002.

Como se mencionó anteriormente, un subsidio implica por lo general una distorsión en el mercado, que es tanto económicamente ineficaz como ambientalmente insostenible. Si bien la mayoría de los países de la región ha iniciado procesos de liberalización con miras a disminuir y en algunos casos eliminar los subsidios a la energía, aún se pueden encontrar subsidios. La existencia de subsidios a los combustibles fomenta el uso de los mismos, lo que ocasiona una distorsión económica y un deterioro ambiental.

B. Recomendaciones

Durante el curso del presente estudio, se han presentado dificultades para llevar a cabo un análisis amplio y detallado de los combustibles aquí estudiados. Por ejemplo, resultó imposible recopilar datos sobre dos países sudamericanos, Guyana y Suriname. También surgieron problemas para recopilar información en algunos de los once países incluidos en el estudio. Este problema puede abordarse desarrollando un conjunto de datos detallados y estandarizados para todos los países de la región, lo que permitiría realizar un estudio más profundo de todos estos países. En lo posible, el conjunto de datos debería cubrir no sólo información sobre las políticas de fijación de precios de los combustibles, sino también sobre los indicadores económicos, sociales y ambientales, actualmente ausentes en varios países de la región. Esta información permitiría realizar un análisis más amplio y detallado de las consecuencias económicas y ambientales de las actuales políticas de fijación de precios aplicadas en la región.

Con respecto al desarrollo de un conjunto de datos estandarizados, se deben considerar dos asuntos esenciales. El primero se refiere al desarrollo y establecimiento de un formato y procedimientos comunes para la recopilación de la información. El segundo se relaciona con la coordinación y el mantenimiento de los mismos. Preferentemente, ello debería estar a cargo de una organización regional, que cuente con la infraestructura necesaria y que se encuentre en una posición que le permita dedicar todos los esfuerzos necesarios.

Durante el seminario de dos días realizado en la sede de la CEPAL en Santiago de Chile en diciembre de 2002, los diversos interesados de la región se reunieron para discutir el asunto. La mayoría de ellos expresó su gratitud por la iniciativa y reconocieron que el establecimiento de una plataforma para discutir los asuntos relativos a la fijación de precios de los combustibles constituía una prioridad. Sin embargo, esta plataforma debe incluir a representantes del sector petrolero de todos los países de la región. Sólo así es posible adoptar un patrón común de políticas de fijación de precios de los combustibles para toda la región. Ello resulta particularmente importante desde el punto de vista ambiental dado que las emisiones originadas por la quema de combustibles fósiles no sólo afectan al medio ambiente local y regional, sino también al mundial. A fin de mitigar las emisiones mundiales como los gases que producen el efecto invernadero, es necesario que exista una armonización. En ausencia de políticas de fijación de precios coordinadas, que consideren estos aspectos, continuará aumentando el nivel de consumo de combustibles y, en consecuencia, de emisiones.

En este contexto, deben tenerse en cuenta dos opciones de políticas. La primera debe estar orientada a controlar la brecha entre los niveles de tributación de los combustibles. Mientras países como Argentina, México y Brasil gravan con altos impuestos a los combustibles de acuerdo con las normas regionales, otros países como Venezuela y Ecuador aplican impuestos muy bajos a los mismos. La armonización requeriría un aumento en los impuestos a los combustibles en los países en que éstos son demasiado bajos en comparación con el resto de los países de la región. La mayoría de los países de la región no ha considerado seriamente los impuestos a los combustibles como un instrumento mediante el cual se pueden abordar los problemas ambientales, pero por lo general aplicaron impuestos significativos a los combustibles con el objetivo principal de aumentar los ingresos gubernamentales. Por ejemplo, los regímenes tributarios para los combustibles limpios y contaminantes son bastante similares. Por lo tanto, una segunda opción de política, que beneficiaría considerablemente al medio ambiente, consistiría en la elaboración de un sistema tributario diferenciado, en que se gravaría con más impuestos a los combustibles con alto contenido de carbono y azufre.

Bibliografía

- Acquatella Jean (2003), “El rol conjunto de las autoridades ambientales y fiscales en la construcción de una plataforma operativa para la aplicación de instrumentos económicos en la gestión ambiental de los países de América Latina y el Caribe”. CEPAL “Taller Política Fiscal y Medio Ambiente en América Latina”. Santiago 30 enero.
- Cerón, Carlos, Torres, Camilo (2001), Política de Precios en los Mercados Energéticos. Bulletin N° 7. Comisión de Regulación de Energía y Gas, Colombia, Bogotá.
- Dahl, C., y Sterner, T. (1991) *A survey of Econometric Gasoline Demand Elasticities. International Journal of Energy Systems* 11 (2)
- CEPAL, (2002), *Preliminary overview of the economies of Latin America and the Caribbean*.
- Energy Information Administration (EIA). Web site:
(<http://www.eia.doe.gov/oiaf/aeo/demand.html>)
- International Energy Agency (IEA), (2002) *Energy Prices and Taxes, Quarterly Statistics, Third Quarter 2002, Paris, OECD*.
- (2001) *Key World Energy Statistics*. Paris: IEA
- (2000): *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), 2001. World Energy Outlook 2000*.
- (1999) *Looking at energy subsidies: getting the prices right. World Energy Outlook*. Cap. 3.
- Ministerio de Energía y Minas de Argentina, 2001. *Fuel Prices Bulletin*, Diciembre 2001.
- Omondude, Ekpen. <http://www.dundee.ac.uk/cepmlp/car/assets/images/Ekpen.pdf>
- Rogat, J., y Sterner, T. 1998. “The Determinants of Gasoline Demand in Some Latin American Countries. *International Journal of Global Energy Issues*” 11(1-4).
- Sterner, T. 1989. “Oil Products in Latin America: The Politics of Energy Pricing. *The Energy Journal*” 10 (2).

Sterner, T., y Belhaj, M. (1989) *“Les Prix de l’Energy en Afrique. Revue de l’Energy”* 415 noviembre, 3.11.
TDM Encyclopedia. Web site: (<http://www.vtpi.org/tdm/tdm64.htm>)
World Bank. ESMAP, (1994)
World Energy Database, (2004). Enerdata S.A.

Anexo Metodológico

I. Países autoabastecidos

A. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Argentina

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

La Secretaría de Energía y Minería es la encargada de controlar y fiscalizar el sector energético, entre los subsectores se encuentra el de Electricidad, Minería y Hidrocarburos, esta última tiene como estructura legal la Ley 17.319 de hidrocarburos.

Dentro de sus funciones principales se encuentran:

- Monitorear actividades de permisos y concesiones a los accionistas.
- Establecer normas de acuerdo con la protección del medio ambiente.
- Evaluar el nivel de producción y reservas de petróleo y gas.
- Estudiar y evaluar las exportaciones del gas natural.

En el cuadro A-1 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-1

RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS APLICADOS EN ARGENTINA

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Nafta común	Libre	Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos, Ingresos Brutos e Impuesto al valor Agregado	Libre
Nafta súper	Libre	ICLG, IVA e Ingresos Brutos	Libre
Gas oil	Libre	ICLG, IVA e Ingresos Brutos	Libre
Kerosene	Libre	ICLG, IVA e Ingresos Brutos	Libre
Fuel oil	Libre	IVA e Ingresos Brutos	Libre
GLP	Libre	IVA, Ingresos Brutos y Ley Presupuesto Nacional	Libre

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos obtenidos por la Secretaría de Energía y Minería.

Notas: Existe en Argentina una Paridad de importación mayorista: Valor teórico de un combustible que se calcula adicionando al valor FOB, la totalidad de los costos y gastos necesarios para poner ese producto a la entrada de una determinada ciudad.²³ Regulado: Implica la imposición de un precio máximo. Libre: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

2. Base tributaria

Los Impuestos que se aplican en el mercado de los combustibles en Argentina son los siguientes:

- **Impuesto al Valor Agregado:** El IVA constituye el atributo por excelencia aplicado al consumo Argentino. Este gravamen es de un 21% y se aplica en cada una de las etapas de producción y comercialización.
- **Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos (ICLG):** Su base legal recae en la Ley 23.966 (Normativa modificatoria, Decreto 976 del 2001) y establece en todo el territorio de la Nación, de manera que incida en una sola de las etapas de su circulación, un impuesto sobre la transferencia a título oneroso o gratuito de los productos de origen nacional o importado. En el cuadro A-2 se muestra la evolución del ICLG en la última década.

Cuadro A-2

EVOLUCIÓN DEL ICLG (EX ITC) Y NORMATIVA MODIFICATORIA, ARGENTINA

(pesos/litro)

Normativa	Fecha de vigencia	Nafta común		Nafta súper		Gas oil	Fuel oil
		C/Plomo	S/Plomo	C/Plomo	S/Plomo		
Res. 2/91	03/02/91	0,2729	0,2729	0,3665	0,3665	0,0682	0,0268
Res.77/91	26/02/91	0,2729	0,2729	0,3665	0,3665	0,0614	0,0268
Ley 23.966	20/08/91	0,2909	0,2618	0,3885	0,3496	0,0614	0,0268
Res.1022/91	05/09/91	0,2729	0,2679	0,3665	0,3615	0,0614	0,0268
Decto.2021/92	14/11/92	0,2729	0,2379	0,3665	0,3315		
Res.969/93	01/09/93	0,2878	0,2509	0,3865	0,3496		
Res.504/96 Decto.402/96	16/04/96	0,2878	0,2878	0,3865	0,3865		
Ley 24.698	01/10/96	0,3878	0,3878	0,4865	0,4865	0,12	
Ley 25.239 Decto.171/99	01/01/00	0,4865	0,4865	0,4865	0,4865	0,12	
Decto.802/01	19/06/01	0,38	0,38	0,38	0,20		
Decto.976/01	01/08/01	0,4865	0,4865	0,4865	0,4865	0,20	
Decto.1381/01 1676/01	01/01/02	0,48	0,48	0,48	0,48	0,2	
Decto. 652/2002	22/04/02	0,48	0,48	0,48	0,48	0,15	
Res.273/2002	07/08/02	0,5375 (1)	0,5375	0,5375	0,5375	0,15	

Fuente: Secretaría de Energía de Argentina.

Nota: (1): Tasa hídrica pesos/litro 0,05.

²³ Boletín de precios de combustibles diciembre 2001, Secretaría de Energía y Minería de la Argentina.

- **Impuesto a los Ingresos Brutos:** La aplicación de este impuesto a los combustibles (especialmente a las naftas y kerosene) corresponde a un 3.4% del precio en surtidor, menos el IVA.
- **Tasa del gas oil:** Esta tasa entro en vigencia a partir de mayo de 2002 y corresponde a una tasa específica del 18,5% sobre el precio en surtidor sin impuestos (salvo a los impuestos a los ingresos brutos). Este impuesto reemplazó a la tasa de infraestructura de pesos/litro 0,05 que tenía el gas oil.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

Este precio incluye el crudo, la refinación, la distribución y el margen del refinador, que se obtuvo por medio del Instituto Argentino de la Energía (General Mosconi).²⁴

El precio en refinería del fuel oil se obtuvo directamente de la Compañía General de Combustibles S.A.²⁵

El ingreso del productor para el GLP se obtuvo a través de los fraccionadores de Gas Licuado de la Argentina. De esta forma en el cuadro A-3 se observan los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-3
PRECIO EN REFINERÍA, ARGENTINA
(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta común	Nafta súper	Gas oil	Kerosene (1)	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,199	0,276	0,211	0,319	0,132	0,25
Diciembre 2002	0,691	0,820	0,585	0,947	n.d.	0,35

Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida por el Instituto Argentino de Energía y por la Compañía General de Combustibles S.A.

Notas: (1): Corresponde a un precio sin impuestos, está incluido en el valor el margen comercial mayorista y minorista. n.d. No disponible.

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe adicionar el Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos (ICLG), sobre la venta de los productos, tanto importados como nacionales. Establecido por Resolución de la Secretaria de Energía, que se presentan en el cuadro A-4 para los distintos combustibles.

Cuadro A-4
IMPUESTO A LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS Y GASEOSOS, ARGENTINA
(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta común	Nafta súper	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,487	0,487	0,20	0,20	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	0,588	0,588	0,15	0,15	No aplica	No aplica

Fuente: Secretaria de Energía y Minería.

²⁴ (www.iae.org.ar)

²⁵ (www.cgc.com.ar)

Luego se debe sumar el Impuesto a los Ingresos Brutos que corresponde a un 3,0% sobre el precio en surtidor menos el IVA. Estos se observan en el cuadro A-5 para los distintos combustibles.

Cuadro A-5
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS, ARGENTINA

(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta Común	Nafta Súper	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP \$/Kg.
Diciembre 2001	0,024	0,028	0,015	0,016	0,005	0,02
Diciembre 2002	0,045	0,050	0,034	0,034	n.d.	0,04

Fuente: Secretaría de Energía y Minería.

Notas: n.d. No disponible.

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general de este impuesto es del 21%. Para calcular el valor del IVA se debe tener presente la siguiente formula:

$$IVA = [(\text{Precio en Surtidor menos ICLG}) / (1 + T_{IVA})] \times T_{IVA}$$

De esta forma en el cuadro A-6 podemos ver el Impuesto al Valor Agregado para los diferentes combustibles.

Cuadro A-6
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, ARGENTINA

(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta Común	Nafta Súper	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP \$/Kg.
Diciembre 2001	0.069	0.090	0.064	0.072	0.032	0.214
Diciembre 2002	0.189	0.223	0.203	0.2207	n.d.	0.386

Fuente: Secretaría de Energía y Minería.

Notas: n.d. No disponible.

La suma del ICLG más Impuesto Bruto, y el IVA da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-7
TOTAL IMPUESTOS, ARGENTINA

(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta Común	Nafta Súper	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP \$/Kg.
Diciembre 2001	0.580	0.605	0.279	0.288	0.037	0.238
Diciembre 2002	0.821	0.860	0.539	0.391	n.d.	0.430

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-4, A-5 y A-6.

Nota:

Al impuesto total del GLP se incluyó el valor del Presupuesto Nacional (pesos/L 0.003).

Al impuesto total del gas oil se incluyó la tasa vial.

n.d. No disponible.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes de comercialización son libres y son estimados por la Secretaría de Energía, que corresponde a un porcentaje del precio en surtidor (estación de servicio). La bonificación al expendedor, o margen minorista es aproximadamente un 10,5% del precio en surtidor para las naftas, un 7% para el gas oil. Dentro de este margen se encuentra la utilidad de la distribuidora. De esta forma en el cuadro A-8 se presenta los márgenes comerciales para los distintos combustibles.

Cuadro A-8
MÁRGENES COMERCIALES, ARGENTINA
(en pesos/litro)

Combustibles	Nafta común	Nafta súper	Gas oil	Kerosene (1)	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,105	0,127	0,080	0,005	0,014	0,512
Diciembre 2002	0,165	0,193	0,198	0,005	nd	1,020

Fuente: Elaboración propia.

Nota:

(1): Para el kerosene por el momento no se encuentra disponible el margen mayorista y minorista. El margen comercial incluye: El margen mayorista y minorista, más el flete para los combustibles líquidos y para el GLP los costos asociado al transporte y operación.

EL GLP

La estructura de precios del Gas Licuado del Petróleo a diciembre 2001 es la siguiente:

Cuadro A-9
LA ESTRUCTURA DE PRECIOS DEL GAS LICUADO DEL PETRÓLEO

COMPONENTES	VALORES
Precio Boca de Expendio	pesos/ Tn (240-260)
IVA	21%
Percepción IVA	12%
Impuestos Brutos (Pcia. Bs.As.)	2%
Ley Presupuesto Nacional	pesos 3/Tn
A distribuidores	(pesos/Kg.)
Precio Base	0,402
IVA	21%
Percepción	3,5%
Total	0,5
Al Comercio	(pesos/Kg.)
Precio	(0.6-0.65)
Al público	(pesos/Kg.)
Precio Final	1.000

Fuente: Ingeniero Gerardo Rabinovich, Instituto Argentino de Energía.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-3), Total Impuestos (cuadro A-7), y margen comercial (cuadro A-8) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-10.

Cuadro A-10
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, CAPITAL FEDERAL
(en pesos/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS				Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)= (1+2+3)
		ICLG	I.B.	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001								
Nafta común	0,199	0,487	0,024	0,069	0,58	0,779	0,105	0,884
Nafta súper	0,276	0,487	0,028	0,090	0,605	0,881	0,127	1,008
Diesel oil	0,211	0,20	0,015	0,064	0,279	0,490	0,080	0,57
Kerosene	0,319	0,20	0,016	0,072	0,288	0,607	0,005	0,612
Fuel oil	0,132	0	0,005	0,032	0,037	0,169	0,014	0,183
GLP	0,25	0	0,020	0,214	0,238	0,488	0,512	0,996
Diciembre de 2002								
Nafta común	0,691	0,588	0,045	0,189	0,822	1,513	0,165	1,678
Nafta súper	0,820	0,588	0,050	0,223	0,861	1,681	0,193	1,874
Diesel oil	0,585	0,15	0,034	0,203	0,539	1,124	0,198	1,322
Kerosene	0,947	0,15	0,034	0,207	0,391	1,338	0,005	1,343
Fuel oil	Nd	0	Nd	Nd			Nd	
GLP	0,35	0	0,04	0,386	0,430	0,780	1,020	1,80

Fuente:Elaboración propia a partir de los cuadros A-3, A-4, A-5, A-6 y A-8.

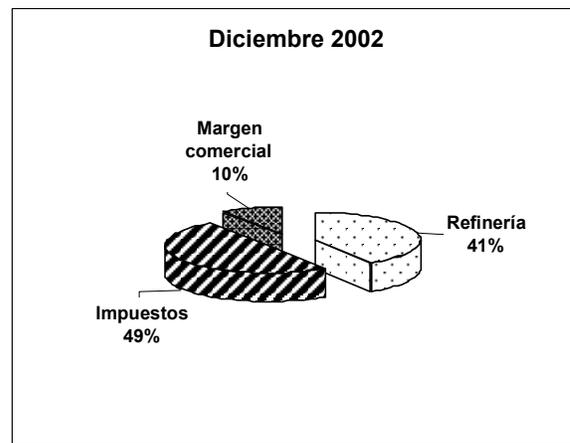
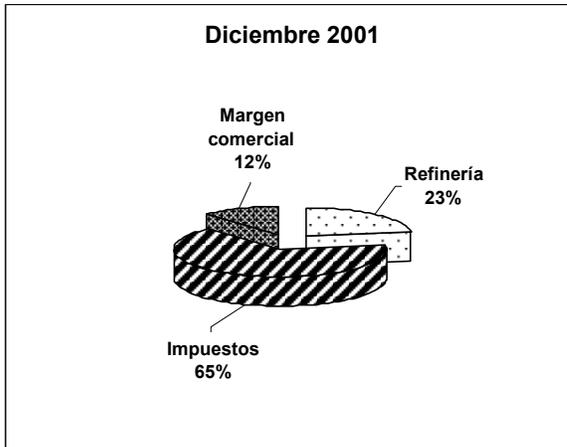
Notas: El precio del GLP esta expresado en pesos por kilogramo.

Los precios finales de los combustibles provienen de la Secretaría de Energía y Minería de Argentina.

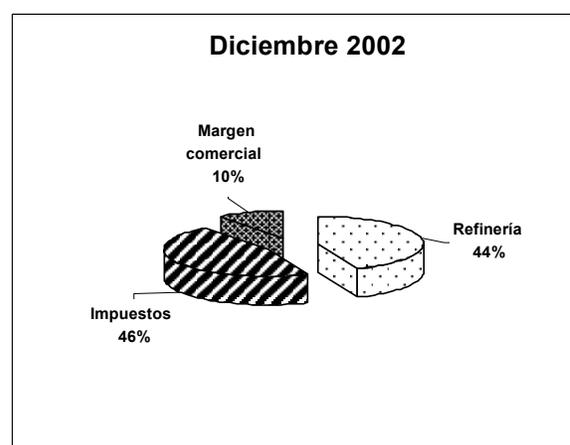
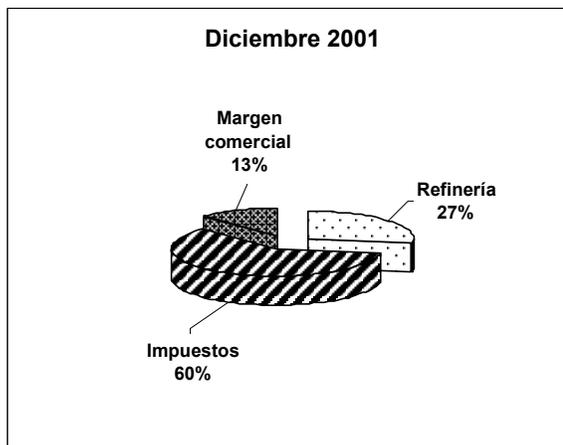
Nd: No disponible.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, ARGENTINA

“GASOLINA CORRIENTE“



“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“

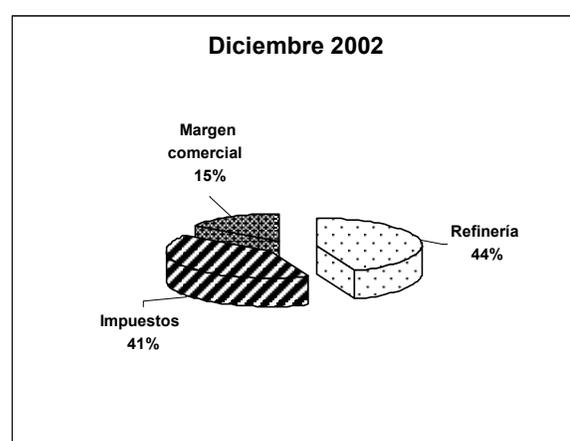
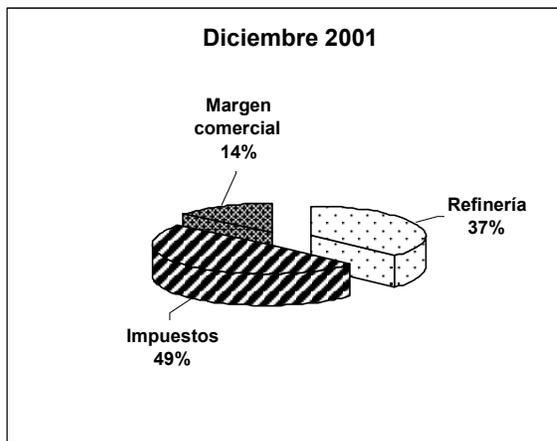
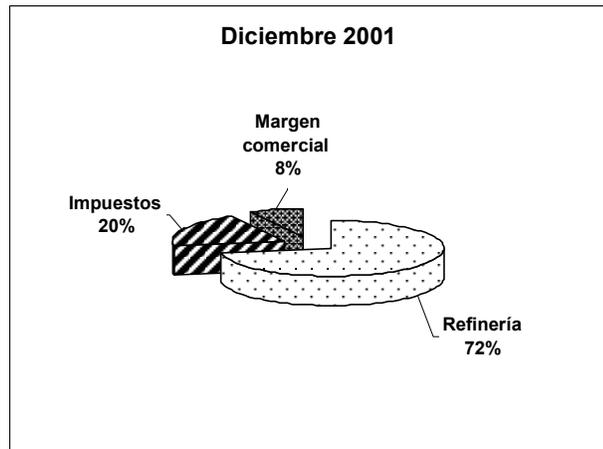
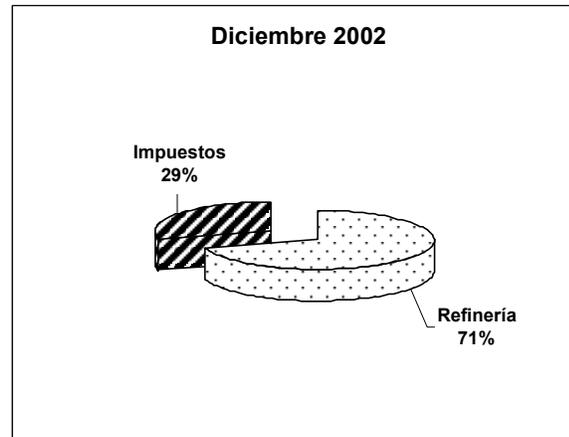
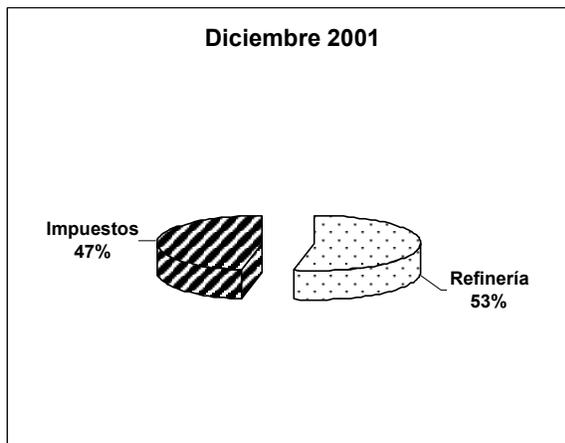


Gráfico A-1 (Continuación)

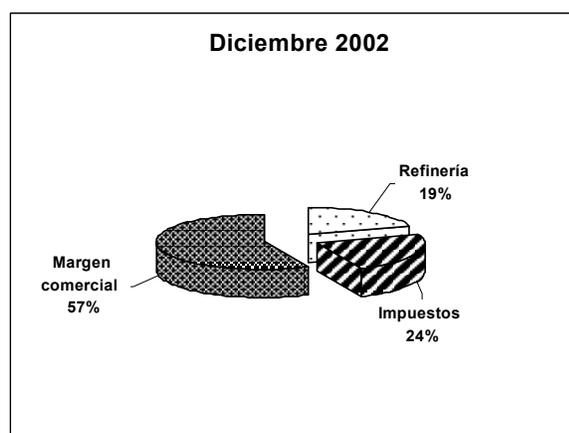
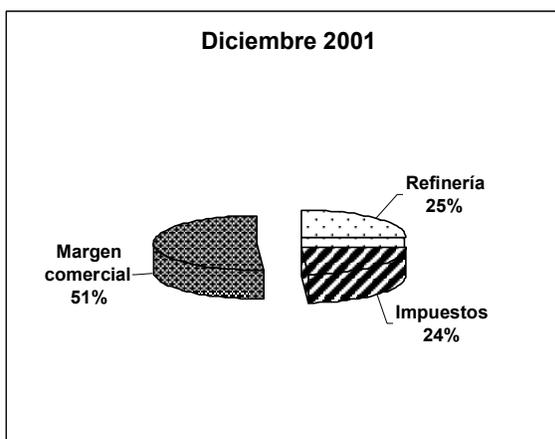
“FUEL OIL“



“KEROSENE DOMÉSTICO“



“GAS LICUADO DEL PETRÓLEO“

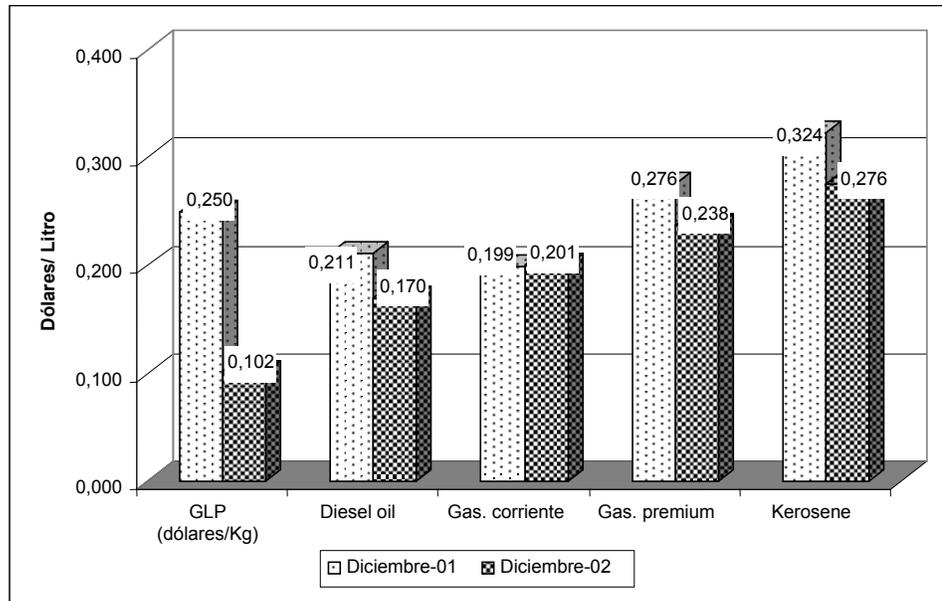


Fuente: Cuadro A-10.

Gráfico A-2

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, ARGENTINA

“PRECIO EN REFINERÍA“



“IMPUESTOS“

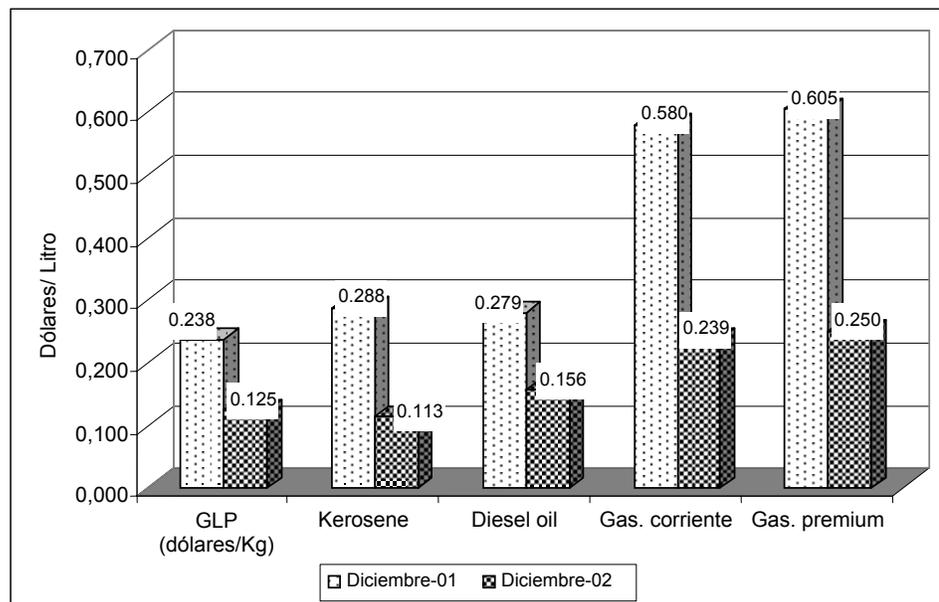
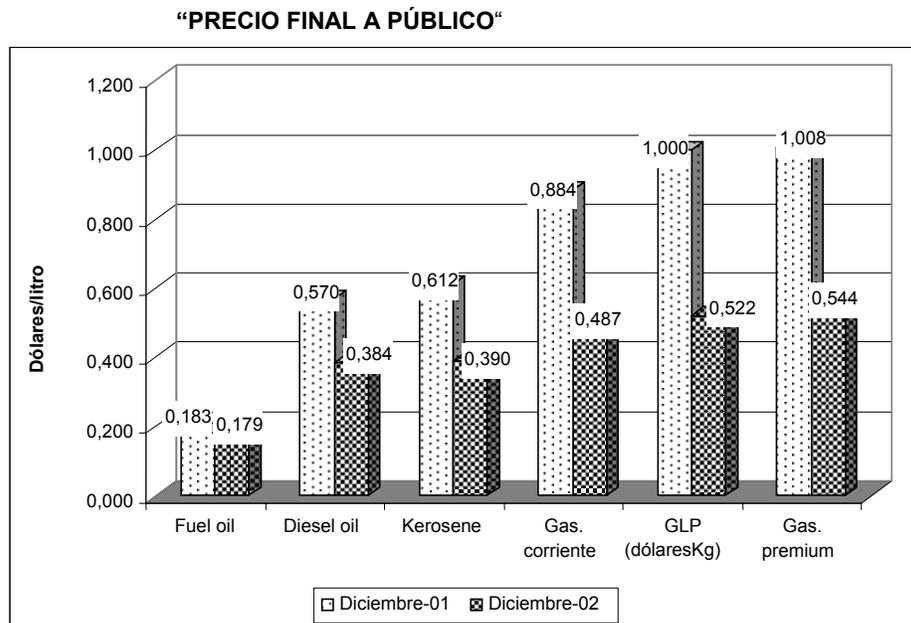
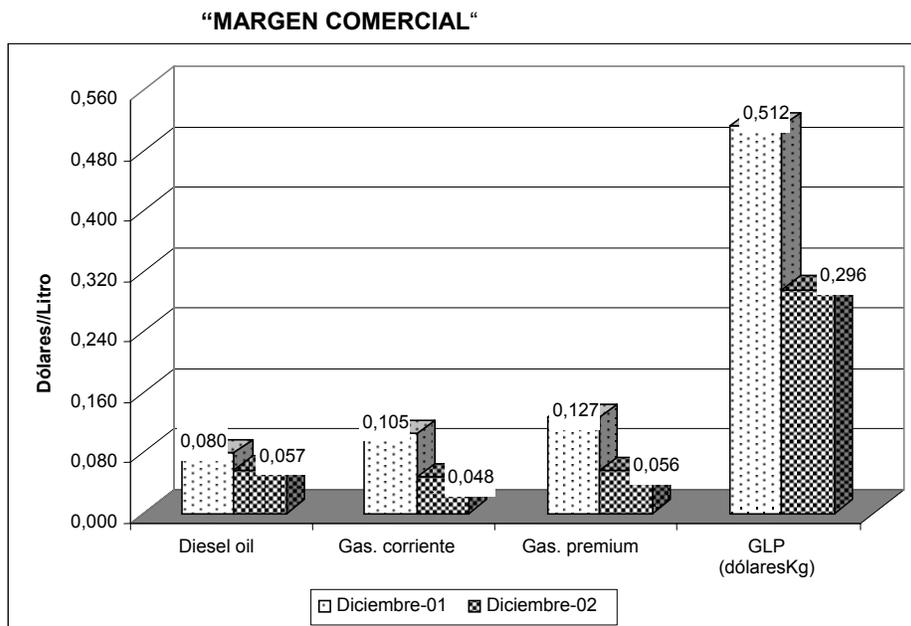
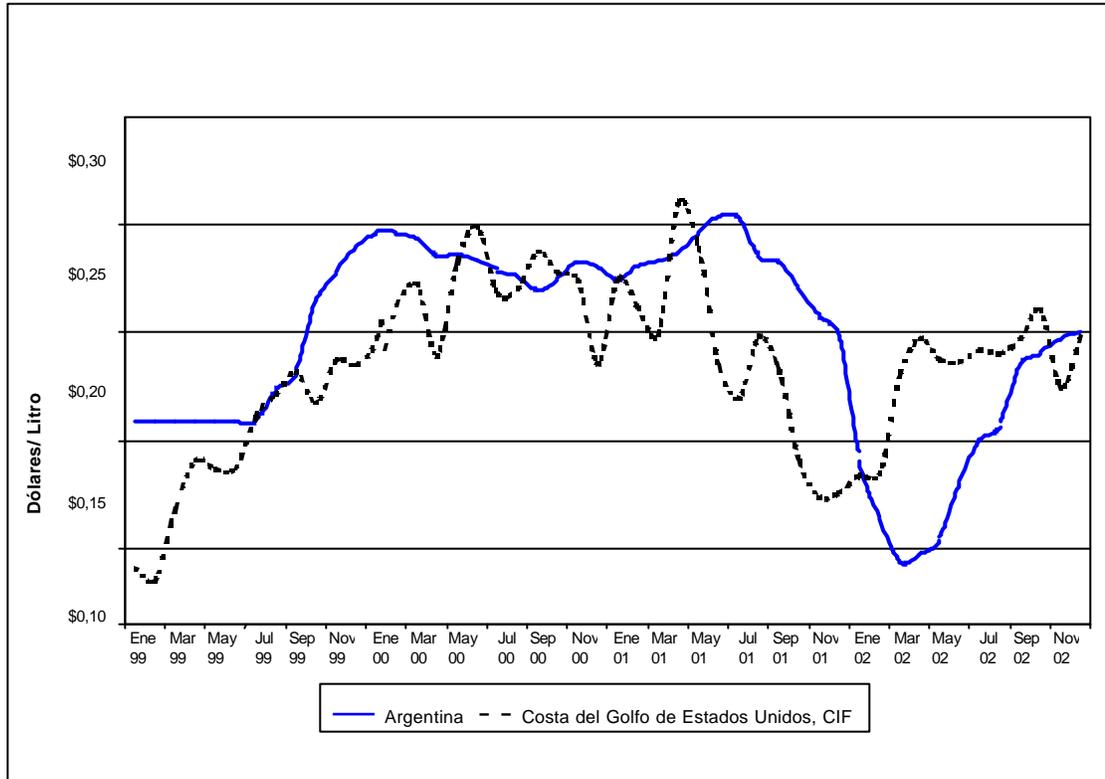


Gráfico A-2 (continuación)



Fuente: Cuadro A-10.

Gráfico A-3
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, ARGENTINA
(Comparación precio ex refinería y precio referencia Costa del Golfo Estados Unidos gasolina regular)



Fuente: Secretaría de Energía Argentina y Department of Energy of United States (U.S.DOE).

B. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Bolivia

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

La regulación del sector Hidrocarburos está bajo la supervisión de la Superintendencia de Hidrocarburos, entidad que formula, aprueba, dirige y controla la política energética de hidrocarburos y asesora a la Superintendencia General y al Ministerio de Desarrollo Económico en funciones de su competencia.

La Superintendencia de hidrocarburos es un órgano autárquico, de derecho público con jurisdicción nacional y autonomía de gestión técnica administrativa y económica.

Una de sus principales funciones es aprobar, controlar y publicar precios, tarifas de acuerdo a las normas legales sectoriales, vigilando su correcta aplicación y asegurando que la información esté disponible para el conocimiento de las personas interesadas.

Otra responsabilidad regulatoria esta relacionada con el análisis, aprobación y control de las inversiones de las empresas reguladas en función de asegurar la correcta prestación de servicios que contribuyan al desarrollo de la economía nacional.

Finalmente se encuentra el Sistema de Regulación Sectorial (SIRESE) conformado por la Superintendencia de Hidrocarburos, de Electricidad, de Transporte, de Telecomunicaciones y de Saneamiento básico. Cada una de las superintendencias es autónoma en sus acciones.

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

En el cuadro A-11 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-11

RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS APLICADOS EN BOLIVIA

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina especial	Regulado	Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados, Impuesto a las Transacciones e Impuesto al Valor Agregado.	Regulado
Gasolina premium	Regulado	IEHD, I.T, y IVA	Regulado
Diesel oil	Regulado	IEHD, I.T, y IVA	Regulado
Kerosene	Regulado	I.T, IVA	Regulado
Fuel oil	Regulado	IEHD, I.T, y IVA	Regulado
GLP	Regulado	I.T, IVA	Regulado

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos por la Superintendencia de Hidrocarburos de Bolivia.

Nota:

El Decreto Supremo 24914 de diciembre de 1997, establece la metodología de cálculo de los precios para los productos regulados (Gasolina Premium, Gasolina especial, Diesel, Kerosene, Fuel oil y GLP) determinando que a partir de un precio de referencia²⁶ en la Costa del Golfo de México llega a precio ex refinería,²⁷ precio preterminal y precio final al consumidor.

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo.

Libre: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

²⁶ El valor promedio de los precios diarios de un producto publicado en el Platt's, tomando los valores máximo y mínimos para determinar el precio promedio aritmético mensual.

²⁷ Punto de transferencia de los productos regulados que estén saliendo de la refinería. La salida de refinería estará físicamente ubicada dentro de las instalaciones de la refinería.

2. Base tributaria

Los impuestos que se aplican en el mercado de combustibles en Bolivia son los siguientes:

Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (Ley 843, Art. 108 de 1997): Este impuesto grava la importación y comercialización en el mercado interno de hidrocarburos y sus derivados. Se crea con el objetivo de compensar las transferencias al Tesoro General de la Nación por la venta de hidrocarburos, perdidas por la privatización de YPF. El impuesto se aplica con tasas específicas expresadas en Bolivianos por litro, determinada por la Superintendencia de Hidrocarburos, actualizable anualmente en función a la variación de la cotización del dólar estadounidense, respecto al boliviano.

Impuesto a las Transacciones (Ley 843, Título VI, de 20 de mayo de 1986): Este impuesto grava el ingreso bruto devengado obtenido por ejercicio de cualquier actividad lucrativa o no, tales como el comercio o industria, el ejercicio independiente de una profesión u oficio, etc. La alícuota del IT corresponde a 3% del monto de la transacción.

Impuesto al Valor Agregado: Grava a todos aquellos que realicen alguna operación comercial que implique venta de bienes muebles, leasing, alquiler o sub-alquiler de bienes muebles o inmuebles, importaciones definitivas, construcción de obras y prestación de servicios en general. De acuerdo a la Ley 1314 del 01 de marzo de 1992, alcanza al 13% del precio total de las ventas y/o prestación de servicios.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

El precio en ex refinería de los combustibles se determinó descontándole al precio final a público: Los impuestos asociados a los Hidrocarburos (IEHD e IT) y el margen comercial mayorista, minorista y el margen de almacenamiento y distribución. Este precio esta compuesto por el precio de referencia más el margen de refinación, siendo el primero el valor promedio de los precios diarios de un producto cualquiera importado desde la Costa del Golfo de Estados Unidos hasta la refinería más cercana y el segundo corresponde al margen de ganancia o utilidad de la empresa refinadora.

Para el GLP el precio en ex refinería se obtuvo de la Resolución Administrativa SSDH N° 0576/2001 publicada el 14 de noviembre de 2001 por la Superintendencia de Hidrocarburos y para diciembre 2002 mediante la Resolución Administrativa N° 0479/2002 publicada el 9 de octubre del 2002. De esta forma en el cuadro A-12 se muestran los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-12
PRECIO EN EX REFINERÍA, A DICIEMBRE 2001, BOLIVIA
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	1,155	1,394	1,454	1,315	1,473	0,903
Diciembre 2002	1,703	1,971	1,744	2,143	2,049	0,752

Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida por el consultor Enrique Birhett del Ministerio de hidrocarburos de Bolivia y Servicio de Impuestos Nacionales (www.si.gov.bo).

²⁸ Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Bolivia.

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe adicionar el impuesto especial a los hidrocarburos y sus derivados, que se presentan en la para los diferentes combustibles.

Cuadro A-13
IMPUESTO ESPECIAL A LOS HIDROCARBUROS Y SUS DERIVADOS, BOLIVIA
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	1,66	2,58	1,163	No aplica	0,29	No aplica
Diciembre 2002	0,96	2,58	0,305	No aplica	0,29	No aplica

Fuente: Resoluciones Administrativas de la Superintendencia de Hidrocarburos, gestión 2001 - 2002 y la Cámara Nacional Industrias (www.bolivia-industry.com).

Luego se debe sumar el Impuesto a las transacciones que corresponde a un 3% y aplica sobre el precio ex refinería. Estos se observan en el cuadro A-14 para los distintos combustibles.

Cuadro A-14
IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES, BOLIVIA
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,035	0,042	0,044	0,039	0,044	0,027
Diciembre 2002	0,051	0,059	0,064	0,052	0,061	0,023

Fuente: Elaboración propia.

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es del 13%, y se aplica sobre la suma del precio en refinería y el margen comercial. Estos se muestran en el cuadro A-15 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-15
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, BOLIVIA
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,185	0,225	0,220	0,198	0,214	0,237
Diciembre 2002	0,259	0,304	0,313	0,256	0,291	0,228

Fuente: Elaboración propia.

La suma del IEHD más Impuesto a las transacciones, y el IVA da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-16
TOTAL IMPUESTOS, BOLIVIA
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	1,88	2,847	1,427	0,237	0,548	0,264
Diciembre 2002	1,27	2,943	0,682	0,308	0,642	0,251

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A -13, A-14, A-15.

c) Márgenes de comercialización

Para definir el margen comercial se tomó la diferencia entre el precio final al consumidor y el precio máximo preterminal descontado el impuesto IVA.²⁹ El residuo incorpora el margen de las plantas de almacenamiento, márgenes del distribuidor mayorista y el margen de la estación de servicios. Estos se observan en el cuadro A-17.

Cuadro A-17
MÁRGENES COMERCIALES, BOLIVIA,
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	0,267	0,34	0,24	0,208	0,175	0,917
Diciembre 2002	0,288	0,367	0,263	0,224	0,191	1,005

Fuente: Elaboración propia a partir de información obtenida por el consultor Enrique Birhett del Ministerio de hidrocarburos de Bolivia.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinera (cuadro A-12), Total Impuestos (cuadro A-16), y margen comercial (cuadro A-17) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en la cuadro A-18.

Cuadro A-18
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, SUCRE
(pesos/litro)

Combustibles	Precio refinera (1)	IMPUESTOS				Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		IEHD	I.T.	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001								
Gasolina corriente	1,155	1,66	0,035	0,185	1,88	3,035	0,267	3,30
Gasolina premium	1,394	2,58	0,042	0,225	2,847	4,241	0,340	4,58
Diesel oil	1,454	1,163	0,044	0,22	1,427	2,881	0,24	3,12
Kerosene	1,315	0	0,039	0,198	0,237	1,552	0,208	1,76
Fuel oil	1,473	0,29	0,044	0,214	0,548	2,021	0,175	2,20
GLP	0,903	0	0,027	0,237	0,264	1,167	0,917	2,09
Diciembre 2002								
Gasolina corriente	1,703	0,96	0,051	0,259	1,27	2,973	0,288	3,26
Gasolina premium	1,971	2,58	0,059	0,304	2,943	4,914	0,367	5,28
Diesel oil	2,143	0,305	0,064	0,313	0,682	2,825	0,263	3,09
Kerosene	1,744	0	0,052	0,256	0,308	2,052	0,224	2,28
Fuel oil	2,049	0,29	0,061	0,291	0,642	2,691	0,191	2,88
GLP	0,752	0	0,023	0,228	0,251	1,003	1,005	2,01

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida en los cuadros A-12, A-16, A-17

Notas:

El precio del GLP esta expresado en pesos bolivianos por kilogramos.

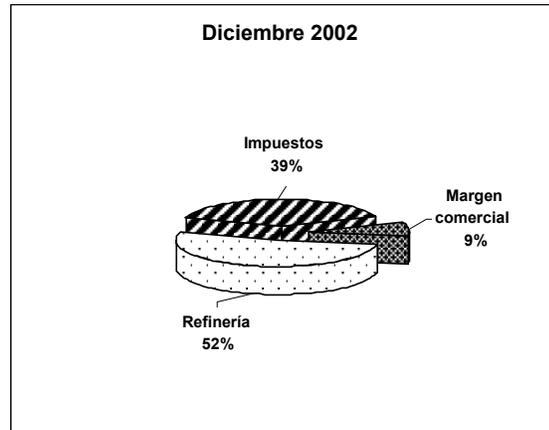
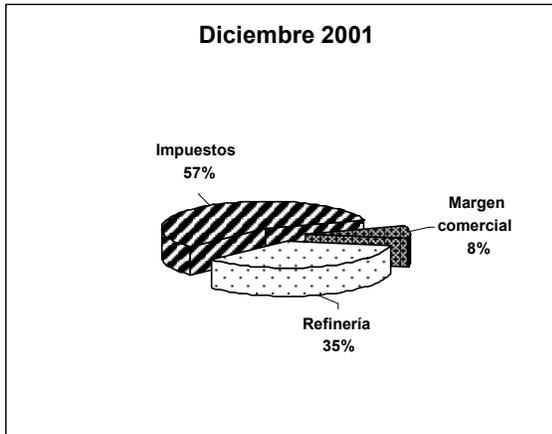
Los precios finales de los combustibles provienen de la Superintendencia de hidrocarburos, boletín informativo N°55 y N°65 (existe una diferencia con los precios a diciembre 2002, debido al tipo de cambio del momento).

²⁹ Los precios finales al consumidor y precios máximos preterminal son validos para todo el país y se obtuvo de la Superintendencia de Hidrocarburos del boletín informativo N°55.

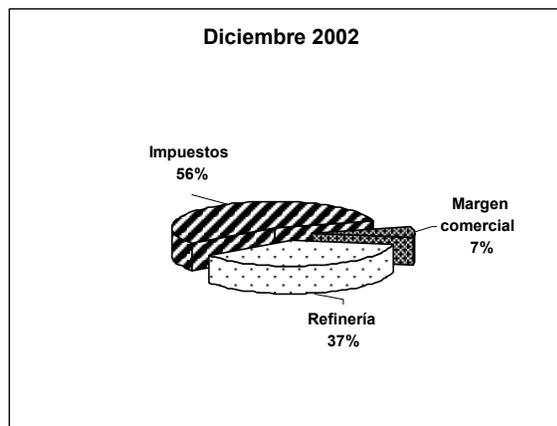
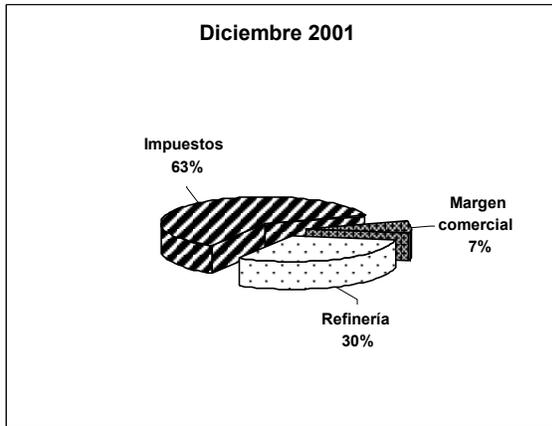
Gráfico A-4

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, BOLIVIA

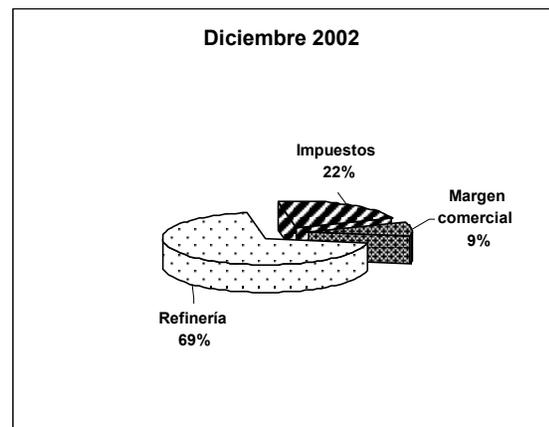
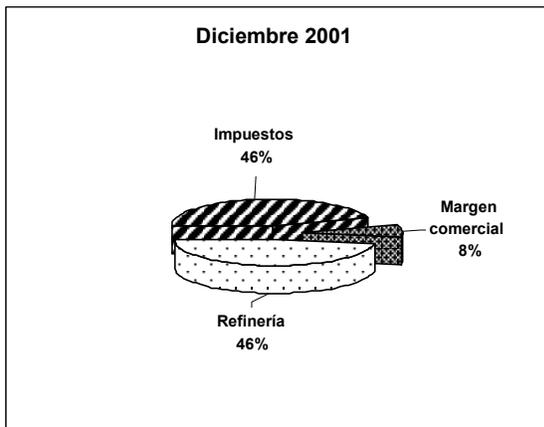
“GASOLINA CORRIENTE“



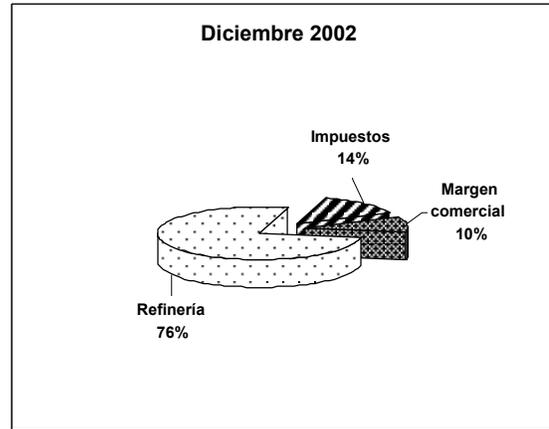
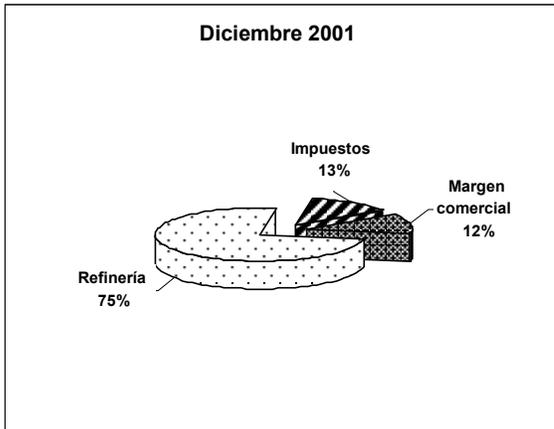
“GASOLINA PREMIUM“



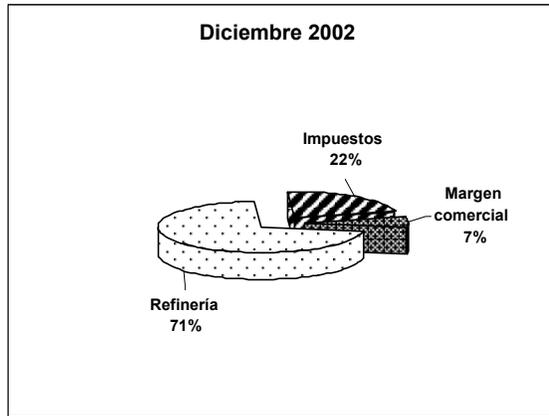
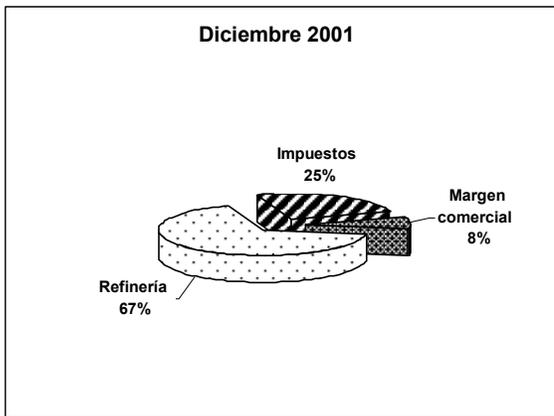
“DIESEL OIL“



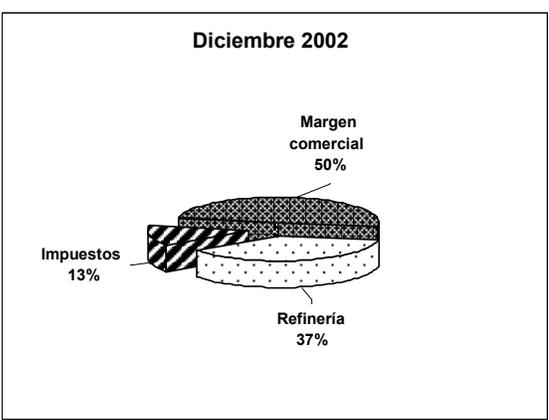
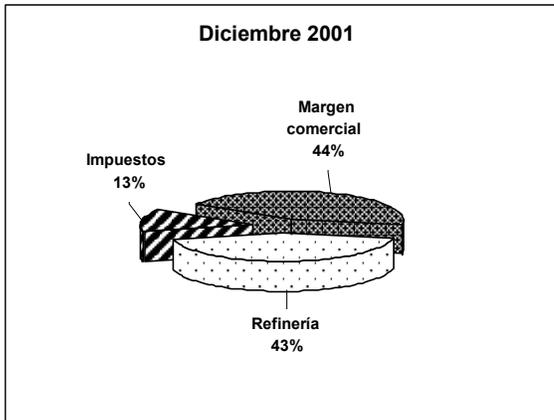
“KEROSENE DOMESTICO“



“FUEL OIL“



“GAS LICUADO DEL PETRÓLEO“

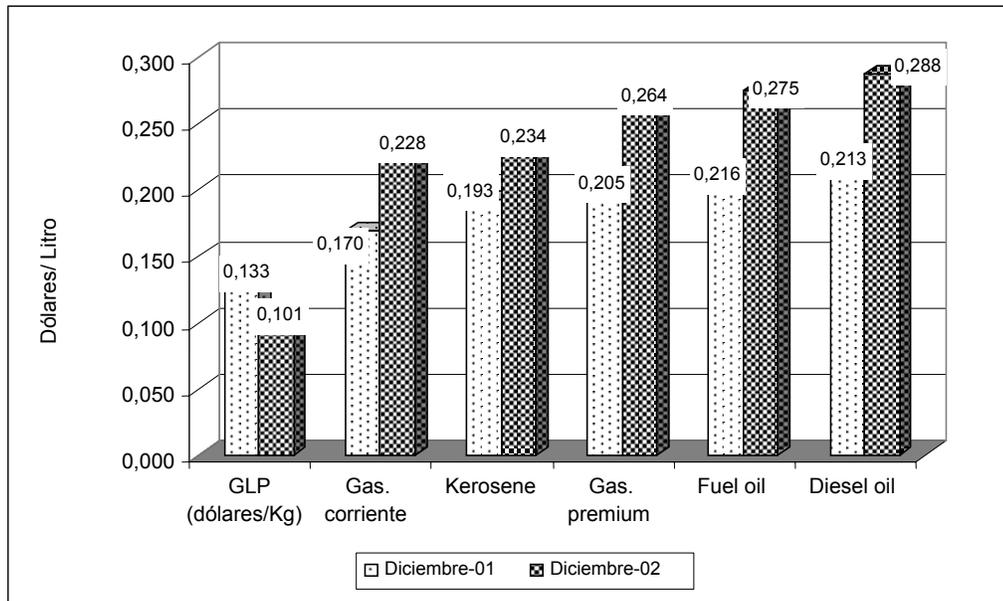


Fuente: Cuadro A-18.

Gráfico A-5

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, BOLIVIA

“PRECIO EN REFINERÍA“



“IMPUESTOS“

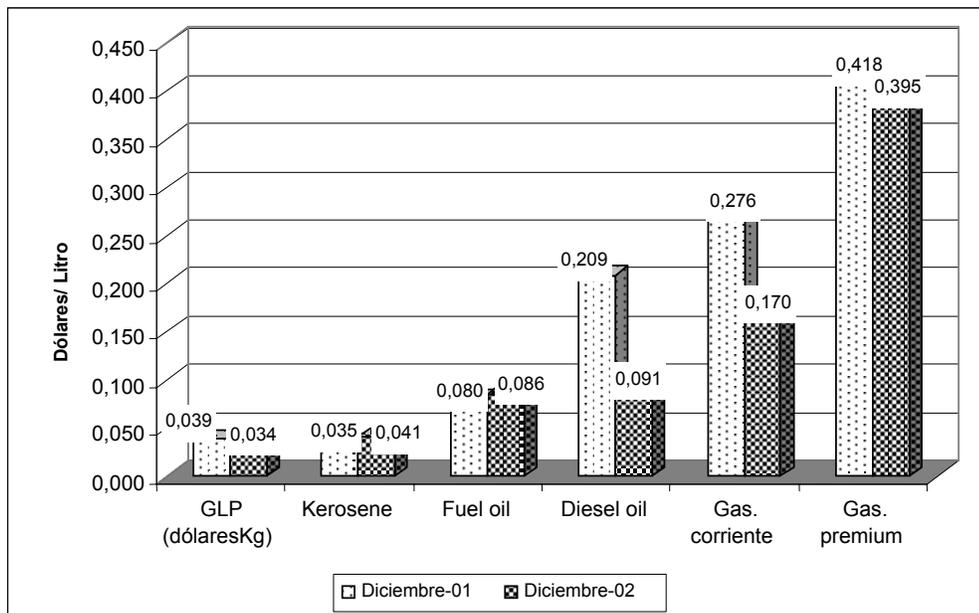
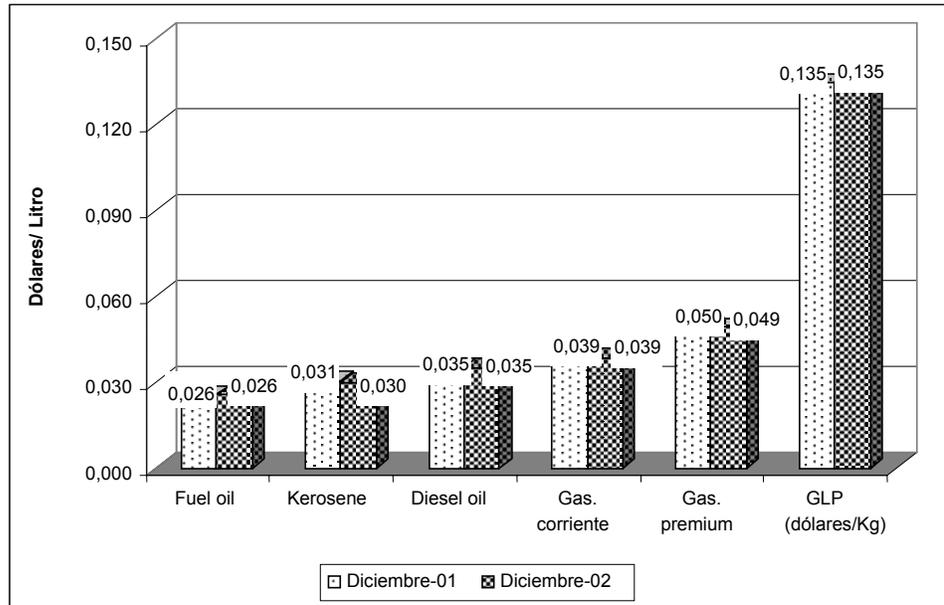
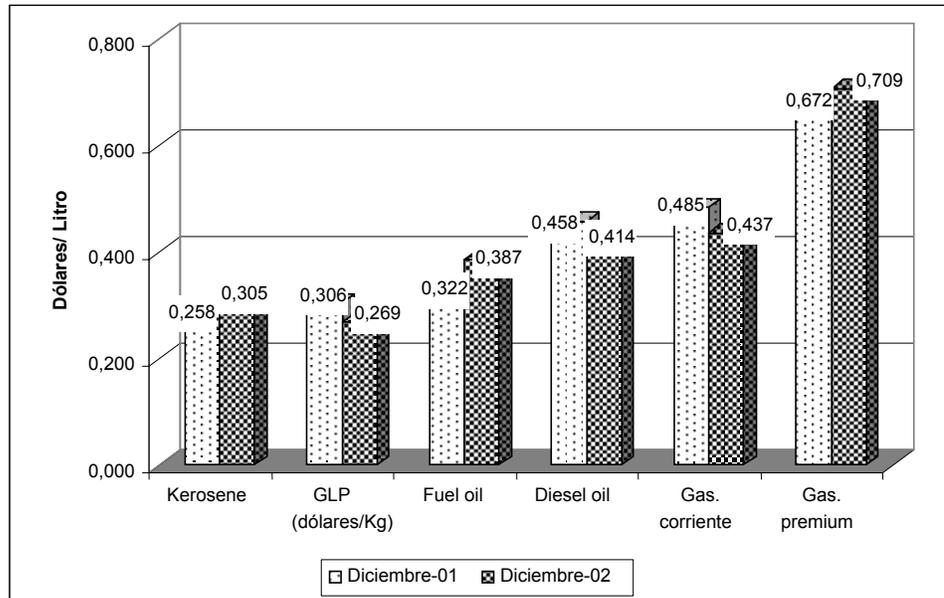


Gráfico A-5 (Continuación)

“MARGEN COMERCIAL”



“PRECIO FINAL A PÚBLICO”



Fuente: Cuadro A-18.

C. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Colombia

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

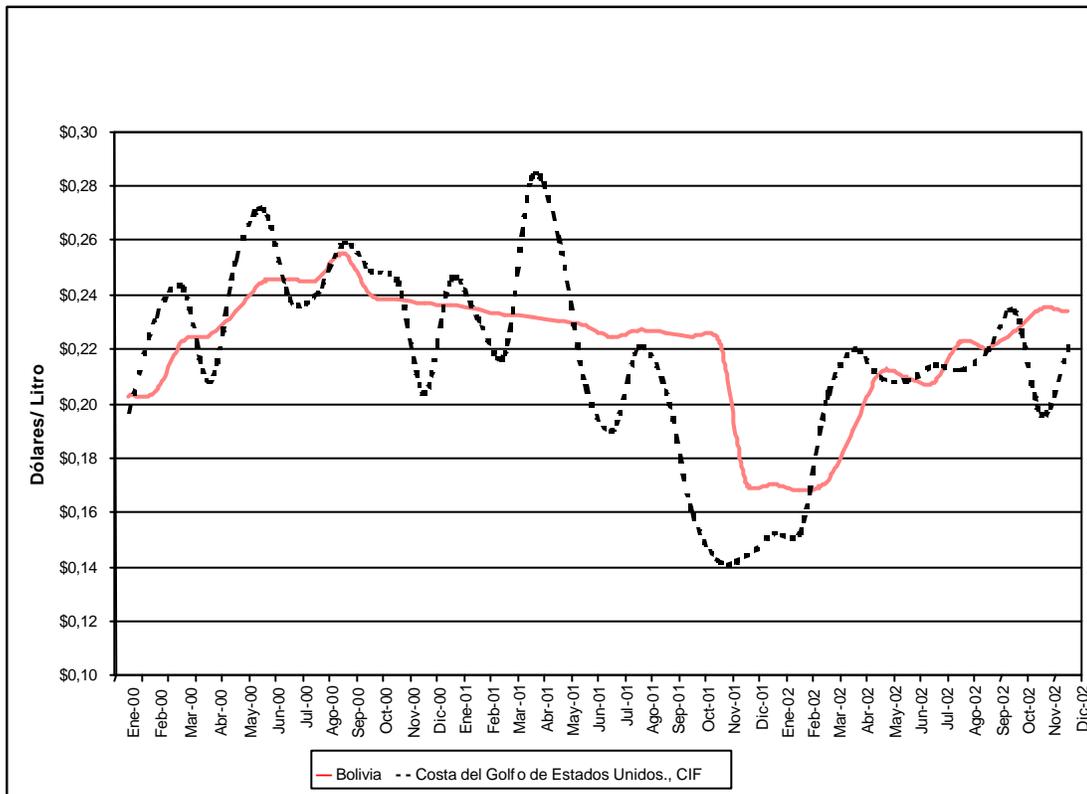
El Ministerio de Minas y Energía es el ente regulador del subsector hidrocarburos, y combustibles, tiene como objetivo promover el uso racional de los energéticos, garantizar una oferta confiable y eficiente de los mismos, reducir sus costos, aumentar la cobertura, proteger a los usuarios, incrementar la contribución de las exportaciones a la economía del país y promover la participación privada en las actividades sectoriales. Para el cumplimiento de su misión, el Ministerio cuenta con un grupo de entidades adscritas; Unidad de Planeación Minero Energética (UPME), Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) y vinculadas como la Empresa Colombiana de Petróleos (ECOPETROL)

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

En el sector energético existen distintos esquemas de formación de precios y regulación de los derivados. En términos generales, la política de precios busca que estos reflejen los costos económicos en el sector. Para ello, se viene desregulando los precios de los combustibles desde los cambios de política energética desde 1998, cuyos objetivos fueron:

- Racionalizar finanzas de ECOPETROL; cuyo resultado fue diferenciar el ingreso al productor del ingreso por transporte y manejo, ingreso al productor referenciado al costo de oportunidad, remuneración y ajuste a la operación de transporte y almacenamiento y claridad sobre el subsidio.
- Eliminar subsidios a estratos altos; esto favoreció en un incremento en el ingreso al productor y el precio al público de la gasolina en relación al precio del diesel. La razón principal es que el subsidio a la gasolina es regresivo, ya que favorece principalmente a los estratos mas altos (un 40% del consumo de gasolina corriente lo utiliza los vehículos particulares)
- Romper indexador de inflación; La liberación de precios ha desvinculado la inflación de los aumentos en los combustibles
- Fomentar la libre competencia en la cadena y la inversión privada; a permitido la liberación gradual para los diferentes combustibles a lo largo de la cadena, libre acceso a infraestructura de transporte y almacenamiento, fijación de tarifas para almacenamiento y transporte, eliminación del concepto de saturación, libertad vigilada y libertad regulada en venta al público
- El gobierno desarrollará un marco normativo para la producción, y/o importación, transporte, almacenamiento y distribución de los derivados, con los siguientes lineamientos de política:
 - Costo de oportunidad, paridad importación o exportación de los derivados del petróleo.
 - Diferenciación de los costos de almacenamiento sobre la base de las demandas regionales.
 - Adecuación de marcos normativos de la distribución mayorista y minorista.
 - Armonización de los periodos de tiempo para la actualización de los precios de los derivados y sus sustitutos.
 - Homogenización de los ámbitos de aplicación de los sistemas de libertad regulada y vigilada de precios.
 - Introducción en el precio del gas natural en boca de pozo del costo de oportunidad frente a los sustitutos derivados del petróleo.

Gráfico A-6
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, BOLIVIA
(Comparación precio ex refinería y precio referencia Costa del Golfo Estados Unidos gasolina regular)



Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos.

- Eliminación de subsidios cruzados en tarifas de distribución de gas natural entre zonas densamente pobladas y las de baja densidad de población.³⁰

En el cuadro A-19 se resumen los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-19

RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS APLICADOS EN COLOMBIA

Combustibles	Precio en refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina corriente	Regulado	Impuesto Global, Sobretasa, IVA	Regulado y libre
Gasolina premium	Regulado	Impuesto Global, Sobretasa, IVA	Libre
ACPM, Diesel	Regulado	Impuesto Global, Sobretasa, IVA	Regulado y libre
Kerosene	Regulado	IVA	Libre
Fuel oil/Combustible	Regulado	IVA	Libre
GLP	Regulado	Ninguno	Regulado y libre

Fuente: Carlos Cerón y Camilo Torres; "Política de Precios en los Mercados Energéticos"; Boletín N° 7 Octubre 2001, UPME.

Notas:

La gasolina corriente con Régimen Libertad Regulado (RLR) y el diesel oil con RLR se determinan de acuerdo a la Resolución 82438 y 82439 de 1998 respectivamente por el Ministerio de Minas y Energía.

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo.

Libre: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles son los siguientes:

a) Impuesto al valor agregado (IVA)

Es un impuesto de carácter nacional y grava la prestación de servicios y la venta e importación de bienes en el territorio nacional. La tarifa del IVA varía según la clase de bienes o servicios, siendo en general del 16%; Ciertos bienes tienen tarifas diferenciales y otros se encuentran excluidos del impuesto.

b) Impuesto global

Es un valor establecido por la Ley 681 de 2001 que establece un impuesto fijo en moneda nacional para la Gasolina Corriente, el ACPM³¹ y la Gasolina Extra. Este es un valor recaudado por el gobierno central que normalmente debería destinarlo al mantenimiento de vías.

c) Sobretasa

Fue fijada por la Ley 488 de 1998. La sobre tasa aplicable es del 20% para la gasolina corriente motor y extra sobre el precio de referencia de venta al público por galón, según lo previsto por la ley, en tanto, para el diesel la sobretasa aplicable es del 6% sobre el precio de referencia de venta al público por galón, dineros a distribuirse entre municipios, departamentos y Gobierno Nacional, recursos destinados, entre otros, para el financiamiento de obras en infraestructuras vial a cargo de las entidades territoriales.

³⁰ Presentación de Gilberto Jaimes, UPME (Colombia), Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

³¹ Se entiende por ACPM, el aceite combustible para motor, el diesel marino o fluvial, el marine diesel, el gas oil, intersol, diesel número 2, electrocombustible o cualquier destilado medio y/o aceites vinculados, que por sus propiedades físicas químicas al igual que por sus desempeños en motores de altas revoluciones, puedan ser usados como combustible automotor.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

El precio en refinería o ingreso al productor de los distintos derivados del petróleo se puede obtener en diferentes organismos, tales como: Empresa Colombiana de Petróleos (Ecopetrol), Unidad de Planeación Minero Energética (UPME). La forma que se presentan las estructuras de precios de los combustibles en Ecopetrol es la siguiente:

Cuadro A-20
ESTRUCTURA DEL PRECIO DE LA GASOLINA CORRIENTE EN COLOMBIA

Estructura de precios diciembre 2001	Gasolina corriente pesos/galón
Ingreso Productor	1 447,35
IVA (16%)	231,58
Impuesto Global	503,62
Tarifa estampilla de transporte	190,00
Precio máximo venta al distribuidor mayorista	2 372,55
Margen distribuidor mayorista	123,46
Precio máximo en planta de abasto mayorista	2 496,01
Margen distribuidor minorista	188,04
Perdida evaporación	9,98
Transporte producto a la estación de servicio	11,53
Precio sin sobretasa	27 05,56
Sobretasa	536,18
Precio final a público	324 174

Fuente: Ecopetrol.

De esta forma en el cuadro A-21 se muestran los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-21
PRECIO EN REFINERÍA, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente (GCM)	Gasolina premium	Diesel oil (ACPM)	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	1447,35	1597,83	1122,04	1272,77	646,73	465,82
Diciembre 2002	1596,29	2147,40	1248,19	2072,00	1540,81	547,58

Fuente: UPME, Boletín Mensual de Precios, diciembre 2001

Nota: La GCM y el ACPM bajo régimen de libertad regulada, la estructura de precios de los combustibles es regulada desde el ingreso al productor hasta el precio máximo de venta al usuario final en las siguientes ciudades del país.³²

b) Impuestos

Una vez obtenido el precio en refinería se debe sumar el IVA, que corresponde a un 16% y se aplica sobre el precio en refinería, en tanto que el GLP esta excluido del IVA. Cuadro A-22.

³² (Amazonas, Arauca, Caquetá, Casanare, Chocó, Guainía, Guaviare, La Guajira, Vaupés y Vichada).

Cuadro A-22
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP
Diciembre 2001	231,58	255,65	179,53	203,64	103,48	No aplica
Diciembre 2002	255,41	343,58	199,71	331,52	246,53	No aplica

Fuente: UPME, Boletín Mensual de Precios, diciembre 2001.

Luego a esta estructura de precios se le adiciona el Impuesto Global, que es un valor fijo definido por Ley, a excepción del Kerosene, Fuel oil y GLP. Estos se pueden observar en el cuadro A-23.

Cuadro A-23
IMPUESTO GLOBAL, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP
Diciembre 2001	503,62	579,17	333,79	No aplica	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	533,84	613,92	353,82	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: UPME, Boletín Mensual de Precios, diciembre 2001.

Por último se debe incorporar una Sobretasa, que corresponde por Ley al 20% de las gasolinas sobre el precio de referencia de venta al público, un 6% sobre el diesel, y quedan excluidos el Fuel oil, Kerosene y GLP que están liberados. Ver cuadro A-24

Cuadro A-24
SOBRETASA, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP
Diciembre 2001	536,18	717,26	122,27	No aplica	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	559,86	688,89	132,99	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: UPME, Boletín Mensual de Precios, diciembre 2001

La suma del IVA más el Impuesto Global, y la Sobretasa da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-25
TOTAL IMPUESTOS, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP
Diciembre 2001	1271,38	1552,08	635,59	203,64	103,48	0
Diciembre 2002	1349,11	1646,39	686,52	331,52	246,53	0

Fuente: Cuadros A-22, A-23, A-24.

Nota: El cálculo de la sobretasa para la gasolina extra y corriente se aplican sobre el precio de referencia obtenido del boletín mensual que publica UPME.

c) Márgenes de comercialización

En Colombia, existen dos tipos de sistemas para la comercialización minorista de combustibles:

Régimen de libertad vigilada (RLV): En el cual los márgenes son fijados libremente por cada distribuidor minorista, para ciudades capitales (Medellín, Barranquilla, Cartagena, Tunja, Manizales, Popayán, Montería, Sincelejo, Neiva, Santa Marta, Villavicencio, Pasto, Bucaramanga,

Armenia, Pereira, Cúcuta, Ibagué, Cali, Santafé de Bogotá, Mocoa y Valledupar), es decir, La estructura de precios solamente es regulado hasta el “Precio máximo de venta en planta de abasto mayorista”.

Régimen de libertad regulado (RLR): Los precios o la estructura de los combustibles es regulada desde el ingreso al productor hasta el precio máximo de venta al usuario final en las demás ciudades del país (Amazonas, Arauca, Caquetá, Casanare, Chocó, Guainía, Guaviare, La Guajira, Vaupés y Vichada). Las política de precios aplicados a los márgenes comerciales en Colombia es la siguiente:

Cuadro A-26

POLÍTICA DE PRECIOS APLICADOS A LOS MÁRGENES COMERCIALES, COLOMBIA

Márgenes comerciales	Gasolina motor	Gasolina extra	Diesel	GLP
Mayorista	Regulado	Libre	Regulado	Regulado
Minorista	Libre - regulado	Libre	Libre - regulado	Libre - regulado

Fuente: Elaboración propia.

GLP

La formula tarifaria general para el GLP entró a regir el 1 de marzo de 1998, y tiene una vigencia de 5 años. La formula, que se aplica para determinar las tarifas aplicables a los usuarios finales, contiene los componentes de costos que se muestran a continuación

$$M = G + E + Z + N + D$$

En donde:

G = Ingreso al productor: La Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG) optó por establecer un precio de referencia internacional para fijar el ingreso por producto al gran comercializador, el cual se determina a partir de los precios internacionales de Butano y Propano en el mercado de Mont Belvieu. También se considera un componente adicional de importaciones y exportaciones. (Resoluciones CREG-144 de 1997 y CREG-011 de 2001).

E = Transporte: El transporte de GLP se efectúa en la actualidad por propanoductos, poliductos y carrotaques. La fórmula del ingreso por transporte para los grandes comercializadores de GLP es un cargo estampilla nacional que remunera únicamente el transporte por ductos.

Z = Margen seguridad: Los recursos provenientes del margen para seguridad establecido en la estructura tarifaria, son administrados por el Ministerio de Minas y Energía a través de un contrato de fiducia y se emplean para cubrir los siguientes conceptos:

- Comisión Fiducia
- Póliza Global
- Capacitación usuarios
- Mantenimiento de cilindros, tanques estacionarios e interventoria técnica
- Reposición de cilindros, tanques estacionarios e interventoria técnica

N = Comercializador mayorista: En la actualidad, el único gran comercializador (Ecopetrol) entrega el producto a 28 comercializadores mayoristas (almacenadores) en 8 terminales. El margen base fue establecido en el estudio de costos, el cual está indexado con el factor de actualización.

D = Márgenes de distribución: Existen márgenes de distribución aplicables al servicio prestado a través de carrotaques, y cilindros de 20, 40 y 100 libras.

M = Precio usuario final: Para la fijación de los precios al usuario final, la CREG estableció en el régimen tarifario las siguientes reglas:

- Los precios máximos al usuario que resulten de aplicar las fórmulas tarifarias rigen para las localidades donde los grandes comercializadores entreguen el producto: Apiay, Bucaramanga, Cartagena, Manizales, Pereira, Mansilla (Facatativa), Vista Hermosa (Mosquera), Puerto Salgar y Yumbo.
- Para las otras localidades, los precios son fijados por los distribuidores, adicionando el costo del transporte hasta el municipio donde se vaya a distribuir desde el terminal más cercano.
- Los precios de distribución en el perímetro urbano de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Riohacha, Sincelejo, Montería, Neiva, Bucaramanga, Villavicencio, Barrancabermeja y Floridablanca, son fijados libremente por el distribuidor bajo el régimen de libertad vigilada (RLV).

Finalmente las formulas tarifarias del ingreso por transporte y los márgenes de comercialización mayorista y de distribución incluyen un índice de actualización de acuerdo con la variación del IPC desde el inicio del régimen tarifario hasta la fecha de actualización anual, menos un factor de eficiencia igual 0.01.

Cuadro A-27
ESTRUCTURA GLP, COLOMBIA
(pesos/galón)

Componentes	Diciembre 2001
Ingreso al productor	974,08
Ingreso por transporte	92,44
Ingreso por margen de seguridad	95,18
Impuesto global	0
IVA	0
Precio de venta distribuidor mayorista	1 161,70
Margen mayorista	64,12
Precio de venta abasto	1 225,82
Margen minorista o distribución	144,56
Precio final a público	1 370,38

Fuente: Elaboración propia con información del Boletín Mensual de Precios, Diciembre 2001, UPME.

De esta forma en el cuadro A-28 se presenta los márgenes comerciales para los distintos combustibles.

Cuadro A-28
MÁRGENES COMERCIALES, COLOMBIA
(pesos/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	523,01	705,09	487,50	290	No aplica	189,52
Diciembre 2002	587,73	896,21	512,50	292	No aplica	200,83

Fuente: Elaboración propia con datos de UPME.

Notas:

Los márgenes comerciales (mayorista y minorista) de los combustibles incluyen: La tarifa de estampilla de transporte; pérdida de evaporación y transporte del producto hasta la estación de servicio. Para el GLP incluye ingreso por transporte, ingreso margen de seguridad, margen mayorista y de distribución.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinera (cuadro A-21), Total Impuestos (cuadro A-25), y margen comercial (cuadro A-28) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-29.

Cuadro A-29
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR

(Pesos Bogotá/Galón)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS				Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)= (1+2+3)
		Global	Sobre-tasa	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001								
Gasolina corriente	1 447,35	503,62	536,18	231,58	1 271,38	2 718,73	523,01	3 241,74
Gasolina extra	1 597,83	579,17	717,26	255,65	1 552,08	3 149,91	705,09	3 855,00
Diesel oil	1 122,04	333,79	122,27	179,53	635,59	1 757,63	487,50	2 245,13
Kerosene	1 272,77	0	0	203,64	203,64	1 476,41	290,00	1 766,41
Fuel oil	646,73	0	0	103,48	103,48	750,21		
GLP RLR	465,82	0	0	0	0	465,82	189,52	655,34
GLP Bogotá	465,82	0	0	0	0	465,82	218,03	683,85
Diciembre 2002								
Gasolina Corriente	1 596,29	533,84	559,86	255,41	1349,11	2945,40	587,73	3533,13
Gasolina Extra	2 147,40	613,92	688,89	343,58	1646,39	3793,79	896,21	4690
Diesel oil	1 248,19	353,82	132,99	199,71	686,52	1934,71	512,50	2447,21
Kerosene	2 072	0	0	331,52	331,52	2403,52	292	2695,52
Fuel oil	1 540,81	0	0	246,53	246,53	1787,34	0	
GLP RLR	547,58	0	0	0	0	547,58	200,83	748,41
GLP Bogotá	547,58	0	0	0	0	547,58	233,82	781,40

Fuente : Elaboración propia a partir de los cuadros A-21, A-25 y A-28.

Notas:

El precio del GLP está expresado en pesos colombianos por kilogramo.

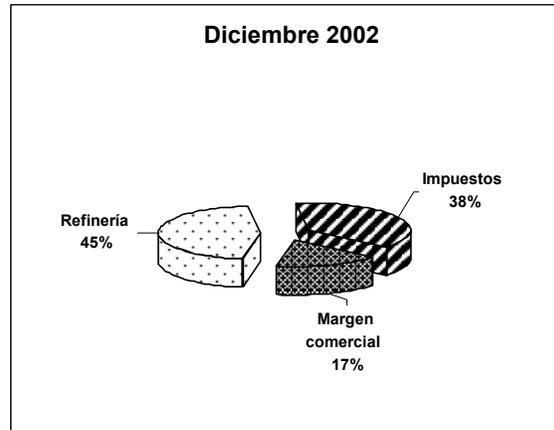
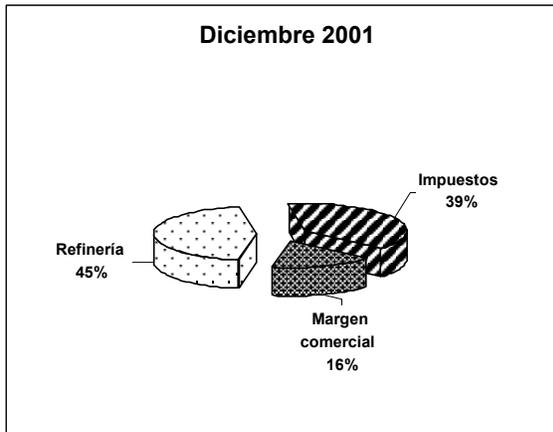
El precio del fuel oil corresponde al por mayor.

Los Precios finales a público provienen de UPME.

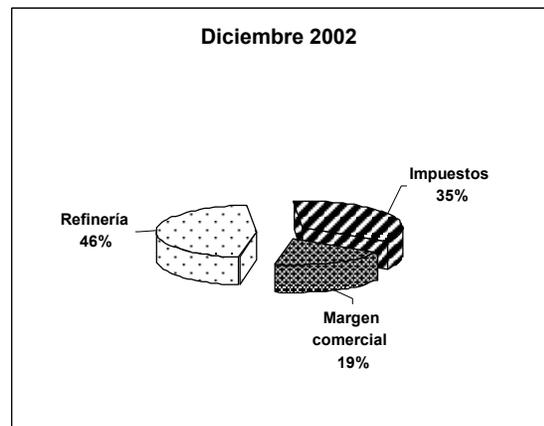
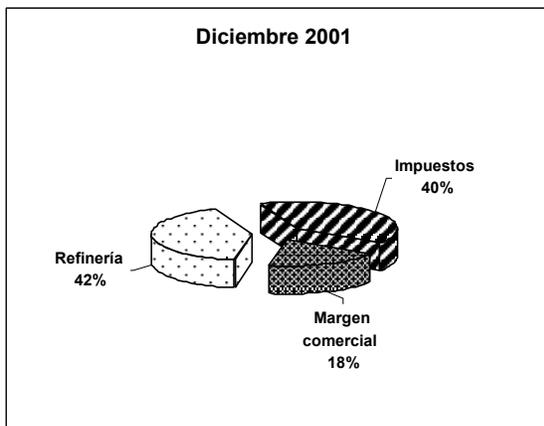
Gráfico A-7

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, COLOMBIA

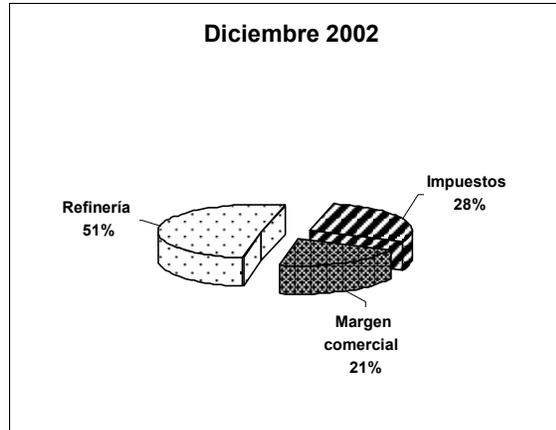
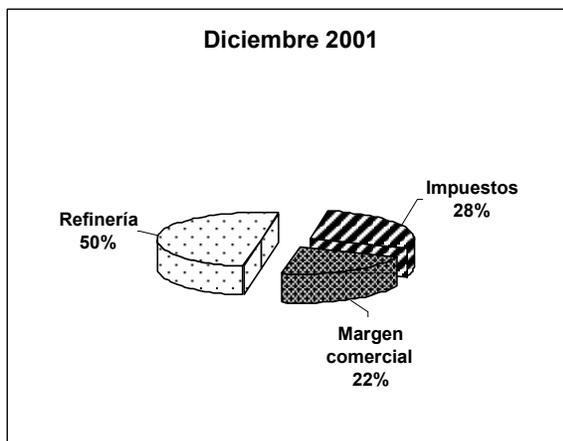
“GASOLINA CORRIENTE“



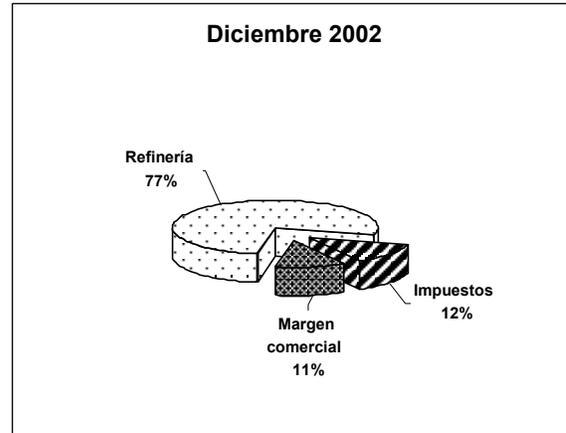
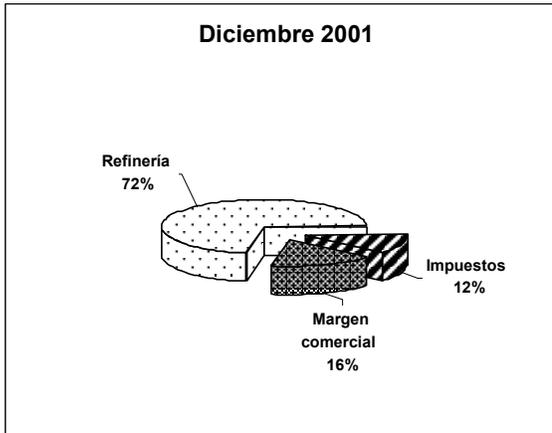
“GASOLINA PREMIUM“



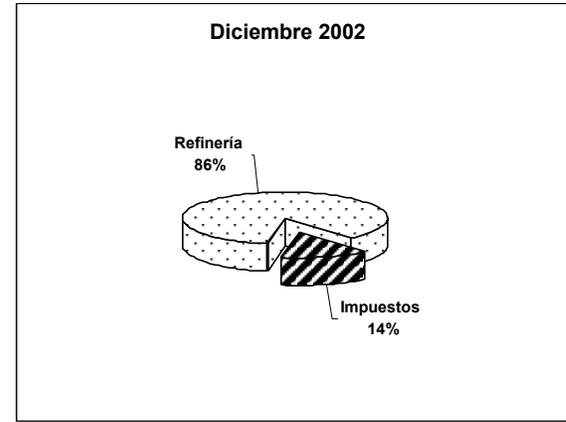
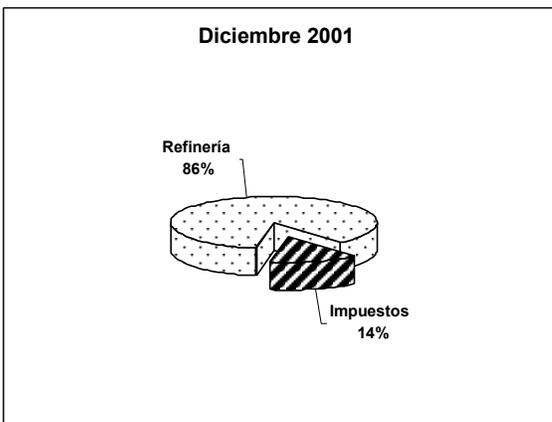
“DIESEL OIL“



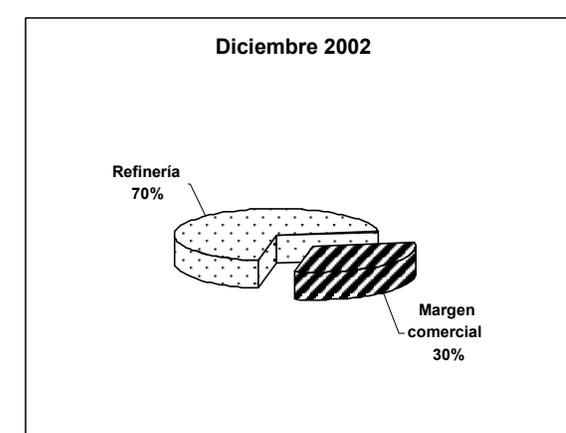
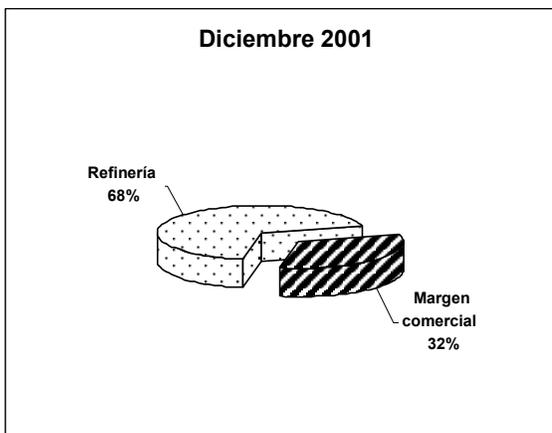
KEROSENE DOMESTICO



“FUEL OIL“



GAS LICUADO DEL PETRÓLEO

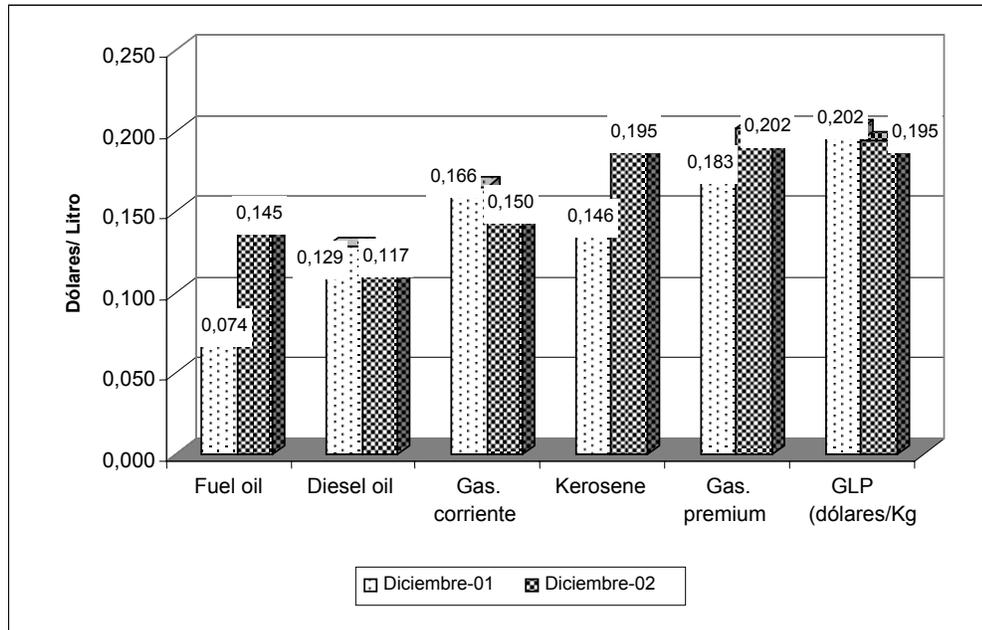


Fuente: Cuadro A-29.

Gráfico A-8

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, COLOMBIA

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

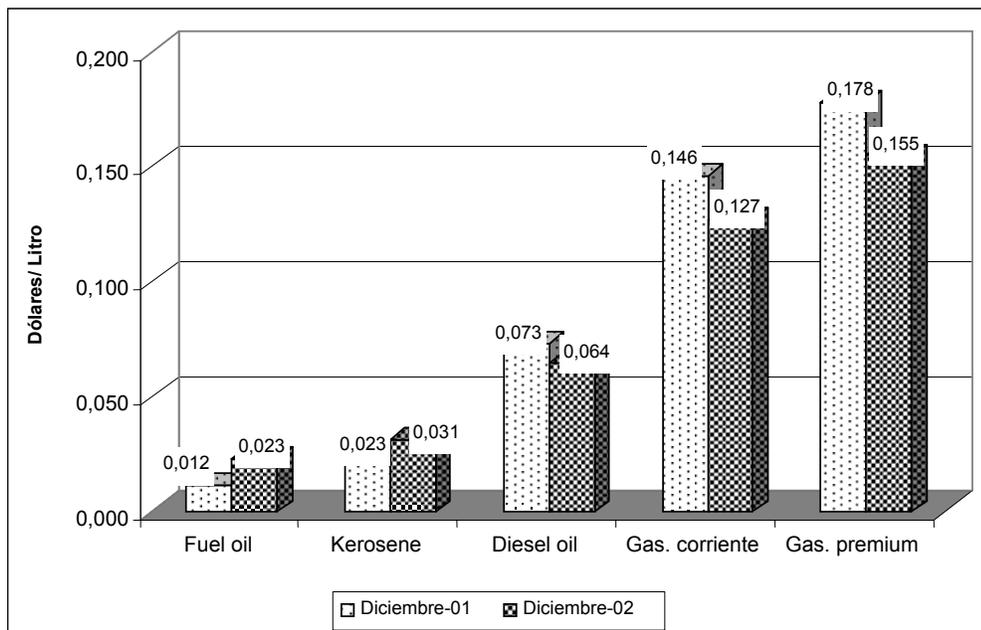
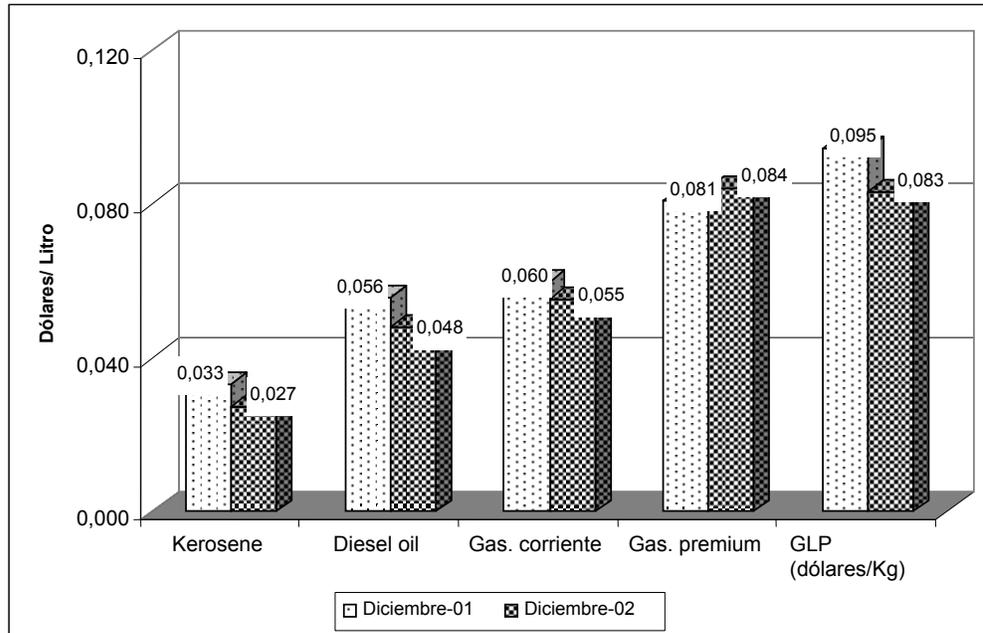
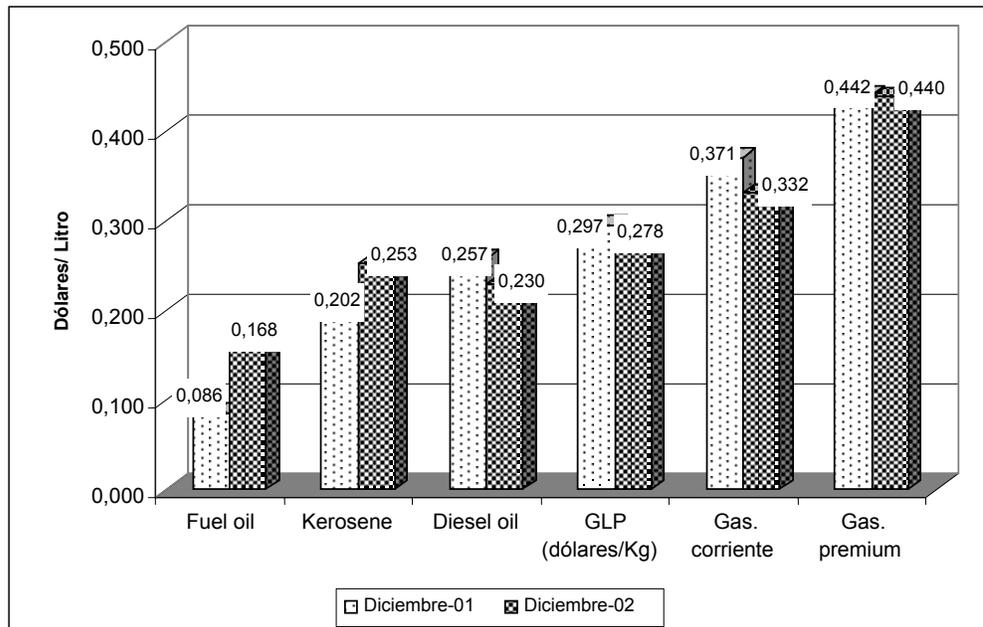


Gráfico A-8 (Continuación)

MARGEN COMERCIAL

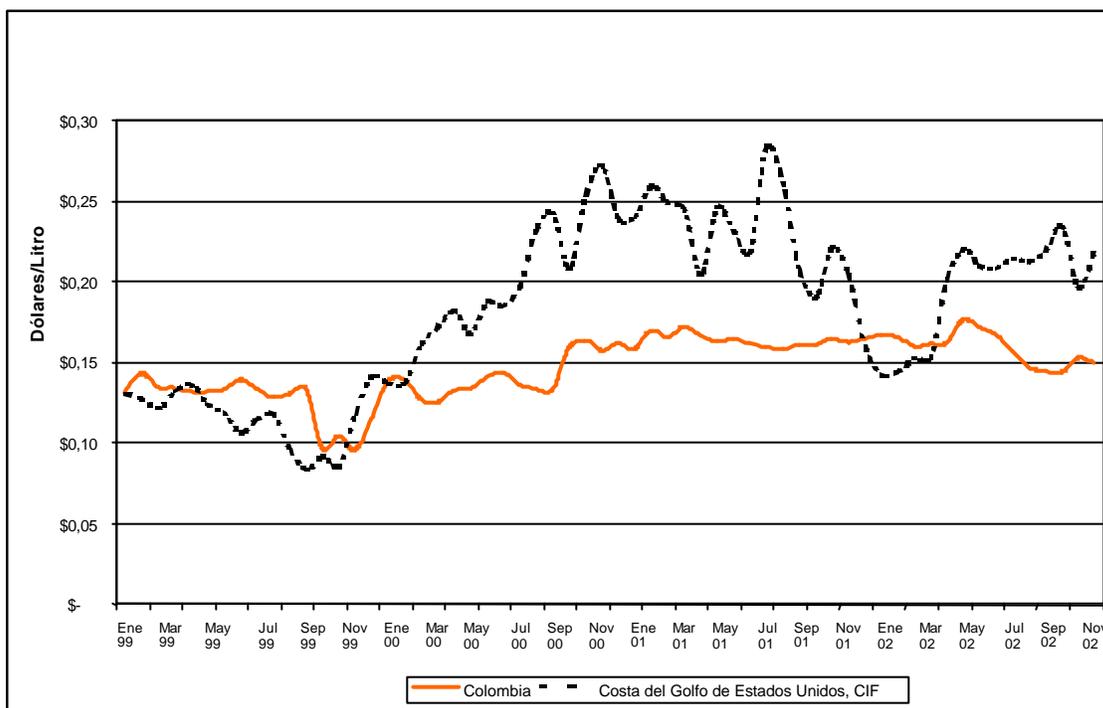


PRECIO FINAL A PÚBLICO



Fuente: Cuadro A-29.

Gráfico A-9
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, COLOMBIA
(Comparación precio ex refinería y precio referencia
Costa del Golfo Estados Unidos gasolina regular)



Fuente: Unidad de Planeación Minero Energética (UPME).

II. Países exportadores

A. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Ecuador

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

El Ministerio de Energía y Minas (MEM) es responsable de las políticas y manejo de los recursos energéticos del Ecuador. Sus funciones se estructuran sobre el concepto de promover el desarrollo armónico y sustentable de los sectores energéticos y minero del país. Para ello regula, controla y fiscaliza las operaciones hidrocarburíficas y mineras, y promueve la inversión nacional y extranjera cuidando los intereses del Estado. Dado que el presupuesto nacional basa su financiamiento en algo más del 30% por concepto de ingresos de venta de petróleo, la gestión vinculada a esta área es una de las que más contribuye para el desarrollo del país. El MEM esta compuesto por 4 subsecretarías, Hidrocarburos, Minas, Protección Ambiental, Electrificación y Administrativa.

La Dirección Nacional de Hidrocarburos (DNH) tiene la facultad de controlar y fiscalizar las operaciones hidrocarburíferas, así como todos los procesos de refinación y comercialización de derivados (combustibles), velando por el cumplimiento de las normas de calidad, cantidad, confiabilidad, continuidad y seguridad, dispuestas en los distintos cuerpos legales. El ámbito de acción de la DNH es amplio y, entre otros, abarca los siguientes aspectos:

- Aprobar o autorizar operaciones en las diferentes fases de la actividad hidrocarburífera.

- Sancionar las infracciones a la Ley de Hidrocarburos y sus reglamentos
- Establecer el monto de reservas oficiales de hidrocarburos.
- Aprobar planes, programas de actividades, presupuestos de inversión, costos y gastos; así como solicitudes relacionadas con geología, geofísica, perforación, yacimientos y producción de crudo, que presentan las empresas petroleras.
- Fijar y controlar tasas de producción de crudo.
- Autorizar el funcionamiento de los sistemas de oleoductos, poliductos y gasoductos, y controlar su operación y sistemas de almacenamiento.
- Controlar y fiscalizar las operaciones de comercialización de derivados y GLP.
- Calificar a las empresas comercializadoras de derivados y GLP.
- Registrar a las distribuidoras de derivados y GLP.
- Establecer estimaciones de producción, consumo interno, regalías, exportaciones de petróleo y derivados.
- Efectuar el control de las obligaciones contractuales derivadas de los diferentes tipos de contratos petroleros.³³

a) Marco Jurídico

Ley de Hidrocarburos

(Art. 3) El transporte de hidrocarburos por oleoductos, poliductos y gasoductos, su refinación, industrialización, almacenamiento y comercialización, serán realizados por PETROECUADOR o por empresas nacionales o extranjeras de reconocida competencia en esas actividades, legalmente establecidas en el país, asumiendo la responsabilidad y riesgos exclusivos de su inversión y sin comprometer recursos públicos.

(Art. 68) El almacenamiento, distribución y venta al público en el país, o una de estas actividades, de los derivados de los hidrocarburos será realizada por PETROECUADOR o por personas naturales o por empresas nacionales o extranjeras, de reconocida competencia en esta materia y legalmente establecidas en el país.

(Art. 69) La venta al público podrá ser ejercida por personas naturales o jurídicas a nombre de PETROECUADOR, las cuales suscribirán los correspondientes contratos de distribución con la empresa filial respectiva.

(Art. 72) Los precios de venta al consumidor de los derivados de hidrocarburos serán regulados de acuerdo al Reglamento que para el efecto dictará el Presidente de la República. En consecuencia, es el Presidente de la República quien fija los precios de los combustibles para el mercado nacional.

Reglamento para autorización de actividades de comercialización de combustibles líquidos derivados de los hidrocarburos

(Acuerdo Ministerial 347 de julio/1996, sustituido con D.E. 2024 de Octubre/2001)

Regula las actividades de comercialización de derivados de hidrocarburos, a excepción del gas licuado de petróleo y del gas natural, por ser materia de reglamentación específica.

La comercialización de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, es un servicio público que deberá ser prestado respetando los principios señalados en el Art. 249 de la Constitución Política de la República. Está regulada por el Ministerio de Energía y Minas y controlada por la Dirección Nacional de Hidrocarburos.

³³ Ministerio de Energía y Minas de la República del Ecuador (www.menergia.gov.ec).

Actores

Abastecedor: Actualmente PETROECUADOR a través de su Filial PETROCOMERCIAL, tiene a cargo la provisión de combustibles a nivel nacional sea de origen nacional o de importación. Se encarga de la recepción de combustibles de refinerías o en puerto de importación, su transporte por poliductos, almacenamiento en terminales y depósitos y despacho a las comercializadoras.

Comercializadoras: Son las personas naturales o jurídicas autorizadas por el Ministerio de Energía y Minas para ejercer las actividades de comercialización de combustibles. Se incluye dentro de esta definición a PETROECUADOR a través de su filian PETROCOMERCIAL.

Centro de Distribución: Son instalaciones registradas en la Dirección Nacional de Hidrocarburos, en las cuales se realizan actividades de recepción, almacenamiento y venta al consumidor (estaciones de servicio, depósitos industriales, pesqueros, navieros y aéreos).

Red de Distribución: Es el conjunto de centros de distribución de propiedad de una comercializadora o que están vinculados contractualmente con ésta y distribuyen bajo su marca y estándares.

Reglamento para las comercializadoras de gas licuado de petróleo: D.E. 3989 de ago./1996, sustituido por D.E. 2282 de feb./2002)

Comprende las actividades de adquisición al granel, almacenamiento, envasado, transporte y distribución al consumidor. Incluye en la cadena de comercialización a los mismos agentes que en el caso de los demás combustibles.

Abastecimiento: Las comercializadoras autorizadas deberán abastecerse de GLP de PETROCOMERCIAL, o de cualquier otra planta de abastecimiento registrada mediante la firma de un contrato.

Control: Las comercializadoras están obligadas a controlar que la calidad y peso del GLP que expendan y que cumplan con las regulaciones vigentes. También son responsables de cumplir y hacer cumplir a sus plantas de almacenamiento, plantas de envasado, medios de transporte y distribuidores las regulaciones técnicas, seguridad en el manejo del GLP y demás disposiciones legales y reglamentarias. El control está a cargo de la DNH, la que lo hace a través de Cías. Inspectoras contratadas.

Importación o exportación: Las comercializadoras podrán importar o exportar GLP previa autorización del Ministerio de Energía.

Libertad de operación: Cualquier persona natural o jurídica, nacional o extranjera, puede construir y operar plantas de abastecimiento, plantas de almacenamiento y plantas de envasado, obteniendo previamente el registro de la DNH.

Distribución: La venta de GLP en cilindros al consumidor final se hará a través de distribuidores registrados en la DNH, que tengan contrato de distribución con las comercializadoras. Podrán distribuir cilindros de GLP de cualquier comercializadora.

Cilindros marcados: Las comercializadoras están obligadas a mantener los cilindros rotulados con su marca. No podrán envasar cilindros de otras marcas salvo que tengan contratos de envasado.

b) Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

Si bien la ley y los reglamentos establecen la posibilidad de que cualquier empresa pueda producir o importar combustibles, la política de fijación de precios que ha imperado es la de precios regulados por el Estado a través del Presidente de la República.

Es de anotar que esta modalidad obedece al hecho de que el Estado a través de PETROECUADOR es el mayor productor de petróleo, es el único que posee plantas de refinación y también, el único que dispone de infraestructura para el transporte por poliductos y terminales de almacenamiento de combustibles. El sector privado no ha realizado inversiones en infraestructura ni realiza importaciones de combustibles; su argumento es que los precios no justifican realizar inversiones.

La fijación de precios de los combustibles está en función de las necesidades de financiamiento del presupuesto del Estado. Es por ello que en este tema interviene activamente el Ministerio de Economía. Históricamente los precios de los combustibles han sido parte estratégica de la política económica de los respectivos gobiernos de turno y juegan un papel importante en el cumplimiento de los compromisos con el Fondo Monetario Internacional.

Conceptualmente en los presupuestos del Estado, los ingresos provenientes de la venta de combustibles que realiza PETROECUADOR, pertenecen al presupuesto estatal. El Ministerio de Economía restituye a PETROECUADOR sus costos y gastos; la diferencia entre los ingresos y los costos y gastos financia el presupuesto del Estado. Por ello, la fijación de los precios está en relación directa a las necesidades de financiamiento de la caja fiscal, con la única limitante de las reacciones sociales y económicas que puedan derivarse de los incrementos en los precios.

El caso del precio del gas es el mejor ejemplo de esta política. El precio de este combustible se ha constituido en el caballo de batalla de las reivindicaciones de los sectores sociales tenazmente opuestos a la fijación de precios reales para este producto, cuyo nivel de precios actual representa menos de la tercera parte del costo de importación. Desde hace varios años se estudia la posibilidad de eliminar el subsidio que cuesta al Estado alrededor de 200 millones de dólares. La idea actual es focalizar el subsidio a través de bonos o la introducción de sistemas de suministro en recipientes de menor capacidad de los que se comercializa normalmente. El Ecuador importa el 70% del gas que se consume en el país.³⁴ En el cuadro A-30 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-30
RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS APLICADOS EN ECUADOR

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina corriente	Regulado	Impuesto al valor agregado	Regulado
Gasolina premium	Regulado	IVA	Libre
Diesel	Regulado	IVA	Regulado
Fuel oil	Internacional	IVA	Regulado
GLP	Regulado	IVA	Regulado

Fuente: Ministerio de Energía y Minas.

Notas:

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo en terminal de Petrocomercial – Filial de PetroEcuador y son fijados por el Presidente de la República (Ley de Hidrocarburos, Capítulo VIII, Fijación de Precios, Artículo 72.)

Libre: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

Internacional: Implica que los precios marinos y aéreos para naves internacionales, fijara Petrocomercial según el mercado internacional.

2. Base tributaria

El gravamen que se aplica a los combustibles es el siguiente:

a) Impuesto al valor agregado (IVA)

Este impuesto grava la circulación interna de bienes, la prestación de servicios dentro del territorio Nacional y la introducción de bienes al país. La tasa general es del 12%. Se establece que en el artículo 124 Título III del Régimen Tributario Interno del Ecuador:

Impuesto al valor agregado presuntivo en la distribución de combustibles. PETROCOMERCIAL y las comercializadoras de combustibles, en su caso, en las ventas de derivados de petróleo a las distribuidoras, además del Impuesto al Valor Agregado correspondiente, deberá retener el 12% del Impuesto al Valor Agregado calculado sobre el margen de comercialización que corresponde al distribuidor, y lo declararán y pagarán mensualmente como Impuesto al Valor Agregado presuntivo retenido por ventas al detalle. El distribuidor, en su

³⁴ Presentación de Ramón Ricaurte, Vicepresidente de Petrocomercial (Ecuador), Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

declaración mensual, deberá considerar el Impuesto al Valor Agregado pagado en sus compras y el Impuesto al Valor Agregado retenido por PETROCOMERCIAL o la comercializadora. Los agentes de retención presentarán mensualmente las declaraciones de las retenciones, en la forma, condiciones y con el detalle que determine el Servicio de Rentas Internas. Las comercializadoras declararán el Impuesto al Valor Agregado causado en sus ventas menos el IVA pagado en sus compras. Además, declararán y pagarán sin deducción alguna el IVA presuntivo retenido a los distribuidores.³⁵

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio refinería

El precio ex refinería se puede determinar a través de los precios en terminal que pública Petrocomercial que incluye (los costos de refinación, comercialización interna e importación; así como el IVA), por lo tanto, para obtener el precio sin impuesto se debe dividir por el IVA. Mientras para el GLP es vendido por Petrocomercial a las comercializadoras al precio oficial actual, precio que se mantiene hasta su venta al consumidor final. Este precio no refleja los costos de producción ni de importación ni de comercialización de GLP. Estos se observan en el cuadro A-31 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-31
PRECIO EN REFINERÍA, ECUADOR
(dólares/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil	GLP pesos/kg
Diciembre 2001	0,759	0,982	0,589	0,464	0,1067
Diciembre 2002	0,848	1,071	0,679	0,464	0,1067

Fuente: Petrocomercial.

Notas:

El kerosene no se comercializa en el mercado interno doméstico.

En tanto que el precio del GLP es un valor subsidiado.

b) Impuestos

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es del 12%, y que se aplica sobre la suma del precio en refinería y el margen comercial, de acuerdo art. 124 del régimen tributario interno del Ecuador. Estos se observan en el cuadro A-32 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-32
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, ECUADOR
(dólares/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil	GLP pesos/kg
Diciembre 2001	0,107	0,139	0,083	0,059	0,014
Diciembre 2002	0,120	0,152	0,096	0,057	0,011

Fuente: Petrocomercial.

c) Márgenes de comercialización

Según el Ministerio de Energía y Minas el margen comercial de los derivados del petróleo corresponde a un 18% sobre el precio en terminal sin impuestos, a excepción de la gasolina súper que su márgenes es libre. Con este porcentaje se deben cubrir los costos de transporte y almacenamiento de las comercializadoras y distribuidoras, más las utilidades de los agentes de la cadena comercial. De este modo se presentan en el cuadro A-33 los siguientes márgenes comerciales.

³⁵ Servicio de Rentas Internas (www.sri.gov.ec).

Cuadro A-33
MÁRGENES COMERCIALES ECUADOR

Combustibles	US\$/ Galón			
	Gasolina Normal	Gasolina Premium	Diesel Oil	Fuel Oil
Diciembre 2001	0,137	0,177	0,106	0,011
Diciembre 2002	0,153	0,193	0,122	0,009

Fuente: Ministerio de Minas y Energía

Gas Licuado de Petróleo

El mercado de gas licuado de petróleo (GLP) en el Ecuador se realiza a través de monopolios en la fase de producción y de oligopolios en la comercialización.

Petroecuador maneja la producción nacional e importación de GLP que se comercializa en Ecuador, mientras que once empresas comercializadoras se encargan de todo el proceso de envasado, transporte y distribución de gas desde que sale de los centros de almacenamiento hasta que llega al consumidor final.

De las once comercializadoras que existen, tres: Duragas, Agipecuador y Congas, cubren el 85 por ciento del mercado, de las cuales las dos empresas más grandes se reparten el mercado: Duragas en la Costa y Agipecuador en la Sierra, mientras que las nueve empresas restantes atienden otras regiones del país, sin influir en el mercado.

El 93% del consumo corresponde a gas de uso doméstico con un precio subsidiado de 0.1067 de dólar (10,67 centavos de dólar) por kilogramo, y el 7% restante se vende al sector industrial con un menor subsidio a 37 centavos de dólar por kilogramo. Petrocomercial entrega al granel el GLP a las comercializadoras calificadas por la DNH, y éstas se encargan del transporte, envasado y de que llegue al consumidor final a través de una red de distribuidores.

El gas es vendido por Petrocomercial a las comercializadoras al precio oficial actual de 10,67 centavos de dólar por kilogramo (1,60 dólares el tanque de 15 kilos), precio que se mantiene hasta su venta al consumidor final. Este precio no refleja los costos de producción ni de importación ni de comercialización de GLP.

Desde 1996, las comercializadoras reciben por parte de Petrocomercial el pago, por las labores de intermediación de GLP, de una tarifa de prestación de servicios. De esa manera se estableció una estructura para garantizar que los costos incurridos por las empresas comercializadoras y todos los agentes involucrados en las tareas de distribución, sean cubiertos por Petrocomercial.

La tarifa de prestación de servicios que pagó el Estado a las comercializadoras, en el 2001 comprendía dos tarifas: una global de 6,99 centavos de dólar por kilogramo (con IVA) que contempla los servicios de envasado, transporte en cilindros, margen de venta al público, mantenimiento, reparación o reposición de cilindros y válvulas, y gastos administrativos; y una de 2,19 centavos de dólar (con IVA) por transporte al granel que comprende el traslado del GLP de los terminales de almacenamiento de Petrocomercial a los centros de almacenamiento de las comercializadoras.

Cuadro A-34

MODELO TARIFARIO PARA LAS COMERCIALIZADORAS, ECUADOR

Concepto	dólares/kg
Tarifa prestación de servicio	0,06991
Transporte del GLP hasta centros de reparto	0,02192
Valor que pagó el Estado a las Comercializadoras	0,09183
Impuestos	0,01487
Precio a Público	0.1067

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por el Ministerio de Energía y Minas.

A partir de febrero del 2002 la tarifa global es de 0,06472 dólares, porque se eliminaron los rubros relacionados a válvulas; mientras que la de transporte a granel se mantiene igual. Esto se mantendrá solamente hasta que se establezca la nueva tarifa con el nuevo modelo.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-31), Impuestos (cuadro A-32), y margen comercial (cuadro A-33) se obtiene los precios de los derivados del petróleo.

Cuadro A-35

PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR QUITO

(dólares/galón)

Combustibles	Precio en refinería (1)	IMPUESTOS		Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)= (1+2+3)
		IVA	Total(2)			
Diciembre 2001						
Gasolina corriente	0,759	0,107	0,107	0,866	0,137	1,003
Gasolina premium	0,982	0,139	0,139	1,121	0,177	1,298
Diesel oil	0,589	0,083	0,083	0,672	0,106	0,778
Fuel oil	0,464	0,059	0,059	0,523	0,011	0,534
GLP	0,118	0,014	0,014	0,106	0	0,106
Diciembre 2002						
Gasolina corriente	0,848	0,120	0,120	0,968	0,153	1,121
Gasolina premium	1,071	0,152	0,152	1,223	0,193	1,416
Diesel oil	0,679	0,096	0,096	0,775	0,122	0,897
Fuel oil	0,464	0,057	0,057	0,521	0,009	0,53
GLP	0,0952	0,011	0,011	0,106	0	0,106

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-31, A-32, A-33.

Notas:

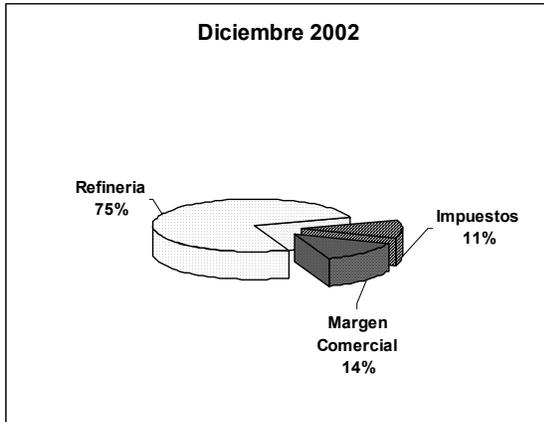
El precio del GLP esta expresado dólares por kilogramos.

Los Precios finales de los combustibles provienen de Petrocomercial

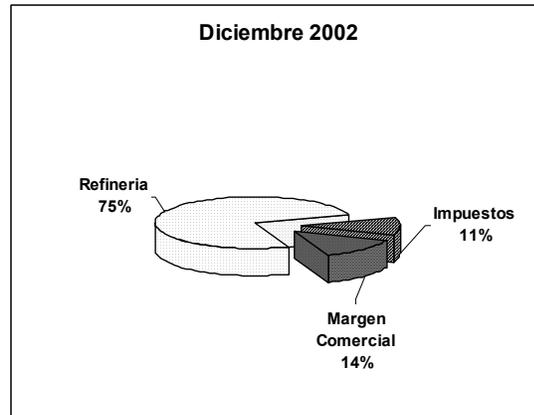
Gráfico A-10

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, ECUADOR

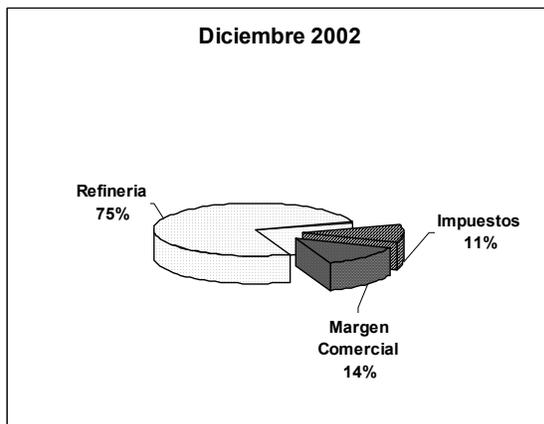
“GASOLINA CORRIENTE“



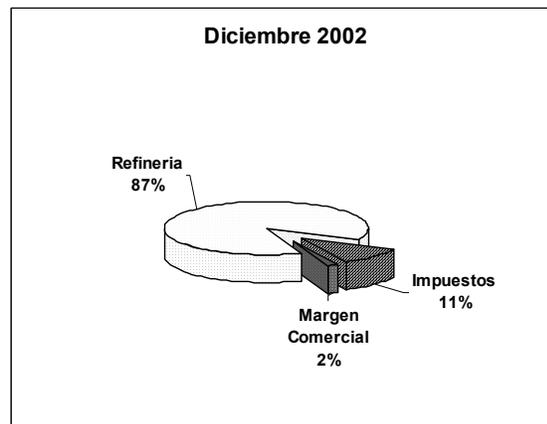
“GASOLINA PREMIUM“



“DIESEL OIL“



“FUEL OIL“

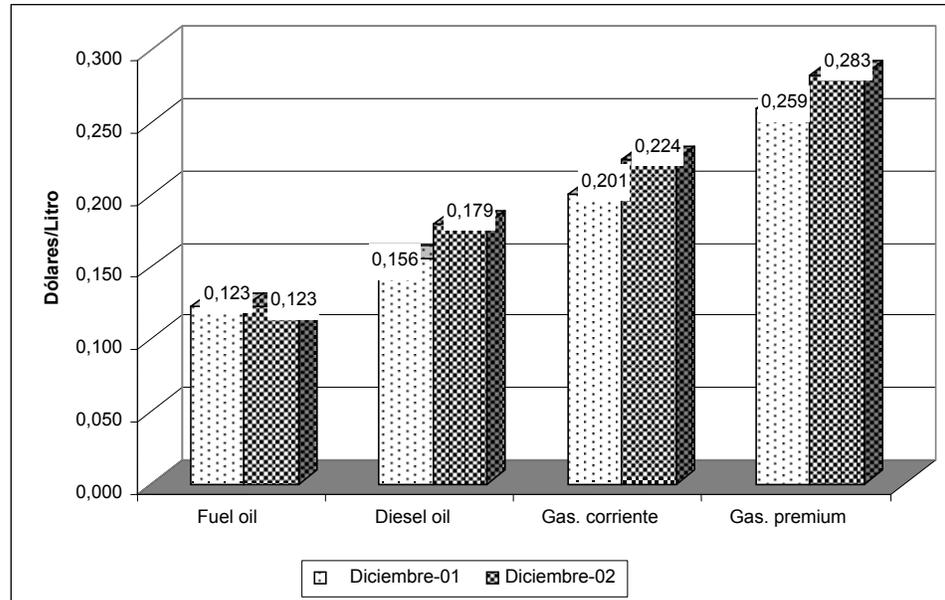


Fuente: Cuadro A-35.

Gráfico A-11

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, ECUADOR

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

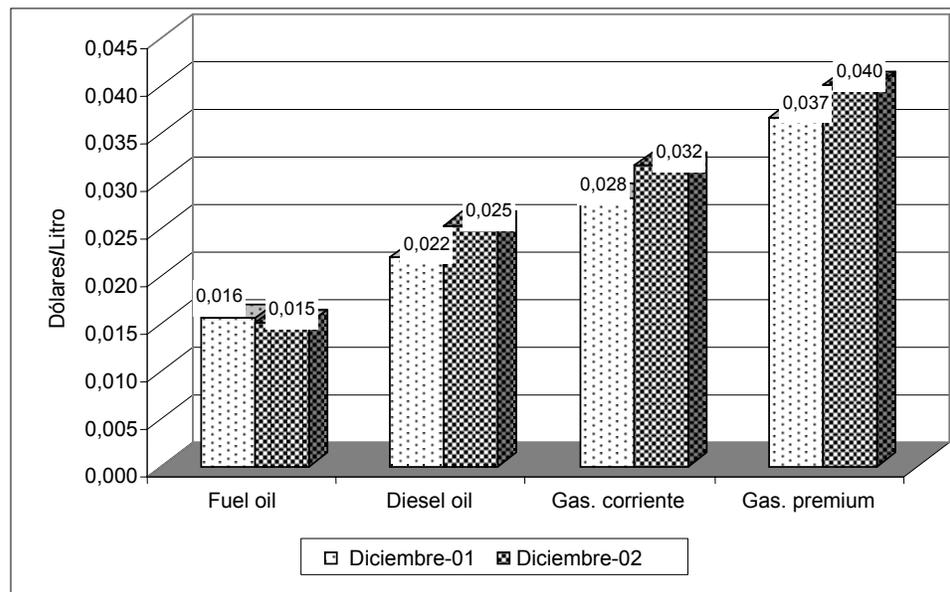
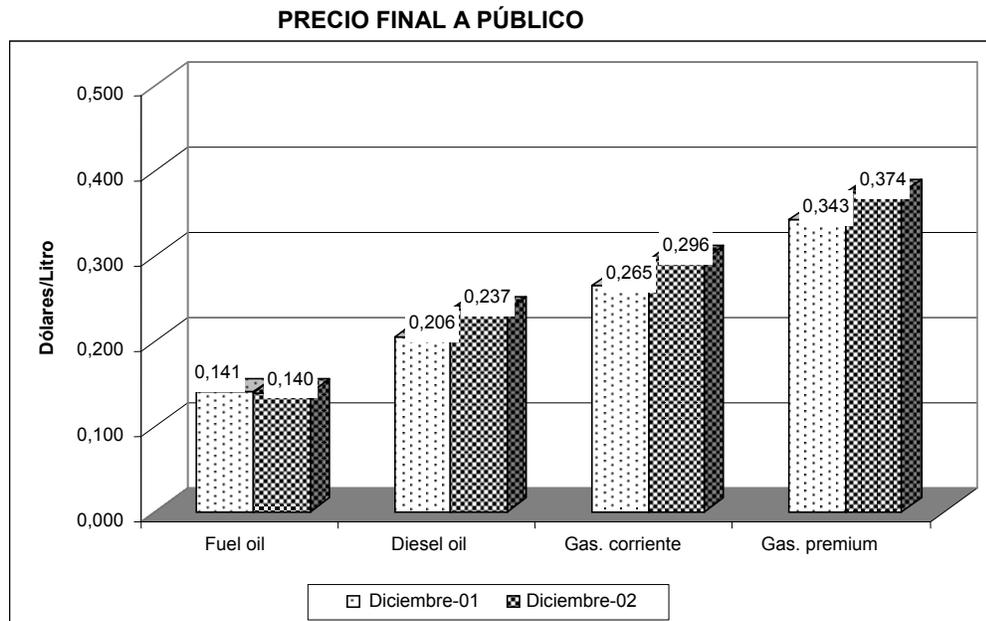
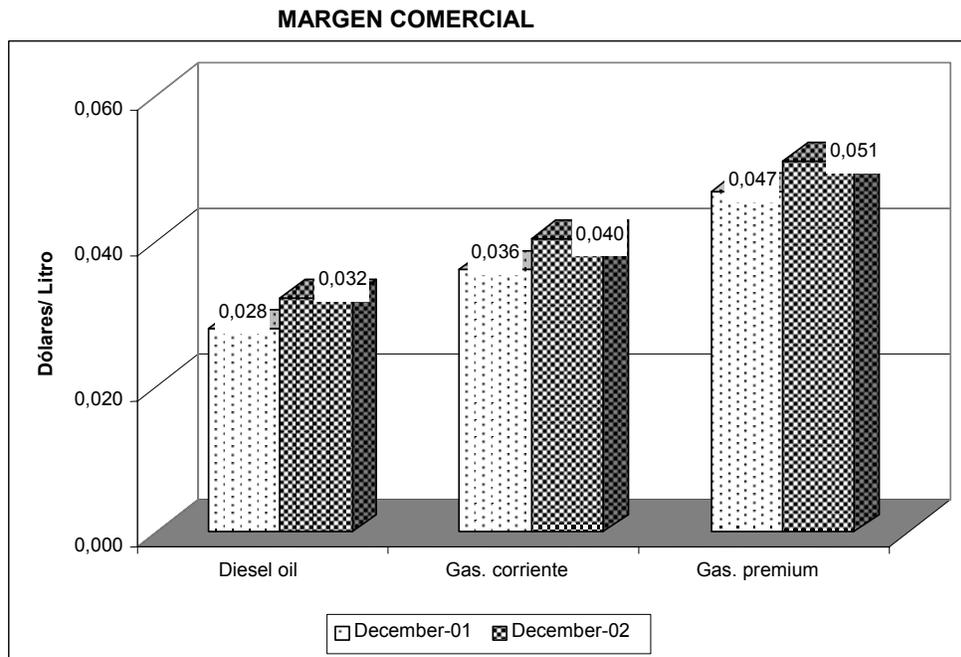


Gráfico A-11 (Continuación)



Fuente: Cuadro A-35.

B. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en México

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

La Secretaría de Energía entidad dependiente del Poder Ejecutivo Federal, tiene como misión conducir la política energética del país, dentro del marco constitucional vigente, para garantizar el suministro competitivo, suficiente, de alta calidad, económicamente viable y ambientalmente sustentable de energéticos que requiere el desarrollo de la vida nacional.³⁶

a) Resumen marco legal de la industria de hidrocarburos

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 25: El sector público tendrá a su cargo las áreas estratégicas, manteniendo el Gobierno Federal la propiedad y el control sobre los organismos que en su caso establezcan.

Artículo 27: Corresponde a la Nación el dominio directo del petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos. El dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y no se otorgarán concesiones ni contratos.

Artículo 28: No constituirán monopolios las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas del petróleo y demás hidrocarburos, así como de la petroquímica básica.

Ley reglamentaria del Art. 27 constitucional en el ramo del petróleo

Artículo 1: Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los carburos de hidrógeno que se encuentren en el territorio nacional, incluida la plataforma continental.

Artículo 2: Sólo la Nación podrá llevar a cabo las distintas explotaciones de los hidrocarburos que constituyen la industria petrolera.

Artículo 3: La industria petrolera abarca:

- La exploración, explotación, refinación, el transporte, el almacenamiento, la distribución y las ventas de primera mano del petróleo y sus refinados.
- La exploración, la explotación, elaboración y las ventas de primera mano del gas así como el transporte y el almacenamiento indispensables y necesarios para interconectar su explotación y elaboración, y
- La elaboración, el transporte, el almacenamiento, la distribución y las ventas de primera mano de productos petroquímicos básicos.

Ley Reglamentaria del Art. 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo

Artículo 4:

La Nación llevará a cabo la exploración y la explotación del petróleo y las demás actividades por conducto de Petróleos Mexicanos y sus organismos subsidiarios.

Salvo lo dispuesto en el artículo 3, el transporte, el almacenamiento y la distribución de gas podrán ser llevados a cabo, previo permiso, por los sectores social y privado.

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

³⁶ Secretaría de Energía (SENER), (www.energia.gob.mx).

b) Resumen marco legal de la política de precios

Artículo 31, Fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) es la encargada de establecer y revisar los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, o bien, las bases para fijarlos, escuchando a la Secretaría de Economía y con la participación de las dependencias que correspondan.

Artículo 15, Fracción V de la ley de Planeación;

A la SHCP le corresponde considerar los efectos de la política de precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal en el logro de los objetivos y prioridades del Plan Nacional de Desarrollo y de los programas sectoriales, regionales, institucionales o especiales.

LA SHCP se auxilia en el Comité de Precios de Productos Petrolíferos, Gas Natural y Productos Petroquímicos, integrado por la SHCP, Secretaría de Economía (SE), Secretaría de Energía (SENER), Petróleos Mexicanos (PEMEX), y sus organismos subsidiarios como vocales, y la Comisión Reguladora de Energía (CRE) como asesor.

Artículo 26 del Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales;

Los precios y tarifas de los bienes y servicios producidos por las entidades se fijarán conforme a criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero.

Los precios y tarifas de los bienes y servicios susceptibles de comercializarse internacionalmente, se fijarán considerando los prevalecientes en el mercado internacional.

Los precios y tarifas de los bienes y servicios que no sean susceptibles de comercializarse en el mercado internacional se fijarán considerando el costo de producción que se derive de una valuación de los insumos a su costo real de oportunidad.

Se podrán establecer precios diferenciales en la venta de los bienes o servicios, sólo cuando dichos precios respondan a estrategias de comercialización y se otorguen de manera general.

Artículo 7 de la ley Federal de Competencia Económica;

La imposición de precios máximos a los productos y servicios que sean necesarios para la economía nacional o el consumo popular, estará a lo siguiente:

Corresponde en exclusiva al Ejecutivo Federal determinar cuáles bienes y servicios podrán sujetarse a precios máximos.

La Secretaría de Economía determinará los precios máximos que corresponda a los bienes y servicios con base en criterios que eviten la insuficiencia en el abasto.

La Secretaría de Economía podrá concertar y coordinar con los productores o distribuidores las acciones que sean necesarias en esta materia, procurando minimizar los efectos sobre la competencia y la libre concurrencia.

Artículo 3, Fracción VII de la Ley de la Comisión Reguladora de Energía;

La CRE tiene la atribución de aprobar los términos y condiciones a que deberán sujetarse las Ventas de Primera Mano (VPM) de gas natural y de Gas Licuado de Petróleo (GLP) y de expedir la metodologías para la determinación de sus precios.

Artículo 8 del Reglamento de Gas Natural;

El precio máximo del gas objeto de la VPM será fijado conforme a lo establecido en las directivas por la CRE.

La metodología para su cálculo deberá reflejar los costos de oportunidad y condiciones de competitividad respecto al mercado internacional y al lugar donde se realice la venta.

Artículo 7 del Reglamento de Gas Licuado de Petróleo;

La SENER regulará los precios y tarifas aplicables al almacenamiento, transporte y distribución de GLP, excepto los realizados por ducto.

La CRE expedirá las metodologías para la determinación del precio de VPM y para el cálculo de las contraprestaciones por los servicios de transporte y distribución por medio de ductos.

En el cuadro A-36 conforme a la legislación mexicana actual, existen diferentes modalidades y periodicidades para fijar los precios de los combustibles al consumidor.

Cuadro A-36

**RESUMEN DE LOS CRITERIOS UTILIZADOS EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA
EN LA FIJACIÓN DE PRECIOS**

Producto	Precio productor	Precio público	Regulador	Periodicidad
Gasolina Pemex Magna	Costo Oportunidad	Administrado (1)	SCHP	Mensual
Gasolina Pemex Premium	Costo Oportunidad	Administrado (1)	SCHP	Mensual
Pemex Diesel	Costo Oportunidad	Administrado (1)	SCHP	Mensual
Turbosina (Jet fuel)	Costo Oportunidad	Costo Oportunidad	SCHP	Semanal
Fuel oil (Combustóleo)	Costo Oportunidad	Costo Oportunidad	SCHP	Quincenal
GLP	Costo Oportunidad	Administrado (2)	CRE, SE	Mensual
Gas Natural	Costo Oportunidad	Costo Oportunidad	CRE	Mensual

Fuente: Presentación de Miguel Angel González, Secretaría Energía de México, Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

Notas:

Bajo criterios de eficiencia económica y saneamiento financiero.
Bajo criterios que eviten la insuficiencia en el abasto.

Los objetivos del sistema de precios son:

- Emitir señales económicas apropiadas, a través de mecanismos de precios que reflejen costos de oportunidad en una economía abierta, simulando soluciones de mercado en el ámbito del monopolio estatal.
- Establecer niveles de precios competitivos en relación con los que prevalecen en los mercados relevantes, simulando procesos de arbitraje que los unifiquen.
- Lograr transparencia en la integración de los precios.
- Contar con mecanismos de determinación de precios ágiles y flexibles que respondan a cambios en las condiciones de oferta y demanda de los productos.
- Hacer explícitos subsidios y primas de precios, así como subsidios cruzados, eliminándolos en forma gradual.

Cuadro A-37

ESTRUCTURA DE PRECIOS PRODUCTOR Y PÚBLICO, MÉXICO

	Pemex magna	Pemex Premium	Pemex Diesel	Turbosina	Combustóleo	Gas Natural	GLP
Precio productor							
Referencia	●	●	●	●	●	●	●
Ajuste por calidad	●	●			●	●	
Transporte	●	●	●	●	●		●
Manejo	●	●	●	●	●		●
Servicio						●	
Precio público							
Precio productor	●	●	●	●	●	●	●
Flete / transporte	●	●	●	●	●	●	●
Distribución						●	
Margen comercial EESS	●	●	●	●	●	●	●
IEPS	●	●	●	●		●	
IVA	●	●	●	●	●	●	●

Fuente: Miguel Ángel González, Secretaría Energía de México.

Cuadro A-38

REFERENCIAS UTILIZADAS PARA FIJAR EL PRECIO PRODUCTOR, MÉXICO

Producto	Referencia	Región	Publicación
Gasolina Pemex Magna	Unleaded Regular-87	CNGM	Platt's oilgram US Marketscan
Gasolina Pemex Premium	Unleaded Regular-87/Unleaded premium 93	CNGM	Platt's oilgram US Marketscan
Pemex Diesel	Fuel oil 2 low Sulphur	CNGM	Platt's oilgram US Marketscan
Turbosina (Jet fuel)	Jet fuel 54	CNGM	Platt's oilgram US Marketscan
Fuel oil (Combustóleo)	Fuel oil 6	CNGM	Platt's oilgram US Marketscan
Gas Natural	TETCO/EPGT	Sur de Texas	F.E.R.C.'s
GLP	Propano/butano/gasolinas naturales	Mont Belvieu, Tx.	Non-Tet oil Price Information Service

Fuente: Miguel Ángel González, Secretaría Energía de México.

Cuadro A-39

AJUSTES DE PRECIO POR CALIDAD, MANEJO Y SERVICIO, MÉXICO

Producto	Ajuste por calidad	Costo manejo y servicio
Gasolina Pemex Magna	Octano / presión vapor	Diferencial precio spot/rack
Gasolina Pemex Premium	Octano / presión vapor	Diferencial precio spot/rack
Pemex Diesel	Azúfre	Diferencial precio spot/rack
Turbosina (Jet fuel)		Prácticas comerciales de la CNGM
Fuel oil (Combustóleo)	Azúfre/viscosidad/Metales pesados	Prácticas comerciales de la CNGM
Gas Natural	Condiciones de presión y Temperatura	Prácticas comerciales de la CNGM
GLP	Composición	En costos

Fuente: Miguel Ángel González, Secretaría Energía de México.

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles son los siguientes:

a) Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS)

- El único causante es PEMEX y sus organismos subsidiarios.
- Se ajusta automáticamente de acuerdo a la variación entre el precio productor y público.
- Determinado mensualmente por la SHCP
- Se aplica a la enajenación de Pemex Magna, Pemex Premium, Pemex Diesel, Diesel industrial Bajo azufre, Diesel Marino especial y Gas Natural de Carburación en territorio nacional o a combustibles de importación en las distintas agencias de ventas de PEMEX.
- La ley de ingresos de 2003 contempla incluir al GLP de carburación.

b) Impuesto al Valor Agregado (IVA)

- Conforme a la Ley respectiva, se paga el gravámen por la enajenación de bienes, prestación de servicios, importación y el uso o goce temporal de bienes y servicios.
- La tasa general corresponde a un 15% en el interior del país y de 10% en las zonas fronterizas.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

El ingreso del productor se puede obtener a través de los informes de Pemex que publica en su página web, en la sección indicadores petroleros, que se tiene acceso a; producción, comercio exterior y ventas internas”, en esta última podemos encontrar la siguiente información:

- Volumen de ventas internas de productos petrolíferos y gas natural
- Valor de las ventas internas de productos petrolíferos y gas natural
- Precio al público de productos petrolíferos
- Volumen de las ventas internas de productos petroquímicos
- Valor de las ventas internas de productos petroquímicos

Cuadro A-40
VALOR VENTAS INTERNAS PRODUCTOS PETROLÍFEROS Y GAS NATURAL
DICIEMBRE 2001
(millones de pesos)

Combustibles	Venta mensual
Gasolina Pemex Magna	3 780,1
Gasolina Pemex Premium	760,6
Pemex Diesel	1 720,8
Combustóleo / Fuel oil	1 787,4
Turbosina	302,7

Fuente: Petróleos Mexicanos.

Notas: El valor de las ventas internas excluye el IEPS, IVA y Comisión Distribuidor.

Cuadro A-41
VOLUMEN VENTAS INTERNAS PRODUCTOS PETROLÍFEROS Y GAS NATURAL, DICIEMBRE 2001

Combustibles	Volumen Miles de barriles diarios
Gasolina Pemex Magna	495,6
Gasolina Pemex Premium	86,4
Pemex Diesel	217,2
Combustóleo	397,3
Turbosina	52

Fuente: Petróleos Mexicanos.

Notas: El volumen de las ventas internas del combustóleo se tomó un promedio de los últimos 6 meses.

Para determinar el ingreso al productor se toma la información del valor de las ventas internas de productos petrolíferos y gas natural dividido por el volumen de ventas internas de productos petrolíferos y gas natural, cada uno llevados a pesos/litros, de esta forma en el cuadro A-42 se muestran los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-42
PRECIO EN REFINERÍA, MÉXICO
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina magna	Gasolina premium	Pemex diesel	Turbosina	Fuel oil	GLP (1) pesos/Kg.
Diciembre 2001	1 599	1 846	1 661	1 221	0,943	2 333
Diciembre 2002	2 309	2 745	2 263	2 075	1 420	3 341

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-40, A-41.

Notas: (1) : El precio del GLP (VPM), corresponde a un promedio nacional (promedio de las zonas norte, centro y sur)

b) Impuestos

Una vez obtenido el precio en refinería se debe adicionar el Impuesto Especial Sobre Producción y Servicios, que corresponde a las tasas que publica mensualmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, aplicables a la enajenación de gasolinas y diesel. De esta forma en la Cuadro 43 se presenta el IEPS para los distintos combustibles.

Cuadro A-43
IMPUESTO ESPECIAL SOBRE PRODUCCIÓN Y SERVICIOS, MÉXICO
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina magna	Gasolina premium	Pemex diesel	Turbosina	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	2,880	3,176	2,131	No aplica	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	2,370	2,501	1,700	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: Elaboración propia.

Notas:

A pesar que existe una tasa para cada agencia por producto cuya periodicidad es mensual publicada por SHCP, el IEPS se obtuvo restando el precio final a público (para el resto del país) el ingreso del productor y el margen comercial.

La Tasa para el cálculo del IEPS aplicable a la enajenación de la gasolinas y diesel es aproximadamente: 180,11% para la gasolina magna, 172,05% para la premium y para el diesel un 128,30%

Luego a esta estructura de precios se le adiciona el Impuesto al Valor Agregado cuya tasa general es del 15% (en regiones fronterizas se debe aplicar el 10%), y se aplica sobre la suma del precio en refinería, IEPS y el margen comercial. Estos se pueden observar en el cuadro A-44.

Cuadro A-44
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina magna	Gasolina premium	Pemex diesel	Turbosina	Fuel oil	GLP pesos/Kg
Diciembre 2001	0,732	0,820	0,607	0,203	0,142	0,350
Diciembre 2002	0,764	0,857	0,634	0,382	0,219	0,501

Fuente: Elaboración propia.

La suma del IEPS más el Impuesto al Valor Agregado da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-45
TOTAL IMPUESTOS, MÉXICO
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina magna	Gasolina premium	Pemex diesel	Turbosina	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	3 612	3 997	2 738	0,203	0,142	0,350
Diciembre 2002	3 134	3 358	2 334	0,382	0,219	0,501

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-43, A-44.

c) Márgenes de comercialización

Una vez obtenido el precio en refinería más el IEPS más el IVA, se obtiene el precio de venta del distribuidor mayorista.

Los márgenes del distribuidor minorista corresponden a un porcentaje del precio final al consumidor y este porcentaje varía de acuerdo al tipo de estación de servicio. Se reconocen tres categorías por el tamaño y tipo de mantenimiento que se tiene: dos estrellas, tres estrellas y tres estrellas con alto mantenimiento (La diferencia fundamental entre las dos categorías de estaciones de servicio radica en el cumplimiento de los aspectos de Imagen y Servicio).

Los márgenes comerciales de las gasolinas corresponden a un 5.7% más variable de calidad 0.22% y para el diesel corresponde un margen de 4.2%.

Para el caso del GLP (VPM) el margen comercial corresponde a la diferencia del precio final al consumidor y el precio de facturación de Pemex. En este residuo están incorporados los costos de transportes y de distribución.

De esta forma en el cuadro A-46 se presenta los valores de los márgenes comerciales para los diferentes combustibles.

Cuadro A-46
MÁRGENES COMERCIALES, MÉXICO
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina Magna	Gasolina Premium	Pemex Diesel	Turbosina	Fuel oil	GLP\$/Kg
Diciembre 2001	0.399	0.447	0.251	0.136	0	2.207
Diciembre 2002	0.417	0.467	0.262	0.473	0.041	2.428

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por la Organización Nacional de Expendedores de Petróleos (Onexpo).

Notas:

Los márgenes comerciales de los combustibles incluyen gastos y costos tales como: Mermas en las estaciones de servicio, transporte del producto hasta la estación de servicio.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-42), Total Impuestos (cuadro A-45), y margen comercial (cuadro A-46) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-47.

Cuadro A-47
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR RESTO DEL PAÍS³⁷
(pesos/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS			Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		IEPS	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001							
Gasolina Pemex Magna	1 599	2 880	0,732	3 612	5 211	0,399	5,61
Gasolina Pemex Premium	1 846	3 176	0,820	3 996	5 843	0,447	6,29
Pemex Diesel	1 661	2 131	0,607	2 738	4 399	0,251	4,65
Turbosina	1 221	No aplica	0,203	0,203	1 424	0,136	1,56
Fuel oil	0,943	No aplica	0,142	0,142	1 085		
GLP Promedio Nac.	2 333	No aplica	0,350	0,350	2 683	2 207	4,89
Diciembre 2002							
Gasolina Pemex Magna	2 309	2 370	0,764	3 134	5 443	0,417	5,86
Gasolina Pemex Premium	2 745	2 501	0,857	3 358	6 103	0,467	6,57
Pemex Diesel	2 263	1 700	0,634	2 334	4 597	0,262	4 859
Turbosina	2 075	No aplica	0,382	0,382	2 457	0,473	2,93
Fuel oil	1,42	No aplica	0,219	0,219	1 639	0,041	1,68
GLP Promedio Nac.	3 341	No aplica	0,501	0,501	3 842	2 428	6,27

Fuente:Elaboración propia a partir de los cuadros A-42, A-45 y A-46.

Notas:

El precio del GLP esta expresado en pesos mexicanos por kilogramos y el precio del GLP promedio nacional, corresponde al promedio de las zonas (centro, sur y norte) que se publica en el diario oficial.

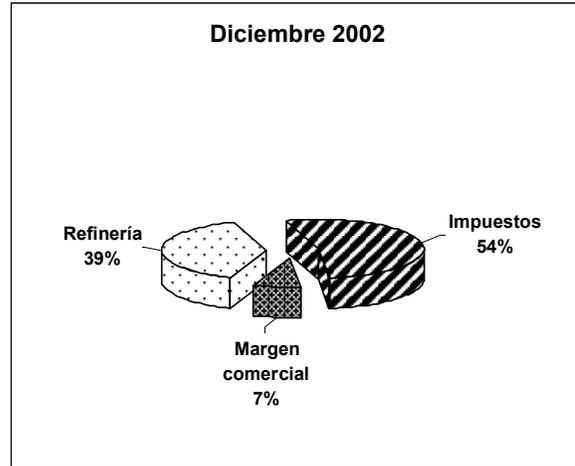
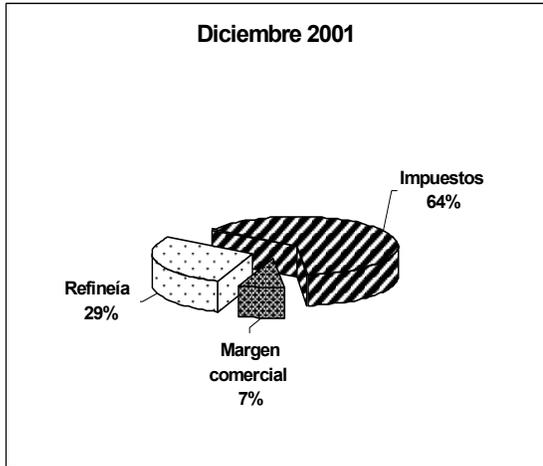
El valor final del fuel corresponde al precio mayorista.

El precio a público de los demás derivados del petróleo proviene de Petróleos Mexicanos.

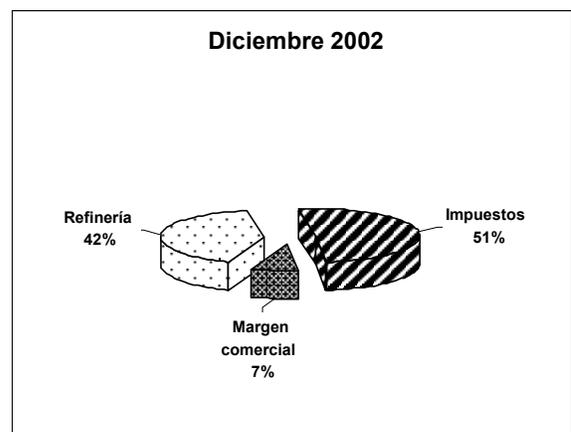
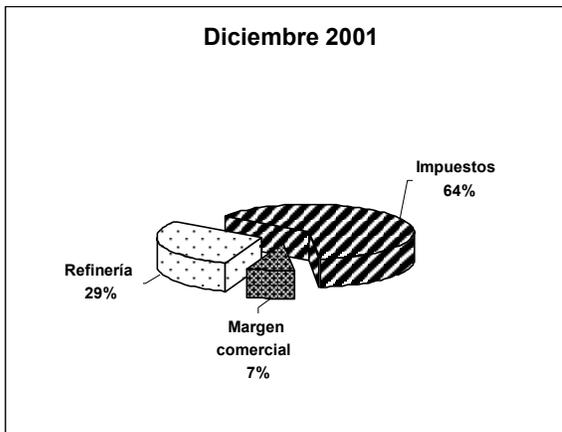
³⁷ Excluye Valle de México.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, MÉXICO

GASOLINA CORRIENTE



GASOLINA PREMIUM



DIESEL OIL

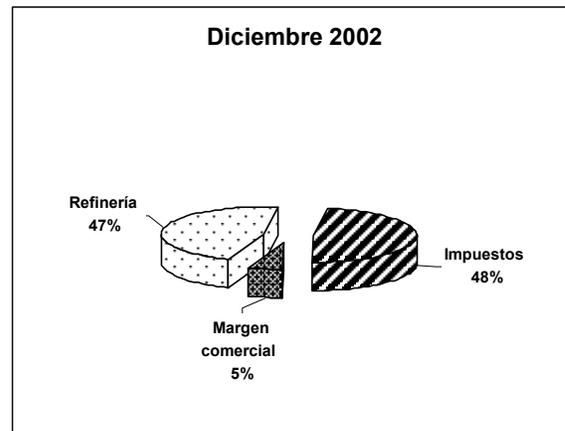
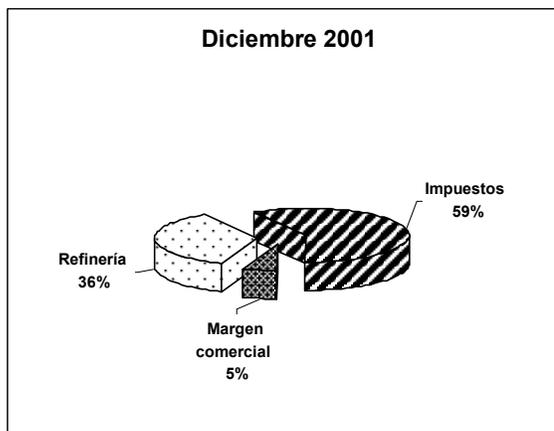
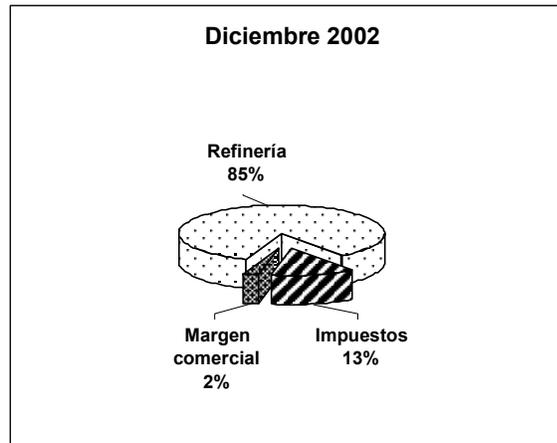
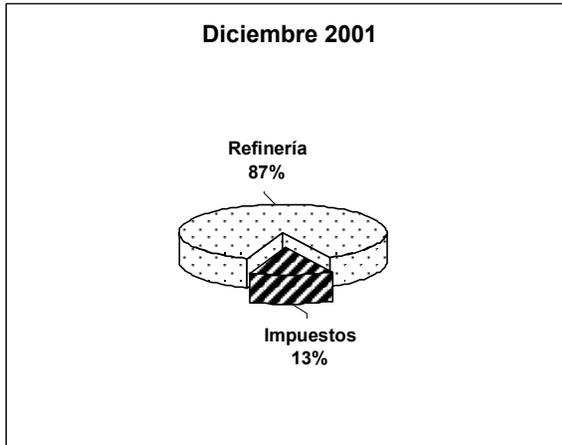
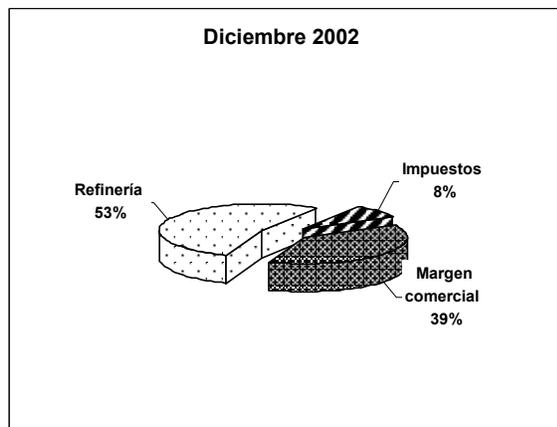
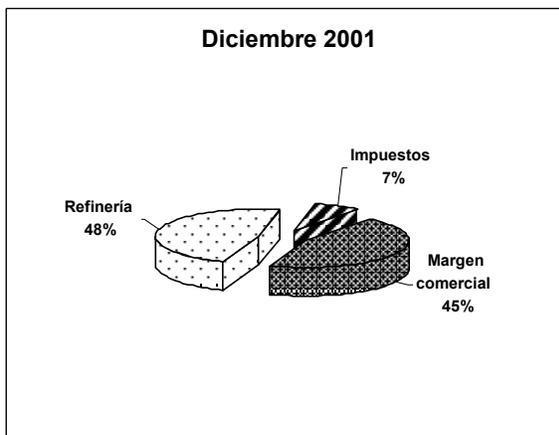


Gráfico A-12 (continuación)

FUEL OIL



GAS LICUADO DEL PETRÓLEO

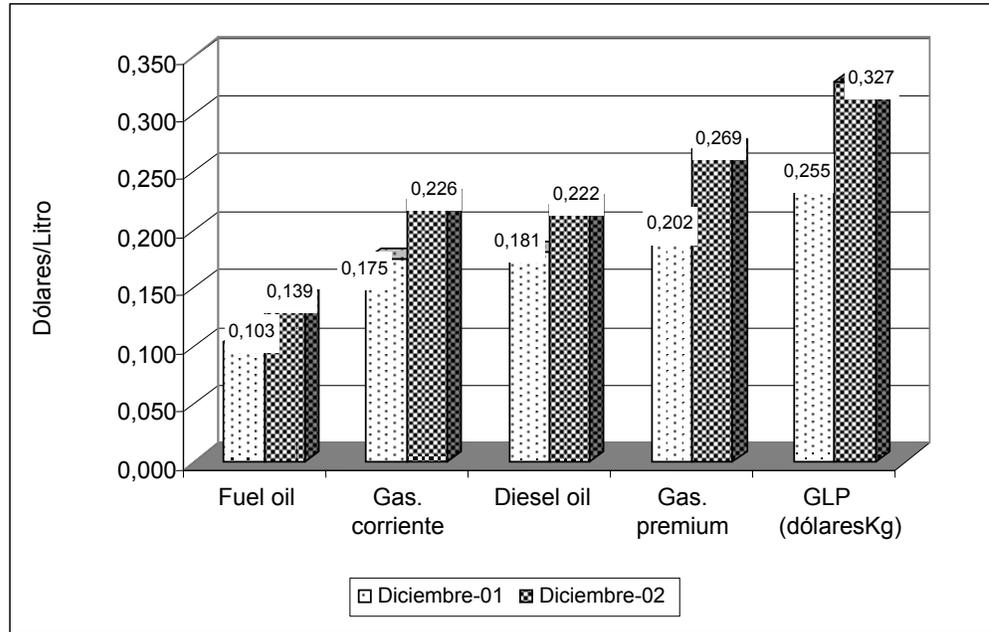


Fuente: Cuadro A-47.

Gráfico A-13

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, MÉXICO

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

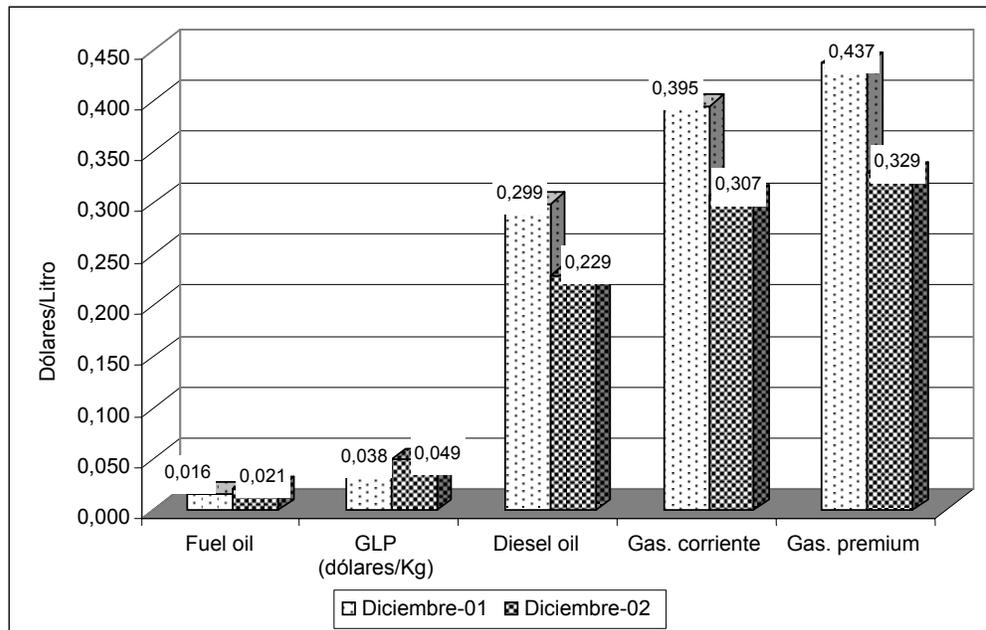
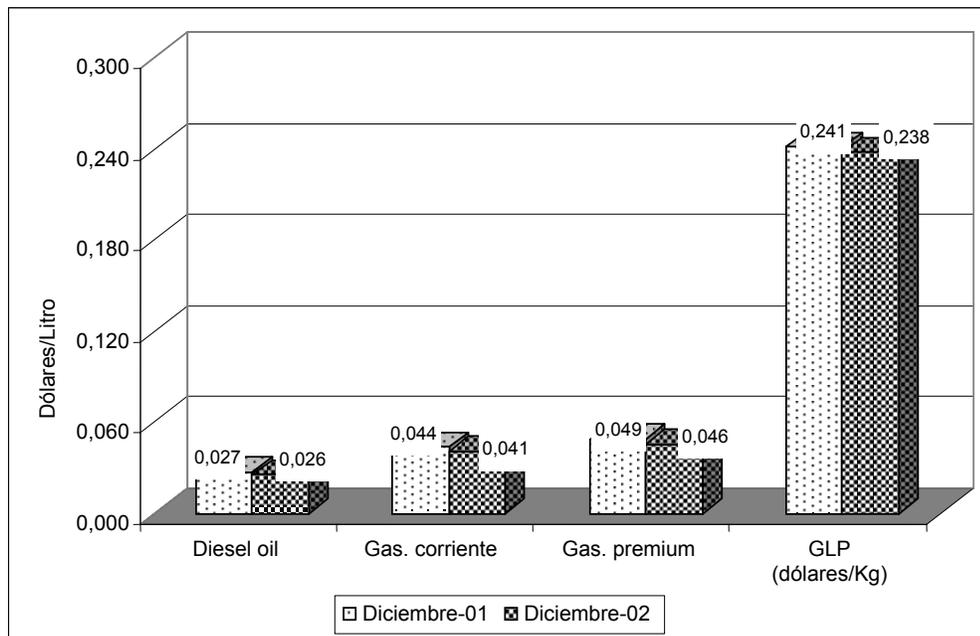
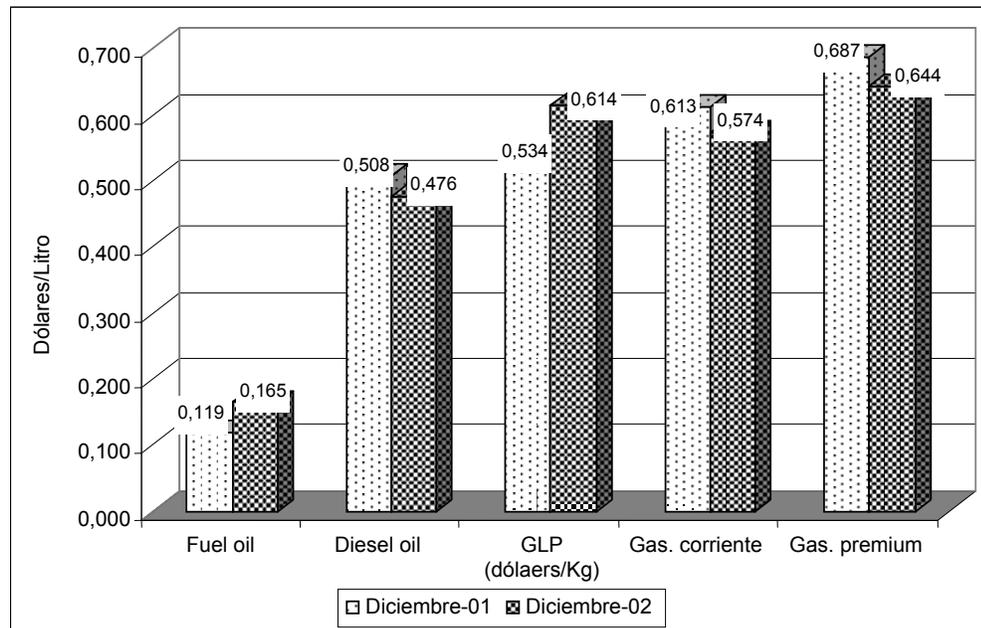


Gráfico A-13 (continuación)

MARGEN COMERCIAL

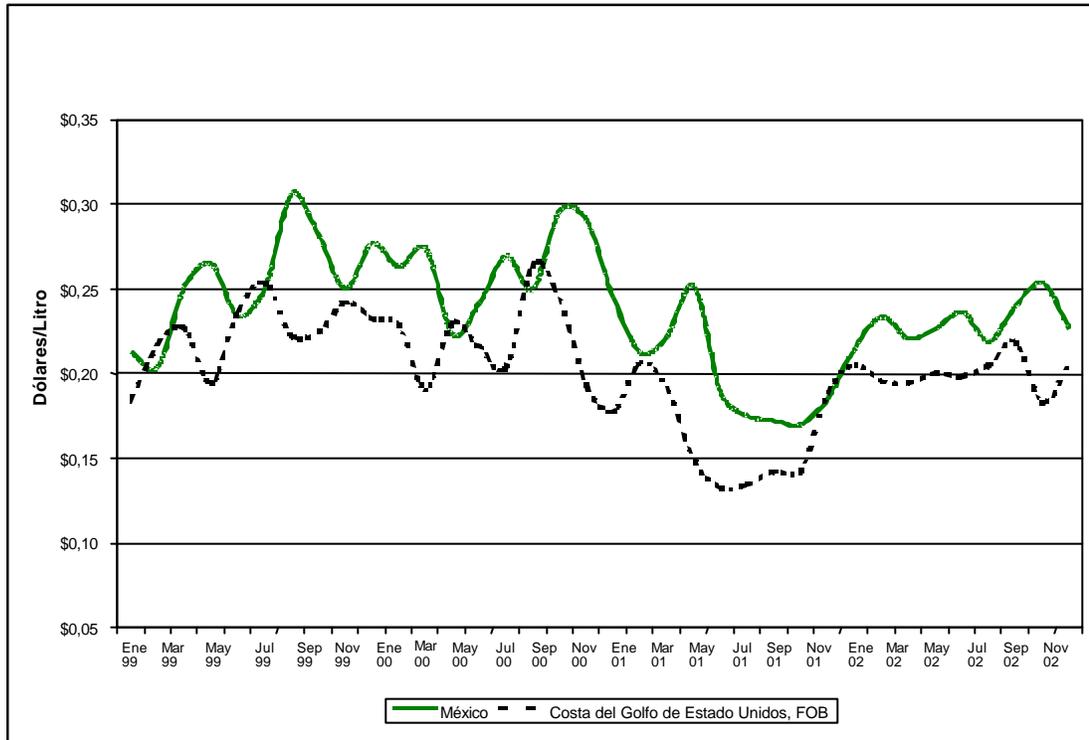


PRECIO FINAL A PÚBLICO



Fuente: Cuadro A-47.

Gráfico A-14
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, MÉXICO
(Comparación precio ex refinería y precio referencia costa del Golfo Estados Unidos gasolina regular)



Fuente: Comisión Reguladora de Energía.

C. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Venezuela

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

Con el nuevo Decreto Ley N° 1570 “Ley Orgánica de Hidrocarburos” publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.323 de fecha 13 de noviembre de 2001. Corresponde al Ministerio de Energía y Minas (MEM) la formulación, regulación y seguimiento de las políticas y la planificación, realización y fiscalización de las actividades en materia de hidrocarburos, lo cual comprende lo relativo al desarrollo, conservación, aprovechamiento y control de dichos recursos así como el estudio de mercados, y el análisis y fijación de precios de los hidrocarburos y de sus productos.

a) Algunos lineamientos y políticas del sector hidrocarburos

El sub sector de Hidrocarburos se ha planteado una serie de objetivos relacionados con el desenvolvimiento de todas las actividades vinculadas con el desarrollo y aprovechamiento de los recursos hidrocarburos existentes en el país, estas son algunas de ellas:

- Se fomentará e impulsará la formación y expansión del capital nacional tanto con empresas nacionales como internacionales, incluyendo nuevas tecnologías y formación de recursos humanos, en el sector de suministro de bienes y servicios a la industria petrolera, petroquímica y del gas.
- Se mantendrá el seguimiento, análisis y evaluación de las variables petroleras económicas y monetarias con el fin de elaborar estudios básicos para la estimación del ingreso por concepto de exportaciones petroleras, así como la distribución de estos ingresos entre el fisco nacional y la industria petrolera. El objetivo es contribuir a la toma de decisiones con relación a la elaboración del presupuesto de la nación y los planes de expansión de la industria petrolera, entre otros.
- Se realizarán análisis y estudios a corto, mediano y a largo plazo de las variables que conforman el balance petrolero mundial, los cuales permiten evaluar continuamente la situación del mercado petrolero mundial, de la OPEP y de Venezuela en ese contexto.
- Se efectuarán estudios y recomendaciones de políticas de producción y precios del petróleo, a ser propuestas ante la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).
- Se efectuará el análisis de los mercados potenciales, estrategias y políticas de comercialización de los hidrocarburos venezolanos.
- Se evaluarán los planes de inversión y de operación de la industria petrolera y petroquímica nacional.
- Se continuará con la evaluación periódica de los acuerdos internacionales de cooperación en materia energética y la participación activa de Venezuela en el seno de los mismos, tales como: Acuerdo de San José, Grupo de los Tres, Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), Grupo Informal de Países Latinoamericanos y del Caribe (GLIPLACEP), entre otros.
- Se elaborarán las estadísticas oficiales del sector hidrocarburos.

b) Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

En el cuadro A-48 se resumen los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-48

RESUMEN ESTRUCTURA DE PRECIOS APLICADOS A COMBUSTIBLES EN VENEZUELA

Combustibles	Precio a puerta de refinería	Impuestos	Margen comercial	Precio final al consumidor
Gasolina 91 oct. c/p	Regulado	Impuesto al Consumo General	Regulado	Precio máximo de venta al público
Gasolina 95 oct. s/p	Regulado	I.C.G	Regulado	PMVP
Diesel oil	Regulado	I.C.G	Regulado	PMVP
Kerosene	Valor alterno de Exportación	I.C.G	Libre	V.A.E.
Fuel oil	Regulado	I.C.G	Regulado	PMVP
GLP	Regulado	No aplica	Regulado	PMVP

Fuente: Presentación de Jesús Mora, Doctorado en Economía del Departamento de Economía de la Universidad de los Andes (Venezuela), Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

Notas: Regulado: Implica la imposición de un precio máximo, fijado por el Gobierno.

Libre: Implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

c) Agentes del mercado interno de combustibles

Empresas distribuidoras mayoristas:

- Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), a través de su filial Deltaven, vende productos marca PDV,
- Las filiales de las “Mayores” (Shell, Exxon Mobil, Texaco y British Petroleum) venden sus propias marcas, y
- Grupo empresariales venezolanos (Trébol Gas, Corporación de combustibles Monagas, Llanopetrol), venden sus propias marcas.

Empresas expendedoras (minoristas):

- Estaciones de servicio de las distribuidoras e independientes (con contrato de suministros).

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles en el mercado interno son los siguientes:

a) Impuesto de consumo general

Por cada litro de producto derivado de los hidrocarburos vendido en el mercado interno, entre el treinta y el cincuenta por ciento (30% y 50%) del precio pagado por el consumidor final corresponde a impuestos, cuya alícuota entre ambos límites será fijada anualmente en la ley de Presupuesto. Este impuesto a ser pagado por el consumidor final será retenido en la fuente de suministro para ser enterado mensualmente al fisco nacional. La alícuota del impuesto de consumo general para el ejercicio fiscal del año 2002 será de un 30%.

Cuadro A-49

EVOLUCIÓN IMPUESTOS AL CONSUMO GENERAL PARA LOS DIFERENTES COMBUSTIBLES

Combustibles	UM	Mar-92 hasta May-92	Mayo-92 hasta Sep-95	Sep-95 hasta Abr-96	Abr-96 hasta Ene-97	Ene-97 hasta Dic-01	Ene-02
Gas. media	bolívares/litro	2,38	2,10	2,10	8,00	35,00	18,00
Gas. super	bolívares/litro	2,38	2,10	10,00	10,00	35,00	24,00
Gas. s/plomo	bolívares/litro	0	0	0	0	35,00	29,10
Diesel oil	bolívares/litro	1,84	1,60	1,60	8,00	9,84	14,40
Kerosene	bolívares/litro	0,90	0,90	0,90	6,50	6,76	36,174 (1)
Fuel oil	bolívares/litro	1,05	0,75	0,75	0,75	0,9225	14,23
G.L.P	%	0	0	0	0	0	30-50

Fuente: Ministerio de Minas y Energía de Venezuela **Nota:** (1): El impuesto al kerosene corresponde un 0,3 del Valor Alterno de Exportación (V.A.E).

b) IVA

El Impuesto al Valor Agregado en este país corresponde a catorce y medio por ciento (14,5%).

Según la vigente Ley de Impuestos al Valor Agregado (IVA), señala expresamente, en el numeral 5 del artículo 18, lo siguiente:

“Los combustibles derivados de hidrocarburos, así como los insumos y aditivos destinados al mejoramiento de la calidad de la gasolina, tales como gas natural, butano, etano, etanol, metano, metanol, éter y las derivaciones de éstos destinados al fin señalado”, están exentos de IVA³⁸

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

Para determinar el precio en refinería de los combustibles se determino descontándole el precio final a público: Los impuestos asociados a los Hidrocarburos y el margen comercial. De esta forma en el cuadro A-50 se muestran los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-50
PRECIO EN REFINERÍA, VENEZUELA
(bolívares/litro)

Combustibles	Gasolina media	Gasolina premium	Gasolina super	Diesel oil	GLP bolívares/Kg.
Diciembre 2001	14,556	24,556	41,556	18,633	45,251
Diciembre 2002	26,700	33,700	45,600	13,20	45,251

Fuente: Presentación de Jesús Mora, Doctorado en Economía del Departamento de Economía de la Universidad de los Andes (Venezuela), Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe adicionar el Impuesto General al Consumo de Petróleos y Derivados, que se presentan en el cuadro A-51 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-51
IMPUESTO GENERAL AL CONSUMO DE PETRÓLEOS Y SUS DERIVADOS, VENEZUELA
(bolívares/litro)

Combustibles	Gasolina media	Gasolina premium	Gasolina super	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP bolívares/Kg.
Diciembre 2001	35	35	35	9,84	6,76	0,92	No aplica
Diciembre 2002	21	24	29,10	14,40	75,537	18,15	No aplica

Fuente: Ministerio de Minas y Energía, (www.mem.gov.ve)

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes comerciales en Venezuela son regulados por el gobierno, este valor incluye:

- Margen de comercialización de la distribuidora
- Costos de transporte
- Margen de comercialización de Expendio

Estos valores se observan en el cuadro A-52 para los distintos combustibles.

³⁸ Servicio Nacional Integrado de Administración Aduanera y Tributaria (SENIAT), (<http://www.seniat.gov.ve/>).

Cuadro A-52
MÁRGENES COMERCIALES, VENEZUELA

(bolívares/litro)

Combustibles	Gasolina media	Gasolina premium	Gasolina super	Diesel oil	GLP bolívares/Kg.
Diciembre 2001	20,44	20,44	20,44	19,53	213,02
Diciembre 2002	22,30	22,30	22,30	20,40	230,80

Fuente: Presentación de Jesús Mora, Doctorado en Economía del Departamento de Economía de la Universidad de los Andes (Venezuela), Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002 e información obtenida por la Comisión Latinoamericana de Empresarios de Combustibles (www.claec.org).

Nota: El margen comercial bruto del GLP corresponde a la cadena de comercialización y distribución.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-50), Impuestos (cuadro A-51), y margen comercial (cuadro A-52) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-53.

Cuadro A-53
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR", CARACAS

(bolívares/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS		Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		ICG	TOTAL (2)			
Diciembre 2001						
Gasolina media	14,556	35	35	49,556	20,44	70
Gasolina premium	24,556	35	35	59,556	20,44	80
Gasolina super	41,556	35	35	76,556	20,44	97
Diesel oil	18,633	9,84	9,4	28,473	19,53	48
Fuel oil	No disponible	0,92	0,92		ND	47,44
Kerosene	No disponible	6,6	6,76		ND	101,21
GLP	45,251	No aplica	0	45,251	213,02	258,27
Diciembre 2002						
Gasolina media	26,70	21	21	47,70	22,30	70
Gasolina premium	33,70	24	24	57,70	22,30	80
Gasolina súper	45,60	29,10	29,10	74,70	22,30	97
Diesel oil	13,20	14,40	14,40	27,60	20,40	48
Fuel oil	No disponible	18,15	18,15		ND	60,49
Kerosene	176,253	75,537	75,537	251,79	No disponible	251,79 (V.A.E)
GLP	45,251	No aplica	0	45,251	230,80	276,05

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida en los cuadros A-50, A-51 y A-52.

Notas:

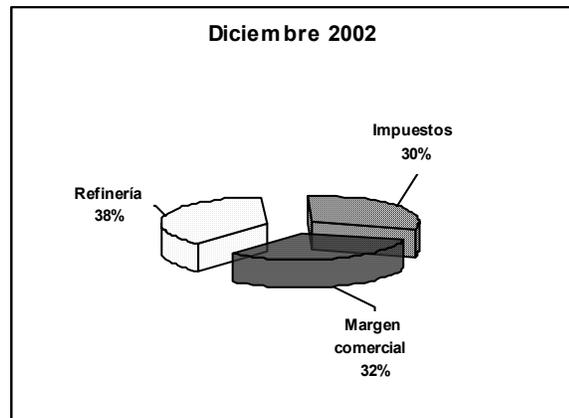
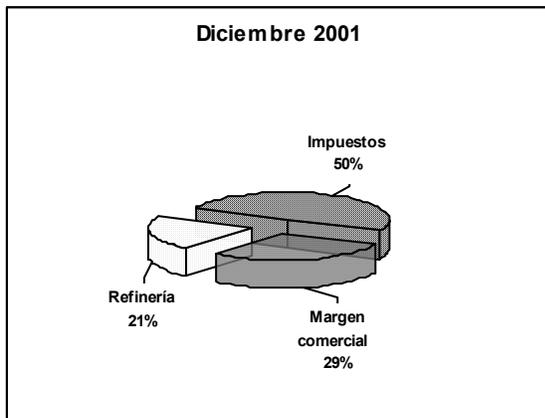
El precio del GLP está expresado en pesos venezolanos por kilogramos.

Los precios finales de los combustibles provienen del Ministerio de Minas y Energía.

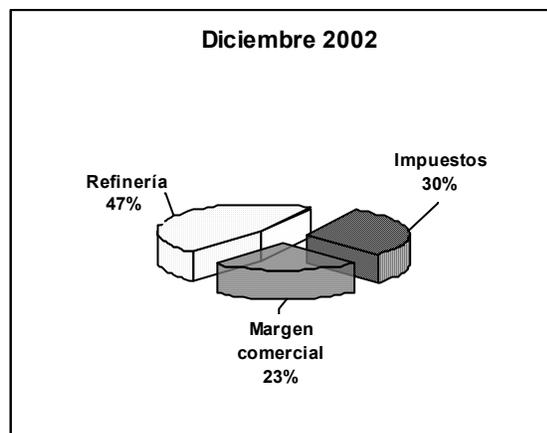
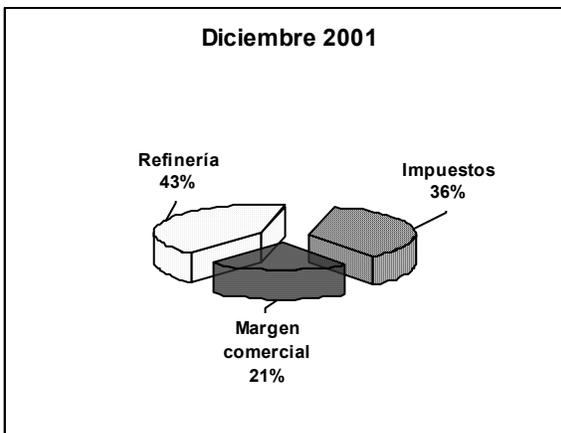
Gráfico A-15

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, VENEZUELA

GASOLINA CORRIENTE



GASOLINA PREMIUM



DIESEL OIL

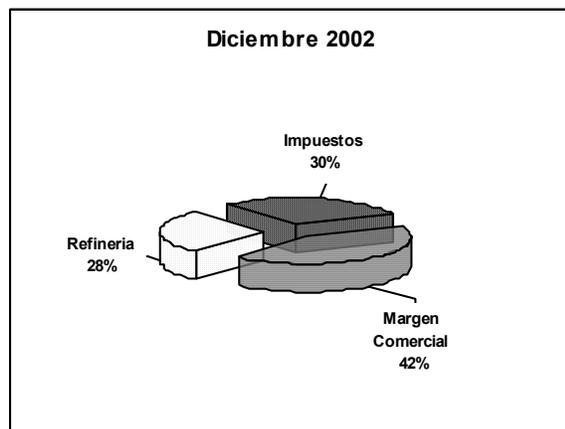
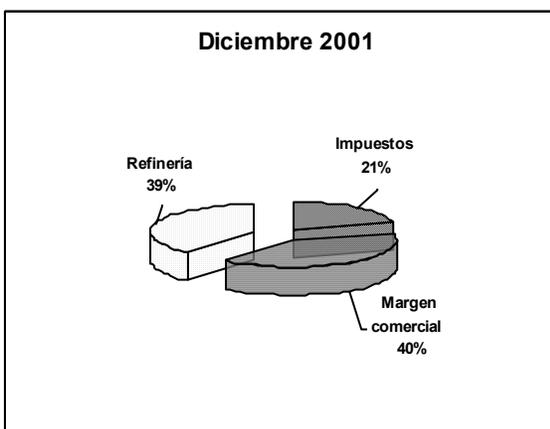
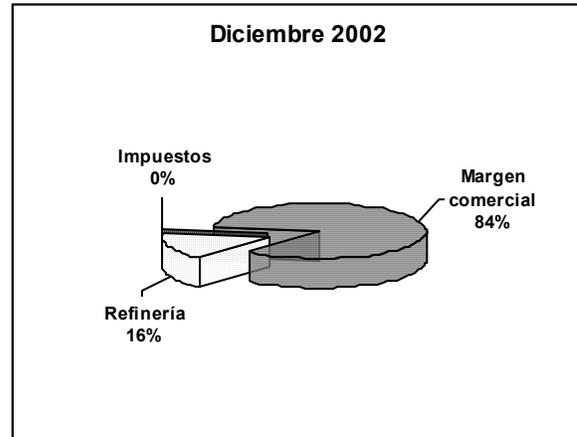


Gráfico A-15 (continuación)

GAS LICUADO DEL PETRÓLEO



Fuente: Cuadro A-53.

Gráfico A-16
COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO

PRECIO EN REFINERÍA

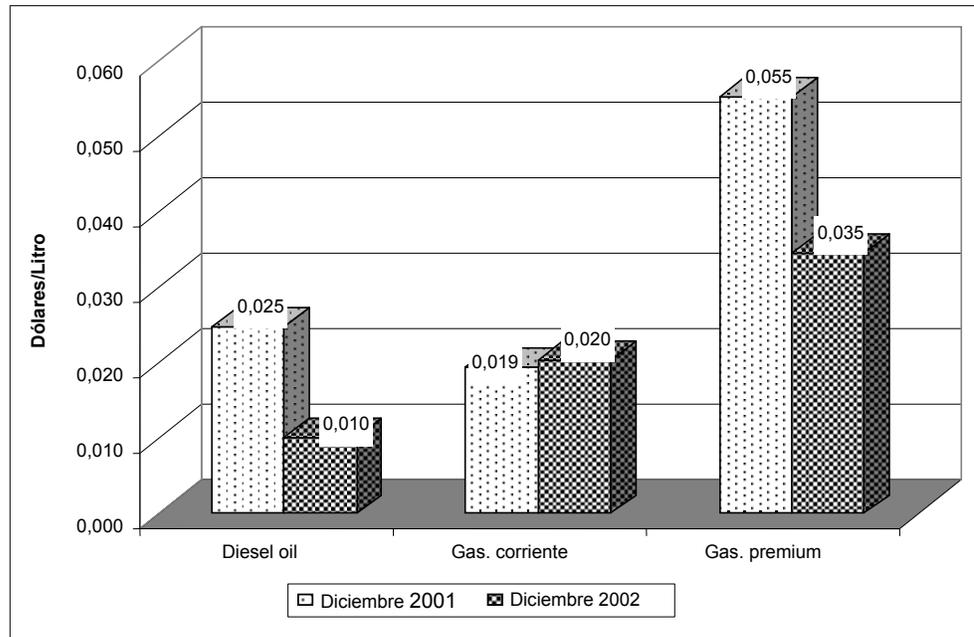
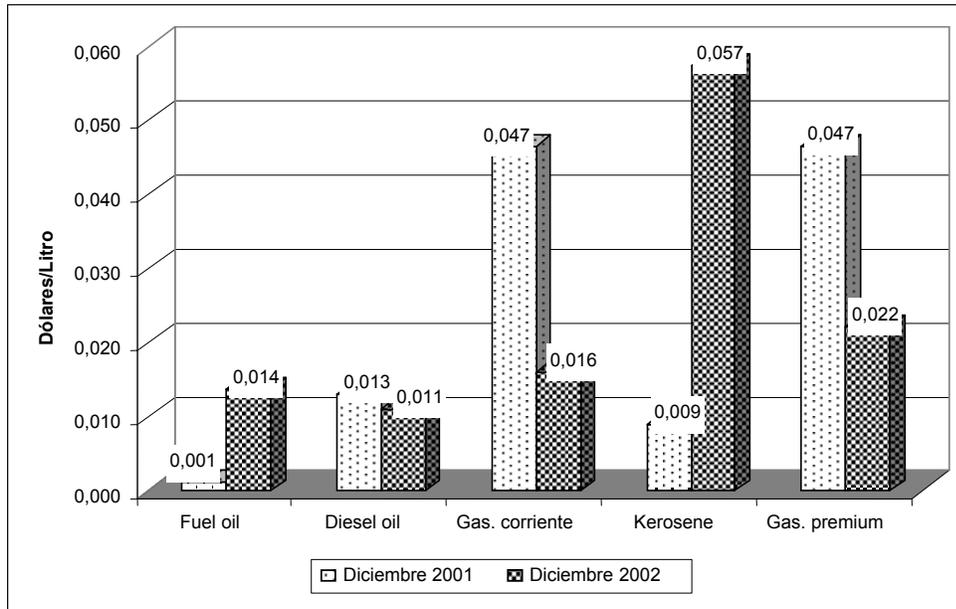


Gráfico A-16 (continuación)

IMPUESTOS



MARGEN COMERCIAL

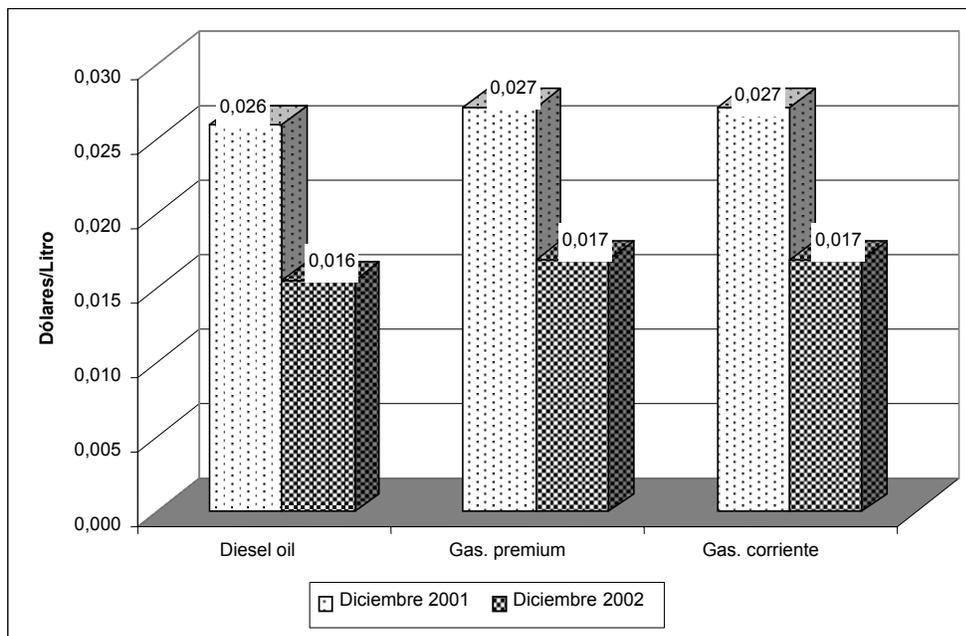
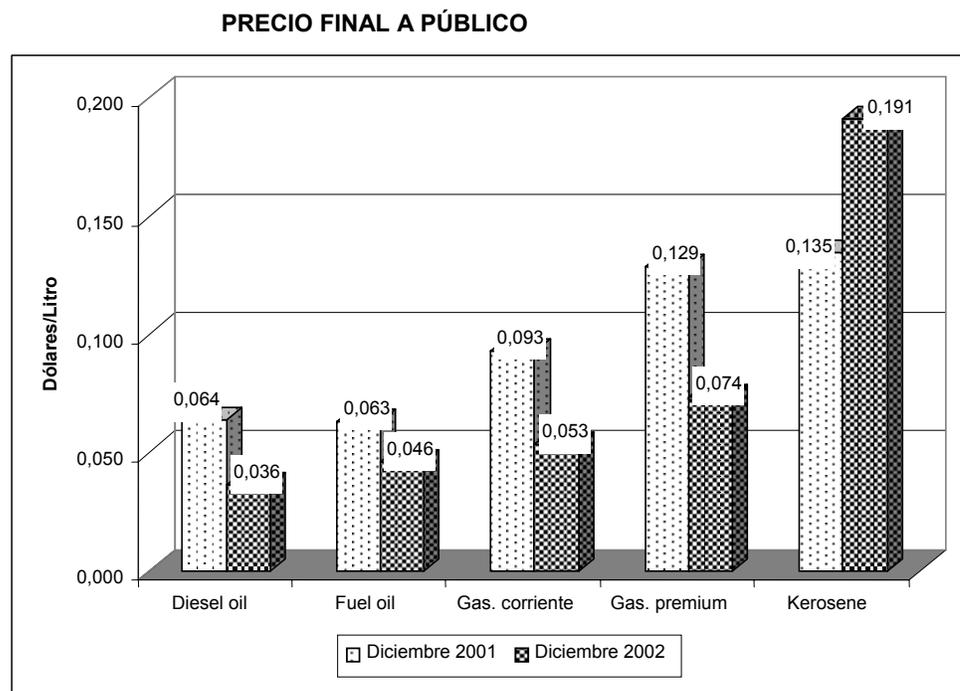


Gráfico A-16 (Conclusión)



Fuente: Cuadro A-53.

III. Países importadores

A. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Brasil

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

El organismo de la Administración del Sector Energético del Brasil corresponde al Ministerio de Minas y Energía, que tiene como objetivo racionalizar el uso de los energéticos, proteger los intereses del consumidor en cuanto a precios, cantidad y oferta de los productos, proteger el medio ambiente, promover la conservación de energía, promover la libre competencia, incrementar la utilización del gas natural y ampliar la competitividad del país a los mercados internacionales. Para el cumplimiento de su misión, el Ministerio cuenta con un grupo de entidades adscritas; la Agencia Nacional de Energía Eléctrica (ANEEL), la Agencia Nacional del Petróleo (ANP), el Departamento Nacional de Producción Mineral (DNPM), el Servicio Geológico del Brasil, el Consejo Nacional de Política Energética (CNPE), el Programa Nacional de Racionalización del uso de los derivados del petróleo y gas natural (CONPET), entre otras.

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

La desregulación del sector de abastecimiento de combustibles en Brasil se inició en la década de los 90 a partir de la ley 9.478 de 1997 y culminó con la apertura total del mercado a partir de enero de

2002. Tal proceso contempló, entre otros, la liberalización de precios, márgenes y fletes en toda la cadena productiva y la creación de la Contribución de Intervención de Dominio Económico (CIDE) en substitución de la Parcela de Precio Específica (PPE). Estas medidas fueron necesarias para eliminar las distorsiones presentes en el mercado, generadas por la existencia de subsidios cruzados y compensación de gastos de distribución y transporte, y de esta forma, permitir un equilibrio entre el producto nacional e importado, y en consecuencia, el desenvolvimiento de un mercado competitivo.¹

En el cuadro A-54 se muestra un resumen de los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados en los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-54

RESUMEN DE LA ESTRUCTURA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES EN BRASIL

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina "C"	Libre	Contribución para Financiamiento de Seguridad Social (COFINS), Contribución para el Programa de Integración Social (PIS), Contribución para la Formación del Patrimonio del Servidor público (PASEP), Contribución Provisoria sobre el Movimiento Financiero (CPMF) , Impuesto a la circulación de mercancías y a las prestaciones de servicios de transporte interestatal e intermunicipal de comunicación (ICMS) y Parcela de Precio específica (PPE) Contribución de Intervención de Dominio Económico (CIDE)	Libre
Gasolina premium	Libre	COFINS, PIS, PASEP, CPMF, PPE (CIDE) Y ICMS	Libre
Diesel oil	Libre	COFINS, PIS, PASEP, CPMF, PPE (CIDE) Y ICMS	Libre
Kerosene	Libre	COFINS, PIS, PASEP, CPMF, PPE (CIDE) Y ICMS	Libre
Fuel oil A1	Libre	COFINS, PIS, PASEP, CPMF, PPE (CIDE) Y ICMS	Libre
GLP	Libre	COFINS, PIS, PASEP, CPMF, PPE (CIDE) Y ICMS	Libre

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos obtenidos por la Agencia Nacional del Petróleo.

Notas:

El costo de oportunidad de los precios internos en Brasil esta basado en los precios de referencia internacional.

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo, fijado por el Gobierno.

Libre: implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican en el mercado de los combustibles en Brasil son los siguientes:

A. **Contribución para Financiamiento de Seguridad Social (COFINS):** La aplicación de este gravamen tiene como finalidad financiar el desarrollo social del Brasil, la alícuota de COFINS es del 3% (Ley N° 9.718, de 1998 Artículo 8°).

- Las refinerías, o demás productores y o importadores de gasolina, excepto la gasolina de aviación, contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alícuota de 12,45% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-NR).
- Las refinerías, o demás productores y o importadores de Diesel Oil, contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alícuota de 10,29% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-Nr).

¹ Agencia Nacional del Petróleo, Abertura del Mercado de Abastecimiento de combustibles: Una nueva Estructura Tributaria y Evolución del desregulamiento de los Precios, Joyce Perin Silveira, Superintendencia de Estudios Estratégicos, abril de 2002.

- Las refinerías, o demás productores y o importadores de Gas Licuado de Petróleo (GLP) contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota de 11,84% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-Nr).
- Las distribuidoras de alcohol etílico hidratado para fines carburantes (AEHC), contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota del 6,79%, excepto al alcohol adicionado a la gasolina, cuya alicuota fue reducida a cero (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 5-NR;MP N° 1.991-15, de 10 de marzo de 2000)
- En caso de la importación de AEHC, realizada por distribuidores del producto, aplicase una alicuota prevista en la letra “d”; no siendo la importación realizada por distribuidores aplicase una alicuota de 3% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 6, párrafo uno - NR)
- Las operaciones de ventas efectuadas para las distribuidoras de gasolina (excepto gasolina de aviación), óleo diesel, GLP y alcohol para fines carburantes, siempre y cuando este adicionado a la gasolina, la alicuota fue reducida a cero. (MP N° 1.991-15, de 2000, artículo 43)
- Las operaciones de ventas de gasolina (excepto gasolina de aviación), óleo diesel, GLP, y AEHC para fines carburantes, efectuadas por comerciantes minoristas de ese producto, la alicuota fue reducida a cero (MP N° 1.991-15, de 2000, artículo 43)

B. Contribución para el Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para la Formación del Patrimonio del Servidor Público (PASEP) :La alicuota de contribución para el PIS/PASEP – facturación/Ingresos Brutos es de 0.65% (Ley N° 9.715, de 25 de noviembre de 1998, artículo 8, inciso I; MP N° 1.807, de 1.807, de 28 de enero de 1999).

- Las refinerías, o demás productores y o importadores de gasolina, excepto la gasolina de aviación, contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota de 2.7% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-NR).
- Las refinerías, o demás productores y o importadores de Diesel Oil, contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota de 2.23 % (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-Nr).
- Las refinerías, o demás productores y o importadores de Gas Licuado de Petróleo (GLP) contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota de 2.56% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 4-Nr).
- Las distribuidoras de alcohol etílico hidratado para fines carburantes (AEHC), contribuyen, en relación a la venta de ese producto, con una alicuota del 1.46%, excepto al alcohol adicionado a la gasolina, cuya alicuota fue reducida a cero (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 5-NR;MP N° 1.991-15, de 10 de marzo de 2000)
- En caso de la importación de AEHC, realizada por distribuidores del producto, aplicase una alicuota prevista en la letra “d”; no siendo la importación realizada por distribuidores aplicase una alicuota de 0.65% (Ley N° 9.718, de 1998, artículo 6, párrafo uno - NR)
- Las operaciones de ventas efectuadas para las distribuidoras de gasolina (excepto gasolina de aviación), óleo diesel, GLP y alcohol para fines carburantes, siempre y

cuando este adicionado a la gasolina, la alícuota fue reducida a cero. (MP N° 1.991-15, de 2000, artículo 43)

- Las operaciones de ventas de gasolina (excepto gasolina de aviación), óleo diesel, GLP, y AEHC para fines carburantes, efectuadas por comerciantes minoristas de ese producto, la alícuota fue reducida a cero (MP N° 1.991-15, de 2000, artículo 43)

C. **Contribución Provisoria sobre el Movimiento Financiero (CPMF)** : La contribución provisional sobre movimientos u transmisión de valores y crédito y dinero de naturaleza financiera (CPMF) incidirá en una alícuota de 0.38%, dispuesta en la Ley N° 9.311, de 24 de noviembre de 1996, modificada por la Ley N° 9.539, de 12 de diciembre de 1997.

D. **Impuesto a la Circulación de Mercancías y a las Prestaciones de Servicios de Transporte Interestatal e Intermunicipal de Comunicación (ICMS)**: Este gravamen corresponde al tipo de Valor Agregado . El ICMS brasileño tiene alícuotas diferentes según en bien enajenado (por ejemplo 25% en el caso de enajenación de productos suntuarios y un 7% para artículos de primera necesidad) y según el destino territorial del bien enajenado o del servicio prestado (así por ejemplo, se aplica la tasa del 7% para las operaciones con los estados más pobres y del 12% con los más ricos). En el caso de las importaciones es del 18%.²

E. **La Parcela de Precio Específica (PPE)** : Este impuesto fue reemplazado por la Enmienda constitucional N° 33, de 11 de diciembre de 2001, y la Ley N° 10336 de 19 de diciembre de 2001 por la Contribución de Intervención de Dominio Económico (CIDE) sobre combustibles.

- La nueva Ley borra el impuesto de PPE pagado exclusivamente por la Energía Federal de Brasil Petrobras en la importaciones de petróleo. Actualmente Petrobras tiene un monopolio en la importación en la mayoría de los productos derivados del petróleo.
- La enmienda permite o faculta al regulador del petróleo, ANP, para eliminar este monopolio final de Petrobras introduciendo el CIDE que se aplicará a todas las compañías. El impuesto se aplicará a cuatro grupos de productores de petróleo : Los importadores, refinadores, compañías Petroquímicas y distribuidoras de gasolinas.
- El cobro del CIDE estaría alrededor de US\$ 0.19 (0.45 reales) al litro de gasolina, comparado al actual de US\$ 0.18 que aplica Petrobras el régimen de PPE³

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

El precio ex refinería (precio realización) fue proporcionado por el Ministerio de Hacienda, que se observa en el cuadro A-55 para los diferentes combustibles.

² Ministerio de Hacienda del Brasil, <http://www.fazenda.gov.br/espanhol/bien.html>

³ Business News Américas, <http://www.bnamericas.com/>

Cuadro A-55
PRECIO EN REFINERÍA, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina regular	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	0,399	0,459	0,410	0,287	0,692
Diciembre 2002	0,775	0,803	0,852	0,572	0,886

Fuente: Ministerio de Hacienda, (www.fazenda.gov.br)

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe adicionar el impuesto Contribución para el Programa de Integración Social (PIS) y Contribución para la Formación del Patrimonio del Servidor Público (PASEP) que se aplica sobre el precio de facturación de la siguiente forma:

$$\text{PIS/COFINS} = [(\text{Precio Facturación} / (1 - \text{ICMS})) * \% \text{PIS/COFINS}]$$

$$\text{PIS/COFINS} = [\text{Precio Facturación} + \text{ICMS}] * \% \text{PIS/COFINS}$$

De esta forma se puede observar los impuestos PIS/PASEP en el cuadro A-56 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-56
PIS/COFINS, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina regular	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	0,219	0,238	0,085	0,013	0,105
Diciembre 2002	0,267	0,274	0,152	0,023	0,173

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por la Agencia Nacional de Petróleos.

Luego se debe adicionar el impuesto al Flete de Uniformización de Precios (FUP) y La Parcela de Precio Específica (PPE) y que se aplica sobre el precio de realización y facturación de la siguiente forma:

$$\text{FUP/PPE} = [((\text{Precio Facturación menos Precio Realización}) - \text{PIS/COFINS})]$$

Para el caso del gas licuado del petróleo y el fuel oil se utilizó directamente el impuesto CIDE. De esta manera proviene el impuesto FUP/PPE o CIDE que se presenta en el cuadro A-57 para los diferentes combustibles

Cuadro A-57
FUP/PPE O CIDE, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina regular	Gasolina Premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	0,467	0,482	0,103	0,011	-0,255
Diciembre 2002	0,280	0,280	0,071	0,010	0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por la Agencia Nacional de Petróleos.

Por último se debe considerar en la estructura de impuestos, la Circulación de Mercancías y a las Prestaciones de Servicios de Transporte Interestatal e Intermunicipal de Comunicación (ICMS)

que se aplica sobre el precio de facturación y en forma diferenciada en cuanto al porcentaje de impuestos, para las gasolinas un 25%, el fuel un 18%, el diesel y el GLP un 12%, de la siguiente forma:

$$(A) \text{ ICMS} = [(\text{Precio Facturación} / (1 - \% \text{ ICMS})) - \text{Precio Facturación}]$$

Sin embargo, a partir de enero de 2002 este cálculo se amplió de la siguiente forma:

$$(B) \text{ BASE CÁLCULO ICMS CHEIO} =$$

$$[(\text{Precio Facturación} / (1 - \% \text{ ICMS})) * (1 + \text{Margen Valor Agregado} (\%))]$$

$$(C) \text{ SUBSTITUCIÓN TRIBUTARIA ICMS} =$$

$$(B * \% \text{ ICMS}) - A$$

$$A + C \quad \text{TOTAL ICMS}$$

Tanto en los cálculos para diciembre 2001 y 2002 se utilizó la fórmula de la letra A. De esta manera proviene el impuesto ICMS que se presenta en el cuadro A-58 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-58
ICMS, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina regular	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	0,362	0,393	0,081	0,066	0,205
Diciembre 2002	0,441	0,452	0,147	0,023	0,368

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por la Agencia Nacional de Petróleos

Nota: La suma del PIS/COFINS más FUP/PPE, y el ICMS da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-59
TOTAL IMPUESTOS, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina "C"	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	1,060	1,126	0,275	0,0915	0,06
Diciembre 2002	0,993	1,012	0,373	0,056	0,541

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-56, A-57, A-58.

Nota: En el total de impuestos incluye el 0.38% correspondiente a la Contribución Provisoria sobre el Movimiento Financiero que se aplica sobre el precio de distribución y de reventa.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes comerciales en Brasil están liberalizados, sin embargo, a través del Ministerio de Minas y Energía se pudo obtener el margen del distribuidor y el margen de reventa para las gasolinas "C" y el Diesel oil y para los demás combustibles se explican a continuación:

- **Gasolina "C":** El margen de distribución corresponde a un 3% sobre el precio final o un 10% sobre el precio de realización y de reventa un 10% sobre el precio al consumidor o un 30% sobre el precio ex refinería

- **Diesel oil:** El margen de distribución corresponde a un 3% sobre el precio final o un 5% sobre el precio de realización y de reventa un 12% sobre el precio al consumidor o un 20% sobre el precio ex refinería
- **Gasolina premium:** El margen comercial se obtuvo de la diferencia entre el precio final a público y el precio a mayorista, aunque, los márgenes mencionados para la gasolina corriente son similares para la Premium.
- **Fuel oil:** El margen comercial se obtuvo de la diferencia entre el precio final a público y el precio a mayorista.
- **Gas licuado del petróleo:** El margen comercial se obtuvo a través de la Superintendencia de Estudios Estratégicos de la ANP.

Resumiendo se puede observar en el cuadro A-60 los márgenes comerciales para los diferentes combustibles.

Cuadro A-60
MÁRGENES COMERCIALES, BRASIL
(reales/litro)

Combustibles	Gasolina regular	Gasolina premium	Diesel oil	Fuel oil A1	GLP reales/Kg.
Diciembre 2001	0,242	0,253	0,153	0,0169	0,708
Diciembre 2002	0,315	0,384	0,250	0	0,696

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por la Agencia Nacional de Petróleos.

Nota: Dentro del margen comercial bruto incluye el costo del flete hasta EESS.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-55), Total Impuestos (cuadro A-59), y margen comercial (cuadro A-60) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-61.

Cuadro A-61
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, SAO PAULO
(reales/litro)

Combustibles	Precio Refinería (1)	IMPUESTOS				PF	PM	MC (3)	Precio Publico (4)= (1+2+3)
		PIS /COFINS	FUP/P PECEI DE	ICMS	Total (2)				
Diciembre 2001									
Gasolina regular	0,399	0,219	0,467	0,362	1,060	1,085	1,459	0,242	1,701
Gasolina premium	0,459	0,238	0,482	0,393	1,126	1,178	1,585	0,253	1,838
Diesel oil	0,410	0,085	0,103	0,081	0,275	0,598	0,685	0,153	0,838
Fuel oil	0,287	0,013	0,011	0,066	0,092	0,301	0,377	0,017	0,396
GLP	0,692	0,105	-0,255	0,205	0,06	0,543	0,752	0,708	1,46
Diciembre 2002									
Gasolina regular	0,775	0,267	0,280	0,441	0,993	1,322	1,768	0,315	2,083
Gasolina premium	0,803	0,274	0,280	0,452	1,012	1,3571	1,815	0,384	2,199
Diesel oil	0,852	0,152	0,071	0,147	0,373	1,0747	1,225	0,250	1,475
Fuel oil	0,572	0,023	0,01	0,023	0,056	0,599	0,628		
GLP	0,886	0,173	0	0,368	0,541	1,059	1,427	0,696	2,123

Fuente : Elaboración propia a partir de los cuadros A-55, A-56, A-57, A-58 y A-60.

Notas:

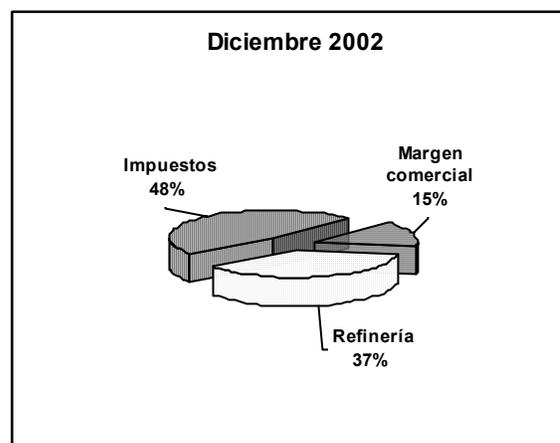
Precio Facturación sin ICMS (PF), Precio Mayorista (PM), Margen Comercial (MC).

El precio del GLP está expresado en Reales por kilogramos.

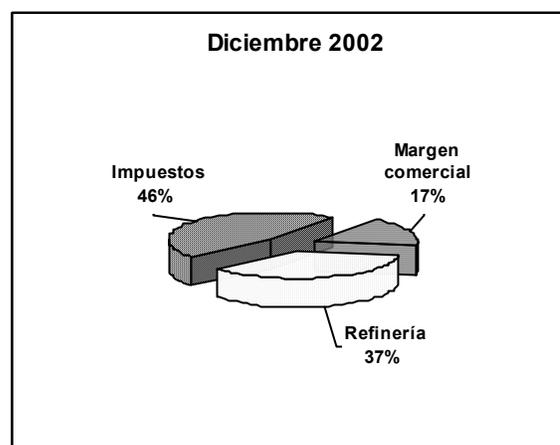
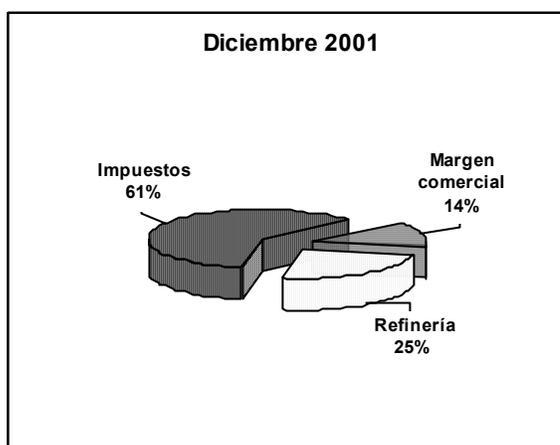
Los Precios finales de los combustibles provienen de la Agencia Nacional del Petróleo.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR

GASOLINA CORRIENTE



GASOLINA PREMIUM



DIESEL OIL

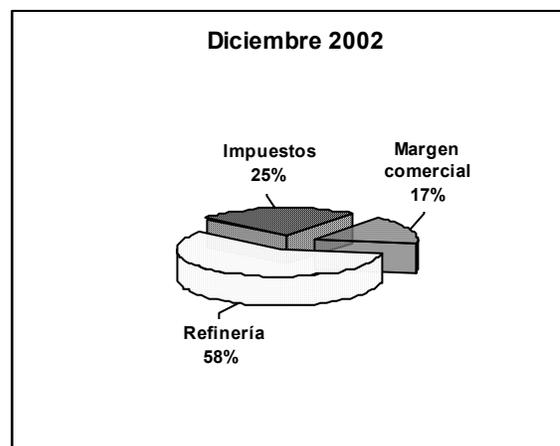
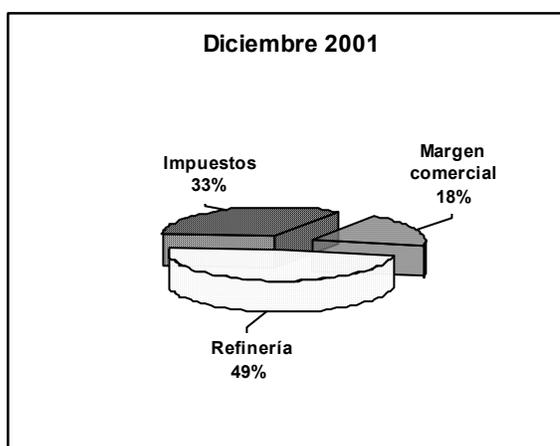
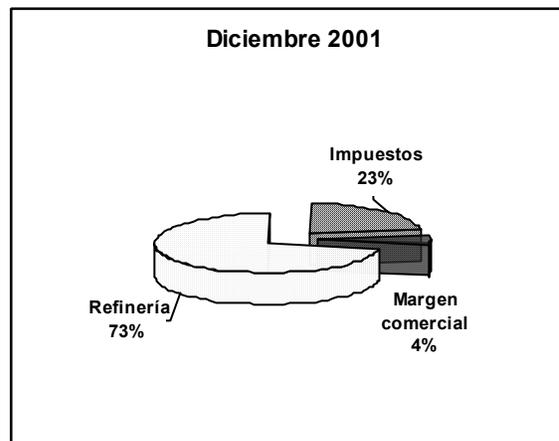
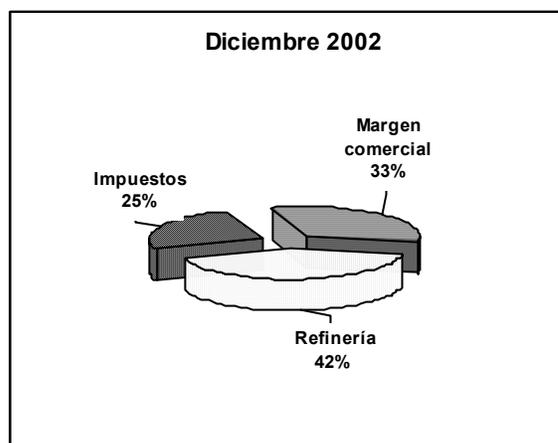
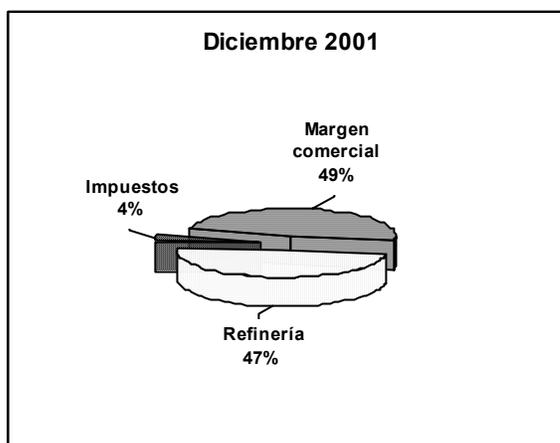


Gráfico A-17 (continuación)

FUEL OIL



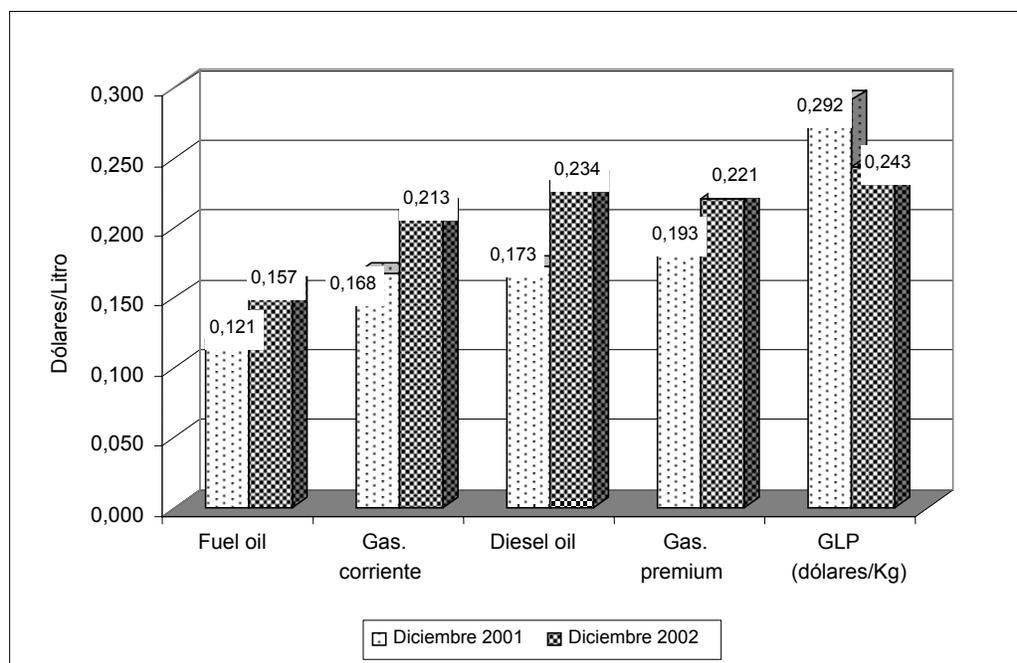
GAS LICUADO DEL PETRÓLEO



Fuente: Cuadro A-61.

Gráfico A-18
**COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE
 PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO**

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

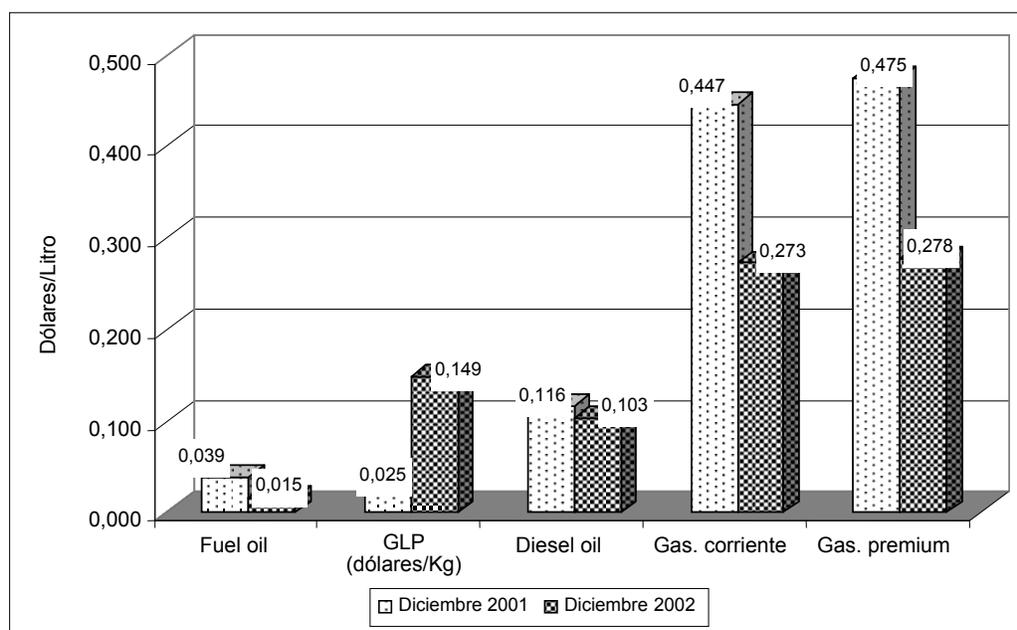
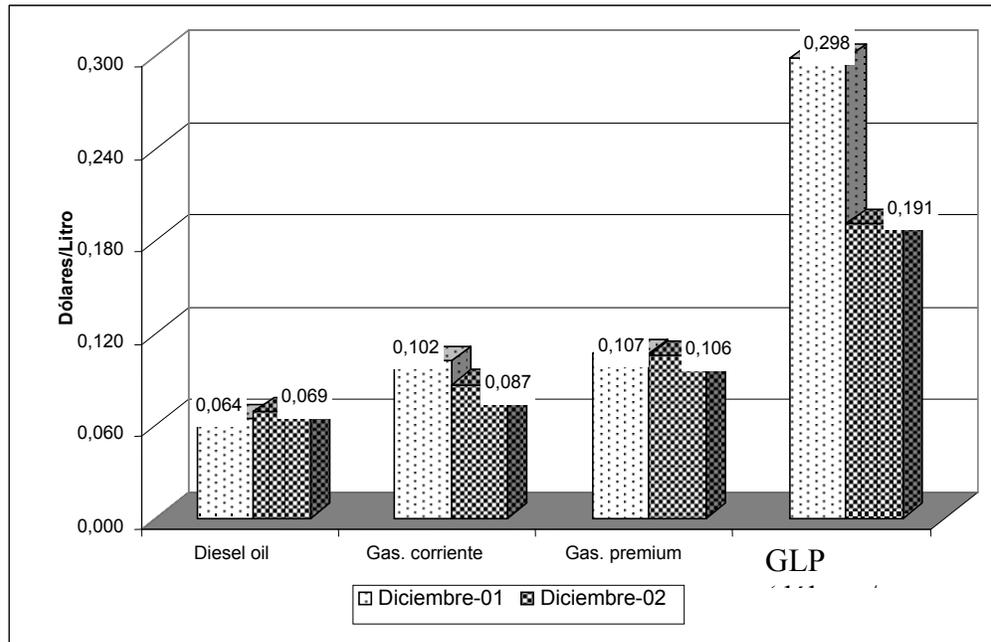
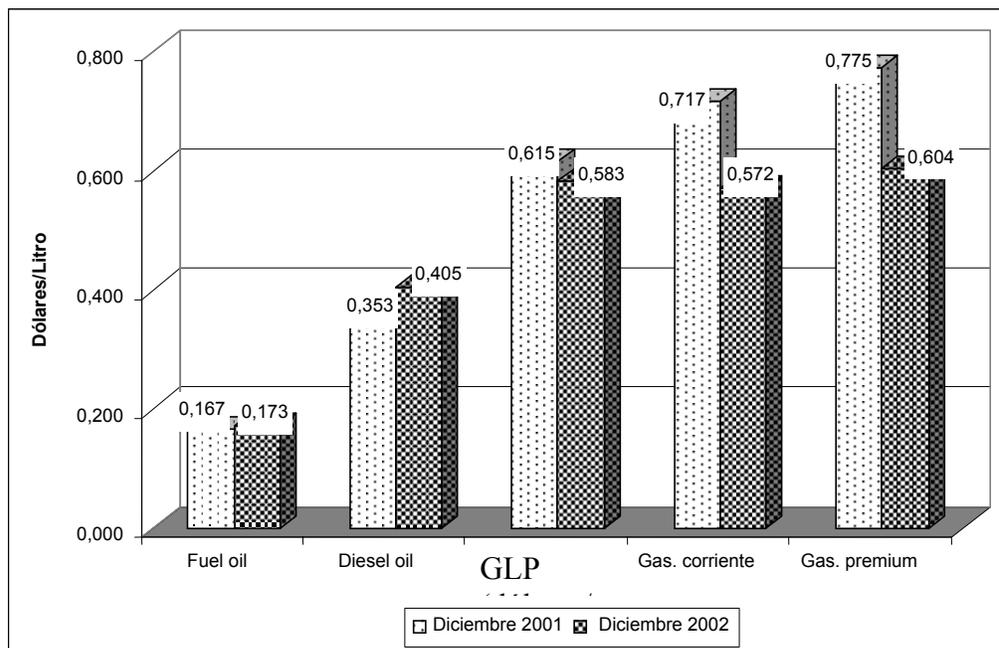


Gráfico A-18 (Continuación)

MARGEN COMERCIAL



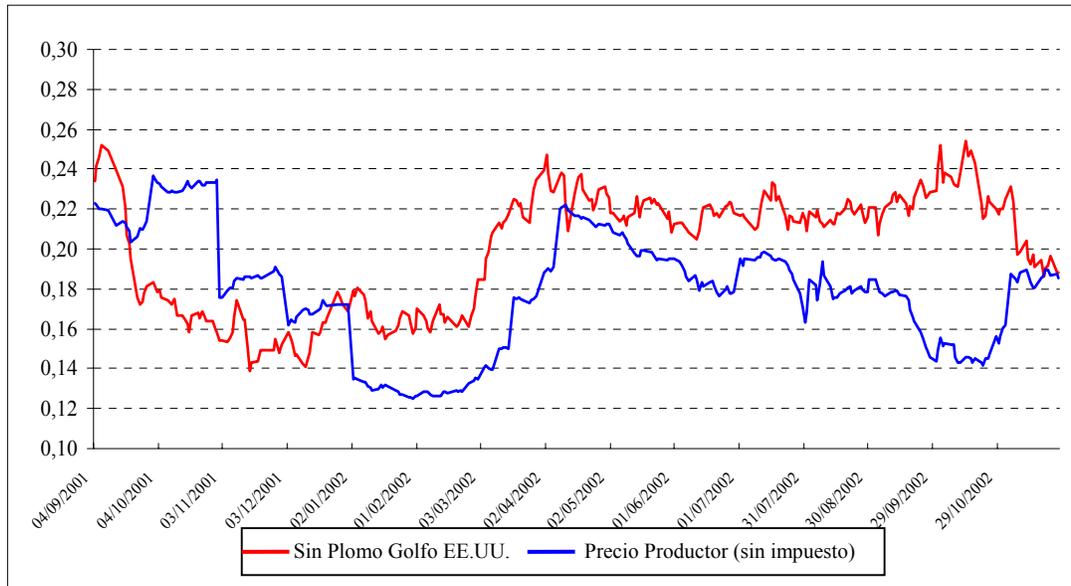
PRECIO FINAL A PÚBLICO



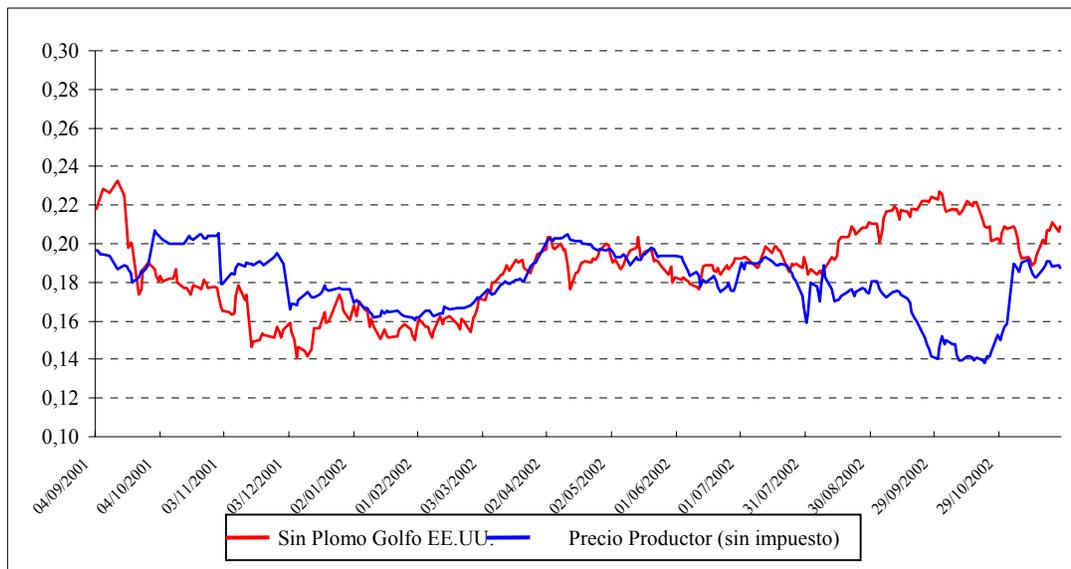
Fuente: Cuadro A-61.

Gráfico A-19
ALGUNAS COMPARACIONES

PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR



PRECIOS EX REFINERÍA DIESEL OIL



Fuente: Agencia Nacional de Petróleo.

B. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Chile

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

La Comisión Nacional de Energía (CNE) es el Organismo del Estado encargado de elaborar y coordinar los planes, políticas y normas que garanticen el buen funcionamiento y desarrollo del sector energético del país, entre los cuales se encuentra el sector de hidrocarburos; además de velar por el cumplimiento de todas las materias relacionadas con la energía, tanto en su producción y uso, como en la promoción del uso eficiente y adecuado de éstas.

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

La desregulación del sector de combustibles en Chile se inició en 1973, Chile es tal vez pionero en desregulación económica y privatización en el ámbito de los combustibles. Entre 1978 y 1982 se produjo el proceso de liberación de la distribución de combustibles y se dio plena libertad a los agentes económicos para producir, distribuir y comercializar los derivados del petróleo.

Desde 1982 existe plena libertad de precios para los combustibles y cada distribuidor y estación de servicio puede cobrar los valores que estime conveniente, de acuerdo con los niveles que impone la competencia y con las propias expectativas de ganancias (márgenes) del empresario. También existe libertad para producir, importar combustibles, instalación de facilidades de refinación y almacenamiento.

En Chile los combustibles se rigen por Paridad de Importación. En términos resumidos, este concepto significa que la empresa elige la mejor alternativa de costos que se ofrece para cualquier importador de traer un producto a Chile desde un mercado de referencia, que en el caso chileno es la Costa del Golfo de México, en Estados Unidos. Si bien el precio es fijado por la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), si este fuera más elevado que los vigentes en el mercado internacional, las compañías distribuidoras podrían comprar sus productos en el exterior, dejando de lado los que producen las refinerías nacionales.

En el cuadro A-62 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-62

RESUMEN DE SISTEMA DE PRECIOS APLICADOS EN CHILE

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina corriente	Semi-libre	Fondo Estabilización Precios del Petróleo, Impuesto Específico e Impuesto al Valor Agregado	Libre
Gasolina premium	Semi-libre	FEPP, I.E e IVA	Libre
Diesel oil	Semi-libre	FEPP, I.E e IVA	Libre
Kerosene	Semi-libre	FEPP, IVA	Libre
Fuel oil	Semi-libre	FEPP, IVA	Libre
GLP	Semi-libre	FEPP, IVA	Libre

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos por ENAP y la CNE.

Notas:

Semi libre: Implica la posibilidad de que las distribuidoras puedan comprar sus productos en el exterior.

Libre: implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

La paridad de importación considera el valor CIF de un producto (FOB + Flete + Seguro) y también los derechos arancelarios, gastos de internación hasta el depósito en estanco. Los Componentes del Precio de Paridad de Importación son los que se muestran en la cuadro siguiente:

Cuadro A-63

COMPONENTES DEL PRECIO DE PARIDAD DE IMPORTACIÓN

Concepto	Definición	Porcentaje aporte promedio al PPI	
		Todos excepto GLP	GLP
FOB (Free On Board)	Precio libre a bordo de buque con todos los gastos, derechos, impuestos, etc. Para nuestro caso el punto de origen es la costa del Golfo de Estados Unidos	86	73
Flete (marítimo)	Representa el costo de transporte desde la Costa del Golfo al puerto Quintero	6-7	15
Seguro	Seguro sobre el producto transportado	0,02	0,02
CIF	Precio de venta que incluye, en el puerto de desembarque, el producto entregado con el flete pagado y cubierto el seguro	>92	>88
Mermas	Perdidas de productos en tránsito y descarga	0,2-0,5	0,4
Derecho de Aduana (DA)	Tasa arancelaria vigente al momento del ingreso aplicable sobre el precio CIF. La tasa general vigente es del 7%. Para el 2003 y siguientes la tasa se estabiliza en 6%	6,5	6
Gastos Carta Crédito (GCC)	Comisión de apertura y los gastos de corresponsal bancario en relación con el pago por carta de crédito del precio FOB y el seguro	0,2	0,2
Paridad Brida Buque (PPIBL)	Es la suma de componentes del precio CIF, mermas, DA y GCC	>99	>94
Costo financiero (CF)	Son los costos financieros del capital de trabajo requerido por los gastos de importación desde la fecha de los pagos hasta el momento de venta. También se considera el costo financiero de los gravámenes	<0,2	0,04
Costos fijos y directos de descarga	Fijos: Corresponden a los costos incurridos por operar, poseer y mantener las instalaciones necesarias para la recepción y descarga de las naves, en lo específico corresponde a la depreciación y costos de mantenimiento de las instalaciones. Directos: Todos aquellos costos involucrados en el tiempo del personal ocupados en la atención de la nave y otros.	<0,2	1,8 (+ 0,3 por sobrestadía)
Costos Almacenamiento	Costos por almacenamiento del producto, bajo el supuesto que los estanques sean efectivamente un medio de almacenamiento y no un mero regulador del tránsito por oleoducto del combustible hacia otras plantas de almacenamiento	0,4-0,7	3,2
Paridad de Importación en planta	Precio de Paridad a la salida del estancu (flange) de almacenamiento	100	100

Fuente: Comisión Nacional de Energía.

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles son los siguientes:

- **Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP):** Establecido por la Ley N°19.030 de 1991, y la Ley 19.681 de 2000 que la modificó, que tiene como fin disminuir el impacto de las fluctuaciones del precio internacional sobre el precio al consumidor, ya sea con un crédito a favor del consumidor, cuando los precios internacionales están altos, o con impuestos, cuando los precios están bajos.⁴
- **Impuesto Específico (I.E):** Acordado por la Ley N°18.502 de 1986, este Impuesto grava la importación o la primera venta de gasolina automotriz y de petróleo diesel. Su base imponible está formada por la cantidad de combustible expresada en metros cúbicos.

⁴ Para obtener mayor información del mecanismo de cálculo del FEPP dirigirse a (www.cne.cl)

- **Impuesto al Valor Agregado (IVA):** Convenido por el Decreto Ley N°825 de 1974, reemplazado por Decreto Ley N°1.606 de 1976, este gravamen en Chile es de un 18% y se aplica en cada una de las etapas de producción y comercialización.

Cuadro A-64

EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO ESPECÍFICO APLICADO A GASOLINA Y A PETRÓLEO DIESEL, CHILE

Años	Petróleo diesel	Gasolina automotriz
2003	1.5 Unidad Tributaria Mensual por Metro Cúbico	6 UTM x M3
2002	1.5 UTM x M3	6 UTM x M3
2001	1.5 UTM x M3	6 UTM x M3
2000	1.5 UTM x M3	5.2 UTM x M3
1999	1.5 UTM x M3	4.4084 UTM x M3

Fuente: Servicio de Impuestos Internos, www.sii.cl/pagina/petroleo/impuesto.htm

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

La Empresa Nacional de Petróleos (ENAP) semanalmente publica en su pagina web los precios de los productos que entrega a los distribuidores mayoristas en Santiago. Los principales factores que intervienen en el cálculo de los precios de ENAP son el precio en el mercado de referencia; los costos de transporte y logística (oleoductos y almacenamiento); costos de internación o arancel aduanero; seguros, impuesto específico e IVA; evolución del tipo de cambio y efecto del impuesto o crédito del FEPP.

La Comisión Nacional de Energía entrega semanalmente la aplicación del FEPP y un cálculo paralelo de los precios de Paridad. En el cuadro A-65 se puede observar los precios de paridad de importación (PPI) semanalmente del mes de diciembre 2001 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-65

PPI, CHILE, A DICIEMBRE 2001(dólares/m³)

Precios de Paridad - Cálculo FEPP, Diciembre 2001						PPI ENAP, Dic 2001	
Semana	Gasolinas	Kerosene	Diesel oil	Precio combustible	GLP	Gasolinas	Diesel
03-Dic-01	160,32	170,03	166,21	108,34	131,81	166,52	174,46
10-Dic-01	160,04	167,89	164,43	116,26	127,60	168,81	175,15
17-Dic-01	158,67	162,45	157,52	122,59	123,62	169,30	171,12
24-Dic-01	153,37	156,15	153,42	117,63	124,29	166,86	169,79
31-Dic-01	171,57	175,19	171,69	121,20	132,01	187,30	192,01

Fuente: Comisión Nacional de Energía y ENAP.

Los precios de Paridad que publica la CNE son para el cálculo del FEPP y los de ENAP corresponden a los precios a la salida de la refinería de petróleo de Concón que se presenta a continuación.

Cuadro A-66

PRECIO EN REFINERÍA, CHILE

(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	115,19	114,11	114,35	116,37	74,91	158,82
Diciembre 2002	156,65	161,22	165,24	166,31	102,67	248,97

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por ENAP

Nota:

El valor de conversión utilizado corresponde al tipo de cambio observado del mes de referencia, aunque, para el efecto de convertibilidad que utiliza la CNE corresponde al valor del dólar observado informado por el Banco Central para el viernes de la semana anterior a la que se realiza el análisis.

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe aplicar un crédito a favor del consumidor o un impuesto en contra, de acuerdo a lo establecido en la Ley del Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP). En el cuadro A-67 se puede observar los valores del FEPP obtenidos semanalmente del mes de diciembre 2001 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-67
FONDO ESTABILIZACIÓN DE PRECIOS DEL PETRÓLEO, IMPUESTOS, CHILE
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	14,99	14,99	12,53	13,44	4,73	22,84
Diciembre 2002	-7,29	-7,29	-4,27	-1,23	-4,84	-10,31

Notas: El GLP esta expresado en pesos por kilogramos, M³ GLP = 552.4 Kg.

Fuente: (www.sii.cl/pagina/petroleo/petrodiciembre2001.htm).

Luego se debe sumar el Impuesto Específico, que se adiciona al precio en refinería y FEPP. Este impuesto corresponde a 6 Unidades Tributarias Mensuales por metro cúbico para las gasolinas automotrices y 1.5 UTM/M³ para el Petróleo Diesel. Estos se presentan en el cuadro A-68 para los distintos combustibles.

Cuadro A-68
IMPUESTO ESPECÍFICO, CHILE
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	171,14	171,14	42,79	No aplica	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	176,33	176,33	44,08	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por el SII. (Valor UTM en diciembre 2001 \$ 28.524).

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es del 18%, y se aplica sobre la suma del precio en refinería y el margen comercial, que se presentan en el cuadro A-69 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-69
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, CHILE
(dólares/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	27,30	27,76	26,64	29,62	20,34	65,70
Diciembre 2002	36,38	37,14	36,36	37,68	29,42	80,18

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por ENAP.

La suma del FEPP más Impuesto Específico, y el IVA da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro 70
TOTAL IMPUESTOS, CHILE
(dólares/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	213,43	213,89	81,96	43,06	25,07	88,54
Diciembre 2002	205,42	206,18	76,17	36,45	24,58	69,87

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-67, A-68 y A-69.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes de comercialización son libres en Chile y corresponden al valor agregado de la cadena de distribución y comercialización obtenido como la diferencia entre el precio promedio de venta a público y el FEPP, Impuesto Específico, IVA y precio en refinería. En tanto que la Comisión Nacional de Energía publica en la sección de estadísticas nacionales de su página web las estimaciones de los márgenes brutos de comercialización de los diferentes derivados del petróleo.

Cuadro A-71
MÁRGENES DE COMERCIALIZACIÓN, CHILE
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	36,45	40,09	33,64	48,20	3807	206,17
Diciembre 2002	45,49	45,14	36,74	43,00	60,81	196,49

Fuente: Elaboración propia.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-66), Total Impuestos (cuadro A-70), y margen comercial (cuadro A-71) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-72.

Cuadro A-72
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, SANTIAGO, DICIEMBRE 2001
(pesos/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS				Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		FEPP	I.E.	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001								
Gasolina corriente	115,19	14,99	171,14	27,30	213,43	328,62	36,45	365,07
Gasolina premium	114,11	14,99	171,14	27,76	213,89	328,00	40,09	368,09
Diesel oil	114,35	12,53	42,79	26,64	81,96	196,31	33,64	229,95
Kerosene	116,37	13,44	0	29,62	43,06	159,3	48,20	207,63
Fuel oil	74,91	4,73	0	20,34	25,07	99,98	38,07	138,05
GLP balón de 15 Kg.	158,82	22,84	0	65,70	88,54	247,36	206,17	453,53
Diciembre 2002								
Gasolina corriente	156,65	-7,29	176,33	36,38	205,42	362,07	45,49	407,56
Gasolina premium	161,22	-7,29	176,33	37,14	206,18	367,40	45,14	412,54
Diesel oil	165,24	-4,27	44,08	36,36	76,17	241,41	36,74	278,15
Kerosene	166,31	-1,23	0	37,68	36,45	202,76	43,00	245,76
Fuel oil	102,67	-4,84	0	29,42	24,58	127,25	60,81	188,06
GLP balón de 15 Kg.	248,97	-10,31	0	80,18	69,87	318,84	196,49	515,33

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-68, A-69, A-70, A-71 y A-72.

Notas:

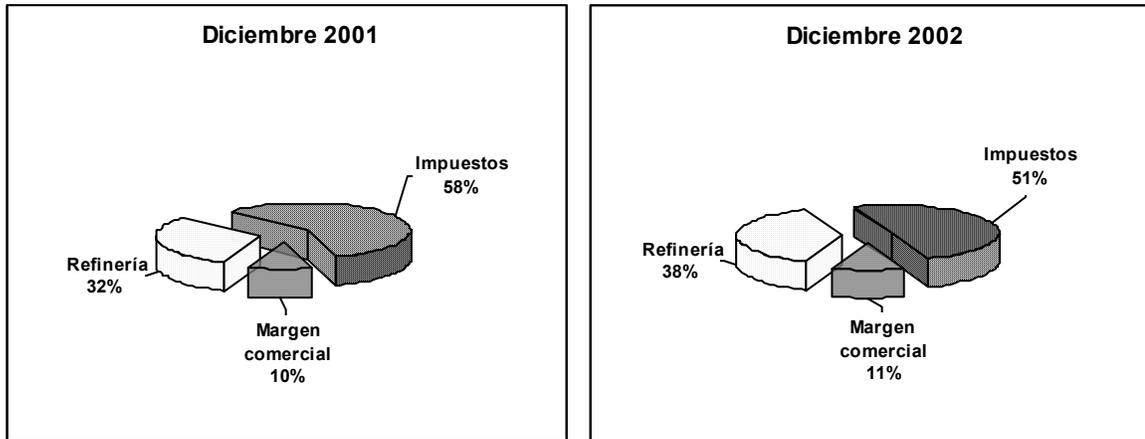
El precio del fuel oil corresponde a la lista de precios promedios de diciembre obtenido por una distribuidora importante del país.

El Precio del GLP esta expresado en pesos Chilenos por kilogramos.

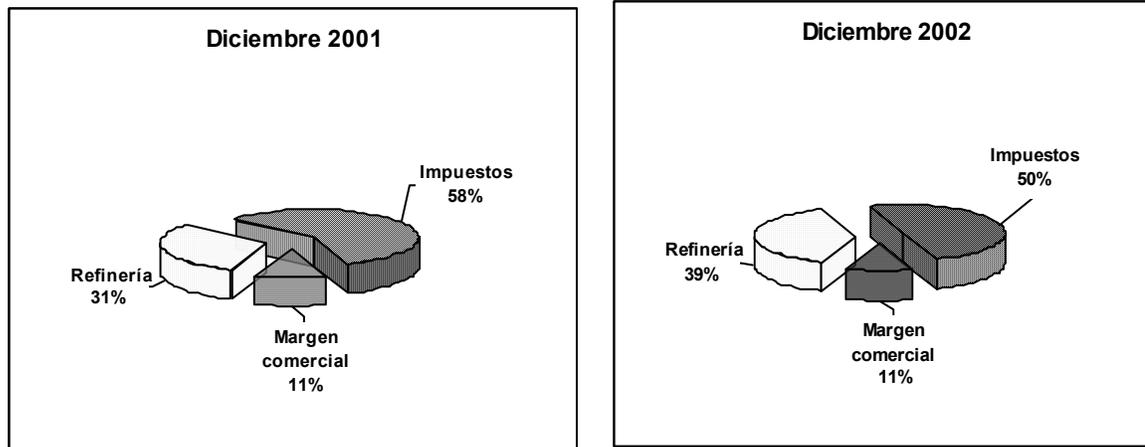
Los precios finales de los combustibles provienen de la encuesta semanal realizada por SERNAC, a excepción del GLP que proviene del INE.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, CHILE

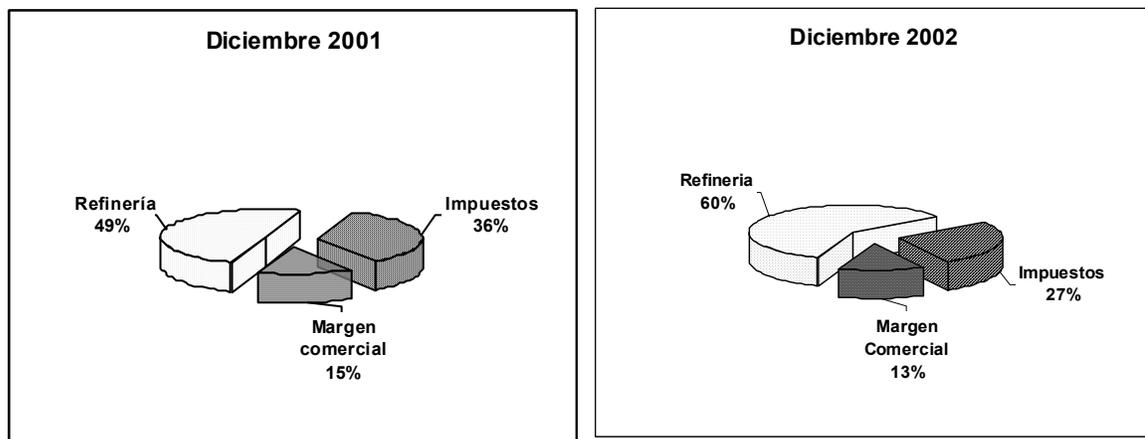
GASOLINA CORRIENTE



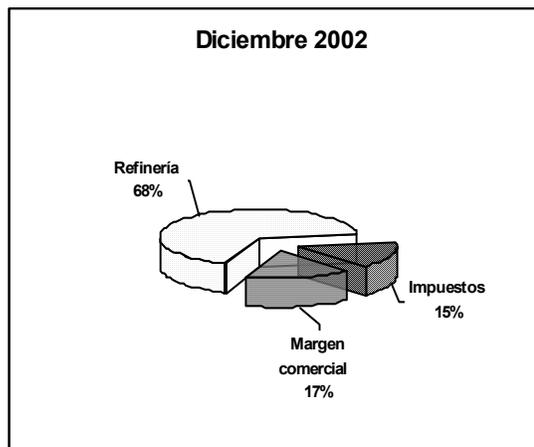
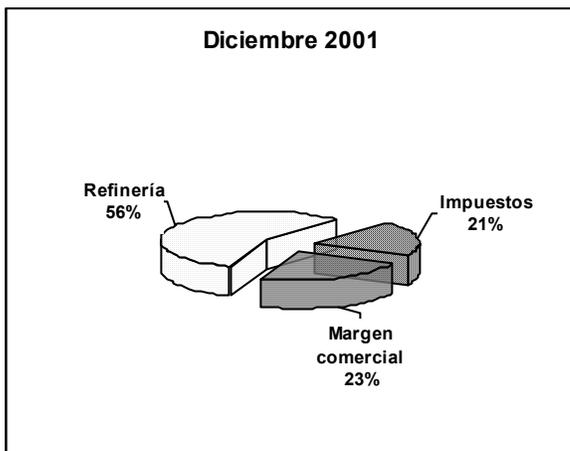
GASOLINA PREMIUM



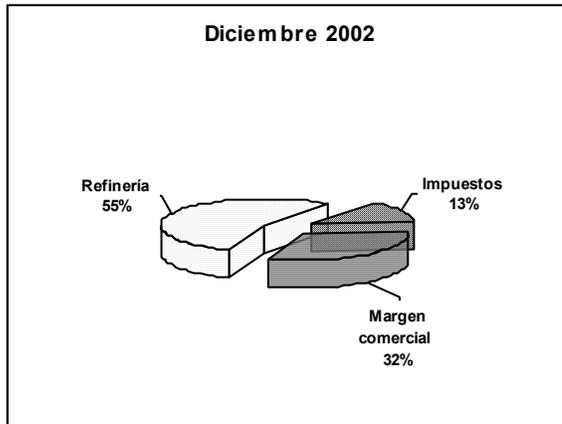
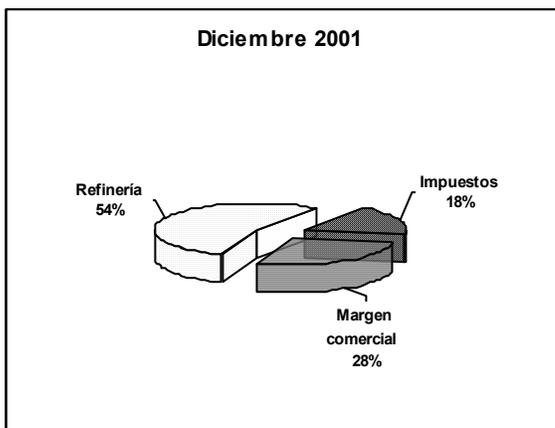
DIESEL OIL



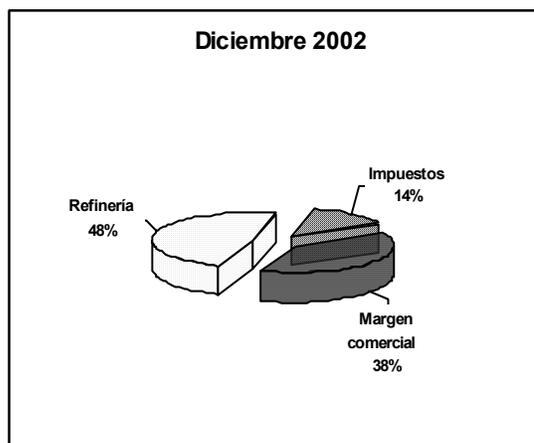
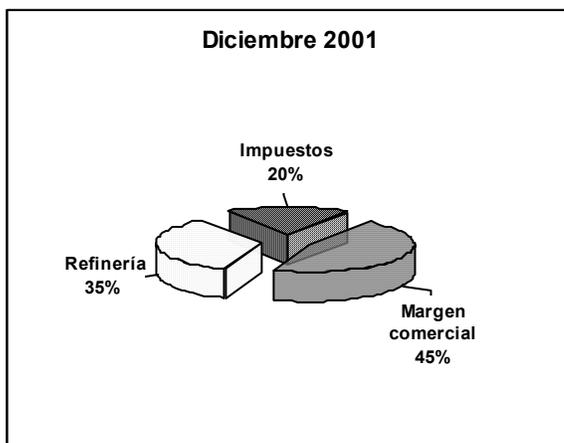
KEROSENE DOMESTICO



FUEL OIL



GAS LICUADO DEL PETRÓLEO

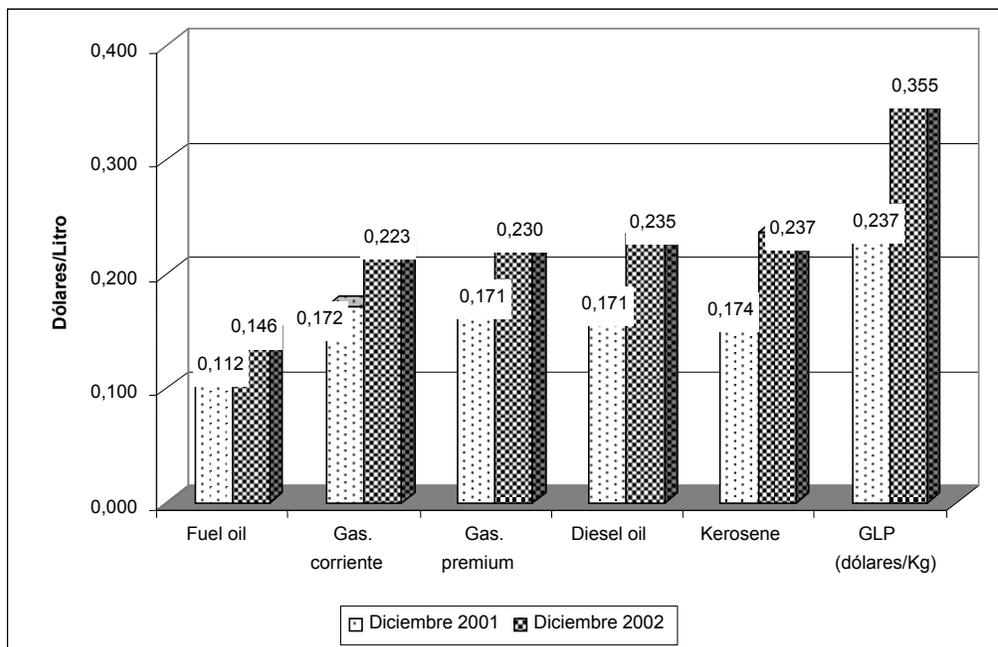


Fuente: Cuadro A-72.

Gráfico A-21

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, CHILE

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

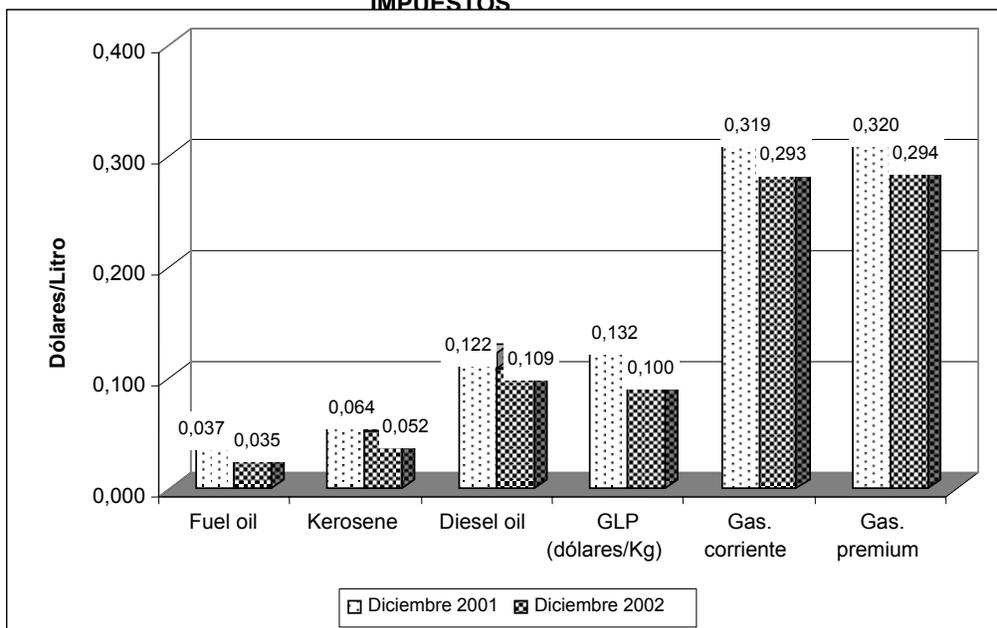
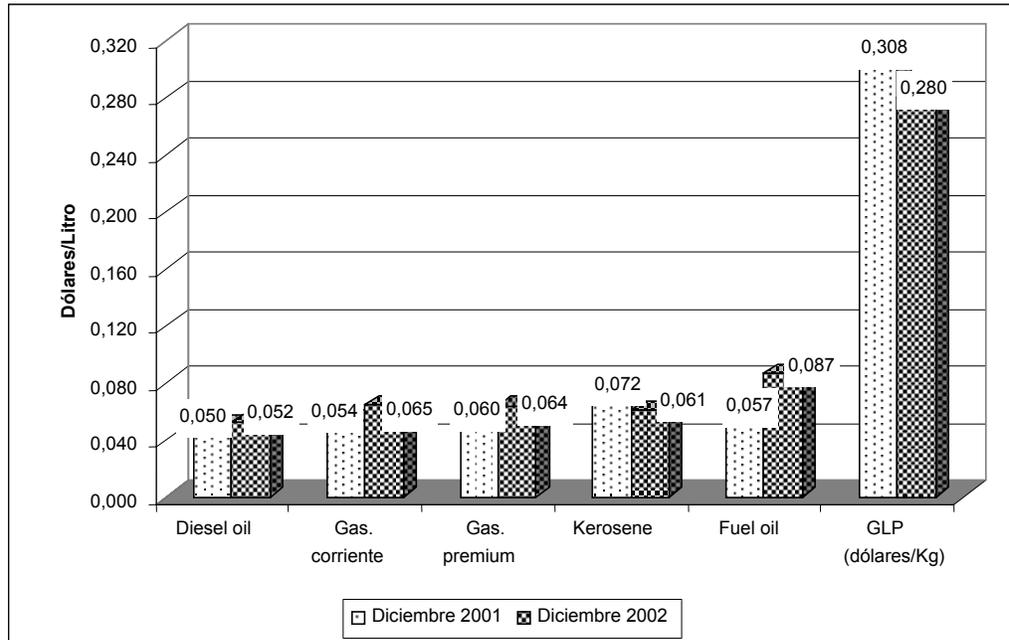
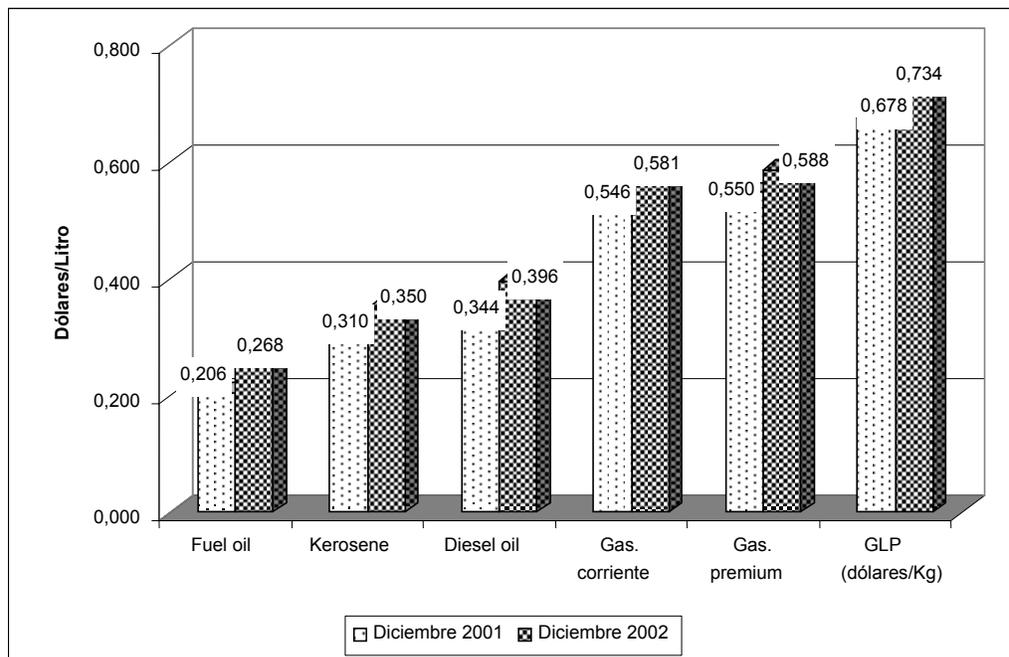


Gráfico A-21 (Continuación)

MARGEN COMERCIAL

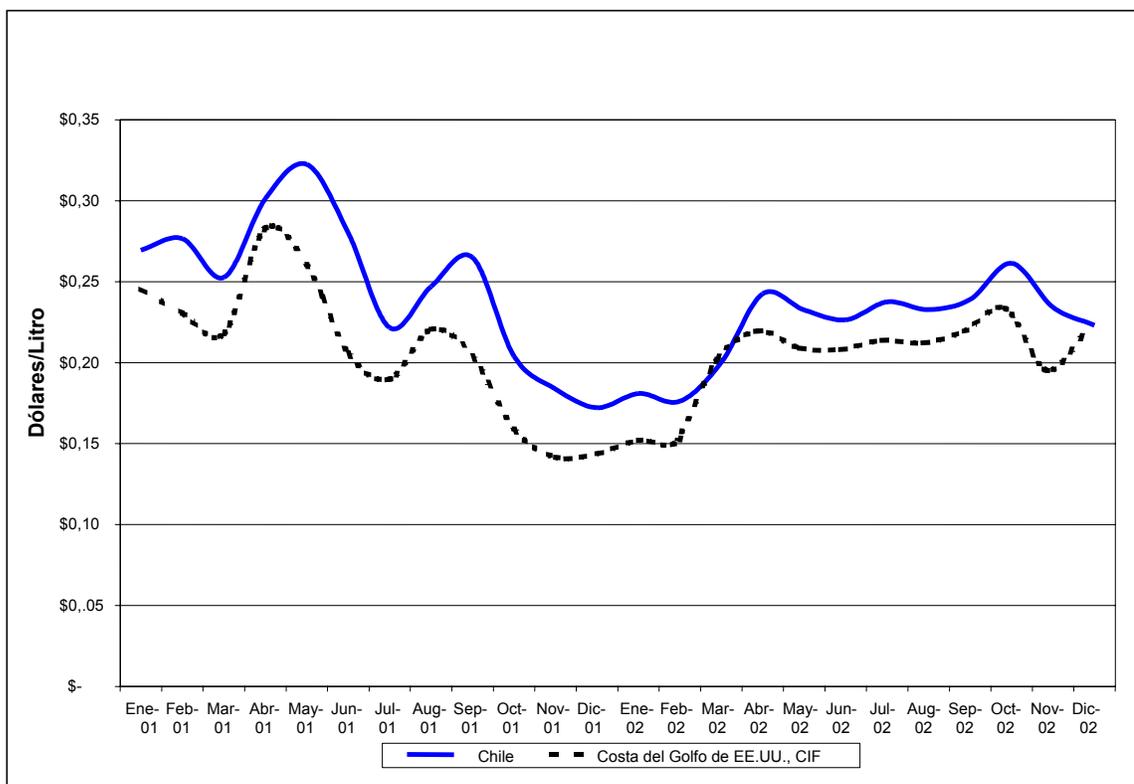


PRECIO FINAL A PÚBLICO



Fuente: Cuadro A-72.

Gráfico A-22
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, CHILE
 (Comparación precio ex refinería y precio de referencia
 Costa del Golfo de EEUU. Gasolina Regular)



Fuente: Comisión Nacional de Energía.

C. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Paraguay

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

El organismo de la Administración Central que ejerce la autoridad en el establecimiento de la política energética Nacional del Paraguay es el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, a través del Gabinete del Viceministerio de Minas y Energía, conforme a la Ley N° 167 de 1993 del Congreso Nacional. Según esta Ley, dicho Gabinete tiene a su cargo :

- Establecer y orientar la política referente al uso y manejo de los Recursos Minerales y Energéticos.
- Estudiar los aspectos técnicos, económicos, financieros y legales para promover el aprovechamiento industrial de los recursos disponibles.
- Fiscalizar sobre el uso adecuado de los recursos correspondientes a sus funciones.

El Estado ejecuta la gestión empresarial en los subsectores Energía eléctrica e Hidrocarburos, a través de las siguientes empresas estatales:

- Administración Nacional de Electricidad (**ANDE**)
- Petróleos Paraguayos (**PETROPAR**).
- Entre las funciones otorgadas por su ley de creación, Petropar puede industrializar y comercializar combustibles y sus derivados, así como realizar todo tipo de operaciones.
- Petropar es la única empresa que está autorizada para realizar la industrialización del petróleo y el comercio exterior de petróleo, diesel oil y gasolinas con plomo, ejerciendo, por consiguiente, el monopolio del mercado de esos combustibles.
- La importación de los combustibles que no hacen parte del monopolio de Petropar lo realizan las empresas privadas. Estas también están a cargo de la distribución, transporte y comercialización de los derivados de petróleo.⁵

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

Los precios de los derivados del petróleo están liberados para todos los combustibles, salvo el caso del gas oil, que posee precio único, determinado por el Gobierno

Por su parte el Ministerio de Industria y Comercio es el organismo responsable por la regulación de la distribución, transporte y comercialización de derivados de petróleo en el país (Decreto 10.911, Ley 904/63), para lo cual cuenta con la Dirección General de Combustibles que tiene como funciones:

- Administrar a nivel nacional y dar seguimiento a la aplicación de los instrumentos de política comercial en materia de combustibles y derivados.
- Coordinar con los demás organismos técnicos del Ministerio de Industria y Comercio, así como de otras instituciones gubernamentales competentes, el programa interinstitucional de control y fiscalización de cumplimiento de las normativas vigentes, relacionados con los productos derivados del petróleo de manera a garantizar la calidad del producto comercializado en el mercado nacional.

⁵ Política energética del Paraguay, (http://energy.org.ar/index1_files/PROYARG/WWW/MERCOSUR/page11.html).

- Elaborar los análisis, estudios, dictámenes y consultas que resulten necesarios para la actualización de las normativas vigentes, a los efectos de adecuarlos a las nuevas exigencias del mercado y para el cabal cumplimiento de las funciones establecidas en la presente Resolución.
- Canalizar, a través de los mecanismos apropiados, las solicitudes, requerimientos, inquietudes o problemas presentados por el sector privado o público en relación con la ejecución de política de comercio en el área de combustible y derivados.⁶

En el cuadro A-73 se resume los sistemas de precios aplicados en el mercado interno del Paraguay a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-73

RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES, PARAGUAY

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina especial	Libre	Impuesto Selectivo al consumo	Libre
Gasolina premium	Libre	Impuesto Selectivo al consumo	Libre
Diesel oil	Regulado	Impuesto Selectivo al consumo	Regulado
Kerosene	Libre	Impuesto Selectivo al consumo	Libre
Fuel oil	Libre	Impuesto Selectivo al consumo	Libre
GLP	Libre	Impuesto Selectivo al consumo	Libre

Fuente: Elaboración Propia a partir de datos obtenidos por la Dirección General de Combustibles.

Notas:

Petropar a través de licitaciones internacionales importa crudo y productos derivados del petróleo, especialmente desde Argentina.

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo, fijado por el Gobierno.

Libre: implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

El primer combustible a ser desregulado fue el gas licuado de petróleo (GLP) a partir del Decreto N° 4454 de enero de 1990, luego se desregularizaron el Fuel oil y el Kerosene con el Decreto N° 5445 de abril de 1990 y por último se liberalizaron en agosto del 2000 las naftas común y súper por medio del Decreto N° 10183.

La política de fijación de precios de los productos desregulados están bajo las empresas multinacionales SHELL, ESSO y TEXACO.⁷

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles en el mercado interno del Paraguay son los siguientes:

Impuesto Selectivo al Consumo: Este impuesto grava la primera enajenación cuando sean de producción nacional, así como la importación de los bienes. Para los combustibles se aplica bajo la Ley N° 125 de 1991. La alícuota varía de acuerdo al tipo de producto, que va del 3% al 50% según el caso, para los combustible es la siguiente:

Cuadro A-74

ALÍCUOTAS DE ISC SEGÚN COMBUSTIBLE, PARAGUAY

COMBUSTIBLES	Alícuota en porcentajes
Súper nafta y nafta sin plomo	50
Kerosene	10
Fuel oil	10
Diesel oil	14,10
GLP	10

Fuente: Subsecretaría de estado de tributación, (www.hacienda.gov.py)

⁶ Ministerio de industria y Comercio, (www.mic.gov.py).

⁷ www.icem.org.br/esla/presparaguay.ppt.

Base Imponible: La base imponible la constituye el precio de venta en fábrica excluido el propio impuesto y el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

El ISC de las naftas no se aplican sobre el precio en refinería ni sobre el precio de venta al público, sino sobre valores imposables presuntos fijados por el Poder Ejecutivo, los cuales no podrán superar el precio de venta en el mercado interno a nivel de consumidor final.

En lo relativo al gas oil, la base imponible lo constituye el precio de venta al público que establezca el Poder Ejecutivo (Art.105, Título II, Impuesto Selectivo al Consumo, Ley 125/91).

Impuesto al Valor Agregado: Grava a la enajenación de bienes y la prestación de servicios. La tasa general es de un 10%. En general los combustibles y derivados de petróleo no están gravados por el IVA.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

Los precios en refinería de los derivados en Paraguay provienen de la compañía Petrolera de Petróleos (Petropar), estos se pueden observar en el cuadro A-75.

Cuadro A-75
PRECIO EN REFINERÍA
(guaraníes/litro)

Combustibles	Gasolina especial	Gasolina premium	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP guaraníes/Kg.
Diciembre 2001	1035,22	1157,72	1126,67	1409,09	381,82	1461,57
Diciembre 2002	1468,24	1567,24	1773,60	2000	1018,18	1961,57

Fuente: Petróleos Paraguayos, Gerencia Comercial

b) Impuestos

Una vez determinado el precio en refinería se debe adicionar el impuesto selectivo al consumo. Estos se presentan en el cuadro A1-76 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-76
IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO, PARAGUAY
(guaraníes/litro)

Combustibles	Gasolina especial	Gasolina premium	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP Guaraníes/Kg.
Diciembre 2001	764,78	922,28	219,73	140,91	38,18	138,43
Diciembre 2002	866,76	866,76	338,40	200	101,82	138,43

Fuente: Petróleos Paraguayos (PETROPAR).

Nota: Existe un Impuesto al Valor Agregado implícito en las gasolinas de \$ 15,09 Gs.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes comerciales en Paraguay son libres a excepción del gas oil que es regulado por el gobierno por el Decreto N° 10.911 de 2000 “Reglamentación sobre la refinación, importación, distribución y comercialización de los combustibles derivados del Petróleo” y que corresponde a un 12% del precio final a público (4,5% corresponde a las empresas distribuidoras y un 7,5% corresponde a las estaciones de servicio).⁸

Los márgenes comerciales (mayorista y minorista) de los demás combustibles se obtuvieron mediante la diferencia entre el precio final al consumidor y el precio en refinería sin impuestos. Estos se observa en la cuadro A-77 para los diferentes combustibles.

⁸ Dirección General de Combustibles,(www.mic.gov.py)

Cuadro A-77
MÁRGENES COMERCIALES, PARAGUAY
(guaraníes/litro)

Combustibles	Gasolina especial	Gasolina premium	Gas oil	Kerosene	Fuel oil	GLP guaraníes/Kg.
Diciembre 2001	530,00	609,99	183,60	250	321,90	1088,27
Diciembre 2002	765	966	288,00	300	180	600

Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida por Petropar y la Dirección General de Combustibles

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-75), Impuestos (cuadro A-76), y margen comercial (cuadro A-77) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-78.

Cuadro A-78
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, ASUNCIÓN
(guaraníes/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS		Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		ICS	Total (2)			
Diciembre 2002						
Gasolina especial	1 035,22	764,78	764,78	1 800	530	2 330
Gasolina premium	1 157,72	922,28	922,28	2 080	609,99	2 689,99
Gas oil	1 126,67	219,73	219,73	1 346,40	183,60	1 530
Kerosene	1 409,09	140,91	140,91	1 550	250	1 800
Fuel oil	381,82	38,18	38,18	420	321,90	741,90
GLP	1 461,57	138,43	138,43	1 600	1 088,27	2 688,27
Diciembre 2002						
Gasolina especial	1 468,24	866,76	866,76	2 335	765	3 100
Gasolina premium	1 567,24	866,76	866,76	2 434	966	3 400
Gas oil	1 773,60	338,40	338,40	2 112	288	2 400
Kerosene	2 000	200	200	2 200	300	2 500
Fuel oil	1 018,18	101,82	101,82	1 120	180	1 300
GLP	1 961,57	138,43	138,43	2 100	600	2 700

Fuente : Elaboración propia a partir de los cuadros A-75, A-76 y A-77.

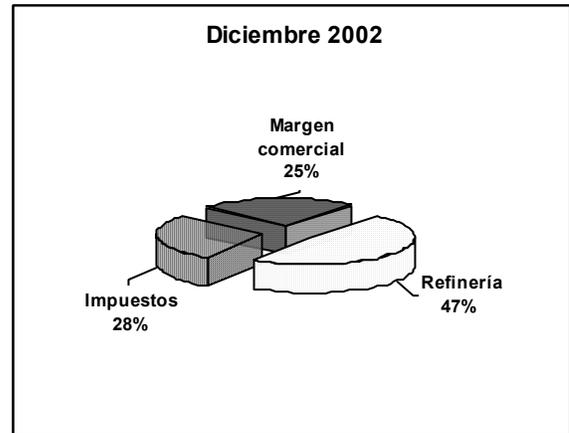
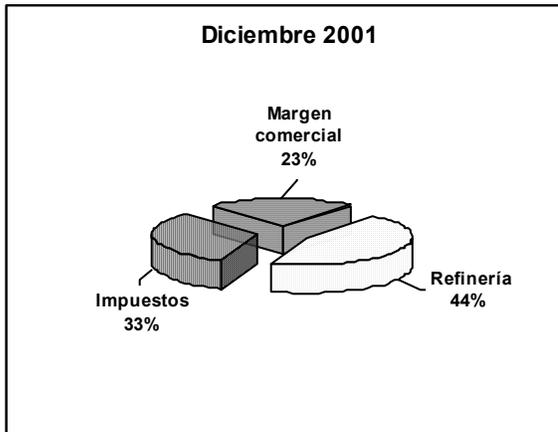
Notas:

El precio del GLP esta expresado en guaraníes por kilogramos.

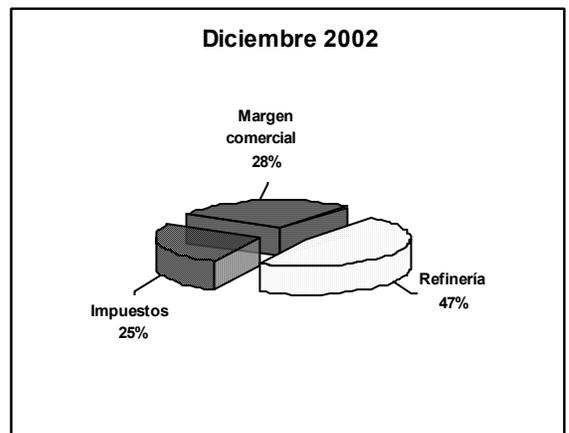
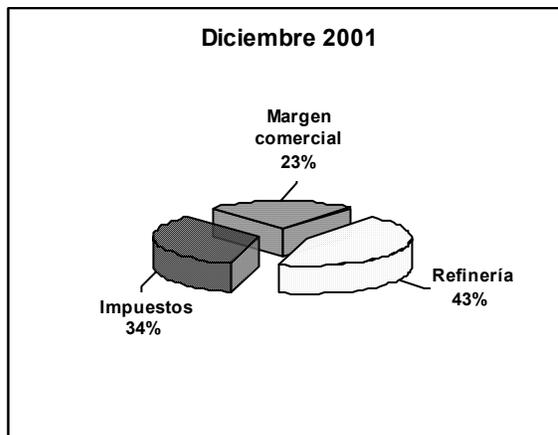
Los precios finales de los combustibles provienen de Petropar.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, PARAGUAY

GASOLINA CORRIENTE



GASOLINA PREMIUM



GAS OIL

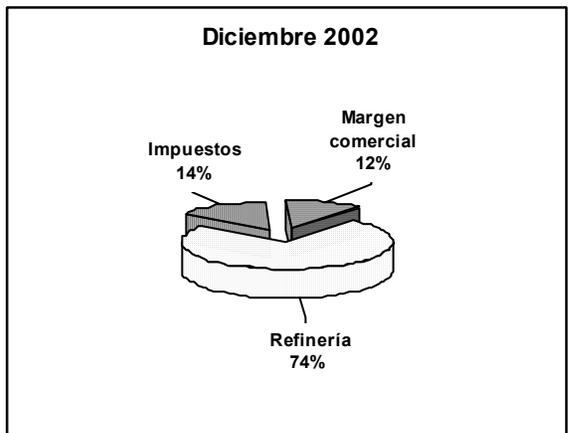
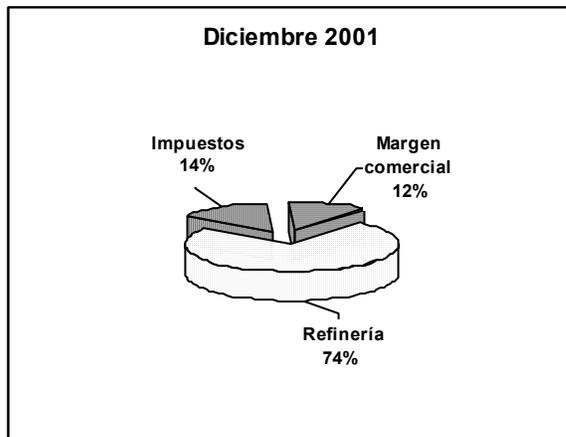
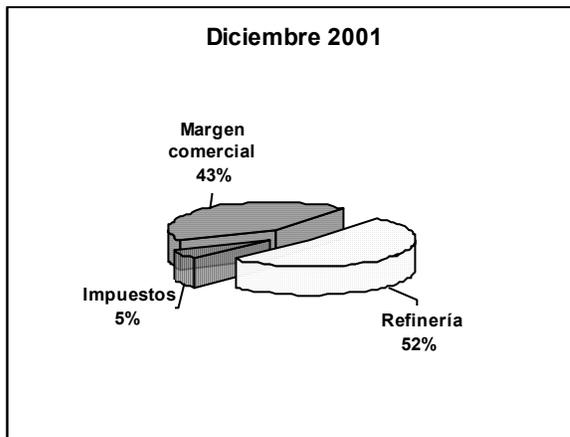


Gráfico A-23 (continuación)

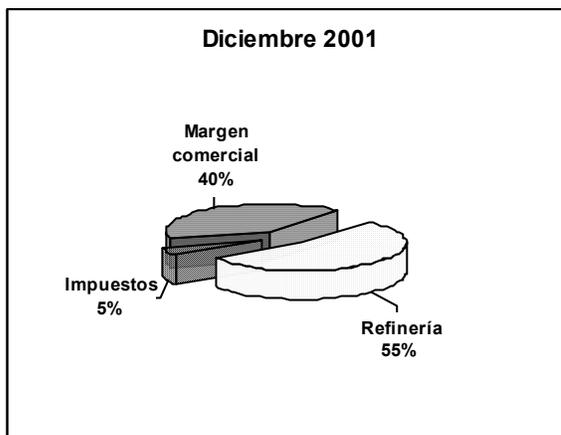
KEROSENE DOMESTICO



FUEL OIL



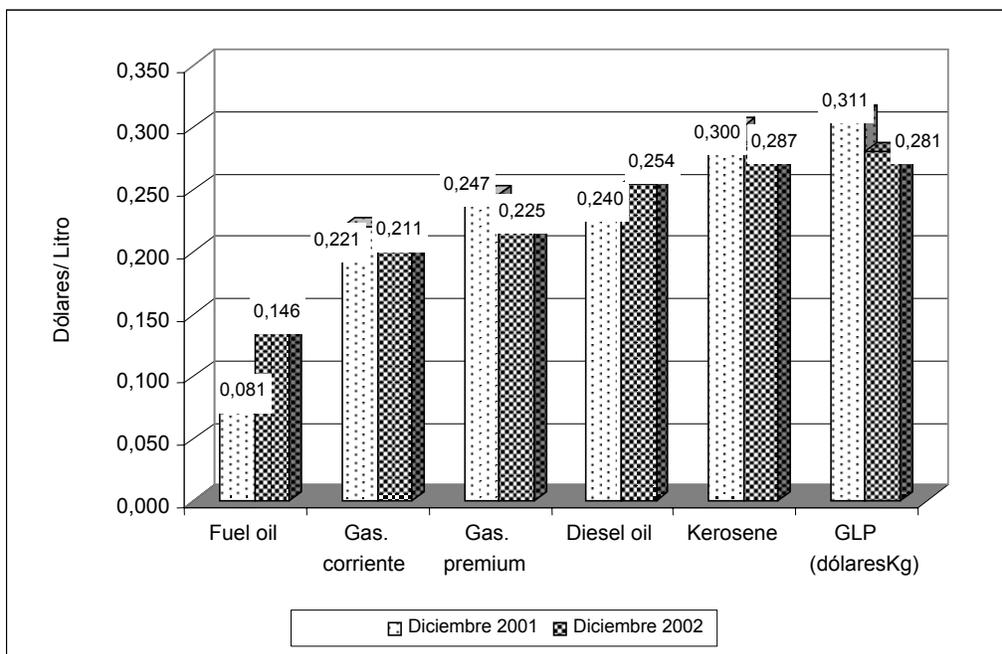
GLP



Fuente: Cuadro A-78.

Gráfico A-24
COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE
PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, PARAGUAY

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

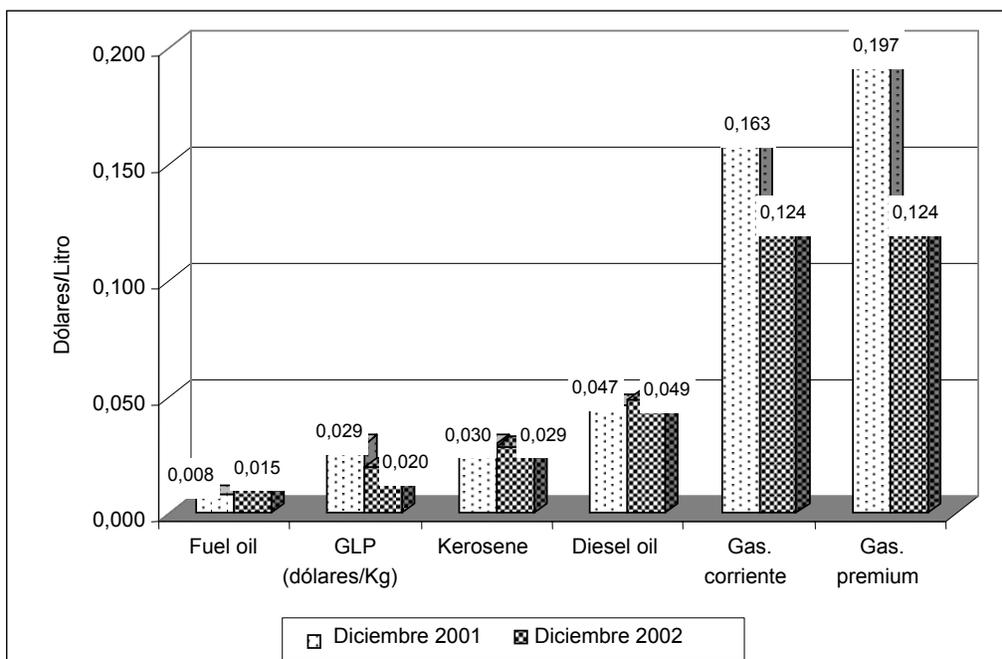
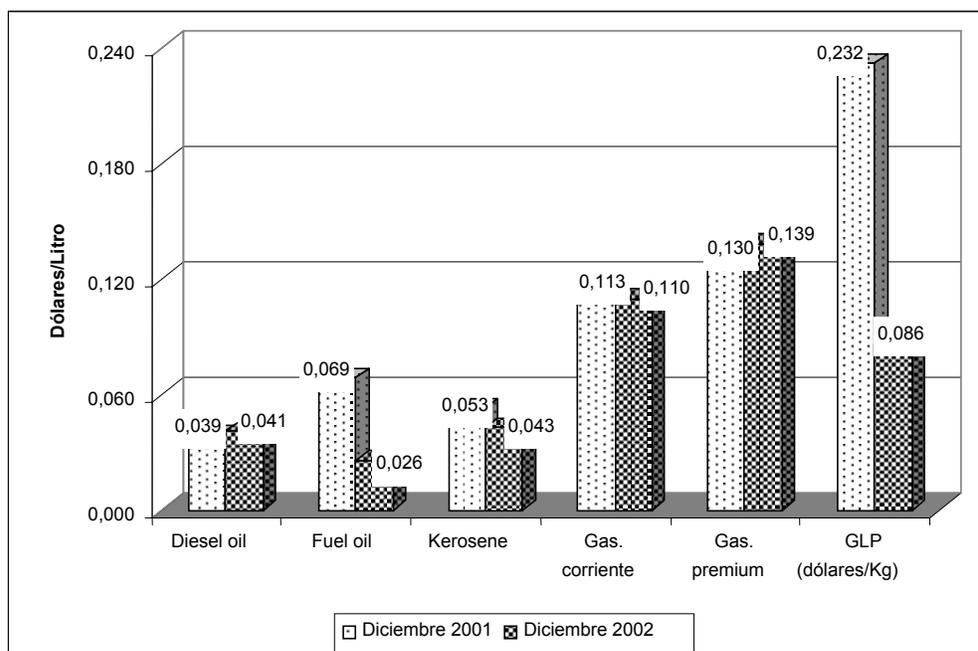
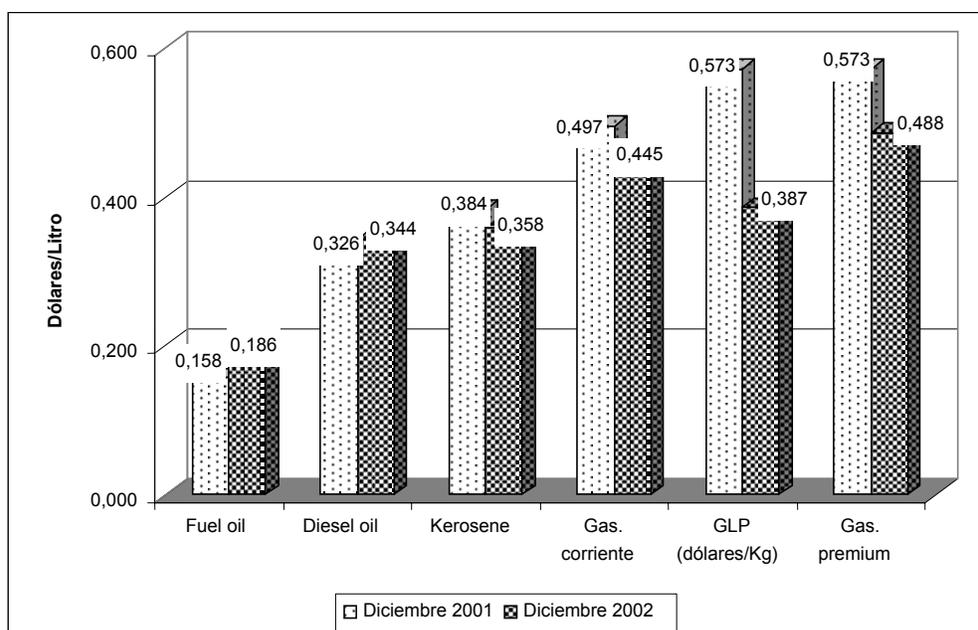


Gráfico A-24 (continuación)

MARGEN COMERCIAL

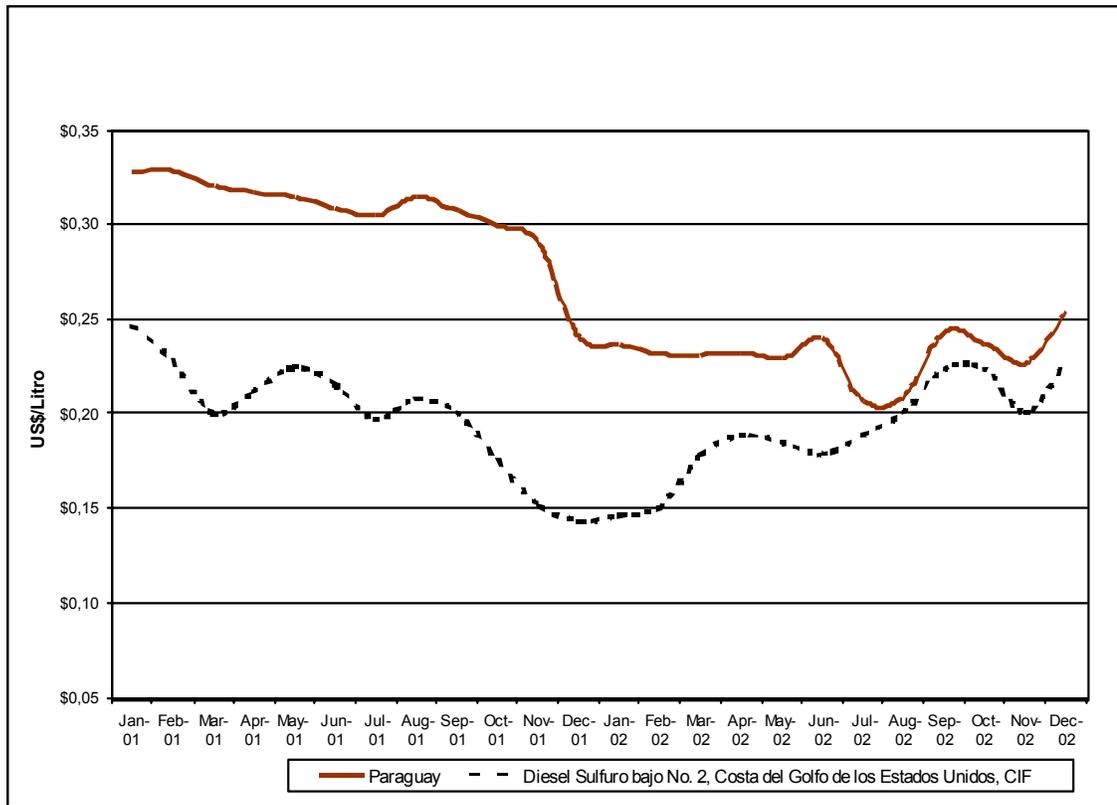


PRECIO FINAL A PÚBLICO



Fuente: Cuadro A-78.

Gráfico A-25
PRECIOS EX REFINERÍA DIESEL OIL, PARAGUAY
 (Comparación precio ex refinería y precio de referencia
 Costa del Golfo de EEUU. Diesel Oil)



Fuente: Dirección General de Combustibles.

D. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Perú

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

La ley Orgánica de Hidrocarburos N° 26221, promulgada el 20 de agosto de 1993 norma las actividades de hidrocarburos en el territorio nacional; mediante esta ley el Estado promueve el desarrollo de las actividades de hidrocarburos con participación de inversión privada y sobre la base de la libre competencia con la finalidad de lograr el bienestar de la persona humana y desarrollo nacional.

La Ley N° 26221 establece que el “Ministerio de Energía y Minas” es el encargado de elaborar, aprobar, proponer y aplicar la política del Sector, dictar las normas pertinentes y velar por el cumplimiento de la Ley; lo cual esencialmente da lugar a funciones normativas, promotoras, concedentes y fiscalizadoras. Con posterioridad, mediante la Ley N° 26734 se crea el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (OSINERG), adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas por Ley N° 27111, al cual se le asigna la función fiscalizadora.

Por intermedio del Ministerio de Energía y Minas, la Dirección General de Hidrocarburos tiene como objetivo mantener los reglamentos y las normas debidamente actualizadas, al ritmo de los cambios tecnológicos y económicos. Dentro de sus funciones de promoción de la inversión privada, su objetivo es orientar a inversionistas, usuarios y público en general, simplificando los procedimientos y la gestión que necesariamente conlleva cualquier inversión que se efectúe en un país organizado.⁹

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

A partir de 1990 el modelo de desarrollo del Perú tiene como base la libertad económica, la inversión privada y la libre competencia. En el cuadro A-79 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-79

RESUMEN SISTEMA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES, PERÚ

Combustibles	Precio Refinería	Impuestos	Margen Comercial
Gasolina corriente	Libre	Al Rodaje, Selectivo al Consumo y General a las Ventas	Libre
Gasolina premium	Libre	Al Rodaje, ISC, IGV	Libre
Diesel oil	Libre	ISC, IGV	Libre
Kerosene	Libre	ISC, IGV	Libre
Fuel oil	Libre	IGV	Libre
GLP	Libre	ISC, IGV	Libre

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos por el Ministerio de Energía y Minas.

Notas:

Existe en Perú un Precio de referencia: Precio competitivo (costo de oportunidad) para los Distribuidores Mayoristas, que tendría un producto internado en el país, puesto en la brida del puente de despacho del terminal de ventas ubicado en Lima Metropolitana y que cualquier importador eficiente con acceso a un terminal puede obtener.

Regulado: implica la imposición de un precio máximo.

Libre: implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

⁹ Ministerio de Energía y Minas - Dirección General de Hidrocarburos, www.mem.gob.pe.

2. Base tributaria

Los impuestos que se aplican en el mercado de los combustibles en el Perú son los siguientes:

Impuesto al rodaje: Grava el consumo de combustible utilizados en el sector de transporte automovilístico, exceptuando entre estos al Diesel. El porcentaje asciende al 8% sobre el precio neto Ex-refinería del combustible.

Impuesto selectivo al consumo (I.S.C): Grava de manera diferenciada el consumo de un determinado combustible. Este impuesto se viene aplicando en Soles/Galón. Establecido por Decreto Supremo N° 025-98-EF, publicado el 12 de marzo de 1997, establece montos fijados para cada tipo de combustibles. Mediante el Decreto supremo N° 212-2001-EF de fecha 02 de noviembre del 2001 se modifican los valores del ISC, posteriormente se vuelven a modificar el 24 de noviembre mediante el D.S. N° 218-2001-EF.

Impuesto general a las ventas (IGV): El impuesto General a las ventas, es un impuesto al consumo general, que grava en el país de bienes muebles, la importación de bienes, la prestación o utilización de servicios en el país, etc. La tasa general del IGV corresponde a un 18%.

3. Metodología de cálculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

La Gerencia de Comercialización de Petroperú mensualmente entrega los precios de los productos derivados del petróleo a precio neto a las diferentes plantas.¹⁰ También el Ministerio de Energía y Minas del Perú publica en su página web la estructura de precios de los diferentes combustibles, así entonces podemos observar en el cuadro A-80 los precios en refinería para los distintos combustibles.

Cuadro A-80
PRECIO EN REFINERÍA, PERÚ,
(Nuevos soles/galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	2,49	2,73	2,24	2,47	1,74	0,95
Diciembre 2002	3,17	3,66	3,15	3,36	2,61	1,29

Fuente: Ministerio de Energía y Minas del Perú – Informe Mensual Upstream – Downstream de las Actividades de Hidrocarburos diciembre 2001 y 2002, (www.mem.gob.pe).

b) Impuestos

Una vez determinado el precio ex refinería se debe adicionar el Impuesto al Rodaje, que corresponde a un 8% sobre el ingreso al productor. Estos se observan en el cuadro A-81 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-81
IMPUESTO AL RODAJE, PERÚ
(nuevos soles por galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	0,20	0,22	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	0,25	0,29	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica

Fuente: Ministerio de Energía y Minas del Perú – Plan Referencial de Hidrocarburos 2002.

¹⁰ (www.petroperu.com)

Luego se debe sumar el Impuesto Selectivo al Consumo (impuesto fijo), que se adiciona al precio en refinería y el Impuesto al Rodaje. Estos se muestran en el cuadro A-82 para los diferentes combustibles.

Cuadro A-82
IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO, PERÚ
(nuevos soles por galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	2,46	3,32	2,07	0,78	No aplica	0,23
Diciembre 2002	2,76	3,82	2,19	1,58	No aplica	0,27

Fuente: Ministerio de Energía y Minas del Perú – Plan Referencial de Hidrocarburos 2002.

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es del 18%, y se aplica sobre la suma del precio en refinería, Impuesto al Rodaje e Impuesto Selectivo al Consumo. Estos se presentan en el cuadro A-83 para los diferentes combustibles.

Cuadro 83
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, PERÚ
(nuevos soles por galón)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	0,93	1,13	0,78	0,59	0,31	0,21
Diciembre 2002	1,11	1,40	0,96	0,89	0,47	0,28

Fuente: Ministerio de Energía y Minas del Perú – Plan Referencial de Hidrocarburos 2002.

La suma del Impuesto al Rodaje más el Impuesto Selectivo al Consumo, y el IVA da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro 84
TOTAL IMPUESTOS, PERÚ
(nuevos soles por galón)

Combustibles	Gasolina Corriente	Gasolina Premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	3,59	4,67	2,85	1,37	0,31	0,44
Diciembre 2002	4,12	5,51	3,15	2,47	0,47	0,55

Fuente: Cuadros A1-81, A1-82 y A1-83.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes de comercialización son libres en el Perú, y estos se encuentran publicados por el Ministerio de Energía y Minas y corresponden a estimaciones realizadas por la Dirección General de Hidrocarburos (DGH). Incluye el I.G.V sobre el margen. Estos valores incluyen el margen mayorista, minorista los cuales se observan en el cuadro A-85 para los distintos combustibles.

Cuadro A-85
MÁRGENES COMERCIALES
(nuevos soles por galón)

Combustibles	Gasolina Corriente	Gasolina Premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP nuevos soles/Kg.
Diciembre 2001	0,88	1,54	0,84	1,89	0	1,35
Diciembre 2002	0,74	1,24	0,56	1,06	0	1,21

Fuente: Ministerio de Energía y Minas del Perú – Informe Mensual Upstream – Downstream de las Actividades de Hidrocarburos diciembre 2001 y 2002, (www.mem.gob.pe)

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-80), Total Impuestos (cuadro A-84), y margen comercial (cuadro A-85) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en el cuadro A-86.

Cuadro A-86
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, LIMA, DICIEMBRE 2001

Nuevos Soles/ Galón.

Combustibles	Precio Refinería (1)	IMPUESTOS				Precio planta (1+2)	Margen Comercial (3)	Precio público (4)=(1+2+3)
		Rodaje	Selectivo Consumo	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001								
Gasolina corriente	2,49	0,20	2,46	0,93	3,59	6,08	0,88	6,96
Gasolina premium	2,73	0,22	3,32	1,13	4,67	7,40	1,54	8,94
Diesel oil	2,24	0	2,07	0,78	2,85	5,09	0,84	5,93
Kerosene	2,47	0	0,78	0,59	1,37	3,84	1,89	5,73
Fuel oil	1,74	0	0	0,31	0,31	2,05	0	
GLP cilindro 24 libras	0,95	0	0,23	0,21	0,44	1,39	1,35	2,74
Diciembre 2002								
Gasolina corriente	3,17	0,25	2,76	1,11	4,12	7,29	0,74	8,03
Gasolina premium	3,66	0,29	3,82	1,40	5,51	9,17	1,24	10,41
Diesel oil	3,15	0	2,19	0,96	3,15	6,30	0,56	6,86
Kerosene	3,36	0	1,58	0,89	2,47	5,83	1,06	6,89
Fuel oil	2,61	0	0	0,47	0,47	3,08	0	
GLP cilindro 24 libras	1,29	0	0,27	0,28	0,55	1,84	1,21	3,05

Fuente:Elaboración propia a partir de los cuadros A-80, A-81, A-82, A-83, A-84 y A-85.

Notas:

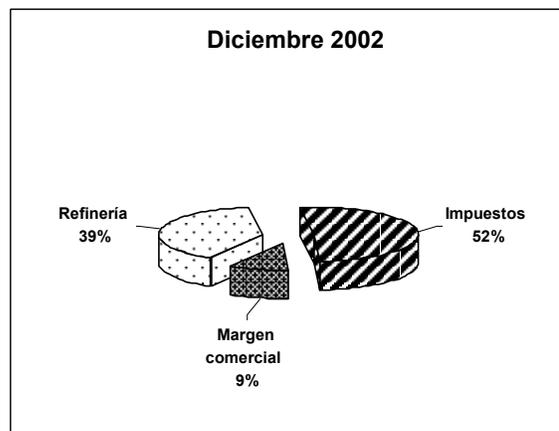
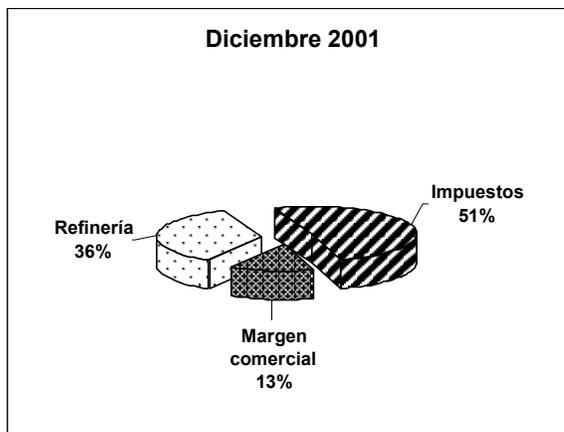
Precio planta corresponde a precio ex planta Callao.

El precio del GLP está expresado en Nuevos Soles por kilogramos.

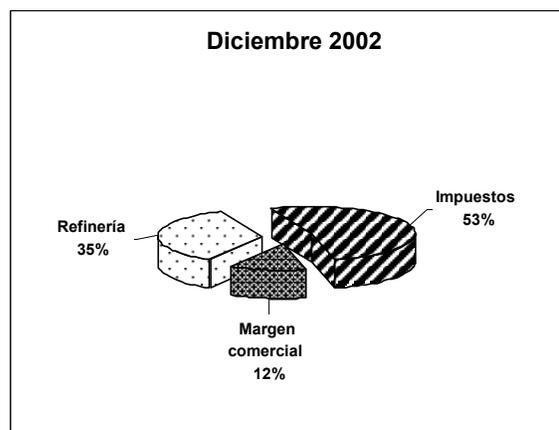
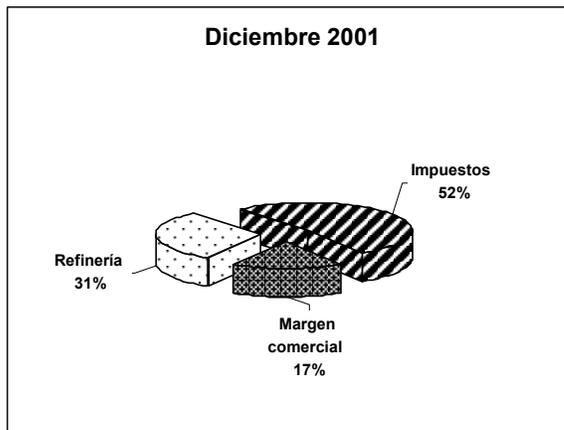
Los Precios finales al consumidor provienen del Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (INEI).

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, PERÚ

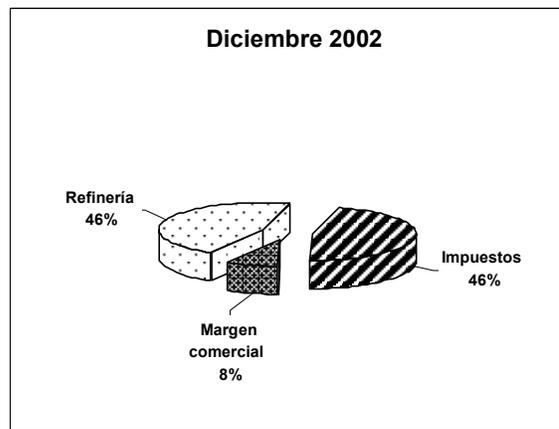
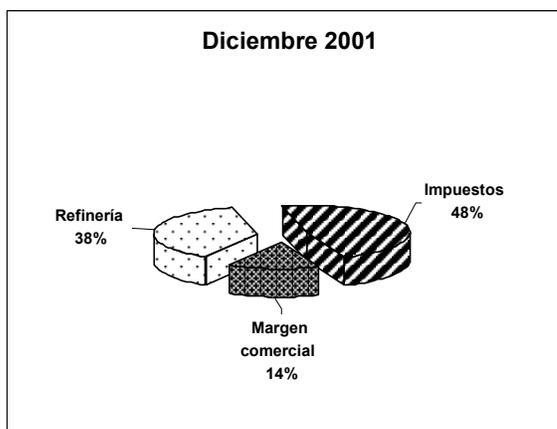
GASOLINA CORRIENTE



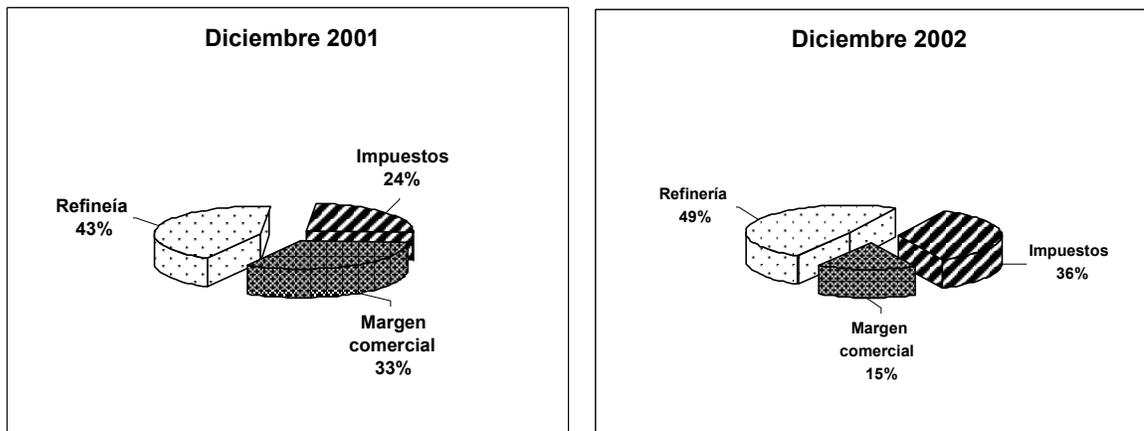
GASOLINA PREMIUM



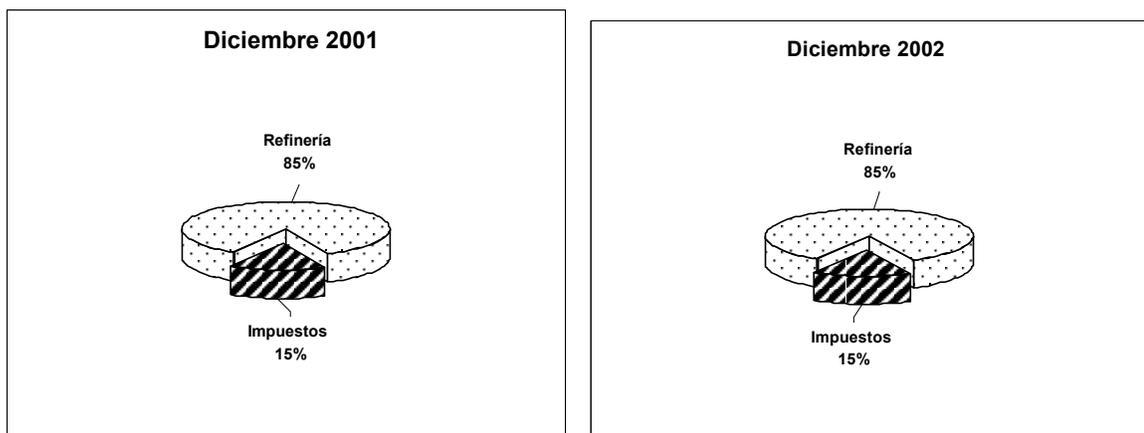
DIESEL OIL



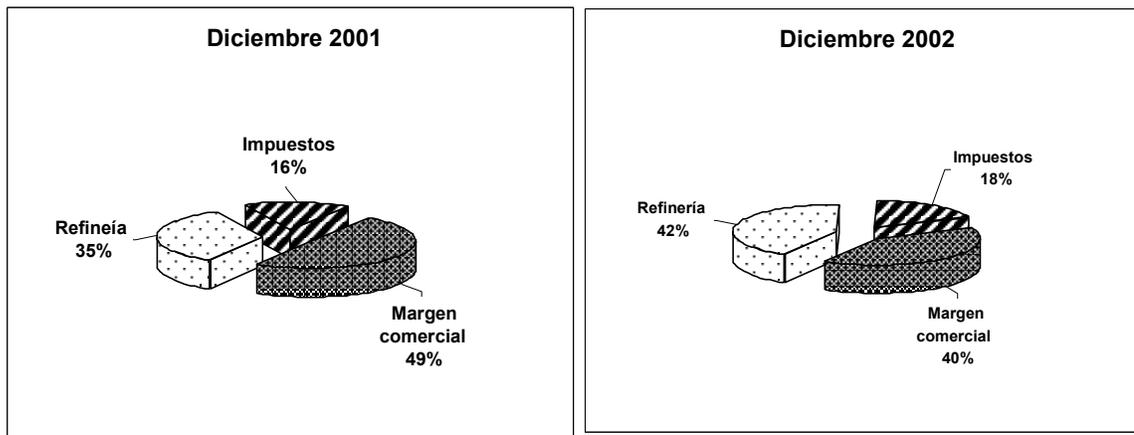
KEROSENE DOMESTICO



FUEL OIL



GAS LICUADO DEL PETRÓLEO

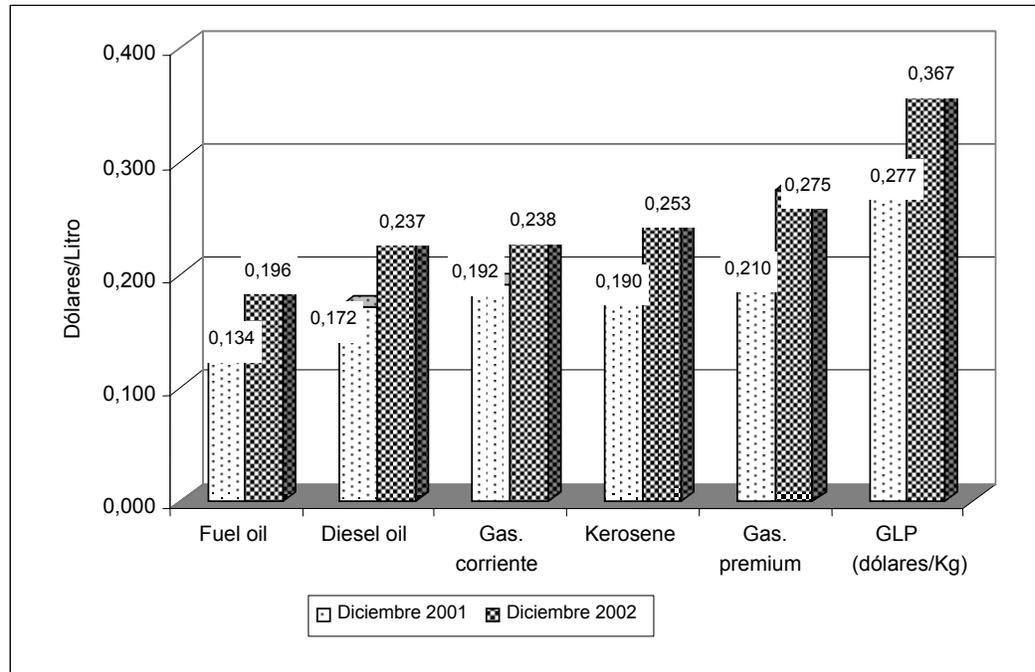


Fuente: Cuadro A-86.

Gráfico A-27

COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS DE PRECIOS DE LOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, PERÚ

PRECIO EN REFINERÍA



IMPUESTOS

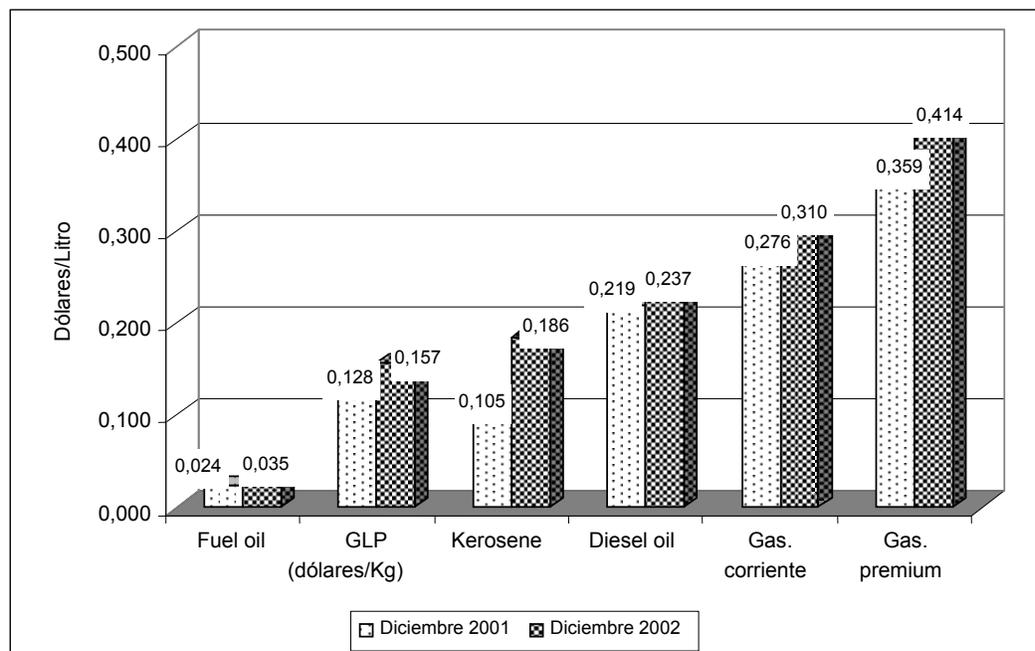
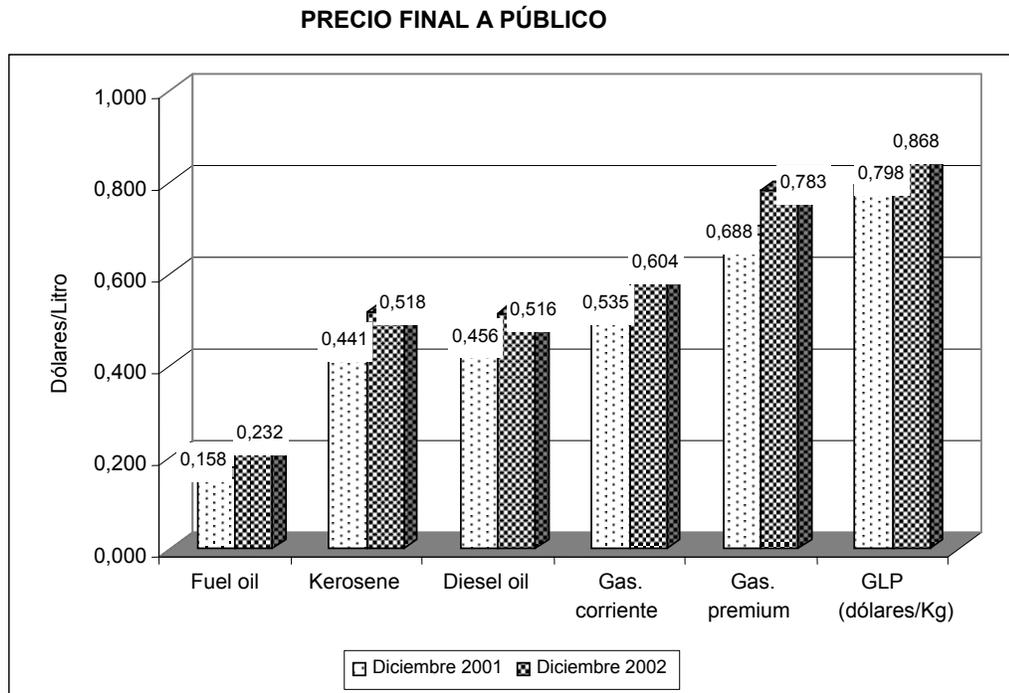
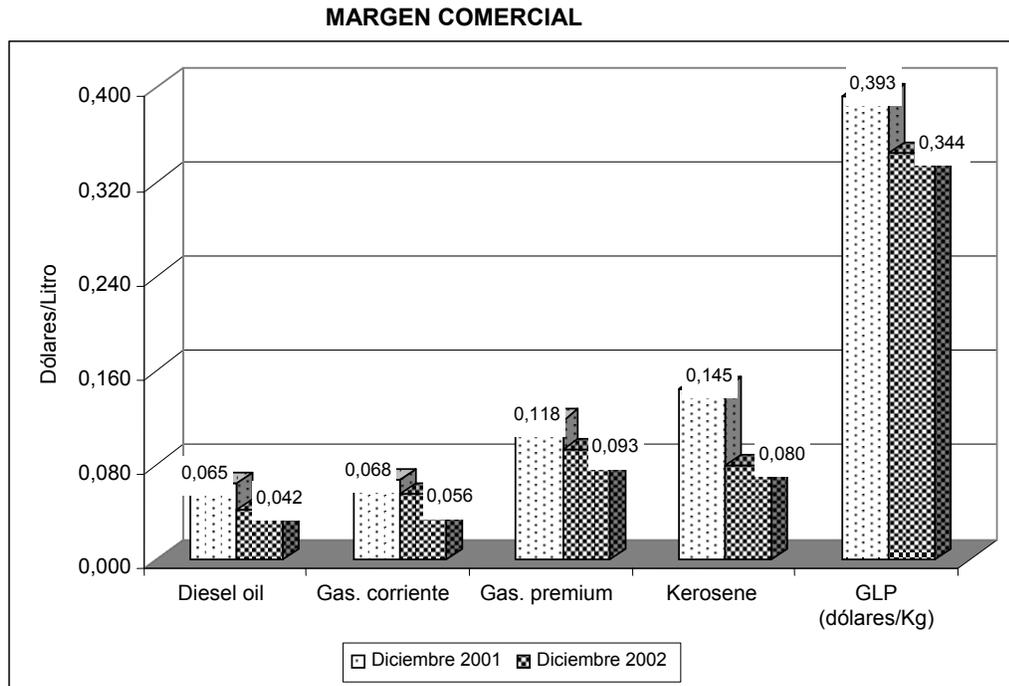


Gráfico A-27 (continuación)

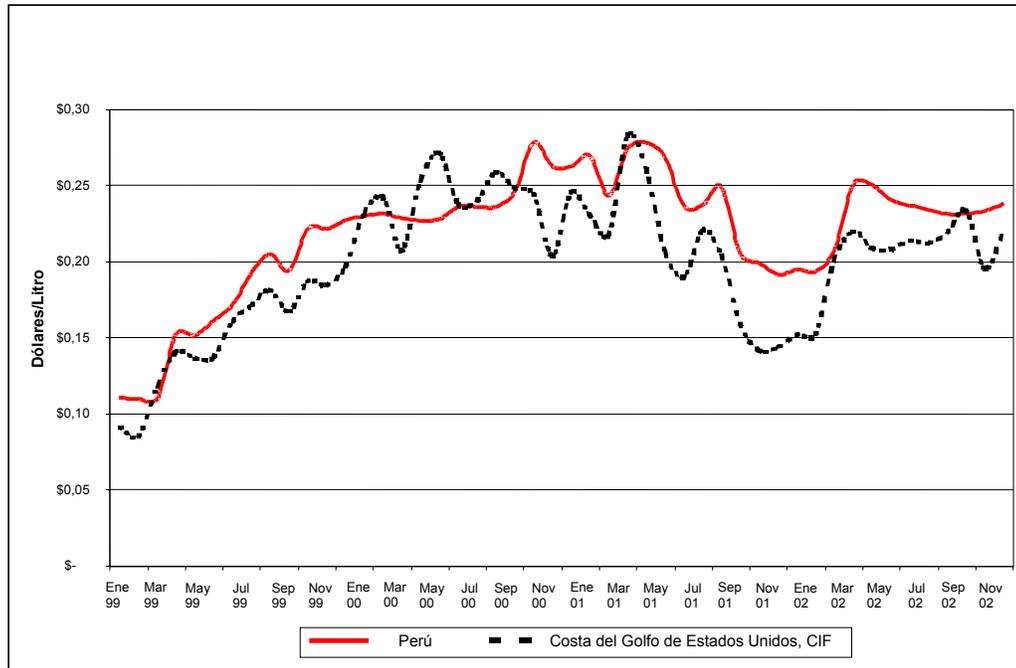


Fuente: Cuadro A-86.

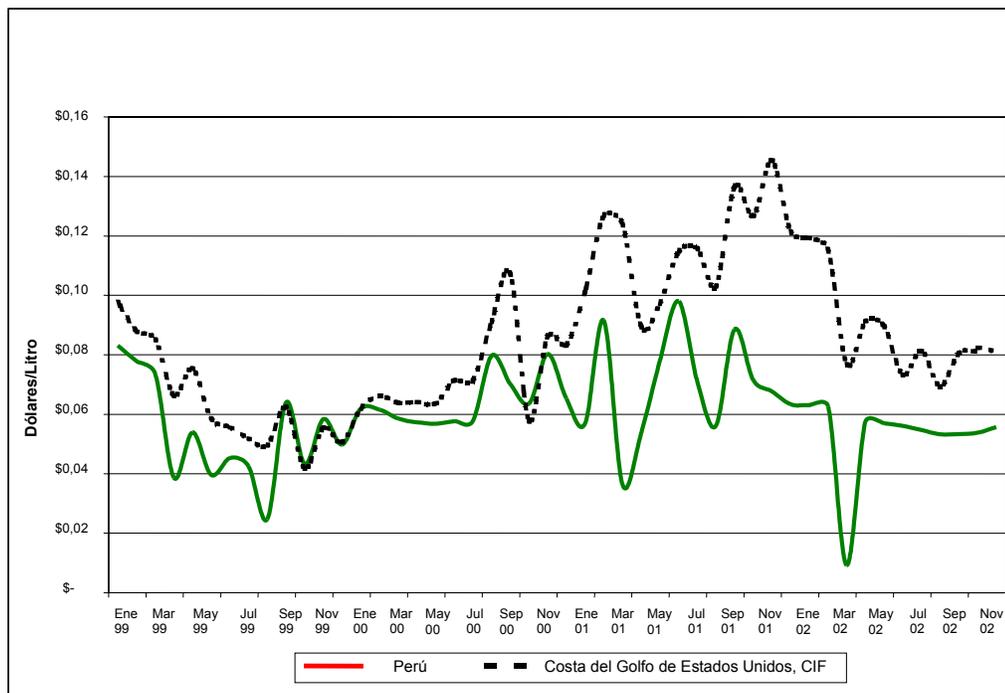
Gráfico A-28

ALGUNAS COMPARACIONES, PERÚ

*(Precios ex refinería Gasolina Regular,
Comparación precio ex refinería y precio de referencia
Costa del Golfo de Estados Unidos, gasolina regular)*



MÁRGENES COMERCIALES



Fuente: Ministerio de Energía y Minas.

E. Análisis de la estructura de precios de los combustibles en Uruguay

1. Regulación de precios de los productos derivados del petróleo

El órgano de elaboración y ejecución de la política energética se ubica, dentro del ámbito del poder Ejecutivo, en el Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM) y dentro de ella, específicamente, la Dirección Nacional de Energía (DNE).

Dado que Uruguay no es un país productor de petróleo, debe importar la totalidad del crudo que procesa. La empresa estatal ANCAP (Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland,) fue creada por Ley 8.764 de octubre de 1931 y sustenta el monopolio de la importación y refinación de petróleo crudo y derivados.

En enero de 2002 se promulgo la Ley 17.448 que establece la desmonopolización de la importación, exportación y refinación de petróleo crudo, habilitando la asociación de ANCAP con un sólo privado.

Actualmente en la etapa de comercialización participan cinco empresas en la distribución de hidrocarburos líquidos (Ducsa, Dikamsa, Esso, Shell, Texaco) y tres en la de gases licuados (Acodike, Riogas, Gasur).

Los objetivos fundamentales de dicha asociación son: obtener precios ex-refinería (antes de impuestos) similares al precio de paridad de importación, y mantener la actividad de refinación en el país.

Política de precios aplicados a los combustibles derivados del petróleo

La política de precios que se aplica en Uruguay son fijados por el Directorio de la Administración Nacional de Combustibles (ANCAP) previa autorización del poder ejecutivo, todos los valores de la cadena comercial están fijados. Existe un precio único para todo el país y no existe una ley de marco regulatorio de los productos derivados del petróleo.⁴⁹

En el cuadro A-87 se resume los sistemas de precios aplicados a cada combustible desagregados por cada uno de los componentes del precio final al consumidor.

Cuadro A-87

RESUMEN DEL SISTEMA DE PRECIOS DE COMBUSTIBLES, URUGUAY

Combustibles	Precio refinería	Impuestos	Margen comercial
Gasolina corriente	Regulado	Impuesto Específico Interno (IMESI)	Regulado
Gasolina premium	Regulado	IMESI	Regulado
Diesel	Regulado	IMESI	Regulado
Kerosene	Regulado	IMESI	Regulado
Fuel Oil	Regulado	Impuesto al Valor Agregado	Regulado
GLP	Regulado	IVA	Regulado

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos por Dirección Nacional de Energía del Uruguay (DNE).

Notas:

Regulado: Implica la imposición de un precio máximo.

Libre: implica la determinación libre de márgenes y precios por parte de los agentes.

⁴⁹ Presentación de Álvaro Suárez, ANCAP Uruguay, Seminario Internacional Políticas de Precios de Combustibles en América Latina: Impacto sobre la Economía y el Medio Ambiente, Santiago de Chile, 3-4 de diciembre de 2002.

2. Base tributaria

Los gravámenes que se aplican a los combustibles son los siguientes:

Impuesto Específico Interno (IMESI): Es un impuesto que se aplica a la venta o importación de un limitado grupo de productos establecido según Texto Ordenado de 1996.⁵⁰

El impuesto establecido a los combustibles y otros derivados es fijado por el Poder Ejecutivo mediante tasas que fluctúan entre el 24% hasta el 133% de la venta. La recaudación del IMESI esta formado por un porcentaje para el Ministerio de Transporte y Obras Publicas (MTOP), un porcentaje para las Rentas Generales (Contaduría general de la Nación), un porcentaje para las Intendencias del Interior (Municipalidades) y un porcentaje para el Fondo MTOP.

Cuadro A-88
EVOLUCIÓN DEL IMPUESTO ESPECÍFICO INTERNO
(pesos/litro)

Derivados	Febrero 2001	Febrero 2002	Febrero 2003
Nafta Eco supra	9,449	9,756	12,287
Nafta súper	9,078	9,373	11,804
Nafta común	7,650	7,898	9,947
Querosne	1,668	1,722	2,169
Gas oil	1,691	1,746	2,199

Fuente: Dirección Nacional de energía.

Impuesto al Valor Agregado: Este impuesto grava la circulación interna de bienes, la prestación de servicios dentro del territorio Nacional y la introducción de bienes al país. La tasa general es del 23%. Quedan exento de IVA las enajenaciones de combustibles derivados del petróleo, excepto el fuel oil y GLP.

3. Metodología de calculo de los componentes de la estructura de precios de los derivados del petróleo

A continuación se detalla el mecanismo de cálculo para cada uno de los componentes.

a) Precio en refinería

El precio ex refinería corresponde al precio de salida de la refinería de ANCAP que se puede observar en la para los distintos combustibles.

Cuadro A-89
PRECIO REFINERÍA, URUGUAY
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	4,86	5,23	3,52	4,62	1,70	4,71
Diciembre 2002	9,68	10,31	6,91	8,10	2,72	7,72

Fuente: Dirección Nacional de Energía del Uruguay

b) Impuestos

Una vez obtenido el precio en refinería se debe sumar el Impuesto Específico Interno, que se presentan en el cuadro A-90 para los diferentes combustibles.

⁵⁰ Ministerio de Economía y Finanzas, Dirección General Impositiva, (<http://www.dgi.gub.uy/>).

Cuadro A-90
IMPUESTO ESPECÍFICO INTERNO, URUGUAY
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	7,65	9,08	1,69	1,67	No aplica	No aplica
Diciembre 2002	7,90	9,37	1,75	1,72	No aplica	No aplica

Fuente: Dirección Nacional de Energía del Uruguay.

Por último se debe incorporar el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa general es del 23%, y se aplica sobre la suma del precio en refinería y el margen comercial. Estos se presentan en el cuadro A-91, a excepción de las naftas, diesel y kerosene.

Cuadro A-91
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO, URUGUAY
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina normal	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	0,41	1,91
Diciembre 2002	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	0,65	2,95

Fuente: Dirección Nacional de Energía del Uruguay.

La suma del IMESI más el Impuesto al Valor agregado da como resultado el Total de Impuestos.

Cuadro A-92
TOTAL IMPUESTOS, URUGUAY
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina corriente	Gasolina premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	7,65	9,08	1,69	1,67	0,41	1,91
Diciembre 2002	7,90	9,37	1,75	1,72	0,65	2,95

Fuente : Elaborado sobre la base de cuadro A-91 y A-92.

c) Márgenes de comercialización

Los márgenes comerciales son regulados por ANCAP y los valores se obtuvieron por medio de la Dirección Nacional de Energía del Uruguay. Estos valores se incluyen el margen mayorista y minorista, los cuales se observan en el cuadro A-93 para los distintos combustibles.

Cuadro A-93
MÁRGENES COMERCIALES, URUGUAY
(pesos/litro)

Combustibles	Gasolina normal	Gasolina Premium	Diesel oil	Kerosene	Fuel oil	GLP pesos/Kg.
Diciembre 2001	1,30	1,30	0,99	0,79	0,09	3,61
Diciembre 2002	1,62	1,62	1,24	0,98	0,10	5,11

Fuente: DNE.

Nota: Para el kerosene existe una bonificación de \$ 0.34 para el minorista, según ANCAP no se aplica, ya que, prácticamente no hay venta de kerosene por minoristas. En el caso del fuel oil no existe información disponible para el margen mayorista.

d) Precio final al consumidor

Finalmente la suma de los tres componentes: Precio refinería (cuadro A-89), Total Impuestos (cuadro A-92), y margen comercial (cuadro A-93) se obtiene los precios de los derivados del petróleo, que se presentan en la cuadro A-94.

Cuadro A-94
PRECIOS FINALES AL CONSUMIDOR, MONTEVIDEO

(pesos/litro)

Combustibles	Precio refinería (1)	IMPUESTOS			Precio mayorista (1+2)	Margen comercial (3)	Precio público (4)= (1+2+3)
		IMESI	IVA	Total (2)			
Diciembre 2001							
Gasolina corriente	4,86	7,65	0	7,65	12,51	1,30	13,81
Gasolina premium	5,23	9,08	0	9,08	14,31	1,30	15,61
Diesel oil	3,52	1,69	0	1,69	5,21	0,99	6,20
Kerosene	4,62	1,67	0	1,67	6,29	0,79	7,08
Fuel oil	1,70	0	0,41	0,41	2,11	0,09	2,20
GLP (*)	4,71	0	1,91	1,91	6,62	3,61	10,23
Diciembre 2002							
Gasolina corriente	9,68	7,90	0	7,90	17,58	1,62	19,20
Gasolina premium	10,31	9,37	0	9,37	19,68	1,62	21,30
Diesel oil	6,91	1,75	0	1,75	8,66	1,24	9,90
Kerosene	8,10	1,72	0	1,72	9,82	0,98	10,80
Fuel oil	2,72	0	0,65	0,65	3,37	0,10	3,47
GLP (*)	7,72	0	2,95	2,95	10,67	5,11	15,78

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros A-89, A-90, A-92 y A-93.

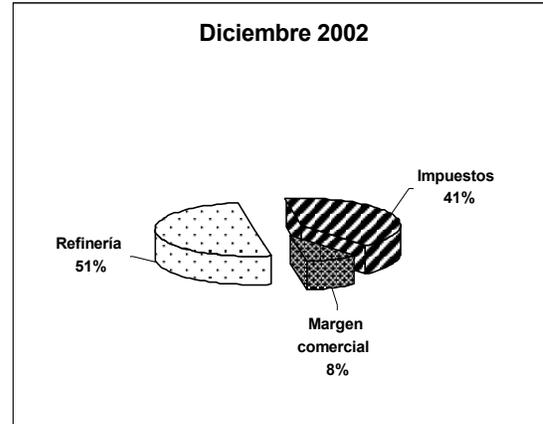
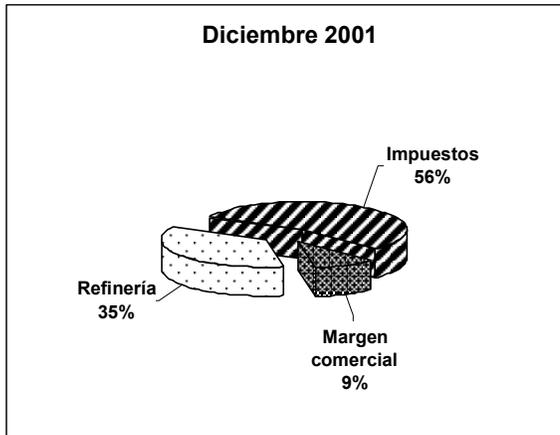
Notas:

El precio final del GLP está expresado en pesos Uruguayos por kilogramo.

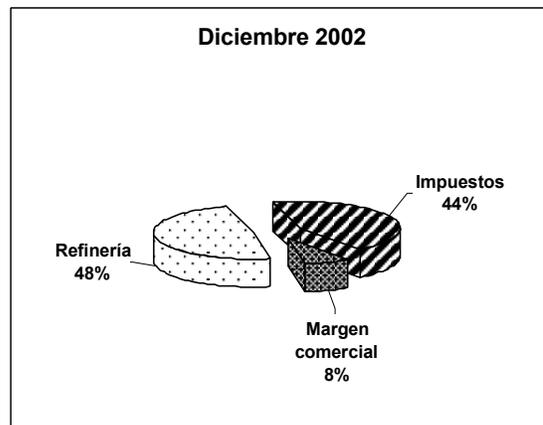
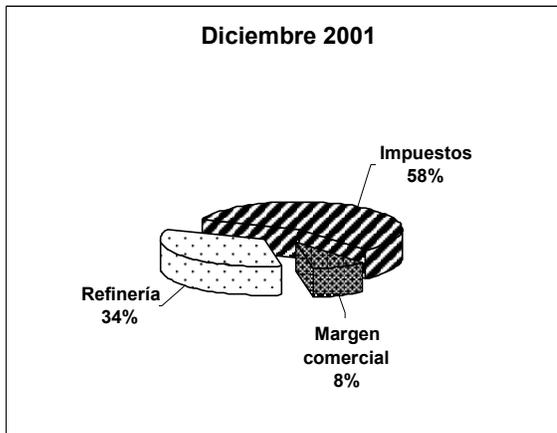
Los precios finales de los combustibles provienen de la Dirección Nacional de Energía del Uruguay.

COMPOSICIÓN PORCENTUAL DEL PRECIO FINAL AL CONSUMIDOR, URUGUAY

“GASOLINA CORRIENTE”



“GASOLINA PREMIUM”



“DIESEL OIL”

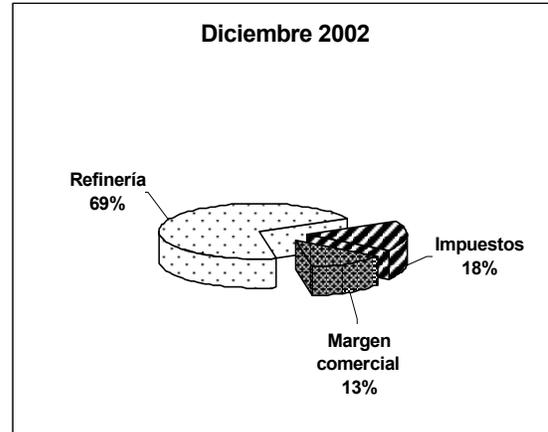
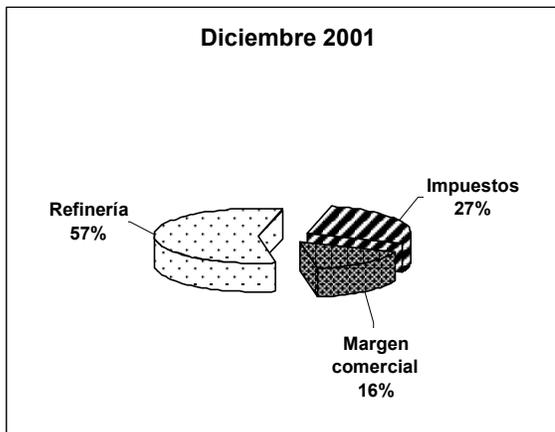
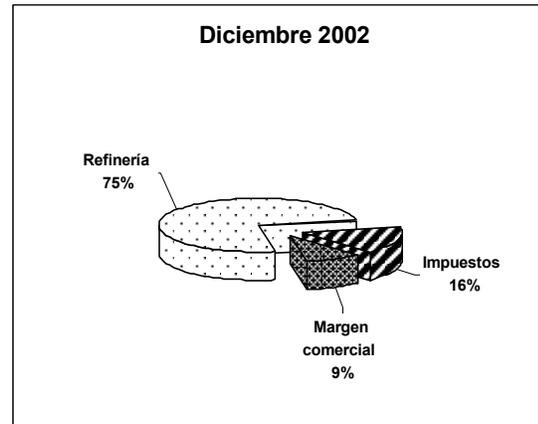
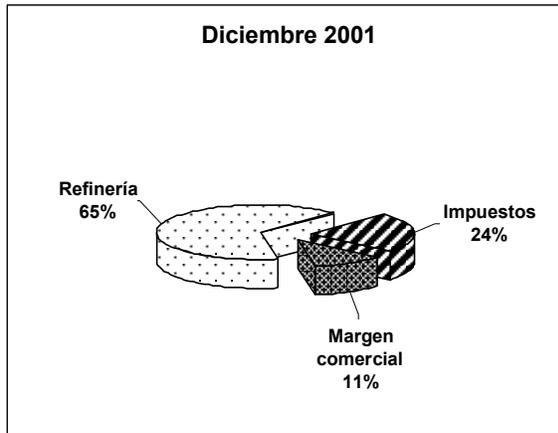
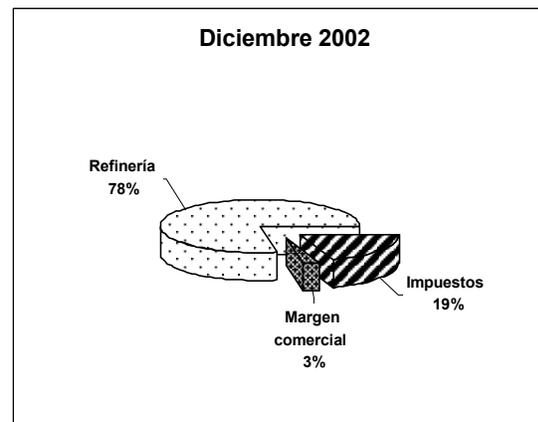
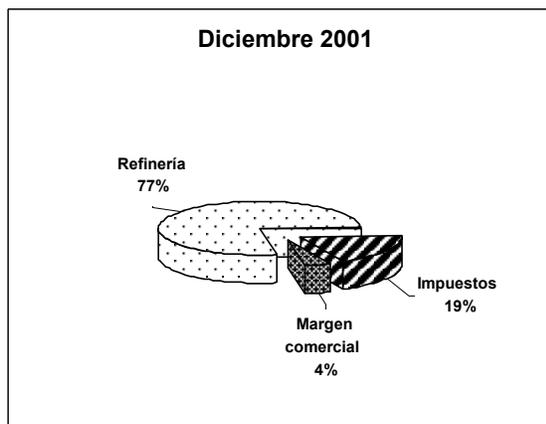


Gráfico A-29 (continuación)

“KEROSENE DOMÉSTICO”



“FUEL OIL”



“GAS LICUADO DEL PETRÓLEO”

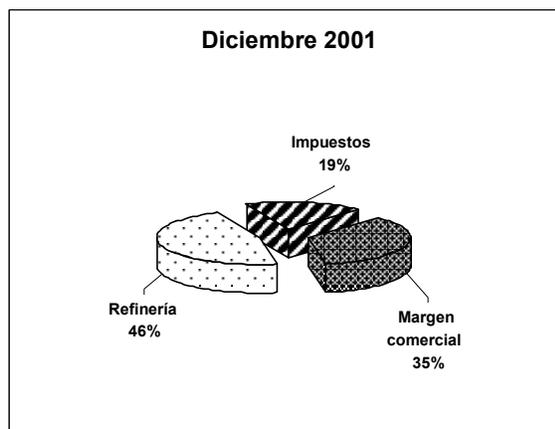
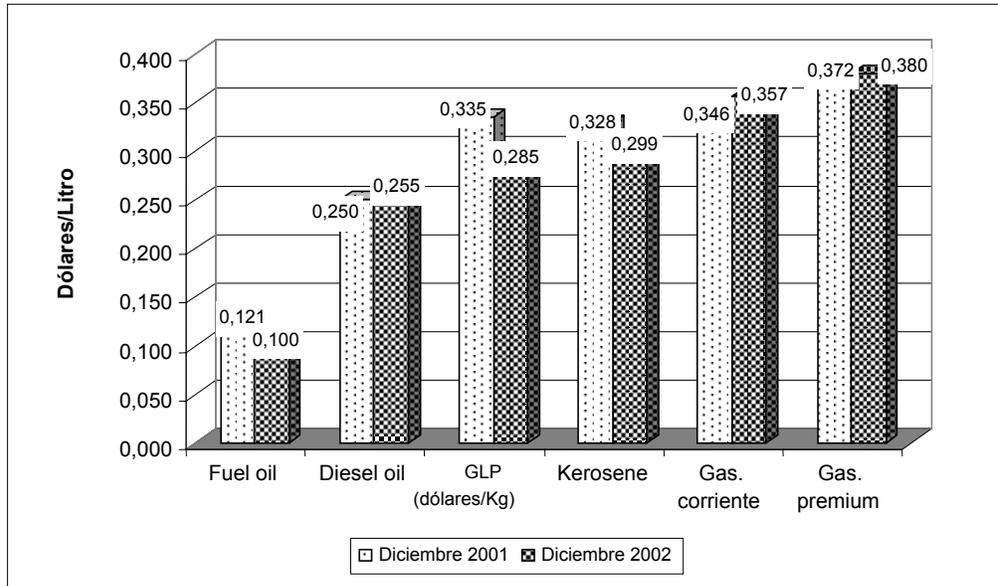


Gráfico A-30
**COMPARACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LAS ESTRUCTURAS
 DE PRECIOS DERIVADOS DEL PETRÓLEO, URUGUAY**

“PRECIO EN REFINERÍA”



“IMPUESTOS”

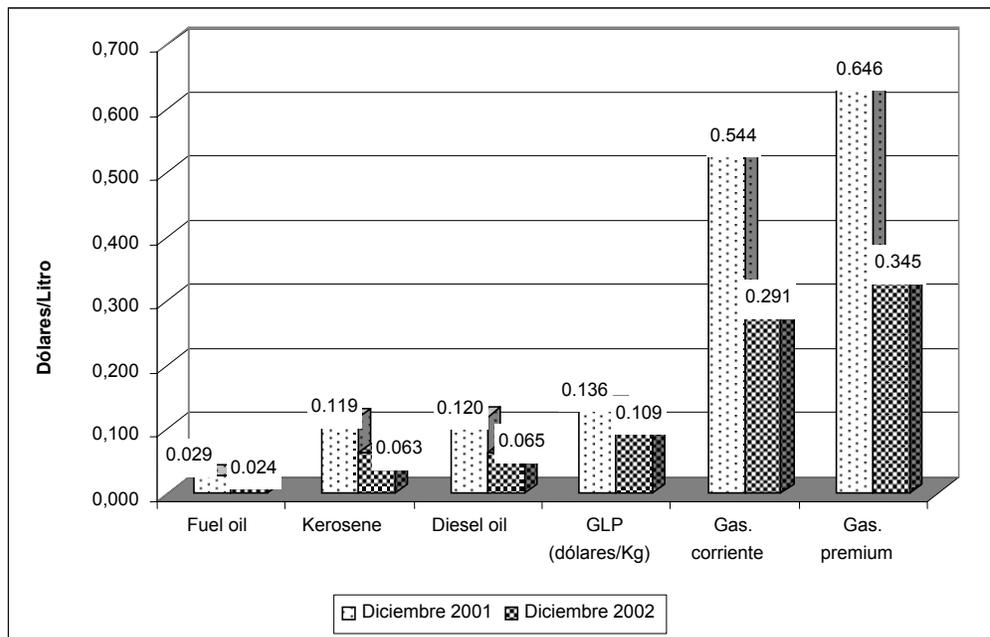
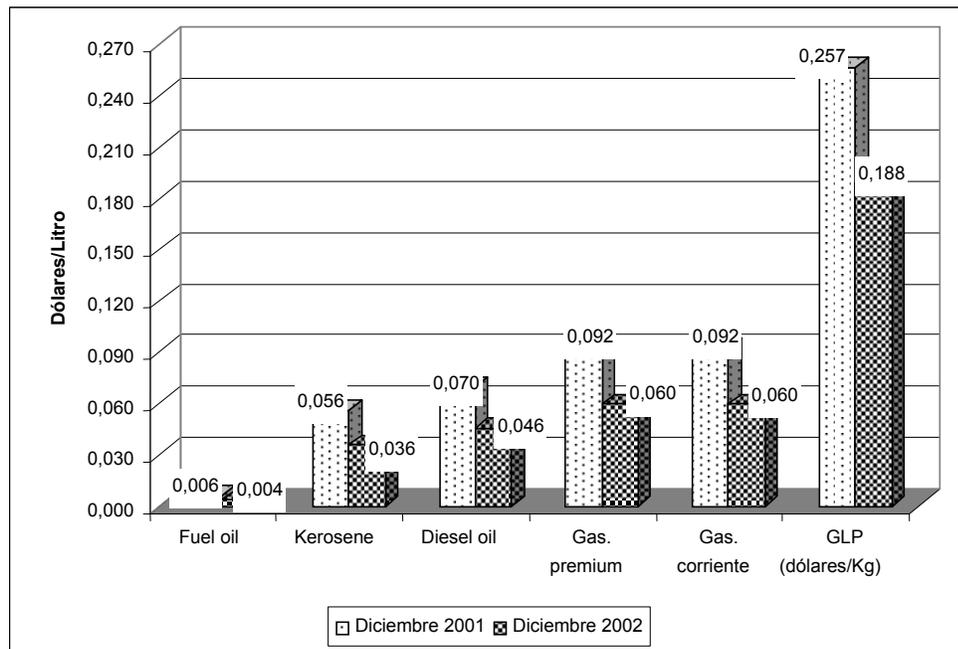
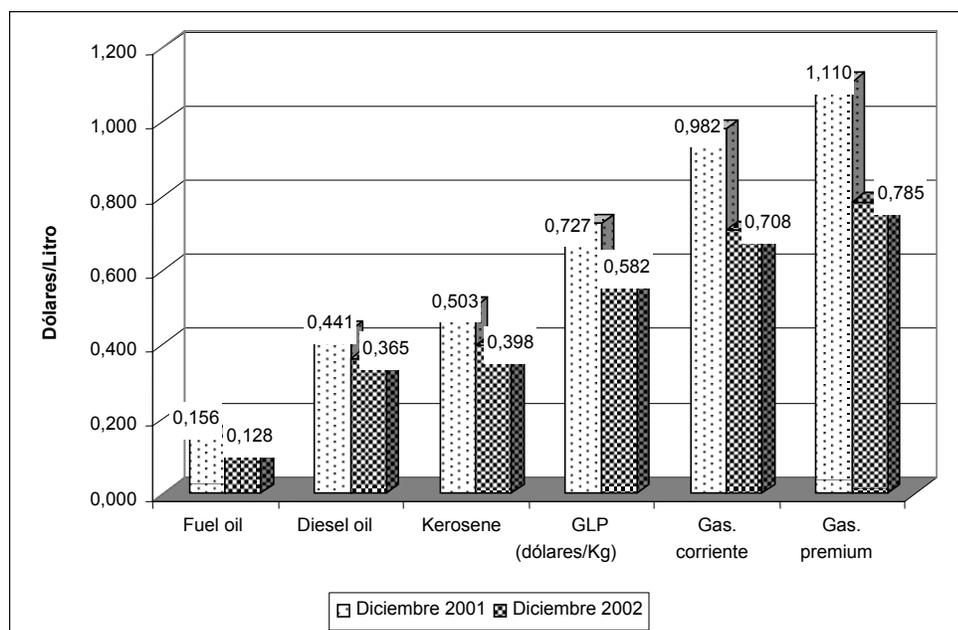


Gráfico A-30 (continuación)

“MARGEN COMERCIAL”

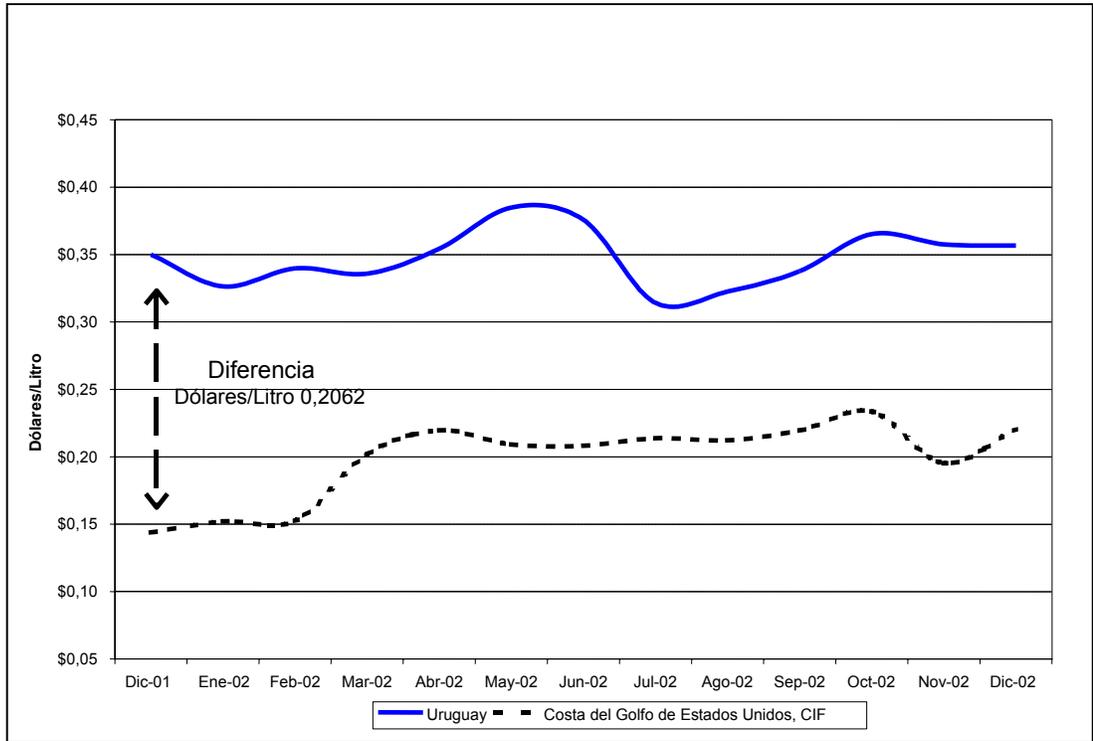


“PRECIO FINAL A PÚBLICO”



Fuente: Cuadro A-94.

Gráfico A-31
PRECIOS EX REFINERÍA GASOLINA REGULAR, URUGUAY
(Comparación precio ex refinería y precio referencia
Costa del Golfo Estados Unidos, gasolina regular)





NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL manuales

Números publicados

- 1 América Latina: Aspectos conceptuales de los censos del 2000 (LC/L.1204-P), N° de venta: S.99.II.G.9 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 2 Manual de identificación, formulación y evaluación de proyectos de desarrollo rural (LC/L.1267-P; LC/IP/L.163), N° de venta: S.99.II.G.56 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 3 Control de gestión y evaluación de resultados en la gerencia pública (LC/L.1242-P; LC/IP/L.164), N° de venta: S.99.II.G.25 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 4 Metodología de evaluación de proyectos de viviendas sociales (LC/L.1266-P; LC/IP/L.166), N° de venta: S.99.II.G.42 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 5 Política fiscal y entorno macroeconómico (LC/L.1269-P; LC/IP/L.168), en prensa. N° de venta: S.99.II.G.25 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 6 Manual para la preparación del cuestionario sobre medidas que afectan al comercio de servicios en el hemisferio (LC/L.1296-P), N° de venta: S.99.II.G.57 (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 7 Material docente sobre gestión y control de proyectos (LC/L.1321-P; LC/IP/L.174), N° de venta: S.99.II.G.87 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 8 Curso a distancia sobre formulación de proyectos de información (LC/L.1310-P), N° de venta: S.99.II.G.44 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 9 Manual de cuentas trimestrales, Oficina de Estadísticas de la Unión Europea (EUROSESTAT) (LC/L.1379-P, N° de venta: S.99.II.G.52 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 10 Procedimientos de gestión para el desarrollo sustentable (LC/L.1413-P), N° de venta: S.00.II.G.84 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 11 Manual de cuentas nacionales bajo condiciones de alta inflación (LC/L.1489-P), N° de venta: S.01.II.G.29 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
- 12 Marco conceptual y operativo del banco de proyectos exitosos (LC/L.1461-P; LC/IP/L.184), N° de venta: S.00.II.G.142 (US\$ 10.00), 2000. [www](#)
- 13 Glosario de títulos y términos utilizados en documentos recientes de la CEPAL (LC/L.1508-P), N° de venta: S.01.II.G.43 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
- 14 El papel de la legislación y la regulación en las políticas de uso eficiente de la energía en la Unión Europea y sus Estados Miembros, Wolfgang F. Lutz (LC/L.1531-P), N° de venta: S.01.II.G.75 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
- 15 El uso de indicadores socioeconómicos en la formulación y evaluación de proyectos sociales, en prensa (US\$ 10.00), 1999. [www](#)
- 16 Indicadores de sostenibilidad ambiental y de desarrollo sostenible: estado del arte y perspectivas (LC/L.1607-), N° de venta: S.01.II.G.149 (US\$ 10.00), 2001. [www](#)
- 17 **Retirado de circulación.**
- 18 Desafíos y propuestas para la implementación más efectiva de instrumentos económicos en la gestión ambiental de América Latina y el Caribe (LC/L.1690-P), N° de venta: S.02.II.G.4, (US\$ 10.00), 2002.
- 19 International trade and transport profiles of Latin American Countries, year 2000 (LC/L.1711-P), Sales N°: E.02.II.G.19, (US\$ 10.00), 2002. [www](#)
- 20 Diseño de un sistema de medición para evaluar la gestión municipal: una propuesta metodológica, Ricardo Arraigada (LC/L.1753-P; LC/IP/L.206), N° de venta: S.02.II.G.64, (US\$ 10.00), 2002.
- 21 Manual de licitaciones públicas, Isabel Correa (LC/L.1818-P; LC/IP/L.212) N° de venta: S.02.II.G.130, (US\$ 10.00), 2002. [www](#)
- 22 Introducción a la gestión del conocimiento y su aplicación al sector público, Marta Beatriz Peluffo y Edith Catalán (LC/L.1829-P; LC/IP/L.215), N° de venta: S.02.II.G.135, (US\$ 10.00), 2002. [www](#)

- 23 La modernización de los sistemas nacionales de inversión pública: Análisis crítico y perspectivas (LC/L.1830-P; LC/IP/L.216), N° de venta: S.02.II.G.136, (US\$ 10.00), 2002. [www](#)
- 24 Bases conceptuales para el ciclo de cursos sobre gerencia de proyectos y programas (LC/L.1883-P; LC/IP/L.224), N° de venta: S.03.II.G.48, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 25 Guía conceptual y metodológica para el desarrollo y la planificación del sector turismo, Silke Shulte (LC/L.1884-P; LC/IP/L.225), N° de venta: S.03.II.G.51, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 26 Sistema de información bibliográfica de la CEPAL: manual de referencia, Carmen Vera (LC/L.1963-P), N° de venta: S.03.II.G.122, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 27 Guía de gestión urbana (LC/L.1957-P), N° de venta: S.03.II.G.114, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 28 The gender dimension of economic globalization: an annotated bibliography, María Thorin (LC/L.1972-P), N° de venta: E.03.II.G.131, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 29 Principales aportes de la CEPAL al desarrollo social 1948-1998, levantamiento bibliográfico: período 1948-1992, Rolando Franco y José Besa (LC/L.1998-P), N° de venta: S.03.II.G.157, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 30 Técnicas de análisis regional, Luis Lira y Bolívar Quiroga (LC/L.1999-P; LC/IP/L.235), N° de venta: S.03.II.G.156, (US\$ 10.00), 2003. [www](#)
- 31 A methodological approach to gender análisis in natural disaster assessment: a guide for the Caribbean, Fredericka Deare (LC/L.2123-P), N° de venta: E.04.II.G.52, (US\$ 10.00), 2004. [www](#)
- 32 Socio-economic impacts of natural disasters: a gender análisis, Sarah Bradshaw (LC/L.2128-P), N° de venta: E.04.II.G.56, (US\$ 10.00), 2004. [www](#)
- 33 Análisis de género en la evaluación de los efectos socioeconómicos de los desastres naturales, Sarah Bradshaw y Ángeles Arenas (LC/L.2129-P), N° de venta: S.04.II.G.57, (US\$ 10.00), 2003.
- 34 Los sistemas nacionales de inversión pública en centroamérica: marco teórico y analisis comparativo multivariados, Edgar Ortégón y Juan Francisco Pacheco (LC/L.2160-P); (LC/IP/L.246), N° de venta: S.04.II.G.88, (US\$ 10.00), 2004.
- 35 Políticas de precios de combustibles en América del Sur y México: implicancias económicas y ambientales, Hugo Altomonte y Jorge Rogat (LC/L.2171-P), N° de venta: S.04.II.G.100, (US\$ 15.00), agosto de 2004.

-
- El lector interesado en adquirir números anteriores de esta serie puede solicitarlos dirigiendo su correspondencia a la Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile, Fax (562) 210 2069, publications@eclac.cl.
 - Disponible en Internet: <http://www.eclac.cl>

Nombre:
Dirección:
Código postal y ciudad:
País:
Tel.: Fax: E.mail: