
recursos naturales e infraestructura

Gestión de la industria petrolera en período de altos precios del petróleo en países seleccionados de América Latina

Humberto Campodónico



NACIONES UNIDAS



División de Recursos Naturales e Infraestructura

Santiago de Chile, diciembre de 2009

Este documento fue preparado por Humberto Campodónico, consultor de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) con la colaboración de la economista Margarita Loo.

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

Publicación de las Naciones Unidas

ISSN versión impresa 1680-9017 ISSN versión electrónica 1680-9025

ISBN: 978-92-1-323379-5

LC/L.3162-P

N° de venta: S.09.II.G.136

Copyright © Naciones Unidas, diciembre de 2009. 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

| | |
|---|----|
| Presentación | 7 |
| I. Resumen y síntesis comparativa | 9 |
| 1.1 Magnitud de los precios de venta al público de los combustibles..... | 9 |
| 1.2 Análisis general de la política impositiva | 12 |
| 1.3 Evolución de las Políticas impositivas..... | 14 |
| 1.4 Tipificación de las políticas de precios de los países | 22 |
| 1.5 Período de alza de precios del petróleo en el mercado internacional: del 2006 hasta mediados del 2008 | 23 |
| 1.6 Período de baja pronunciada de precios del petróleo en el mercado internacional: de julio a diciembre del 2008 | 25 |
| 1.7 Intervención gubernamental en el mercado de combustibles..... | 27 |
| II. Estudio de casos | 29 |
| 2.1 Informe de países - Argentina | 29 |
| 2.1.1 Régimen Legal | 29 |
| 2.1.2 Política impositiva..... | 31 |
| 2.1.3 Política de precios en el mercado interno | 31 |
| 2.1.4 Subsidios a la importación de combustibles | 33 |
| 2.2 Informe de países - Bolivia..... | 35 |
| 2.2.1 Síntesis del marco legal | 35 |
| 2.2.2 Régimen Legal | 35 |
| 2.2.3 Política impositiva..... | 37 |
| 2.2.4 Subsidio al Diesel y GLP..... | 38 |
| 2.2.5 Evolución de los Precios de los Combustibles | 38 |
| 2.3 Informe de países: Brasil | 40 |
| 2.3.1 Régimen Legal | 40 |
| 2.3.2 Régimen de Precios..... | 40 |
| 2.3.3 Política impositiva..... | 41 |

| | | | |
|--|--|---|----|
| 2.3.4 | Medidas tomadas frente a la crisis | 41 | |
| 2.3.5 | Evolución de los precios de los combustibles..... | 42 | |
| 2.4 | Informe de países - Colombia | 43 | |
| 2.4.1 | Régimen Legal | 43 | |
| 2.4.2 | Política de Precios de los Combustibles | 44 | |
| 2.4.3 | Los subsidios en Colombia | 44 | |
| 2.4.4 | El desmonte de los subsidios implícitos..... | 45 | |
| 2.4.5 | Evolución de los precios de la gasolina y el ACPM..... | 46 | |
| 2.5 | Informe de países - Chile | 48 | |
| 2.5.1 | Marco Legal | 48 | |
| 2.5.2 | Política de Precios y Paridad de Importación | 49 | |
| 2.5.3 | Política impositiva..... | 49 | |
| 2.5.4 | El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles..... | 50 | |
| 2.5.5 | La situación de ENAP..... | 52 | |
| 2.5.6 | Evolución de los precios de los combustibles..... | 52 | |
| 2.6 | Informe de países - Ecuador | 54 | |
| 2.6.1 | Marco Legal | 54 | |
| 2.6.2 | Régimen de fijación de precios..... | 54 | |
| 2.6.3 | Política Impositiva | 54 | |
| 2.6.4 | Monto de los Subsidios..... | 54 | |
| 2.6.5 | Evolución de los precios de los combustibles..... | 55 | |
| 2.7 | Informe de países - México | 56 | |
| 2.7.1 | Régimen Legal | 56 | |
| 2.7.2 | Política de precios de los combustibles..... | 56 | |
| 2.7.3 | Régimen de precios de las gasolinas y el diesel..... | 57 | |
| 2.7.4 | Política Impositiva | 58 | |
| 2.7.5 | La SHCP y el cálculo del subsidio generado por el IEPS..... | 59 | |
| 2.7.6 | Evolución de los precios de los combustibles en México..... | 59 | |
| 2.8 | Informe de países - Perú | 62 | |
| 2.8.1 | Marco Legal | 62 | |
| 2.8.2 | Régimen de Precios..... | 63 | |
| 2.8.3 | El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles..... | 63 | |
| 2.8.4 | Evolución de los precios de los combustibles..... | 66 | |
| 2.9 | Informe de países - Venezuela..... | 68 | |
| 2.9.1 | Régimen legal | 68 | |
| 2.9.2 | Política impositiva..... | 69 | |
| 2.9.3 | Régimen de precios en el mercado interno | 70 | |
| 2.9.4 | Alternativas de políticas de precios..... | 70 | |
| 2.9.5 | Evolución de los precios de los combustibles..... | 71 | |
| Anexos | | 73 | |
| Anexo 1 | Chile: Los aspectos técnicos en el cálculo del FEPC | 74 | |
| Anexo 2 | Funcionamiento del FEPCO en el año 2008..... | 75 | |
| Anexo 3 | Perú: Funcionamiento del FEPC 2007- 2009 | 77 | |
| Serie Recursos naturales e infraestructura: números publicados..... | | 81 | |
| | | | |
| Índice de Cuadros | | | |
| CUADRO | 1 | Argentina, Ecuador y Venezuela: Impuestos totales 2006-2008 | 15 |
| CUADRO | 2 | Bolivia y Brasil: Impuestos totales 2006-2008..... | 16 |
| CUADRO | 3 | Chile y Perú: Impuestos totales 2006-2008 | 18 |

| | | | |
|--------|----|---|----|
| CUADRO | 4 | Colombia y México: Promedio de impuestos totales 2006-2008 | 21 |
| CUADRO | 5 | Comparación de los subsidios en países de América Latina..... | 28 |
| CUADRO | 6 | Argentina: Impuesto a las exportaciones de pretróleo crudo..... | 30 |
| CUADRO | 7 | Argentina: Subsidios a sectores económicos 2007 y 2008 | 34 |
| CUADRO | 8 | Argentina: Subsidios al sector energético..... | 34 |
| CUADRO | 9 | Bolivia: Cálculo del precio final de la gasolina especial | 36 |
| CUADRO | 10 | Bolivia: Cálculo del precio final del diesel..... | 37 |
| CUADRO | 11 | Bolivia: Evolución del IEHD | 37 |
| CUADRO | 12 | Bolivia: Subsidios del diesel y GLP por el tesoro general de la Nación | 38 |
| CUADRO | 13 | Brasil – Estructura de formación de precios de la gasolina | 41 |
| CUADRO | 14 | Brasil: Estructura de formación de precios del diesel..... | 41 |
| CUADRO | 15 | Colombia: Subsidios al diesel y a la gasolina..... | 45 |
| CUADRO | 16 | Aportes al FEPCO..... | 51 |
| CUADRO | 17 | Chile 2008 - Estimación del saldo del FEPCO..... | 52 |
| CUADRO | 18 | Ecuador: Subsidios totales a los combustibles | 55 |
| CUADRO | 19 | México: Aumento de las cuotas de los combustibles a partir de enero del 2008..... | 58 |
| CUADRO | 20 | Subsidios efectivos 2007 - 2009..... | 59 |
| CUADRO | 21 | Perú: Evolución del ISC enero 2006-diciembre 2008 | 64 |
| CUADRO | 22 | Perú: Transferencias contingentes del gobierno al FEPC..... | 65 |
| CUADRO | 23 | Venezuela: Precios e impuestos de gasolina y diesel | 70 |

Índice de Gráficos

| | | | |
|---------|------|--|----|
| GRÁFICO | 1 | 2006: Estructura de precios de gasolina en países de América Latina | 10 |
| GRÁFICO | 2 | 2007: Estructura de precios de gasolina en países de América Latina | 10 |
| GRÁFICO | 3 | 2008: Estructura de precios de gasolina en países de América Latina | 11 |
| GRÁFICO | 4 | 2006: Estructura de precios de diesel en países de América Latina | 11 |
| GRÁFICO | 5 | 2007: Estructura de precios de diesel en países de América Latina | 12 |
| GRÁFICO | 6 | 2008: Estructura de precios de diesel en países de América Latina | 12 |
| GRÁFICO | 7 | Argentina, Ecuador y Venezuela: Evolución de los impuestos a la gasolina..... | 15 |
| GRÁFICO | 8 | Argentina, Ecuador y Venezuela: Evolución de los impuestos al diesel | 16 |
| GRÁFICO | 9 | Bolivia y Brasil: Evolución de los impuestos a la gasolina | 17 |
| GRÁFICO | 10 | Bolivia y Brasil: Evolución de los impuestos al diesel..... | 17 |
| GRÁFICO | 11 | Perú: Evolución de los impuestos de gasolina..... | 18 |
| GRÁFICO | 12 | Perú: Evolución de los impuestos al diesel..... | 19 |
| GRÁFICO | 14.1 | Estructura de precio de la gasolina magna..... | 20 |
| GRÁFICO | 15 | México: Evolución de los impuestos a la gasolina | 21 |
| GRÁFICO | 16 | México: Evolución de los impuestos al diesel..... | 21 |
| GRÁFICO | 17 | Colombia: Evolución de los impuestos a la gasolina..... | 22 |
| GRÁFICO | 18 | Colombia: evolución de los impuestos al diesel..... | 22 |
| GRÁFICO | 19 | Cuadro comparativo de precios de gasolina en países de América Latina | 24 |
| GRÁFICO | 20 | Cuadro comparativo de precios de diesel en países de América Latina: enero 2006- julio 2008 | 25 |
| GRÁFICO | 21 | Cuadro comparativo de precios de gasolina en países de América Latina junio 2008-diciembre 2008 | 26 |
| GRÁFICO | 22 | Cuadro comparativo de precios de diesel en países de América Latina junio 2008-diciembre 2008 | 26 |
| GRAFICO | 23 | Argentina – USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 32 |
| GRAFICO | 24 | Argentina – USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008..... | 32 |
| GRAFICO | 25 | Argentina: Precio de la gasolina | 33 |
| GRAFICO | 26 | Argentina: Precio de gasolina..... | 33 |
| GRÁFICO | 27 | Bolivia - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 38 |
| GRÁFICO | 28 | Bolivia - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008 | 39 |
| GRÁFICO | 29 | Bolivia: Precio de gasolina..... | 39 |

| | | | |
|---------|----|--|----|
| GRÁFICO | 30 | Bolivia: Precio de la gasolina | 40 |
| GRÁFICO | 31 | Brasil - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 42 |
| GRÁFICO | 32 | Brasil - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008..... | 42 |
| GRÁFICO | 33 | Brasil: Precio de la gasolina | 43 |
| GRÁFICO | 34 | Brasil: Evolución del precio de la gasolina | 43 |
| GRÁFICO | 35 | Ministerio de minas y energía: precios de los combustibles 2006-2008..... | 46 |
| GRÁFICO | 36 | Colombia - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 47 |
| GRÁFICO | 37 | Colombia - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008 | 47 |
| GRÁFICO | 38 | Colombia: Precio de gasolina..... | 48 |
| GRÁFICO | 39 | Colombia: Precio de gasolina..... | 48 |
| GRÁFICO | 40 | Chile: Fondo de estabilización de los precios del petróleo-diesel | 51 |
| GRÁFICO | 41 | Chile - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 52 |
| GRÁFICO | 42 | Chile - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008..... | 53 |
| GRÁFICO | 43 | Chile: Precio de gasolina..... | 53 |
| GRÁFICO | 44 | Chile: Precio de gasolina..... | 53 |
| GRÁFICO | 45 | Ecuador - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008 | 55 |
| GRÁFICO | 46 | Ecuador - USA: Evolución del precio del diesel | 56 |
| GRÁFICO | 47 | México. Variación real del precio de la gasolina y el diesel en México de enero a diciembre del 2008..... | 60 |
| GRÁFICO | 48 | México- USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008 | 61 |
| GRÁFICO | 49 | México - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008 | 61 |
| GRÁFICO | 50 | México: Precio de la gasolina..... | 62 |
| GRÁFICO | 51 | México: Precio de la gasolina..... | 62 |
| GRÁFICO | 52 | Perú: Fondo de estabilización de los precios - diesel 2 | 66 |
| GRÁFICO | 53 | Perú - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008 | 67 |
| GRÁFICO | 54 | Perú - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008..... | 67 |
| GRÁFICO | 55 | Perú: Precio de la gasolina | 68 |
| GRÁFICO | 56 | Perú: Precio de la gasolina | 68 |
| GRÁFICO | 57 | Venezuela - USA: Evolución del precio de la gasolina 2006-2008..... | 71 |
| GRÁFICO | 58 | Venezuela - USA: Evolución del precio del diesel 2006-2008 | 71 |
| GRÁFICO | 59 | VENEZUELA: Precio de la gasolina | 72 |
| GRÁFICO | 60 | VENEZUELA: Precio de la gasolina | 72 |

Índice de Recuadros

| | | | |
|----------|---|--|----|
| RECUADRO | 1 | Definición gubernamental del subsidio a los combustibles | 45 |
| RECUADRO | 2 | Modo de funcionamiento del FEPCO..... | 50 |
| RECUADRO | 3 | México - dispositivos legales..... | 57 |
| RECUADRO | 4 | Art. 60 de la LOH del 2001 | 70 |

Presentación

El presente trabajo analiza el comportamiento de las políticas de los gobiernos en países seleccionados de la Región en el periodo 2006-2008 para hacer frente a las variaciones del precio internacional del petróleo. Los países analizados son Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú y Venezuela.

Las políticas de los gobiernos han sido analizadas de manera individual y sus resultados se encuentran en el Capítulo II, titulado Estudios de Casos. En este capítulo se presenta un breve estudio del régimen legal existente de las políticas de precios de venta de los combustibles en el mercado interno en cada país. Se detalla también las modificaciones que han sufrido las legislaciones nacionales.

El análisis de la política de precios se realiza en dos niveles. En el primer nivel las disposiciones legales y las políticas de precios al productor (también llamadas ex refinería), las que son definidas como los precios de venta de las refinerías, antes de cualquier impuesto y, también, antes de los márgenes de comercialización mayorista y minorista. Se identifican los dispositivos legales, a partir de documentos oficiales de los Ministerios de Energía, de Economía, de los organismos reguladores y de las empresas petroleras. En la recopilación de los datos estadísticos se ha utilizado la moneda nacional y, también, se ha efectuado la conversión a dólares para poder realizar un análisis comparativo homogéneo.

En el segundo nivel, se analizan las disposiciones legales relacionadas con las políticas impositivas. En este nivel se estudian los impuestos específicos a los combustibles (los que existen en la mayoría de los países analizados con excepción de Ecuador). También se detalla la forma de imposición del Impuesto al Valor Agregado (IVA), el mismo

que existe en todos los países analizados, así como las modificaciones sufridas por las disposiciones y políticas impositivas en el período.

El estudio también analiza los Fondos de Estabilización de Precios de los Combustibles que, entre el 2006-2008, fueron implementados sólo por Chile y Perú. Esto comprende los dispositivos legales, la forma del cálculo de las bandas de precios, las inyecciones de capital a los Fondos y los aportes y/o compensaciones realizados por éstos a las refinerías en el periodo de estudio.

Además de las disposiciones legales generales sobre política de precios y políticas impositivas, el estudio aborda las modalidades específicas de cuantificación de los subsidios a los precios de los combustibles, tal como éstos son definidos por los respectivos gobiernos. En consecuencia, existe definición de subsidio en Argentina, Bolivia, Ecuador, Colombia y México.

En la sección Estudios de Casos se podrá encontrar la data estadística (en dólares y en moneda nacional) que sustenta los niveles de precios e impuestos que mantiene el análisis realizado.

En el Capítulo I se presenta un Resumen y una Síntesis comparativa de los hallazgos contenidos en los Estudios de Casos.

I. Resumen y síntesis comparativa

1.1 Magnitud de los precios de venta al público de los combustibles

Después de un breve análisis es posible concluir que los países con los precios más altos de venta al público de los combustibles (gasolina y diesel) en el período analizado son: Brasil, Chile y Perú, en ese orden; en un segundo nivel Colombia, México y Argentina; en un tercer nivel están Ecuador y Bolivia, y finalmente, Venezuela, se presenta como el país que tiene los precios más bajos de la Región.

En el caso de Chile y Perú los altos precios de venta al público de la gasolina y el diesel se explican debido a que, de un lado, los precios ex refinería de la gasolina y el diesel están alineados con los precios internacionales y, de otro, al hecho que los impuestos son bastante más altos que en el resto de países estudiados. En Brasil los precios también deberían alinearse con los precios internacionales, pero eso lo determina el principal productor, que es Petrobrás; por ejemplo, en el período analizado, Petrobrás aumentó los precios en una sola oportunidad.

En el caso de Colombia, México y Argentina, si bien el nivel de precios de venta al público de gasolina y diesel es bastante similar, existen marcadas diferencias entre ellos en lo que concierne a los precios ex refinería y la política impositiva (lo que será analizado en detalle más adelante).

En Ecuador y Bolivia, también son bastante similares los niveles de precios de venta al público. En lo que concierne a los precios ex refinería, ambos son regulados por los gobiernos (aunque los precios son distintos). Con respecto a los impuestos, estos son menores que en los otros países, pero prestan estructuras distintas.

Finalmente, en Venezuela, los precios ex refinería y los impuestos son los más bajos de la Región, lo que incide en el bajo nivel de precio de venta al público de la gasolina y el diesel.

GRÁFICO 1
2006: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE GASOLINA EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)

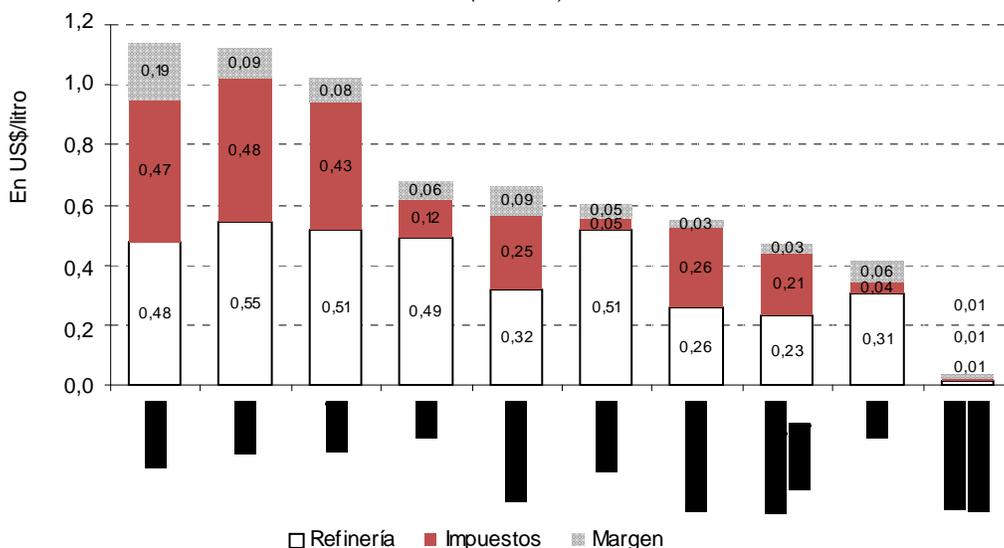


GRÁFICO 2
2007: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE GASOLINA EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)

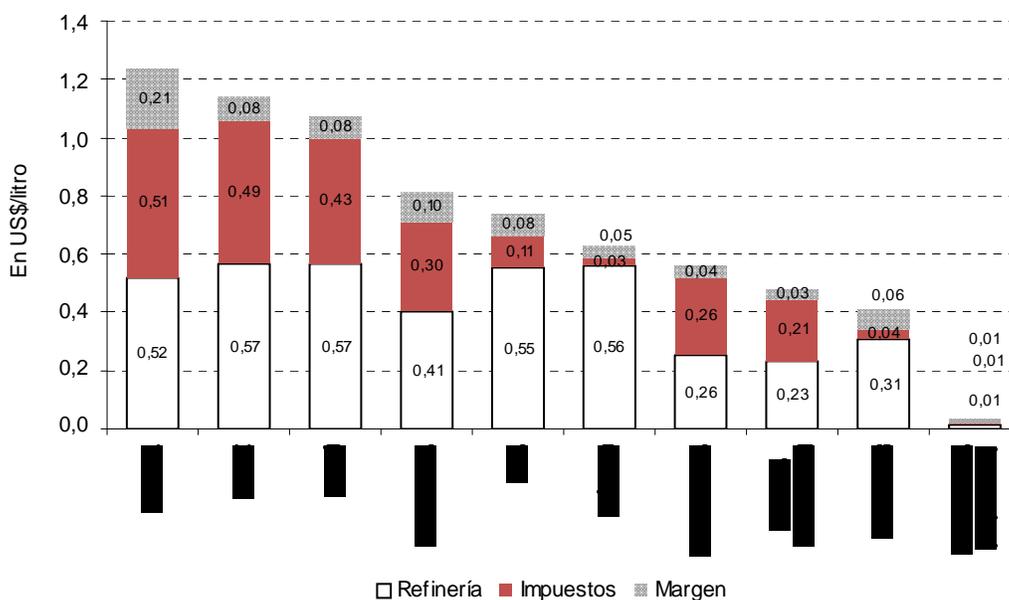


GRÁFICO 3
2008: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE GASOLINA EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)

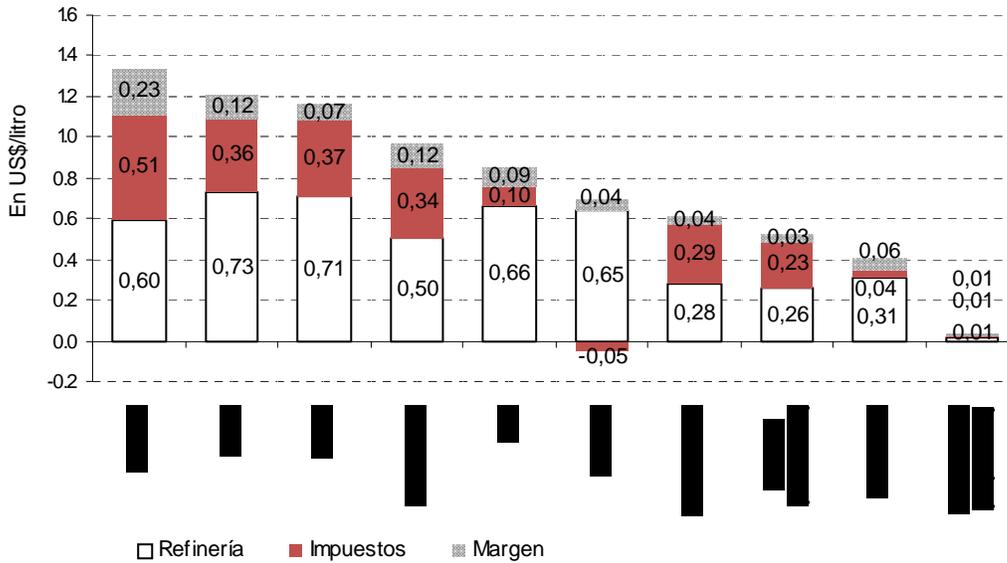


GRÁFICO 4
2006: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE DIESEL EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)

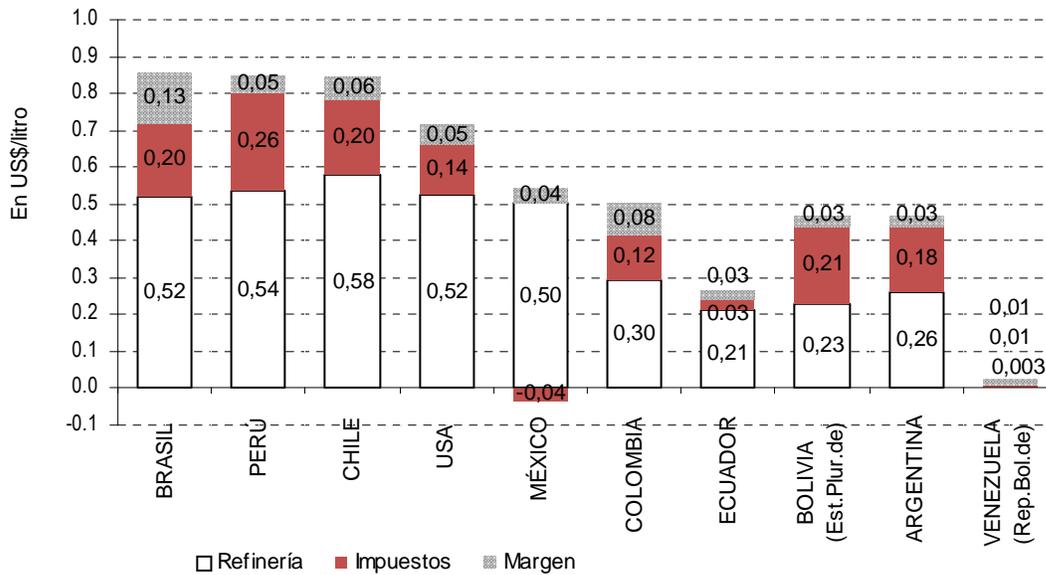


GRÁFICO 5
2007: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE DIESEL EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)

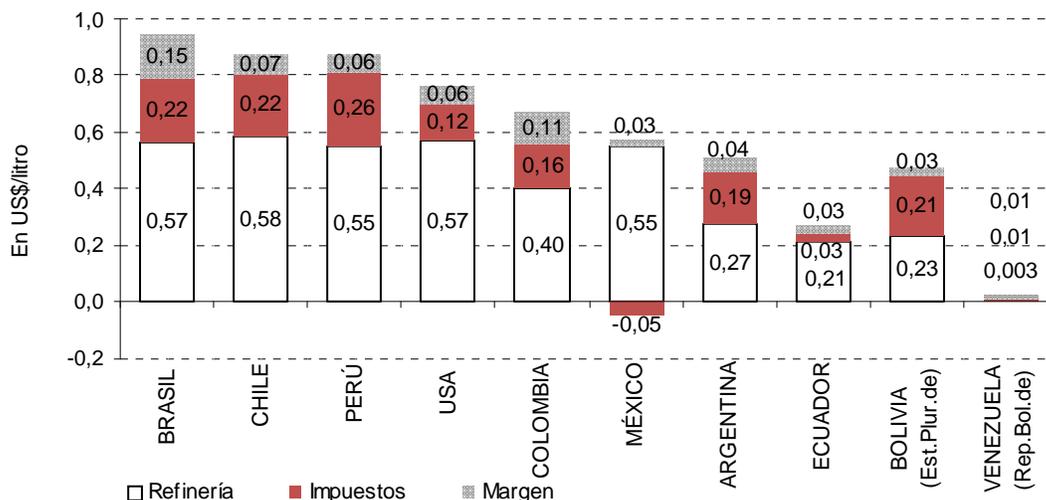
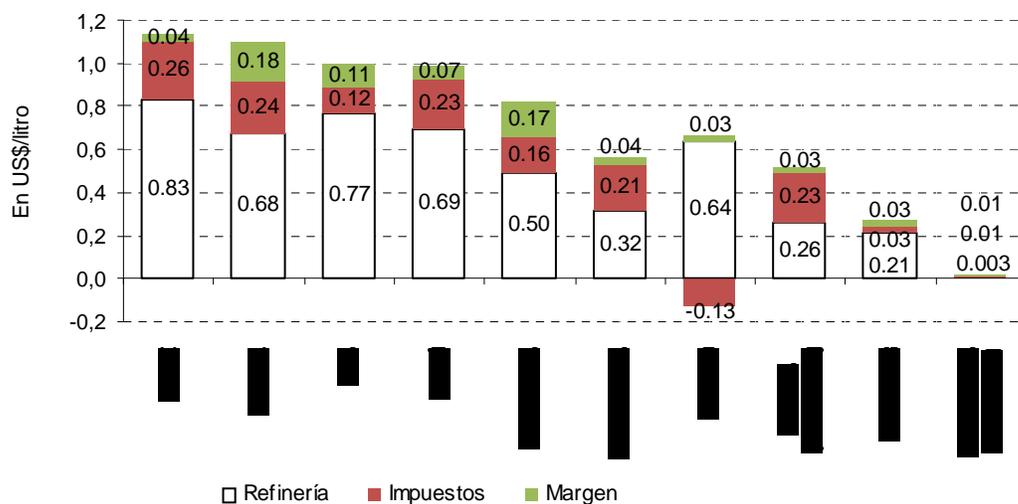


GRÁFICO 6
2008: ESTRUCTURA DE PRECIOS DE DIESEL EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(US\$/litro)



1.2 Análisis general de la política impositiva

Argentina

En Argentina existen impuestos específicos a la venta de los combustibles en el mercado interno. Los impuestos específicos que rigen para las gasolinas (naftas) son el Impuesto a los Combustibles Líquidos

y Gaseosos (ICLG), el Fondo a la Infraestructura Hídrica y el Impuesto a los Ingresos Brutos. Los combustibles pagan el IVA de 21% en las ventas al mercado interno¹.

Los impuestos a los combustibles no se modificaron en el año 2007 ni en el 2008. El último cambio fue la creación de un Fondo de Infraestructura, gravando las gasolinas (Ley 26.181 del año 2006).

Bolivia

En Bolivia existe un impuesto específico a los combustibles, llamado Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD). El monto del IEHD y está determinado por la Superintendencia de Hidrocarburos.

Adicionalmente, los combustibles están sujetos al pago del IVA (Impuestos al Valor Agregado). La alícuota del impuesto es del 13% sobre el precio neto de ventas y/o prestación de servicios, es decir no incluye el IEHD.

Brasil

En Brasil existen una serie de impuestos específicos a los combustibles, como el CIDE (Contribución de intervención de dominio económico), el PIS (Contribución para el Programa de Integración Social) y el COFINS (Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social)². También existe un impuesto equivalente al impuesto al valor agregado, denominado ICMS (Impuesto a la Circulación de Mercancías y a las Prestaciones de Servicio de Transporte Interestatal de Comunicación).

Cabe señalar que, según Petrobrás, los impuestos representan el 40,5% del precio de la gasolina y el 22% del diésel.

Colombia

En Colombia existen impuestos específicos a la venta de combustibles en el mercado interno, los cuales son: el impuesto global (establecido en la Ley 681 del 2001) que es un monto fijo en moneda nacional y la sobretasa (Ley 488 de 1998), que es un porcentaje (20% del precio de venta al público para la gasolina y 6% para el ACPM). Actualmente para las gasolinas es de un 25% y 6% para el diesel, sobre el precio de referencia de venta al público por galón ley 788 de 2002 resolución 181088 de 2005 del Ministerio de Minas.

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) de 16% se aplica sobre el precio de venta de las refinerías.

Chile

En Chile existe el impuesto específico a las gasolinas automotrices, que se establece como un porcentaje de la Unidad Tributaria Mensual (UTM). Este impuesto específico varía con el precio internacional del petróleo de acuerdo a la ley 20.259 “rebaja transitoria del impuesto específico a las gasolinas anteriormente este impuesto estaba fijo desde el 2001. Además, existe el IVA, que equivale al 19%. El IVA se obtiene a partir de la suma del precio refinería más el impuesto específico.

¹ Ver Altomonte y Rogat (2004).

² Ver Altomonte y Rogat (2004), página 148.

Ecuador

En Ecuador no existen impuestos específicos a los combustibles. El único impuesto que se cobra es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa es de 12%.

Perú

En el Perú existen impuestos específicos al consumo de combustibles, que se aplican al precio ex refinería. En el caso de las gasolinas, existe un impuesto al rodaje (8%) y un impuesto específico que es un monto fijo en moneda nacional (impuesto selectivo al consumo, determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas). La suma del precio ex refinería, impuesto al rodaje e impuesto específico está sujeta al pago del Impuesto General a las Ventas, cuya tasa es de 19%.

México

En México existe un impuesto específico llamado Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS). La tasa del IEPS es variable y se constituye en el elemento de ajuste entre el precio variable del mercado spot y el precio de venta al público en el país.

También existe el IVA del 15%, que se aplica sobre la suma del precio en refinería, IEPS y el margen comercial.

De otro lado, el Congreso de la Unión en diciembre del 2007, adicionó el artículo 2-A, fr. II de la Ley del IEPS. Este artículo establece, a partir de enero del 2008, la aplicación de las cuotas de venta final de las gasolinas y el diesel, lo que impacta directamente en el precio del petróleo. Los montos recaudados se destinan a las entidades federativas para el fortalecimiento del federalismo.

Venezuela

En Venezuela existe un impuesto específico a los combustibles, denominado Impuesto General al Consumo de Petróleo y Derivados. La LOH establece que “por cada litro de producto derivado de los hidrocarburos vendido en el mercado interno entre el treinta y cincuenta por ciento (30% y 50%) del precio pagado por el consumidor final, 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 entregado mensualmente al Fisco Nacional” (Art. 48). La alícuota vigente es de 30%, tanto para la gasolina como para el diesel.

En Venezuela también existe el Impuesto al Valor Agregado, pero están exentos de su pago los combustibles derivados de los hidrocarburos.

1.3 Evolución de las Políticas impositivas

En los países analizados, las políticas impositivas a los combustibles en el mercado interno han tenido evoluciones diferenciadas.

- Países que no modificaron los impuestos: Argentina, Ecuador y Venezuela.
- Países que disminuyeron levemente los impuestos: Brasil y Bolivia.
- Países que disminuyeron los impuestos: Chile y Perú.
- Países que aumentaron los impuestos: Colombia (en Colombia los impuestos se estabilizaron a partir de mayo del 2008).
- México caso especial

Caso 1

En Argentina los impuestos no se modificaron durante el período de análisis. Los aumentos de impuestos del año 2008 se deben al incremento de los precios al productor, los mismos que incidieron en el alza de los impuestos específicos. Esto se debe a que los impuestos son una alícuota del precio al productor, a lo que se añade la tasa del IVA del 21%.

En Ecuador, no hubo cambios en la política impositiva. La moneda vigente es el dólar.

En Venezuela no hubo variaciones impositivas. Además, el precio de la moneda nacional se mantuvo estable.

CUADRO 1
ARGENTINA, ECUADOR Y VENEZUELA: IMPUESTOS TOTALES 2006-2008
(En moneda nacional por litro)

| Año | GASOLINA | | | DIESEL | | |
|------|-----------|---------|------------------------------------|-----------|---------|------------------------------------|
| | Argentina | Ecuador | República Bolivariana de Venezuela | Argentina | Ecuador | República Bolivariana de Venezuela |
| 2006 | 0,81 | 0,04 | 21,00 | 0,55 | 0,03 | 14,40 |
| 2007 | 0,81 | 0,04 | 21,00 | 0,58 | 0,03 | 14,40 |
| 2008 | 0,91 | 0,04 | 21,00 | 0,67 | 0,03 | 14,40 |

Fuente: Organismos oficiales de los países.

GRÁFICO 7
ARGENTINA, ECUADOR Y VENEZUELA: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS A LA GASOLINA
(En moneda nacional)

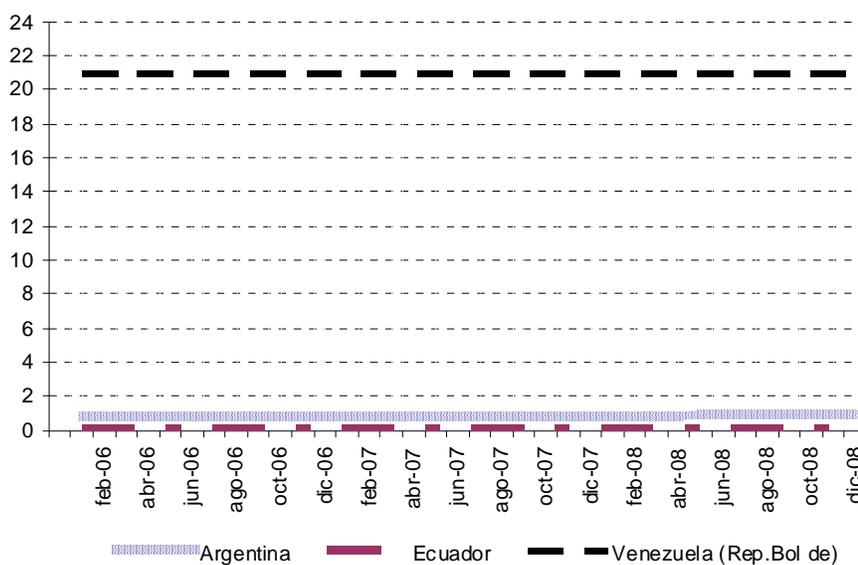
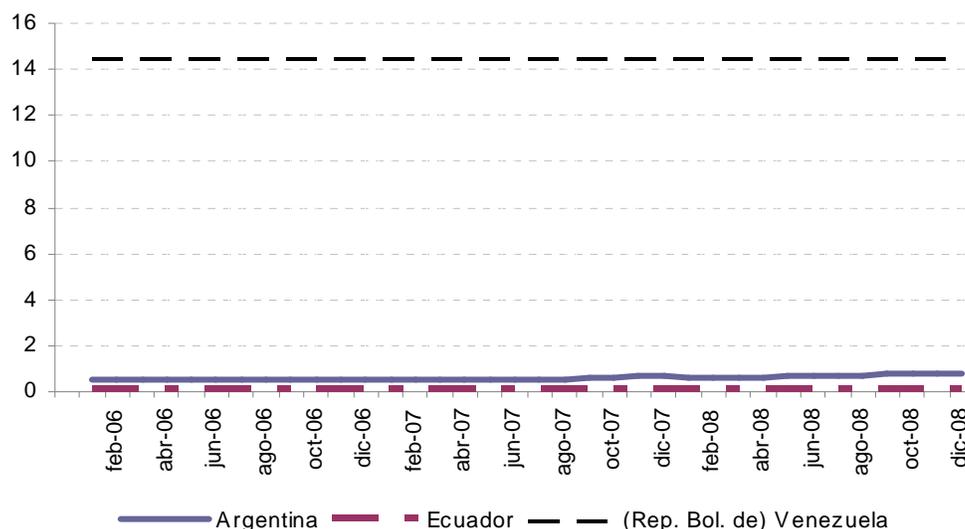


GRÁFICO 8
ARGENTINA, ECUADOR Y VENEZUELA: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS AL DIESEL
 (En moneda nacional de cada país)



Caso 2:

En Bolivia, el Impuesto Especial a los Hidrocarburos y Derivados (IEHD) se mantuvo estable en 1.36 pesos bolivianos por litro desde enero del 2006 hasta octubre del 2008. En noviembre de ese año bajó hasta 1.30 bolivianos por litro. El IVA se mantuvo estable en 13%.

En Brasil, los impuestos se mantuvieron estables desde enero del 2006 hasta abril del 2008. En mayo del 2008 Petrobrás aumentó el precio de la gasolina en 10% y en 15% el precio del diesel, pero el precio al público no se modificó debido a que el gobierno bajó el impuesto CIDE en una cantidad que permitió “compensar” el aumento de Petrobrás.

CUADRO 2
BOLIVIA Y BRASIL: IMPUESTOS TOTALES 2006-2008
 (En moneda nacional por litro)

| Año | GASOLINA | | DIESEL | |
|------|----------|--------|---------|--------|
| | Bolivia | Brasil | Bolivia | Brasil |
| 2006 | 1,67 | 1,02 | 1,67 | 0,44 |
| 2007 | 1,67 | 1,01 | 1,67 | 0,44 |
| 2008 | 1,62 | 0,94 | 1,62 | 0,44 |

Fuente: Organismos oficiales de los países.

GRÁFICO 9
BOLIVIA Y BRASIL: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS A LA GASOLINA
 (En moneda nacional de cada país)

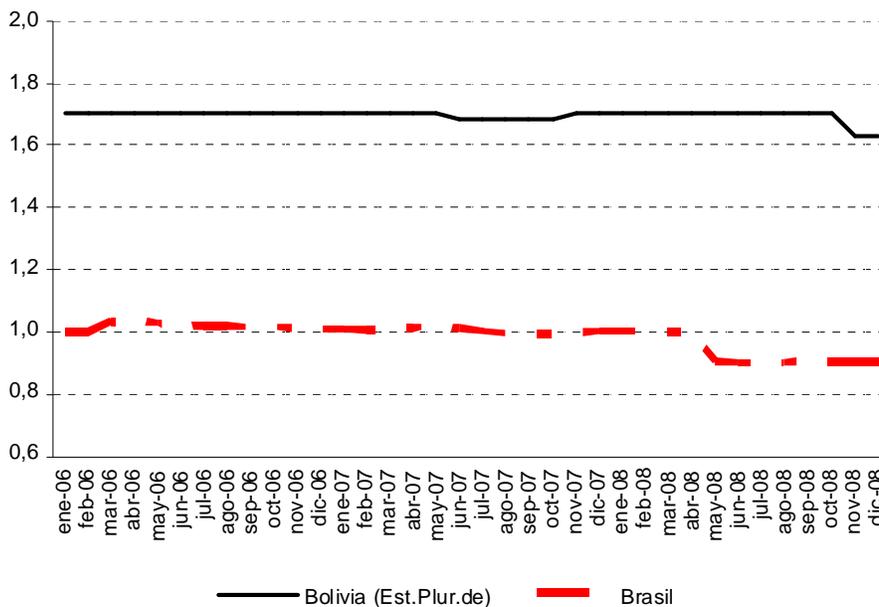
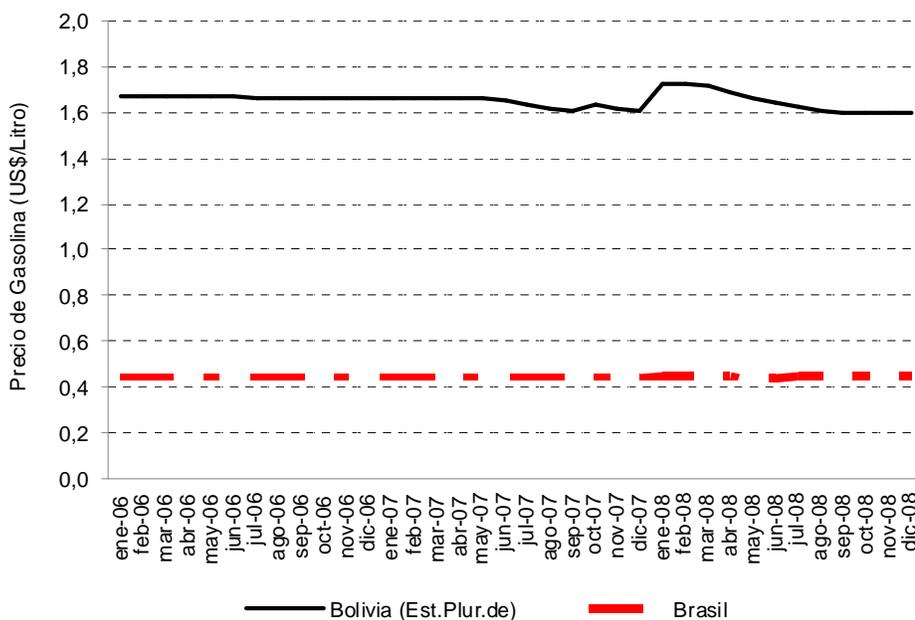


GRÁFICO 10
BOLIVIA Y BRASIL: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS AL DIESEL
 (En moneda nacional de cada país)



Caso 3

En Chile, la política impositiva se mantuvo estable desde enero del 2006 hasta marzo del 2008. En abril de ese año, el gobierno bajó el impuesto específico a la gasolina de 6 Unidades Tributarias Mensuales (UTM) por metro cúbico a 4.5 UTM por metro cúbico con el objetivo de disminuir el impacto al público del alza de los precios del petróleo ley 20.259 del 25 de marzo de 2008. En setiembre del 2008, el Impuesto Específico bajó de 4.5 a 3.5 UTM ley 20.291. En Chile la moneda nacional se devaluó en 30% en el II Semestre del 2008.

En Perú, el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) fue disminuido por el gobierno en varias oportunidades en el periodo que va de enero del 2006 a octubre del 2008. Así, el ISC a la gasolina 90 bajó de S/. 0.87/litro en enero del 2006 a S/. 0.17/litro en octubre del 2008. En noviembre del 2008, cuando bajó el precio internacional del petróleo, el gobierno aumentó el ISC de la gasolina 90 de S/. 0.17 a S/. 0.47/litro (por lo tanto subió un 70%). En Perú la moneda nacional se devaluó en 8% en el II Semestre del 2008.

CUADRO 3
CHILE Y PERÚ: IMPUESTOS TOTALES 2006-2008

(En moneda nacional por litro)

| Año | GASOLINA | | DIESEL | |
|------|----------|------|--------|------|
| | Chile | Perú | Chile | Perú |
| 2006 | 253,3 | 1,40 | 108,4 | 0,86 |
| 2007 | 257,5 | 1,33 | 114,6 | 0,81 |
| 2008 | 194,8 | 1,06 | 138,3 | 0,68 |

Fuente: Organismos oficiales de los países.

GRÁFICO 11
PERÚ: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS DE GASOLINA

(En moneda nacional)

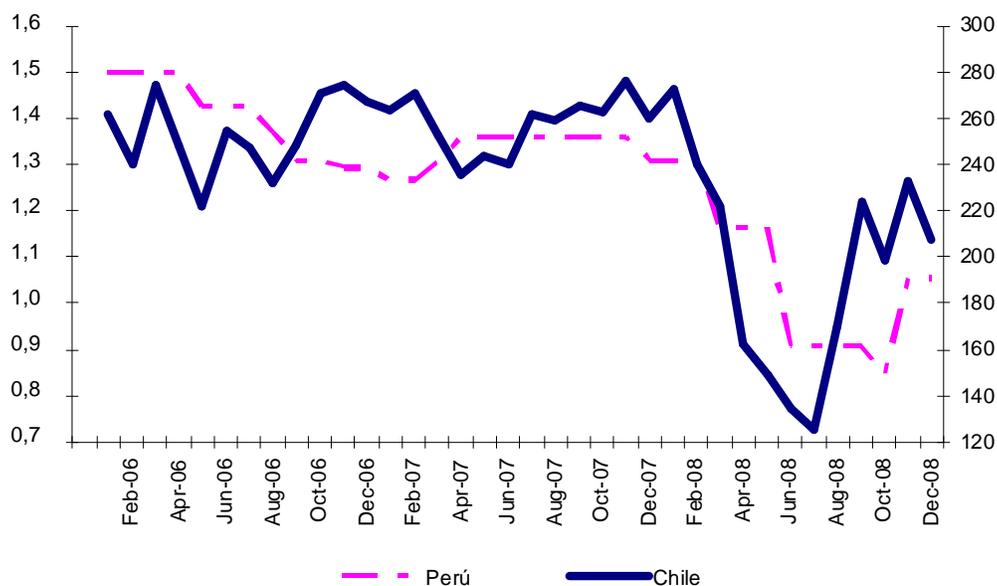
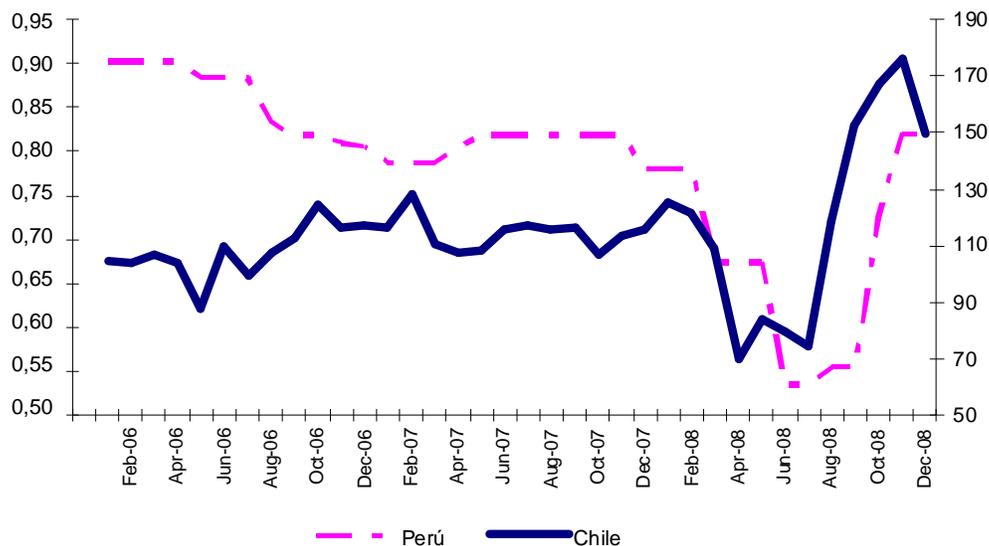


GRÁFICO 12
PERÚ: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS AL DIESEL
 (En moneda nacional)



Caso 4

En Colombia, el gobierno aumentó progresivamente los impuestos a los combustibles desde enero del 2006 hasta abril del 2008, mes en que decidió estabilizar los impuestos. El promedio de impuestos del 2006 fue de 584 pesos/litro, aumentando a 632 pesos/litro promedio en el 2007 y a 673 pesos por litro promedio en el 2008. Esto significa un aumento del 15% del 2006 al 2008. En Colombia la moneda nacional se devaluó en 27% en el segundo semestre del 2008.

Caso 5

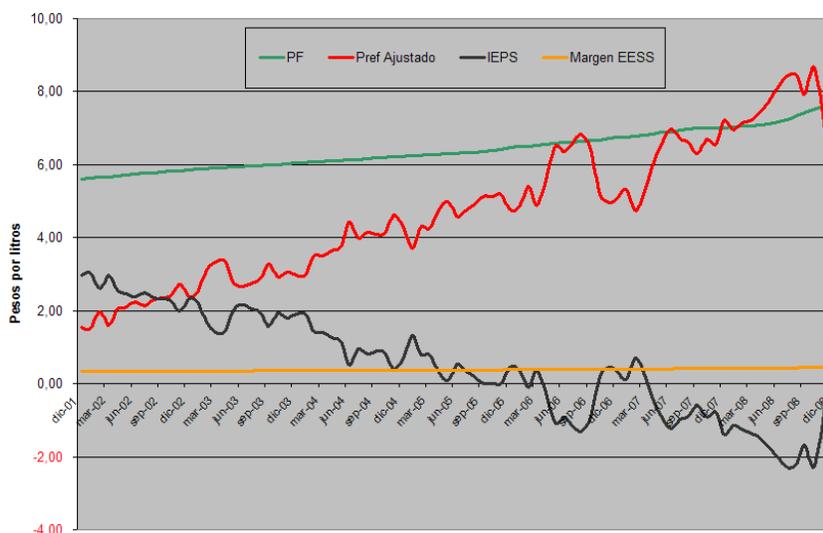
En México, durante el 2006 y el 2007, el IEPS continuó sirviendo de variable de ajuste entre los precios internos y externos. Sin embargo, el gran problema es que el precio de venta de las gasolinas y el diesel oil fue inferior al ingreso productor o precio productor de PEMEX, lo que implicó que la tasa de este impuesto fuera negativa³.

³ Jordy Herrera Flores Subsecretario de planeación Energética y Desarrollo Tecnológico, Seminario internacional de Políticas Públicas y Mecanismos para el Fomento de la Eficiencia Energética en países Latinoamericanos., 2 de septiembre de 2008.

GRAFICO 14.1 ESTRUCTURA DE PRECIO DE LA GASOLINA MAGNA

(dic 01 a dic 08)

14.1 ESTRUCTURA DE PRECIO DE LA GASOLINA MAGNA DIC 01 A DIC 08



La política de precios en México está basada en garantizar un precio real constante, es porque en el pasado, el aumento del precio de los combustibles generaban efectos inflacionarios no justificables. El mecanismo de fijación de precios establece el incremento total que deberá presentarse en el año basándose en las metas de inflación previstas al inicio del año. Este incremento se divide para aplicarlo de manera similar mes a mes.

La “pérdida” fiscal que representa un IEPS negativo, como el observado durante 2008, se compensa con los ingresos extraordinarios provenientes de la exportación de petróleo crudo. Este mecanismo le garantiza al Estado cierta estabilidad en los ingresos por impuestos a los hidrocarburos. Cuando los hidrocarburos tienen precios muy bajos en el mercado internacional, y por lo tanto los ingresos fiscales por la exportación de crudo son bajos, el IEPS a los combustibles en el mercado interno es muy alto compensando la falta de ingresos por exportación⁴.

Cabe señalar que en estos dos años, el IEPS fue el resultado entre la diferencia del precio al público, antes del IVA y la comisión al distribuidor, y el precio del productor. Desde enero del 2008 el gobierno estableció la puesta en marcha de cuotas progresivas (impuestos) a los combustibles para igualar los precios internos con aquellos vigentes en EEUU. La política de aumento de las cuotas se mantuvo durante todo el año, a pesar de la caída del precio del petróleo en el segundo semestre del 2008. En México la moneda nacional se devaluó en 30% en el segundo semestre del 2008.

⁴ Análisis de Eugenio Torijano consultor de CEPAL México.

CUADRO 4
COLOMBIA Y MÉXICO: PROMEDIO DE IMPUESTOS TOTALES 2006-2008
 (En moneda nacional)

| Año | GASOLINA | | DIESEL | |
|------|----------|--------|----------|--------|
| | Colombia | México | Colombia | México |
| 2006 | 584,40 | 0,44 | 288,28 | -0,54 |
| 2007 | 632,62 | 0,19 | 325,11 | -0,66 |
| 2008 | 673,74 | -0,78 | 309,66 | -1,73 |

Fuente: Organismos oficiales de los países y base de datos de Cepal.

GRÁFICO 15
MÉXICO: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS A LA GASOLINA
 (En moneda nacional)

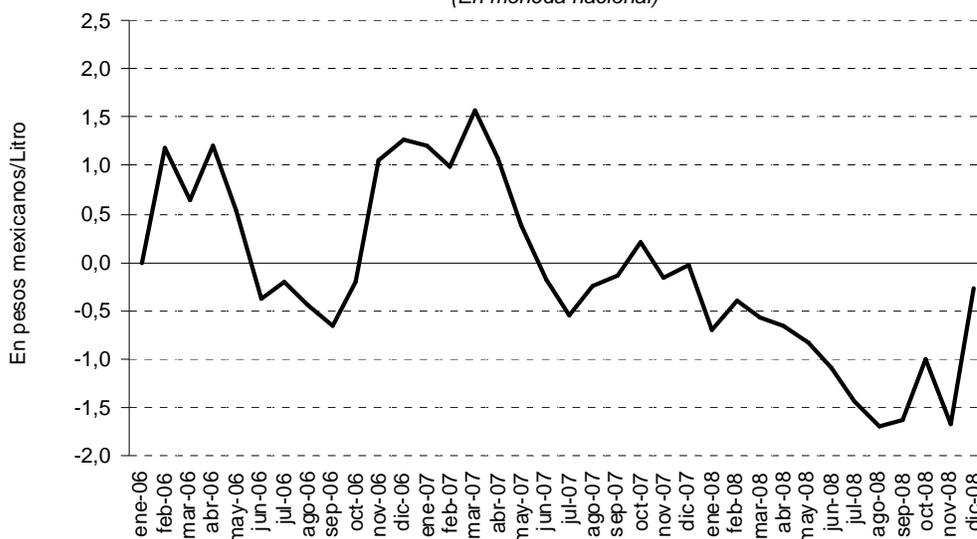
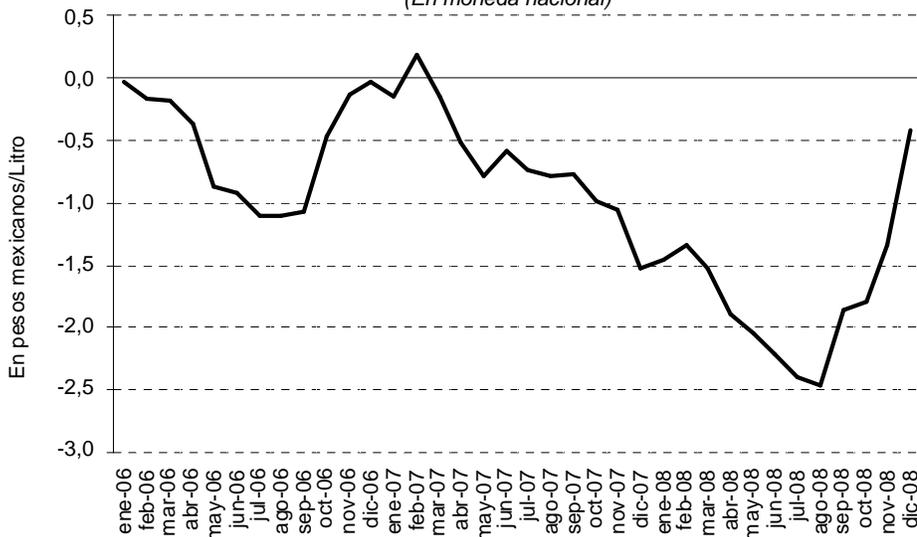
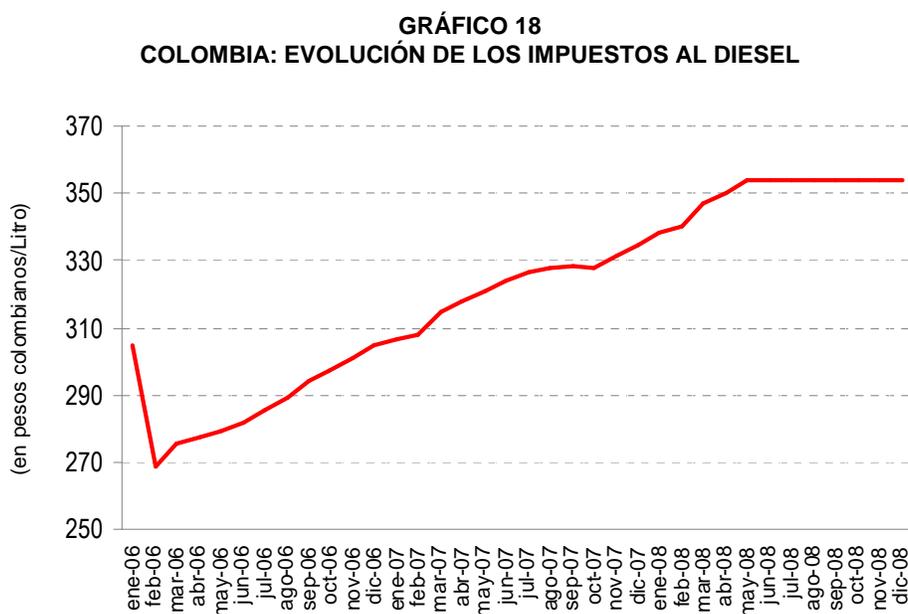
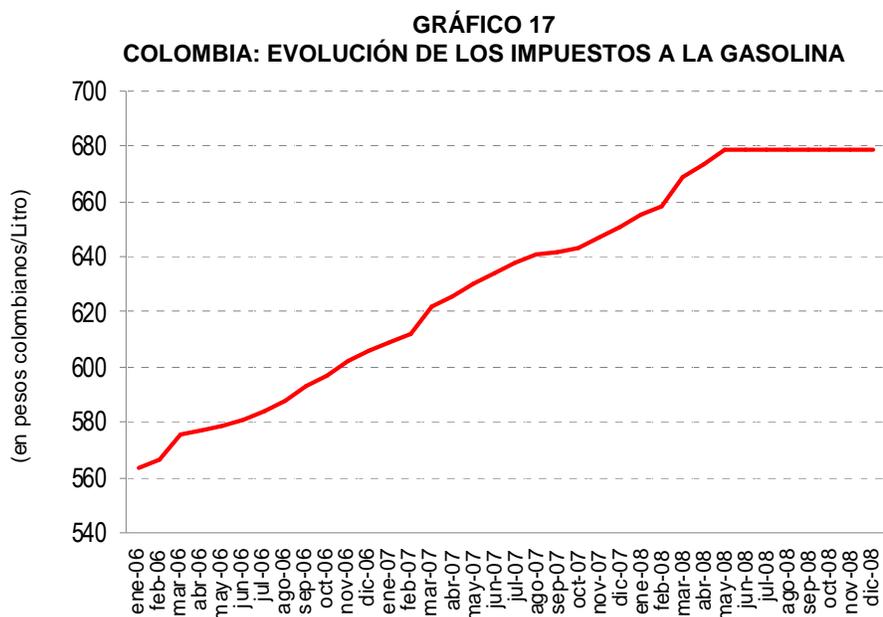


GRÁFICO 16
MÉXICO: EVOLUCIÓN DE LOS IMPUESTOS AL DIESEL
 (En moneda nacional)





1.4 Tipificación de las políticas de precios de los países

En los países analizados de América Latina existen cuatro tipos de políticas para establecer los precios de los combustibles en el upstream y en el downstream:

- Países con libertad de precios en el upstream y downstream, pero donde existe un Fondo de Estabilización para atenuar la volatilidad de los precios del petróleo. Estos países son Chile y Perú.
- Países con libertad de precios en el upstream, pero con precios regulados en el downstream. Estos países son Brasil (Petrobrás fija los precios de los combustibles) y Colombia (el Ministerio de Energía fija los precios).

- Países con precios regulados en el upstream y en el downstream: Bolivia, Ecuador, México y Venezuela.
- País con precios regulados en el upstream, pero con precios libres en el downstream: Argentina (aunque el gobierno interviene de manera informal en el downstream).

Esto se muestra a continuación en el siguiente cuadro:

| Países | Calidad | Upstream | | Downstream | |
|------------------------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|-------------------|
| | | Precios libres | Precios regulados | Precios libres | Precios regulados |
| Chile ^a | Importador | X | | X | |
| Perú ^a | Importador | X | | X | |
| Brasil ^b | Autoabastecido | X | | | X |
| Colombia ^c | Exportador | X | | | X |
| Estado Plurinacional de Bolivia | Importador | | X | | X |
| Ecuador | Exportador | | X | | X |
| México ^d | Exportador | | X | | X |
| República Bolivariana de Venezuela | Exportador | | X | | X |
| Argentina ^e | Exportador | | X | X | |

Notas:

^a Estos países tienen un Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles.

^b Los precios en el downstream son libres, pero Petrobras los regula por decisión propia.

^c Los precios son regulados por el gobierno en el downstream.

^d Los precios son fijados por la SHCP, teniendo en cuenta los precios del mercado internacional.

1.5 Período de alza de precios del petróleo en el mercado internacional: del 2006 hasta mediados del 2008

Para tener una mejor comprensión del comportamiento de los precios en los países estudiados, hemos creído conveniente introducir la evolución de los precios en Estados Unidos. En este país, los precios se fijan por oferta y demanda y, de otro, los impuestos a los combustibles son relativamente bajos. Por ello, consideramos que resulta útil introducir la evolución de los precios de la gasolina regular y el diesel en EEUU, solo con fines ilustrativos.

- Los países que han tenido los precios más altos de venta al público, tanto de la gasolina como del diesel (gas oil) son Brasil, Chile y Perú.

Esto se debe, en el caso de Chile y Perú, a la política de libertad de precios en el upstream y el downstream, así como al alto componente de los impuestos nacionales en el precio de venta del petróleo. En estos dos países el precio de los combustibles en el mercado interno ha sido siempre superior al de EEUU. Cabe señalar que si no hubiera habido Fondo de Estabilización, los precios habrían sido aún mayores.

En Brasil, los precios de los combustibles en el mercado interno han sido superiores a los de EEUU, debido al alto componente de los impuestos nacionales. En mayo del 2008, Petrobrás aumentó en 10% el precio de la gasolina y del diesel, pero esa alza no se transmitió al público

pues el gobierno redujo los impuestos en el mismo porcentaje. El aumento que se aprecia en el gráfico en el I semestre del 2008 tiene que ver con la devaluación de la moneda nacional en este periodo, pues los precios en moneda nacional (reales) se mantuvieron estables.

- Los países que tan tenido los precios más bajos de venta al público, tanto de gasolina como del diesel (gas oil) son Venezuela, Ecuador y Bolivia. Esto se debe a las políticas de regulación de los gobiernos, que determinan (aunque de diferentes maneras) el precio de venta de las refinерías, así como el precio de venta minorista. A esto se agrega unabaja política impositiva. Destaca el caso de Venezuela, con precios fijos de US\$ 0,05 por litro desde el 2003.
- En Colombia y México se implementó una política de nivelación de los precios en el mercado interno con los precios internacionales, tanto de gasolina como de diesel, tomando como referencia la metodología de la paridad de importación. Por ello, desde el 2006 los precios aumentaron gradualmente en Colombia. En México los aumentos comenzaron en el 2008.
- En Argentina, los precios se mantuvieron estables hasta mediados del 2008, debido a la política gubernamental de establecer un tope para el precio del crudo. Además, los impuestos en Argentina son relativamente bajos, en comparación con Brasil, Chile y Perú. Por ello, en el lapso enero 2006 hasta mediados del 2008, los precios en Argentina fueron inferiores a los de EEUU.

GRÁFICO 19
CUADRO COMPARATIVO DE PRECIOS DE GASOLINA EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA:
(ENERO 2006-JULIO 2008)

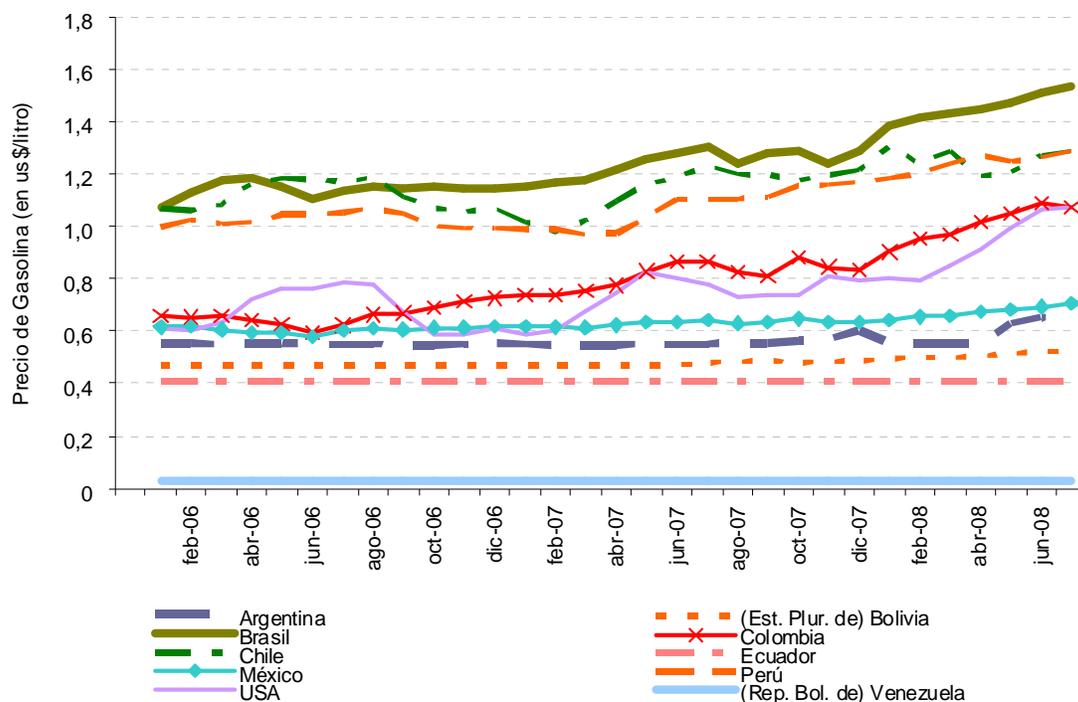
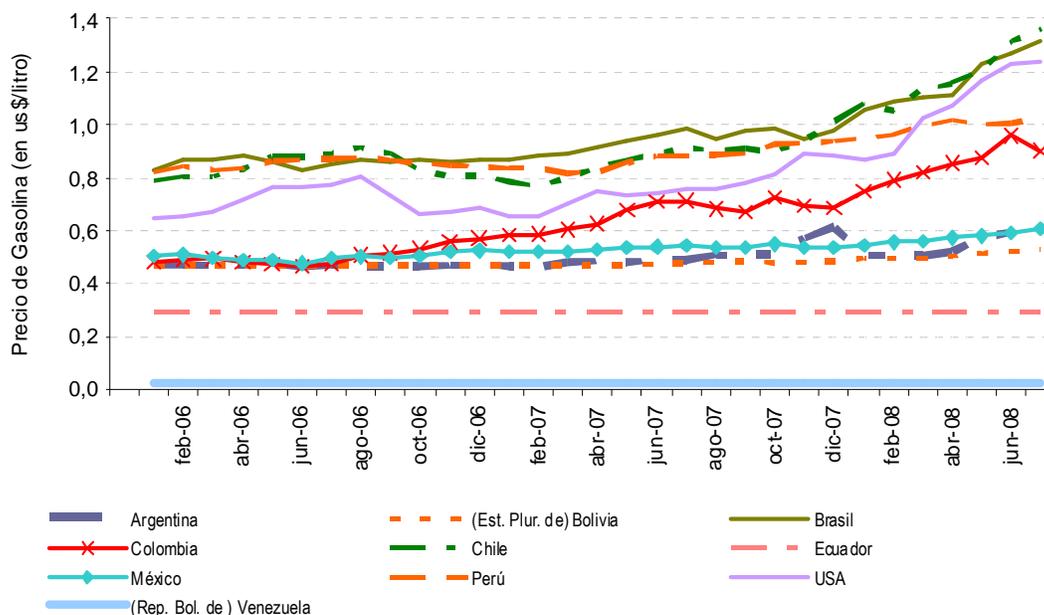


GRÁFICO 20
CUADRO COMPARATIVO DE PRECIOS DE DIESEL EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA:
ENERO 2006- JULIO 2008



1.6 Período de baja pronunciada de precios del petróleo en el mercado internacional: de julio a diciembre del 2008

En este período los precios del petróleo bajan desde US 140 hasta 40/barril en menos de dos meses. El país en donde los precios bajan más es EEUU, pues existe una irrestricta libertad de precios. Esta fuerte baja de los precios de EEUU determina que los precios de todos los países analizados, salvo Venezuela y Ecuador, sean superiores a los precios de EEUU a fines del 2008.

En Colombia y México, los gobiernos siguieron autorizando alzas de precios, por lo que, a fines del 2008, los precios en el mercado interno se colocan por encima de EEUU. La devaluación de las monedas nacionales en estos dos países contribuye a la disminución de precios en dólares por litro.

En Argentina, los precios suben en el segundo semestre del 2008, superando a los de EEUU. Las variaciones se deben, sobre todo, a la devaluación de la moneda nacional y, en menor medida, a alzas de precios en el mercado interno decretadas por las empresas de venta minorista (que contaron con el aval del gobierno).

En Chile y Perú los precios bajan, pero menos que en EEUU, por lo que sus precios siguen siendo superiores a los de EEUU. En Chile y Perú la moneda nacional se devalúa en ese periodo, resaltando que la devaluación en Chile es mayor a la de Perú.

En Brasil los precios al público en reales por litro se mantienen estables, pero disminuyen en dólares por litro, debido a la fuerte devaluación de la moneda nacional. En efecto, el tipo de cambio pasa, de 1,61 a 2,39 reales por dólar de julio a diciembre del 2008.

En Bolivia los precios al público en moneda nacional se mantienen estables, pero aumentan en dólares por litro debido a la revaluación de la moneda nacional en el segundo semestre del 2008.

En Ecuador, país que tiene al dólar como unidad monetaria, los precios se mantienen estables. En Ecuador los precios siguen siendo inferiores a los de EEUU a diciembre 2008.

Los precios en Venezuela se mantienen estables y son bastantes menores que los precios de EEUU a diciembre del 2008. Cabe destacar que en Venezuela existe un régimen de tipo de cambio fijo.

GRÁFICO 21
CUADRO COMPARATIVO DE PRECIOS DE GASOLINA EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
JUNIO 2008-DICIEMBRE 2008

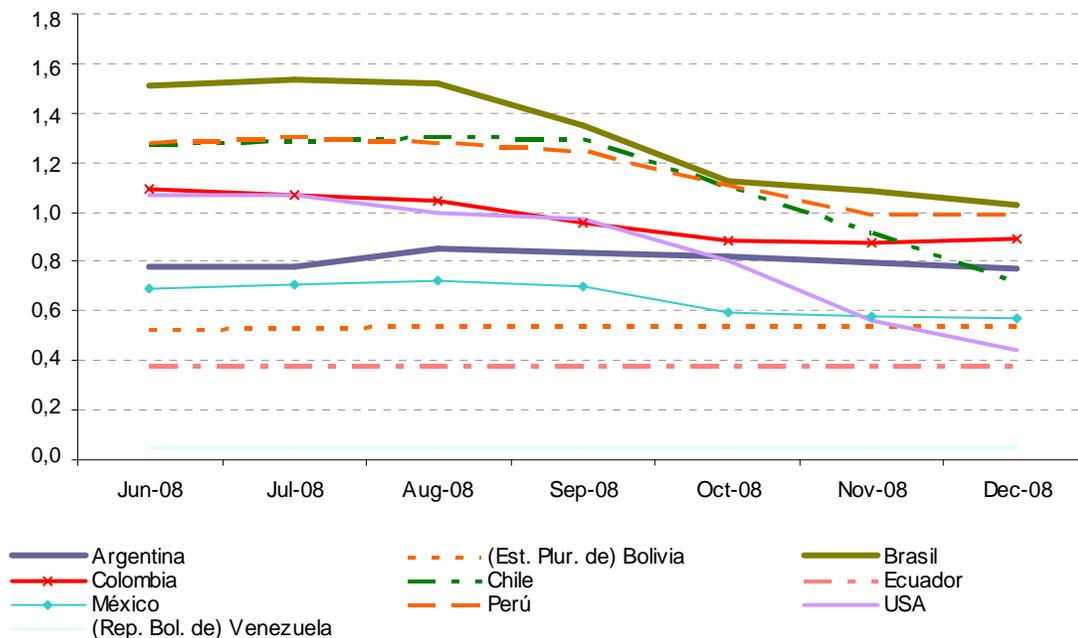
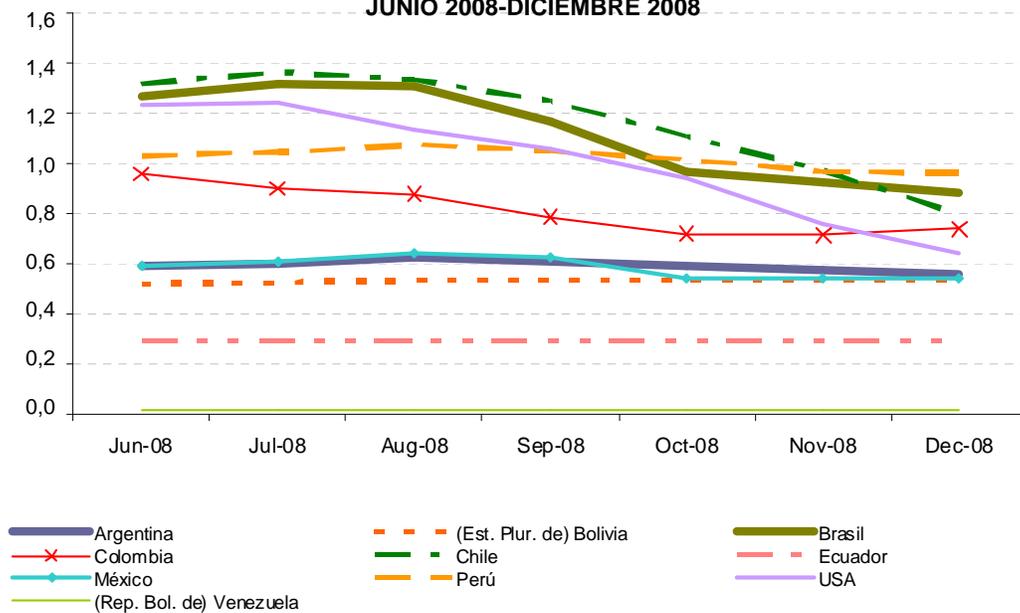


GRÁFICO 22
CUADRO COMPARATIVO DE PRECIOS DE DIESEL EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
JUNIO 2008-DICIEMBRE 2008



1.7 Intervención gubernamental en el mercado de combustibles

En Chile y Perú, países importadores de petróleo, los precios de los combustibles en el mercado interno se rigen por la oferta y la demanda y la paridad de importación. Existen, además, Fondos de Estabilización de Precios de los Combustibles. Por tanto, los gobiernos no intervienen en la política de fijación de precios de manera directa. Sin embargo, sí intervienen de manera indirecta, a través de la política impositiva y del ya mencionado Fondo de Estabilización.

En los demás países, los gobiernos sí intervienen en la política de fijación de precios de los combustibles en el mercado interno. Las formas de intervención son variadas y cada uno de los gobiernos establece su propia metodología para definir y cuantificar la modalidad de intervención.

En Argentina, Bolivia y Ecuador, los gobiernos establecen el precio de venta del petróleo para el mercado interno. En Argentina y Bolivia se denomina subsidio a la diferencia existente entre el precio de los combustibles importados (que son pagados a precios internacionales) y su precio de venta en el mercado interno.

En Ecuador existen dos metodologías para el cálculo del subsidio. De un lado, el Banco Central la calcula a partir de la diferencia entre el costo de los crudos y combustibles importados y su precio de venta en el mercado interno. De otro, Petroecuador realiza ese cálculo tomando en cuenta dicha diferencia, pero con relación al total de sus ventas (y no solo de los volúmenes importados). Por esa razón, el subsidio estimado por Petroecuador es superior al del BCE.

En Brasil, la legislación vigente establece que los precios deben fijarse por la oferta y la demanda. Petrobrás, la empresa que cuenta con la casi totalidad de la capacidad de refinación en Brasil, fija su propia política de precios. Del 2006 al 2008, Petrobrás solo subió sus precios en una oportunidad (en mayo del 2008). No existe definición metodológica alguna para calcular la diferencia entre los precios internos y los precios internacionales de los combustibles.

En Colombia y México, los gobiernos establecieron que existe un subsidio cuando el precio de venta al público es inferior al precio del mercado internacional. En Colombia, el cálculo del subsidio se refiere al precio de venta que recibe el productor. En México, el cálculo del subsidio se refiere al precio de venta al público.

Ambos gobiernos tienen metodologías propias para calcular el subsidio, el cual es asumido por el Presupuesto de la República. En el 2007 ambos gobiernos definieron políticas para igualar los precios internos con los precios internacionales. A diciembre del 2008, en ambos países los precios de venta al público en el mercado interno ya habían superado a los precios internacionales.

En Venezuela, el precio de los combustibles en el mercado interno es determinado por el gobierno. No existe definición ni metodología para calcular el diferencial existente con los precios de los combustibles en el mercado internacional.

De acuerdo a informaciones oficiales de los países, los subsidios a los combustibles ascendieron a US\$ 33.421 millones en el 2008. El mayor subsidio se dio en México, con US\$ 17.260 millones en el 2008, seguido de Argentina con US\$ 7.892 millones.

CUADRO 5
COMPARACIÓN DE LOS SUBSIDIOS EN PAÍSES DE AMÉRICA LATINA
(En porcentajes del PBI)

| Países | 2007 | 2008 | 2008 (en % del PIB) |
|-------------------------|--------|--------|------------------------|
| Argentina | 4 033 | 7 892 | 2,3% |
| Bolivia (Est. Plur. de) | 145 | 450 | 2,4% |
| Colombia | 2 121 | 4 896 | 2,0% |
| Ecuador | 2 489 | 2 923 | 5,3% |
| México | 4 411 | 17 260 | 1,5% |
| Monto | 13 199 | 33 421 | |

Fuente: Elaboración Propia con datos oficiales.

En % del PBI, el mayor subsidio correspondió a Ecuador, con 5,3% del PBI.

II. Estudio de casos

2.1 Informe de países - Argentina

2.1.1 Régimen Legal

La legislación sancionada desde el 2002 tiene como marco la Ley 25.561 (Ley de Emergencia Económica), que otorgó al Poder Ejecutivo, en el marco de la ruptura de la convertibilidad, poderes especiales para reordenar la economía. Las principales medidas fueron la pesificación y congelación temporal de los precios de los hidrocarburos en boca de pozo. Cabe destacar que la legislación previa al 2002 solo restringía los márgenes de libertad de los inversionistas en la prohibición de exportar hidrocarburos si éstos no fueran suficientes para abastecer el mercado interno.

El decreto 310/2002 de febrero del 2002 estableció un impuesto a la exportación (retención) del 20% al petróleo y de 5% para los productos refinados. También el gobierno se comprometió a mantener la libre disponibilidad del 70% de las divisas que las petroleras obtienen por la exportación de hidrocarburos. A cambio, las empresas petroleras se comprometieron a garantizar el suministro y la estabilidad de precios de los productos energéticos.

Mediante Resolución N° 85/2003 de enero del 2003 de la Secretaría de Energía acordó homologar las bases para el Acuerdo entre Productores y Refinadores para la Estabilidad de los Precios del Petróleo Crudo, de las Naftas y el Gas Oil, conocido con el nombre “Acuerdo de Bases”.

En el 2004, debido a la crisis energética del gas natural y el desabastecimiento interno, el gobierno aprobó la Resolución 208/04, que establece un acuerdo con las empresas productoras para garantizar el abastecimiento interno en firme, a cambio de incrementos graduales en el precio ("sendero de precios") hasta alcanzar los niveles vigentes a inicios de la convertibilidad, meta que debía alcanzarse a fines del 2006.

En mayo de 2004, con la Resolución 337/2004, el gobierno incrementó el impuesto a las exportaciones de crudo del 20% al 25%. Adicionalmente, estableció para las exportaciones de gas natural una retención del 20%, mientras que la retención para los productos refinados se mantuvo en 5%. Posteriormente, con la Resolución 532/2004 se produjo un nuevo aumento del impuesto a las exportaciones de crudo, por encima del 25% vigente, adicionando alícuotas variables entre el 3% y 20%, dependiendo de los precios del crudo WTI que estuvieran entre US\$ 32 y US\$45/barril, respectivamente, con lo que, en el caso máximo, el impuesto podría llegar a ser 45%.

CUADRO 6
ARGENTINA: IMPUESTO A LAS EXPORTACIONES DE PRETRÓLEO CRUDO

| Precio WTI - US\$/barril | Alícuota adicional | Alícuota total |
|--------------------------|--------------------|----------------|
| De 32,01 a 34,99 | 3% | 28% |
| De 35,00 a 36,99 | 6% | 31% |
| De 37,00 a 38,99 | 9% | 34% |
| De 39,00 a 40,99 | 12% | 37% |
| De 41,00 a 42,99 | 15% | 40% |
| De 43,00 a 44,99 | 18% | 43% |
| De 45,00 a más | 20% | 45% |

Fuente: Resolución 532/2004.

En julio del 2006 se aprobó aumentar el impuesto a las exportaciones de gas natural de 20% a 45%, tasa que empezó a regir en enero del 2007. Dicho gas es exportado en 95% a Chile, y en menor medida a Brasil y Uruguay. El aumento de la retención se debe al acuerdo de comercialización de gas entre Bolivia y Argentina, donde el segundo aceptó que el gas suba de US\$ 3,20 a US\$ 5,00 por mil pies cúbicos, un alza de 56%.

La Resolución 349/07 de noviembre del 2007

En noviembre del 2007, la Resolución 394/07 implementó un nuevo sistema de retenciones a las exportaciones de petróleo y combustibles, con el fin de garantizar la evolución de los precios internos y generar mayores recursos para el fisco.

En los considerandos de la norma se dice que "el Estado nacional debe procurar captar las rentas extraordinarias que se generen en diferentes sectores de actividad, en especial cuando se trata de recursos naturales no renovables".

La Resolución establece que las exportaciones de crudo seguirán tributando una alícuota del 45% (Resolución 337/2004), mientras el precio internacional del barril se ubique entre 45 y 60,9 dólares.

En el caso de que el petróleo supere el precio de US\$ 60,9/barril, la alícuota de exportación surgirá a través de un cálculo que contempla el precio internacional del producto y el valor de corte fijado por el gobierno. Al aplicar la nueva fórmula de retención el precio que recibirá el exportador será de US\$42/barril (Valor de Corte) y la diferencia será la retención.

La nueva fórmula de retención es la siguiente:

$$d = \frac{P_i - VC}{VC} \times 100$$

donde:

d: Derecho de Exportación

Pi = Precio Internacional

VC = Valor de Corte

La Resolución afirma que, "después de deducidos los derechos de exportación que por esta resolución se establece, la rentabilidad resultante será la adecuada para el giro normal de la actividad".

Efectos de la Resolución 349/07

Como consecuencia de la aplicación de esta Resolución, los productores de petróleo en Argentina (cuando el precio internacional del petróleo es superior a los US\$ 60,9/barril) reciben un precio no mayor al valor de corte de US\$ 42/barril. La diferencia la recibe el Estado (que "capta" la Renta Extraordinaria), lo que se determina por la fórmula indicada en el acápite anterior. Cabe mencionar que, según la legislación argentina, los precios de venta del petróleo en el mercado interno son los mismos que los precios de exportación.

2.1.2 Política impositiva

En Argentina existen impuestos específicos a la venta de los combustibles en el mercado interno. Los impuestos específicos que rigen para las gasolinas (naftas) son el Impuesto a los Combustibles Líquidos y Gaseosos (ICLG), el Fondo a la Infraestructura Hídrica y el Impuesto a los Ingresos Brutos. Los combustibles pagan el IVA de 21% en las ventas al mercado interno⁵.

También existe un impuesto al gas oil que corresponde a un 21%. Esta tasa entro en vigencia a partir de mayo de 2002 y corresponde a una tasa específica de 18,5% sobre el precio en surtidor sin impuestos (salvo los impuestos a los ingresos brutos). Este impuesto reemplazó a la tasa de infraestructura de 0,05 pesos por litro que tenía el gas oil. Actualmente la tasa vial es de 20,2%. El 26 de diciembre de 2007 por medio de la Ley 26325, se elevó la alícuota del impuesto del gas oil de 20,2% a 21%.

Los impuestos a los combustibles no se modificaron en el 2007 ni en el 2008. El último cambio fue la creación de un Fondo de Infraestructura, gravando las gasolinas, Ley 26.181 del año 2006.

2.1.3 Política de precios en el mercado interno

Los márgenes de comercialización son libres y son estimados por la Secretaría de Energía. 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 y un 7% para el gasoil. Dentro de este margen se encuentra la utilidad de la distribuidora⁶.

Como consecuencia de lo explicado en los acápites anteriores, los precios de venta del petróleo para el mercado interno no se modificaron y quedaron fijos en US\$ 42/barril. Es por ello, también, que no han variado significativamente los precios de los combustibles en el mercado interno.

Como se aprecia en el gráfico, si bien ha habido algunas oscilaciones, en general los precios se han mantenido cerca de US\$ 0,5 a 0,6 / litro. Las variaciones que aprecian en el año 2008 se deben a dos factores. De un lado, las refinerías llevaron a cabo alzas en los precios de venta en los meses de abril y

⁵ Ver Altomonte y Rogat (2004).

⁶ Ver Altomonte y Rogat (2004), p. 86

mayo, las mismas que se trasladaron a las estaciones de servicio, elevando ligeramente el precio de venta al público. De otro lado, la disminución de precios que se aprecia desde los meses de setiembre del 2008 hasta fines de ese año se produjeron debido a la devaluación de la moneda nacional por consideraciones ajenas a la política de precios de los combustibles.

GRAFICO 23
ARGENTINA – USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

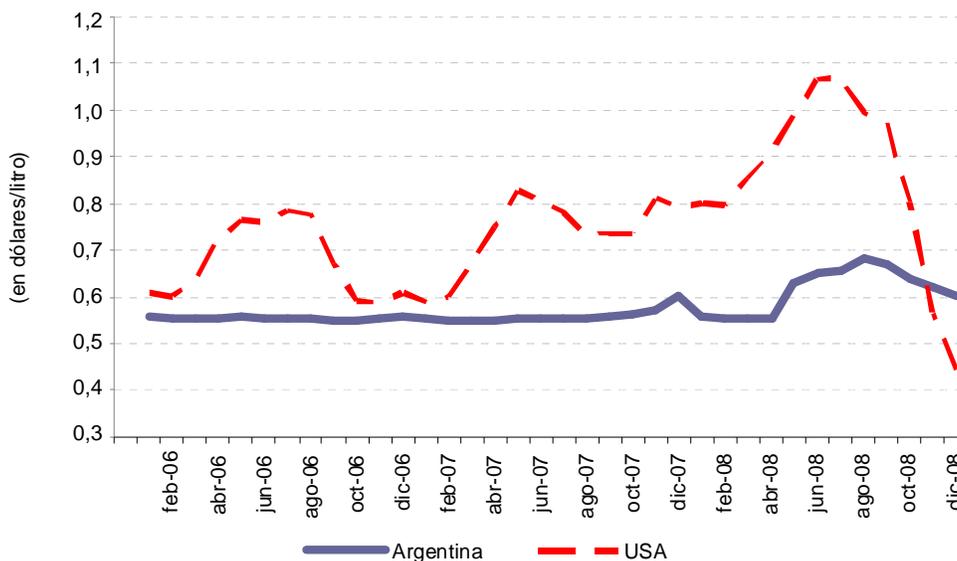


GRAFICO 24
ARGENTINA – USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

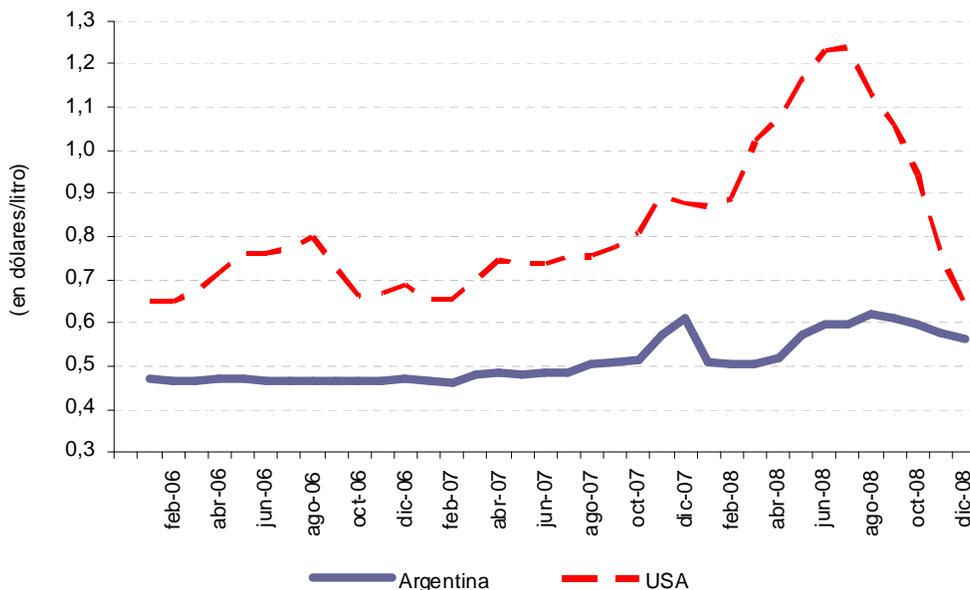


GRAFICO 25
ARGENTINA: PRECIO DE LA GASOLINA
(dólares por litro)

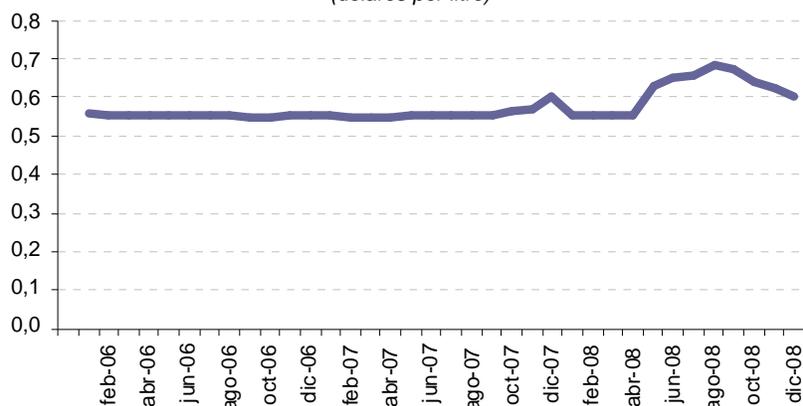
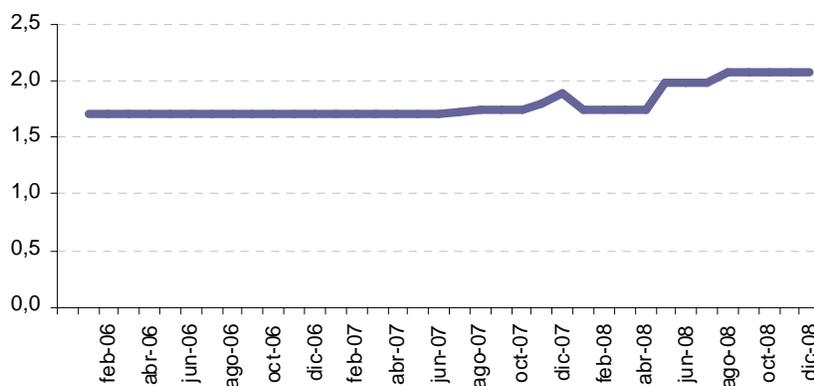


GRAFICO 26
ARGENTINA: PRECIO DE GASOLINA
(pesos por litro)



2.1.4 Subsidios a la importación de combustibles

Como se ha señalado, en lo que respecta a los precios del petróleo en Argentina, la principal medida fue la dación de la Resolución 349/07.

Sin embargo, Argentina también importa combustibles y gas natural para cubrir el abastecimiento del mercado nacional. En estos casos, que los precios de importación han sido superiores a aquellos que rigen para el mercado interno, lo que indicaría que los precios habrían tenido que subir para que los importadores no asuman esta pérdida.

La respuesta gubernamental ha sido asumir subsidios a las operaciones de importación y, también, el diferencial de precios de importación y venta en el mercado interno, de manera que los precios del mercado interno no sufran variaciones.

Según la Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Pública (ASAP, www.asap.org.ar), los montos del subsidio al sector energético por parte del gobierno fueron 8,331 y

16,208 millones de pesos en el 2007 y 2008, respectivamente. Cabe señalar que los cálculos de ASAP se basan en el Sistema de Información Financiera (SIDIF) del Ministerio de Economía.

Los subsidios al sector transporte (que incluyen subsidios al sector energético) fueron 4,219 y 8,746 millones en el 2007 y 2008, respectivamente.

CUADRO 7
ARGENTINA: SUBSIDIOS A SECTORES ECONÓMICOS 2007 Y 2008
(en millones de pesos y %)

| Sectores/Años | 2007 | | 2008 | |
|-------------------|--------|------------|--------|------------|
| | Monto | Estructura | Monto | Estructura |
| Sector Energético | 8 331 | 57% | 16 208 | 53% |
| Sector Transporte | 4 219 | 29% | 8 746 | 28% |
| Sub-Total | 12 550 | 86% | 24 954 | 81% |
| Otros | 2 076 | 14% | 5 864 | 19% |
| Total | 14 626 | 100% | 30 818 | 100% |

En lo que concierne a los subsidios específicos al sector energético, los principales receptores son la Compañía Administradora del Mercado Mayorista Eléctrico Sociedad Anónima (CAMMESA) y la estatal Energía Argentina SA (ENARSA). El subsidio a CAMMESA corresponde a aquella destinada a los generadores eléctricos, mientras que el subsidio a ENARSA corresponde a los diferenciales de precios de importación con aquellos correspondientes al mercado interno.

Para CAMMESA se destinaron 4,428 y 8,472 millones de pesos en el 2007 y 2008, respectivamente, mientras que para esos mismos años los subsidios a ENARSA ascendieron a 680 y 2,766 millones de pesos. Estrictamente hablando, la suma de estos subsidios debería descontarse de los impuestos a la exportación que establece la Resolución 349/07.

CUADRO 8
ARGENTINA: SUBSIDIOS AL SECTOR ENERGÉTICO
(en millones de pesos y %)

| Sector Energético | 2007 | | 2008 | |
|--------------------------|-------|------|--------|------|
| | Monto | % | Monto | % |
| CAMMESA | 4 428 | 53% | 8 472 | 52% |
| ENARSA | 680 | 8% | 2 766 | 17% |
| Organismos Provinciales | 532 | 6% | 791 | 5% |
| Ente binacional Yaciretá | 733 | 9% | 505 | 3% |
| Otros | 1 958 | 24% | 3 674 | 23% |
| Total | 8 331 | 100% | 16 208 | 100% |

Fuente: ASAP, en base al SIDIF.

2.2 Informe de países - Bolivia

2.2.1 Síntesis del marco legal

Desde julio del 2004, con la realización de un referéndum sobre los hidrocarburos, se inaugura en Bolivia un nuevo régimen legal en el sector. En mayo del 2005 se promulga la Ley 3058, nueva Ley de Hidrocarburos. En mayo del 2006 se promulga el llamado Decreto de nacionalización.

Con la nueva Ley de Hidrocarburos (Ley 3058), de mayo del 2005, se deroga la Ley 1689. El principal cambio que trae la reforma es —siguiendo el cumplimiento del Referéndum del 18 de julio del 2004— que reconoce a los hidrocarburos como estratégicos para el desarrollo económico y social del país. Asimismo, se recupera la propiedad de todos los hidrocarburos, en boca de pozo, para el Estado Boliviano. El Estado ejercerá su derecho de propiedad, a través de YPFB.

Los contratos celebrados al amparo de la anterior ley (Ley 1689), deberán convertirse obligatoriamente a las modalidades de los contratos establecidos por la nueva ley, habiéndoseles otorgado un plazo de 180 días, a partir de su vigencia.

De otro lado, en el artículo 06 de la Ley 3058, se establece la refundación de la empresa estatal de hidrocarburos YPFB, recuperándose la mayoría accionaria en las empresas petroleras capitalizadas. De esta manera se hace posible que YPFB pueda participar en toda la cadena productiva de los hidrocarburos. Asimismo, se reestructuraran los fondos de capitalización colectiva y se garantizará el financiamiento del BONOSOL.

En mayo del 2006, el presidente Evo Morales, promulga el Decreto Supremo 28701, que en concordancia con el Referéndum de julio de 2004, establece que los hidrocarburos son bienes nacionales de dominio originario, directo, inalienables e imprescriptibles del Estado.

En lo que concierne al régimen de los precios de venta de los combustibles en el mercado interno, éste fue modificado en agosto del 2004 —después del referéndum— como veremos en el siguiente acápite.

2.2.2 Régimen Legal

1. *Precio del petróleo*

El Decreto Supremo N° 27691 del 19 de agosto de 2004, establece el congelamiento del precio de referencia del petróleo crudo puesto en refinería en US\$ 27,11/bbl (sin IVA) de acuerdo a un promedio de cotizaciones del precio del petróleo WTI y por medio de una banda con límites en:

- Precio máximo: US\$ 27,11/bbl
- Precio mínimo: US\$ 24,53/bbl.

De forma complementaria, mediante el Decreto Supremo N° 27778, del 6 de octubre de 2004, se estabilizan los precios de referencia de los productos regulados como efecto de la estabilización del precio del petróleo en el mercado interno en US\$ 27,11/barril.

A partir de esa norma, los precios finales de los productos regulados fueron estabilizados indefinidamente

2. *Margen de refinación y Margen de Compensación*

El Decreto Supremo N° 27959 del 30 de diciembre del 2004 señala que la Superintendencia de Hidrocarburos fijará provisionalmente el Margen de Refinería, aplicando el Modelo de Optimización Económica de Refinerías.

Así, la Resolución Administrativa RA-1327/2004 del 30 de diciembre de 2004, establece el margen de refinación en US\$ 3,80. Este margen es modificado por el Decreto Supremo N° 28117 del 16 de mayo de 2005, que lo eleva a US\$ 4,81/bbl para la gasolina y el diesel, entre otros productos.

Asimismo, se crea un Margen de Compensación de US\$1,57/bbl a ser incorporado a la cadena de precios de todos los productos regulados, exceptuando el GLP de refinerías, el GLP de plantas, gas oil y agro fuel.

De acuerdo al Artículo 100 de la nueva Ley de Hidrocarburos N° 3058, los Márgenes para los Productos Refinados, son determinados por el Ente Regulador, conforme a Reglamento.

La promulgación del Decreto Supremo N° 29122 de mayo de 2007, en el marco del artículo 100 de la Ley 3058, instruye que YPF sea el único exportador del crudo reconstituido (RECON) y Gasolinas Blancas. Asimismo instruye que YPF sea el único comprador en el mercado interno, con precios en punto de entrega ex refinería del RECON (US\$30,35/bbl) y gasolinas blancas (US\$31,29/bbl) para poder venderlas a precios internacionales.

3. Margen de transportes diferentes, margen de transporte por poliductos y margen de almacenaje

El 16 de mayo de 2005 mediante Decreto Supremo N° 28117 se estableció la necesidad de tratar, entre otros, los márgenes de transporte considerando los costos reales para lo que el Ministerio de Hidrocarburos deberá elaborar un reglamento que establezca las metodologías para la determinación de margen de transporte por poliductos y margen de transportes diferentes.

En cumplimiento a lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 25535, los cálculos realizados por la Superintendencia de Hidrocarburos, en marzo de 2007, establecen un Margen de Transporte Diferente de US\$ 0,49/barril y el diesel.

El Margen de Poliductos se establece por DS No. 25535 de octubre de 1999. Los cálculos realizados por la Superintendencia de Hidrocarburos, en marzo del 2007, establecen que dicho será de US\$ 0,83/barril para la gasolina y el diesel.

Mediante el DS 24914 se establece el Margen de Almacenaje, exclusivamente para el cálculo final de los precios de los productos regulados. En el caso de la gasolina y el diesel, este margen es de US\$ 0,74/barril.

CUADRO 9
BOLIVIA: CÁLCULO DEL PRECIO FINAL DE LA GASOLINA ESPECIAL
(Tipo de Cambio: 8.08 - 15/04/2007)

| Cálculo del precio final | US\$/bbl | BI/Litro |
|----------------------------------|----------|----------|
| Precio Referencia | 27,11 | 1,37 |
| Margen Refinación | 4,81 | 0,24 |
| Diferencial de precios | 5,00 | 0,25 |
| Margen Compensación | 1,57 | 0,08 |
| Precio en ex refinería | 38,49 | 1,95 |
| Margen de transportes poliductos | 0,83 | 0,04 |
| Margen de transportes diferentes | 0,49 | 0,02 |
| IEHD | 26,86 | 1,36 |
| Precio pre-terminal | 66,67 | 3,38 |
| Margen de almacenaje | 0,74 | 0,04 |
| Margen Mayorista (YPFB) | 1,50 | 0,08 |
| Precio Mayorista | 68,91 | 3,49 |
| Margen minorista | 4,96 | 0,25 |
| Precio Minorista o Precio Final | 73,87 | 3,74 |

Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos.

CUADRO 10
BOLIVIA: CÁLCULO DEL PRECIO FINAL DEL DIESEL

(Tipo de Cambio: 8.08 - 15/04/2007)

| Cálculo del precio final | US\$/bbl | BI/Litro |
|----------------------------------|----------|----------|
| Precio Referencia | 27,11 | 1,37 |
| Margen Refinación | 4,81 | 0,24 |
| Diferencial de precios | 5,00 | 0,25 |
| Margen Compensación | 1,57 | 0,08 |
| Precio en ex refinería | 38,49 | 1,95 |
| Margen de transportes poliductos | 0,83 | 0,04 |
| Margen de transportes diferentes | 0,49 | 0,02 |
| IEHD | 27,06 | 1,37 |
| Precio pre-terminal | 66,87 | 3,39 |
| Margen de almacenaje | 0,74 | 0,04 |
| Margen Mayorista (YPFB) | 1,50 | 0,08 |
| Precio Mayorista | 69,11 | 3,50 |
| Margen minorista | 4,29 | 0,22 |
| Precio Minorista o Precio Final | 73,40 | 3,72 |

Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos.

2.2.3 Política impositiva

En Bolivia existe un impuesto específico a los combustibles, llamado Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD). El monto del IEHD está determinado por la Superintendencia de Hidrocarburos.

El IEHD se mantuvo estable en 1.36 bolivianos por litro desde principios del 2006 hasta octubre del 2008. En esa fecha, bajó a 1.36 bolivianos/litro, como resultado de la política gubernamental orientada a disminuir el precio de los combustibles.

A fines de noviembre del 2008, el IEHD bajó a 1.30 Bs/litro. De igual forma, el IEHD para el precio del Diesel se mantuvo estable en 1.37 bolivianos por litro hasta octubre, luego bajó a 1.32 Bs/litro y a finales de noviembre bajó a 1.25 Bs/Lt.

CUADRO 11
BOLIVIA: EVOLUCIÓN DEL IEHD

| Año | 2006 | 2007 | 2008 | 04-Nov-08 | 21-Nov-08 |
|-----------|---------|---------|---------|-------------|-------------|
| Condición | Estable | Estable | Estable | Variación 1 | Variación 2 |
| Gasolina | 1,36 | 1,36 | 1,36 | 1,30 | 1,23 |
| Diesel | 1,37 | 1,37 | 1,37 | 1,32 | 1,25 |

Fuente: Superintendencia de Hidrocarburos

Adicionalmente, los combustibles están sujetos al pago del IVA (Impuesto al Valor Agregado). La alícuota del impuesto es del 13% sobre el precio neto de ventas y/o prestación de servicios, es decir no incluye el IEHD. La base imponible a partir de la cual se cobra el IVA proviene de la suma total del Precio pre-terminal, margen de almacenaje, margen mayorista, margen minorista; a esta suma total se le resta el IEHD.

2.2.4 Subsidio al Diesel y GLP

Existe un subsidio al diesel y el GLP, combustibles que no son producidos en su totalidad en el país y que, por tanto, deben ser importados. Según cálculos del Ministerio de Energía e Hidrocarburos, en el periodo 2004 al 2008, dichos subsidios ascendieron a US\$ 504 y US\$ 358 millones para el diesel y el GLP, respectivamente.

Esta cifra arroja un total de subsidios de US\$ 882 millones para el periodo.

CUADRO 12
BOLIVIA: SUBSIDIOS DEL DIESEL Y GLP POR EL TESORO GENERAL DE LA NACIÓN
(en millones de dólares)

| Año | (US\$) | (US\$) | Subsidio |
|-------|--------|--------|----------|
| | Diesel | GLP | TOTAL |
| 2004 | 14 | 16 | 30 |
| 2005 | 74 | 51 | 125 |
| 2006 | 112 | 20 | 132 |
| 2007 | 123 | 22 | 145 |
| 2008 | 180 | 250 | 450 |
| Total | 504 | 358 | 882 |

Fuente: Ministerio de Energía e Hidrocarburos, Estrategia Boliviana de Hidrocarburos.

2.2.5 Evolución de los Precios de los Combustibles

De acuerdo a la legislación vigente, analizada líneas arriba, los precios de la gasolina y el diesel se mantuvieron estables durante los años 2006 a 2008. El precio de la gasolina especial fue de 3.74 bolivianos por litro. De su lado, el precio del diesel fue de 3.72 bolivianos por litro.

Como se aprecia, los precios de los combustibles en Bolivia permanecieron estables durante el período analizado. Las variaciones del tipo de cambio fueron poco significativas.

GRÁFICO 27
BOLIVIA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

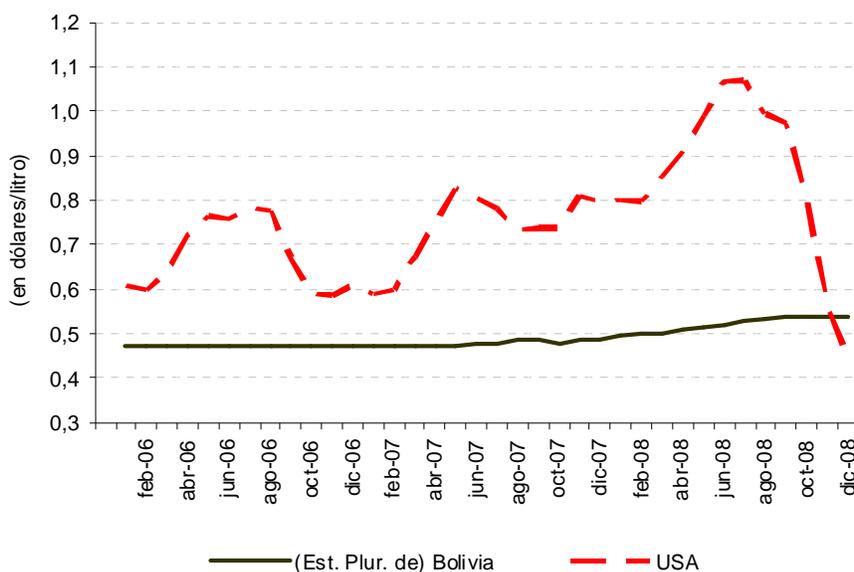


GRÁFICO 28
BOLIVIA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

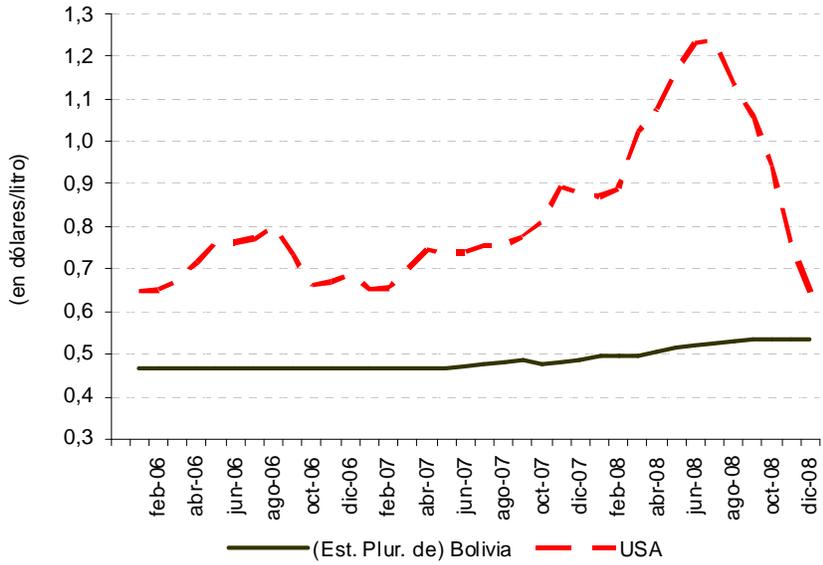


GRÁFICO 29
BOLIVIA: PRECIO DE GASOLINA
(dólares por litro)

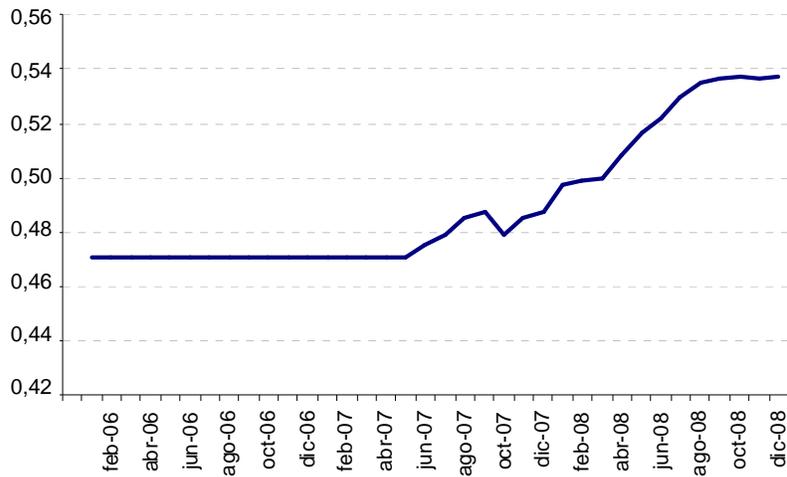
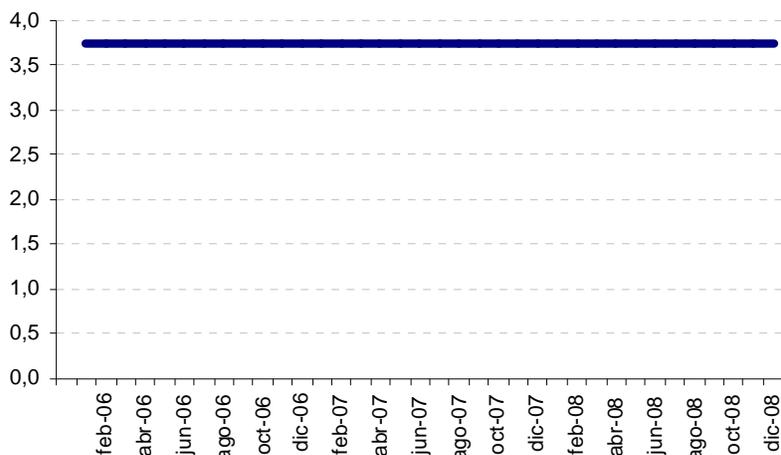


GRÁFICO 30
BOLIVIA: PRECIO DE LA GASOLINA
(pesos por litro)



2.3 Informe de países: Brasil

2.3.1 Régimen Legal

La apertura petrolera de Brasil se inició formalmente en noviembre de 1995 cuando el Parlamento aprobó la Enmienda Constitucional No. 09, que permitió el ingreso de capitales privados a las actividades de hidrocarburos. Su objetivo declarado era impulsar las inversiones en el sector con el fin de llegar al autoabastecimiento total del país cuya producción, se encontraba exclusivamente en manos de la empresa estatal Petrobrás. Después de más de dos años de un intenso debate político, a mediados de 1997, la nueva Ley de Petróleo (Ley 9478) desreguló el sector petrolero.

Se creó la Asociación Nacional de Petróleo (ANP), ente regulador de la industria del petróleo, dependiente del Ministerio de Energía. La ANP tiene como objetivo promover la regulación, contratación y supervisión de todas las actividades económicas de la industria del petróleo. En 1999, lanzó la primera ronda anual de licitaciones de campos petroleros para la exploración, en la cual participaron una serie de empresas extranjeras donde también lo hace PETROBRAS, en un régimen de libre competencia.

La ANP autorizó a Petrobrás a quedarse con gran parte de las áreas que reclamaba y que incluían la gran mayoría de las reservas probadas. En contraparte, le impuso plazos para empezar sus actividades en las áreas concedidas como condición para preservar su control sobre ellas. Por su parte, las empresas extranjeras quedaron habilitadas para producir petróleo en Brasil a través de contratos de exploración en nuevas áreas o como socios de Petrobrás en las áreas que le quedaron asignadas.

2.3.2 Régimen de Precios

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.

La posición de dominio de mercado de Petrobrás en la cadena comercializadora de combustibles implica que es esta empresa la que decide si aumenta o disminuye los precios internos de acuerdo con las variaciones del precio del petróleo en los mercados internacionales. Del 2006 al 2008, Petrobrás solo

aumentó los precios en una oportunidad, en abril del 2008: el aumento para la gasolina fue del 10% y del 15% para el diesel.

2.3.3 Política impositiva

En Brasil existen una serie de impuestos específicos a los combustibles, como el CIDE (Contribución de intervención de dominio económico), el PIS (Contribución para el Programa de Integración Social) y el COFINS (Contribución para el Financiamiento de la Seguridad Social)⁷.

También existe un impuesto equivalente al impuesto al valor agregado, denominado ICMS (Impuesto a la Circulación de Mercancías y a las Prestaciones de Servicio de Transporte Interestatal de Comunicación).

Cabe señalar que, según Petrobrás, los impuestos representan el 40,5% del precio de la gasolina y el 22% de los del diésel.

CUADRO 13
BRASIL – ESTRUCTURA DE FORMACIÓN DE PRECIOS DE LA GASOLINA

| Gasolina : 75% gasolina y 25% alcohol anhidro | |
|---|------|
| Distribución y Reventa | 17% |
| Costo de alcohol anhidro | 9% |
| ICMS | 28% |
| CIDE + PIS/COFINS | 13% |
| Precio Petrobras | 33% |
| Total | 100% |

Fuente: www2.petrobras.com.br/portal/frame.asp?pagina=/productos_servicios/port/Composicao.asp&lang=pt&area=produtos.

Nota: Los márgenes de distribución y reventa son estimados.

CUADRO 14
BRASIL: ESTRUCTURA DE FORMACIÓN DE PRECIOS DEL DIESEL

| Composición: 97% diesel y 3% biodiesel | |
|--|------|
| Distribución y Reventa | 16% |
| ICMS | 14% |
| CIDE + PIS/COFINS | 8% |
| Precio Petrobras | 62% |
| Total | 100% |

Fuente: www2.petrobras.com.br/portal/frame.asp?pagina=/productos_servicios/port/Composicao.asp&lang=pt&area=produtos

Elaboración: Petrobras a partir de datos de la ANP.

Nota: Los márgenes de distribución y reventa son estimados.

2.3.4 Medidas tomadas frente a la crisis

Durante el periodo de aumento de precios del petróleo, Petrobrás asumió el diferencial de precios, por lo tanto, no hubo alza de precios de los combustibles en el mercado interno (no existen estimaciones sobre el costo para Petrobrás de esta medida). Solo en una oportunidad, el 30 de abril del 2008, Petrobrás elevó sus precios ex refinería. El aumento para la gasolina fue del 10% y del 15% para el diesel.

Sin embargo, el precio de venta al público no varió, pues el gobierno redujo el CIDE, que es el Impuesto Selectivo a los Combustibles. El CIDE fue reducido en abril de 0,38 a 0,28 reales por litro de gasolina y de 0,07 a 0,03 reales por litro de diésel.

⁷ Para un análisis detallado, ver Altomonte y Rogat (2004), página 148.

2.3.5 Evolución de los precios de los combustibles

El precio promedio de venta de los combustibles en el Brasil en el periodo 2006-2008, expresado en moneda nacional, se ha mantenido estable y no ha sufrido variaciones significativas.

El aumento de precios que se aprecia en los gráficos desde enero del 2006 a agosto del 2008 corresponde a la apreciación del real con respecto al dólar. Asimismo, la disminución de precios que se constata a partir de setiembre del 2008 corresponde a la devaluación de la moneda nacional con respecto al dólar.

GRÁFICO 31
BRASIL - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

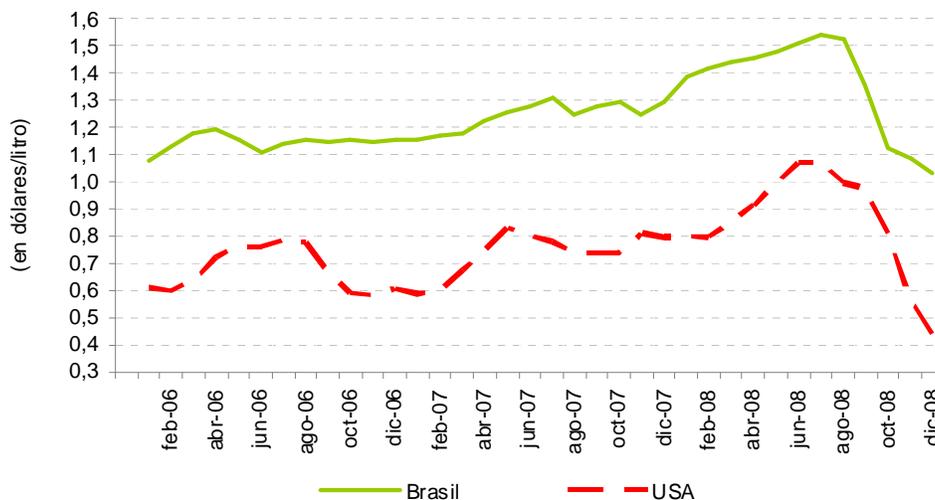


GRÁFICO 32
BRASIL - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

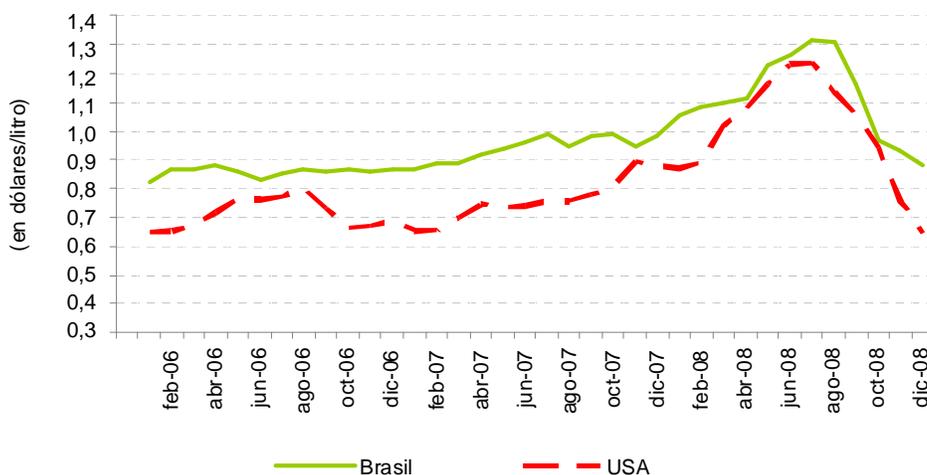


GRÁFICO 33
BRASIL: PRECIO DE LA GASOLINA
(en dólares por litro)

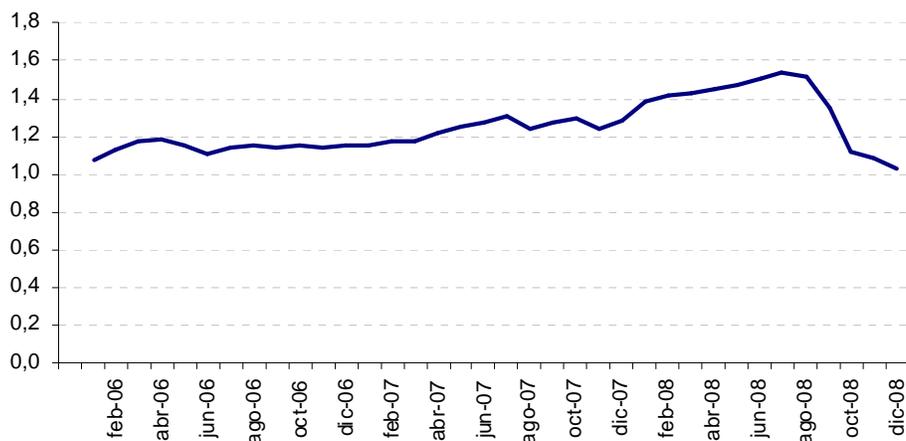
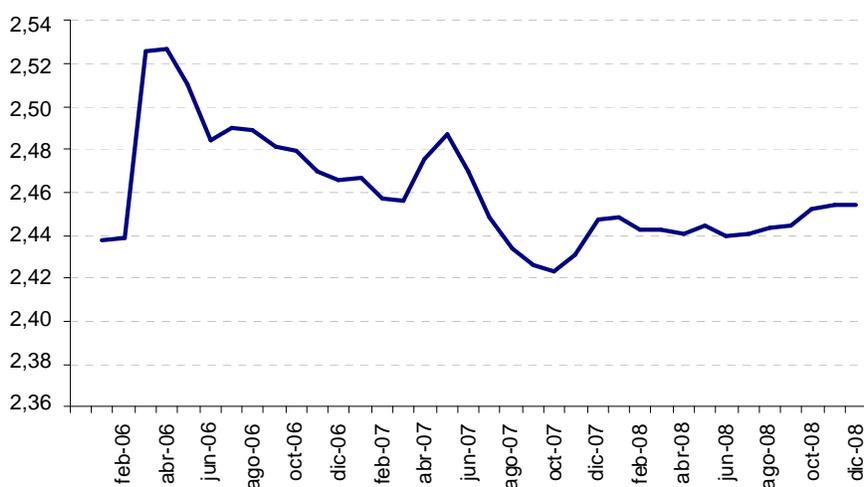


GRÁFICO 34
BRASIL: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA
(en reales/litro)



2.4 Informe de países - Colombia

2.4.1 Régimen Legal

El DL 1760 del 2003 es la modificación legal más importante del régimen de hidrocarburos, que deroga todas aquellas que le sean contrarias, en especial el Decreto 0030 de 1951 y el DL 2310 de 1974.

El ente regulador del subsector hidrocarburos y combustibles es el Ministerio de Minas y Energía. 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 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).

Desde 1999 el gobierno había adoptado la política de liberar los precios de los combustibles, con lo cual los nuevos precios debían seguir su costo de oportunidad, que para este caso corresponde a la paridad de importaciones tomando como referencia la costa del Golfo de México. Sin embargo, hasta el momento, esta política de liberación de los precios de los combustibles no ha llegado a realizarse completamente.

2.4.2 Política de Precios de los Combustibles

Hasta 1998, la política para fijar el incremento de precios de la gasolina regular y del ACPM (diesel), estaba ligada directamente con las políticas económicas de control a la inflación y se hacían aumentos escalonados en dos o tres momentos del año. En diciembre de 1998, el Ministerio de Minas y Energía estableció una nueva política, que consiste en la liberación del precio de la gasolina regular y del ACPM.

Mediante las Resoluciones 82438 y 82439 de 1998, el Ministerio de Minas y Energía adoptó una nueva forma de fijación de precios de la gasolina corriente y del ACPM, basada en la metodología de paridad de precios de importación. Bajo esta nueva metodología el ingreso al productor, es decir el precio de venta de ECOPETROL o de un importador, fluctúa mensualmente de acuerdo con la variación internacional de los precios de la gasolina y el ACPM y el comportamiento de la tasa de cambio (Memoria al Congreso Nacional 2007-2008).

Con esta estrategia se buscó principalmente lograr la competitividad en el mercado de estos productos, con el fin de incentivar la participación del privado en el esquema de refinación o de importación de los estos. También se buscó independizar la indexación del precio de los combustibles con la inflación y evitar así los espacios especulativos.

Política impositiva y modificaciones en el 2008

En Colombia existen impuestos específicos a la venta de combustibles en el mercado interno, los cuales son: el impuesto global (establecido en la Ley 681 del 2001) que es un monto fijo en moneda nacional y la sobretasa (Ley 488 de 1998), que es un porcentaje (20% del precio de venta al público para la gasolina y 6% para el ACPM).

Además, el gobierno establece una tarifa estampilla de transporte y también el margen mayorista y el margen minorista.

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) de 16% se aplica sobre el precio de venta de las refinerías.

Debido a los altos precios del petróleo, el Gobierno promulgó el Decreto 1870 del 29 de mayo del 2008, mediante el cual se establece que el gobierno fijará el precio base para la liquidación del IVA a las gasolinas y el diesel, mediante acto administrativo del Ministerio de Minas y Energía. El Decreto 1870 también establece que los valores de referencia para la sobretasa que se aplica a la gasolina y al diesel serán certificados mensualmente por el Ministerio de Minas y Energía.

Como consecuencia de lo anterior, el valor del IVA para la gasolina corriente se estabilizó en 576.26 pesos/galón y la sobretasa en 1,297.92 pesos/galón. Para el diesel, el IVA se estabilizó en 576.49 pesos/galón y la sobretasa en 301.48 pesos/galón.

2.4.3 Los subsidios en Colombia

En Colombia, el gobierno define los subsidios como la diferencia entre el precio que tendría un bien, o un servicio, sujeto sólo a la ley de la oferta y la demanda, y el precio que tiene ese bien o servicio para todo el público, o para un sector de los consumidores, después de una intervención del Gobierno (ver recuadro).

Así definido el subsidio, el Ministerio de Minas y Energía de Colombia ha calculado que, en los años 2004, 2005, 2006 y 2007 los subsidios a la gasolina y el diesel llegaron a la suma de 3,371, 4,352, 3059 y 2,121 millones de pesos, respectivamente.

En el 2008, los subsidios ascendieron a \$4,9 billones, de los que \$4,12 billones corresponden a la gasolina y diesel comercializada por Ecopetrol y \$778 mil millones a los combustibles vendidos por Refinería de Cartagena. Los subsidios ascendieron a \$916 mil millones para la gasolina corriente y a \$3,98 billones para el ACPM, dado su mayor precio a nivel internacional durante el año.

CUADRO 15
COLOMBIA: SUBSIDIOS AL DIESEL Y A LA GASOLINA

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Diesel | 1 698 | 2 548 | 1 996 | 1 446 | 3 980 |
| Gasolina | 1 673 | 1 804 | 1 063 | 675 | 916 |
| Total | 3 371 | 4 352 | 3 059 | 2 121 | 4 896 |

Fuente: Ministerio de Minas y Energía de Colombia.

RECUADRO 1
DEFINICIÓN GUBERNAMENTAL DEL SUBSIDIO A LOS COMBUSTIBLES

En teoría económica, subsidio es la diferencia entre el precio que tendría un bien, o un servicio, sujeto sólo a la ley de la oferta y la demanda, y el precio que tiene ese bien o servicio para todo el público, o para un sector de los consumidores, después de una intervención del Gobierno.

Así, un subsidio surge cuando el costo de producción es mayor que el precio de mercado. En el caso de los combustibles, el precio de mercado es el ingreso al productor regulado por el Ministerio de Minas y Energía y el costo, según la definición clásica, es costo de oportunidad en el mercado, en este caso, corresponde al precio de paridad de exportación.

Uno de los supuestos fundamentales para definir un subsidio es que existe (o al menos podría existir sin intervención del Gobierno) un mercado eficiente en términos económicos. Es decir, un mercado en el cual existen una diversidad de vendedores y potenciales compradores, todos de un tamaño relativo tal que ninguno de ellos es capaz de determinar los precios por sí solo y en el cual los precios reflejan toda la información disponible en cada instante.

En dicho sentido, es importante anotar, que en el Artículo 48 de la Ley 1110 del 27 de diciembre de 2006, Ley del Presupuesto Nacional para el año 2007, se dispuso que la diferencia entre el ingreso al productor regulado y el precio en el mercado internacional referenciado al mercado del golfo de EEUU para los refinadores o importadores, que venía siendo asumida por éstos, en cumplimiento de las finalidades sociales del Estado en los términos previstos en la Constitución Política, podría ser financiado durante la vigencia fiscal de 2007 con cargo a los recursos de la Nación.

Fuente: Ministerio de Minas y Energía, Memorias al Congreso Nacional 2007-2008, página 83.

2.4.4 El desmonte de los subsidios implícitos

En el 2007, el gobierno puso en marcha dos acciones centrales para terminar con el subsidio a los combustibles.

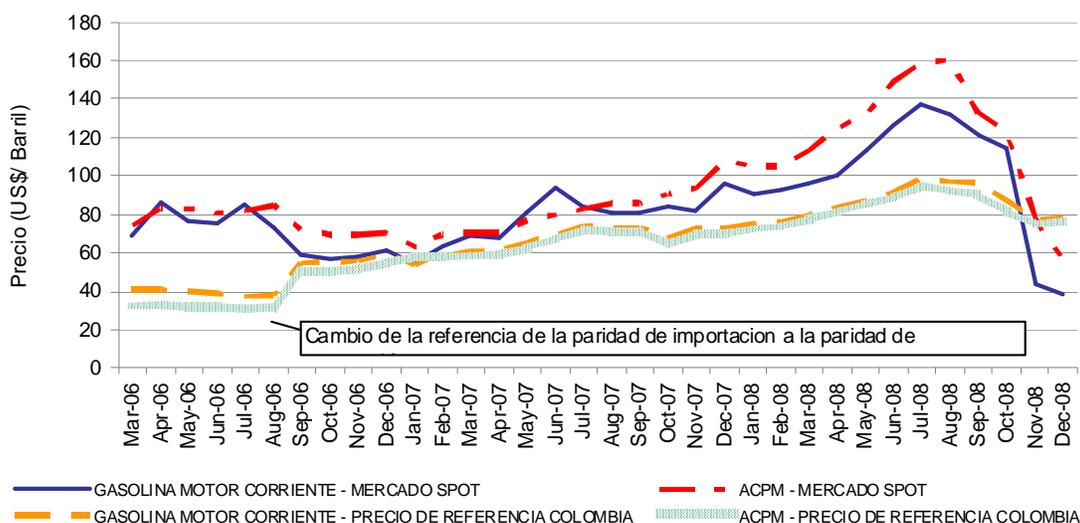
- Estableció una nueva metodología para el cálculo del ingreso al productor, que toma como referencia precios de mercado de productos derivados del petróleo comercializados en la costa del Golfo de Estados Unidos, basados en los costos de oportunidad de paridad de exportación de cada uno de los productos y ajustados según la calidad del producto nacional.
- Definió “sendas de desmonte” de los subsidios implícitos con el fin de mitigar el impacto del proceso de ajuste de precios. Esta senda implica que el desmonte del subsidio a la gasolina no iría más allá de junio del 2010 para la gasolina y de diciembre de 2011 para el diesel.

Estas “sendas de desmonte” se aplicarían mes a mes por el Ministerio de Minas y Energía, lo que implica una elevación progresiva de los precios de venta al público de las gasolinas y el diesel.

Debido a la puesta en marcha de las sendas de desmonte, los precios de la gasolina y el ACPM aumentaron de precio progresivamente desde el 2007.

Según el Ministerio de Minas y Energía de Colombia, a diciembre del 2008 el precio al productor (la refinería) para la gasolina corriente estaba 68.6% por encima del mercado spot, mientras que el ingreso al productor para el ACPM estaba 7.8% por debajo del precio internacional. Cabe señalar que la disminución de precios al productor de la gasolina y la ACPM en Colombia en los últimos meses del 2008 no se debe a una disminución de precios internos sino a la devaluación de la moneda nacional con respecto al dólar.

GRÁFICO 35
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA: PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES 2006-2008
(en dólares por barril)



Al concluir los periodos de desmonte, el Ministerio de Minas y Energía evaluará la liberación de los precios de la gasolina corriente y el ACPM. Como complemento de lo anterior, el Gobierno Nacional evaluará la viabilidad de implementar mecanismos que permitan mitigar los efectos de la volatilidad de los precios (Fondo de Estabilización de Precios).

2.4.5 Evolución de los precios de la gasolina y el ACPM

Como ya se ha señalado en el acápite sobre el desmonte de los subsidios implícitos relacionados con el precio al productor, los precios de la gasolina y el ACPM aumentaron desde el 2007. En el caso de la gasolina, los precios de venta al público superaron los precios de venta de EEUU desde mayo del 2007 hasta diciembre del 2008. En el caso del ACPM, el aumento de los precios de venta al público también fue constante, pero no fue superior a los precios en EEUU. Sin embargo, en diciembre del 2008, por primera vez los precios de venta al público del ACPM en Colombia superaron a los del mercado norteamericano.

Cabe señalar que la disminución de precios de venta al público de la gasolina y el ACPM en Colombia en los últimos meses del 2008 no se debe a una disminución de precios internos sino a la devaluación de la moneda nacional con respecto al dólar.

GRÁFICO 36
COLOMBIA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

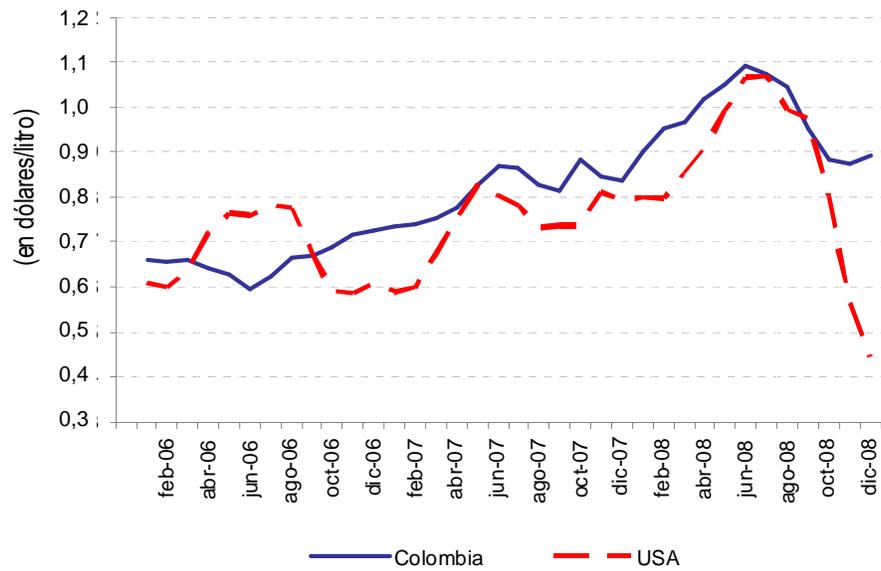


GRÁFICO 37
COLOMBIA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

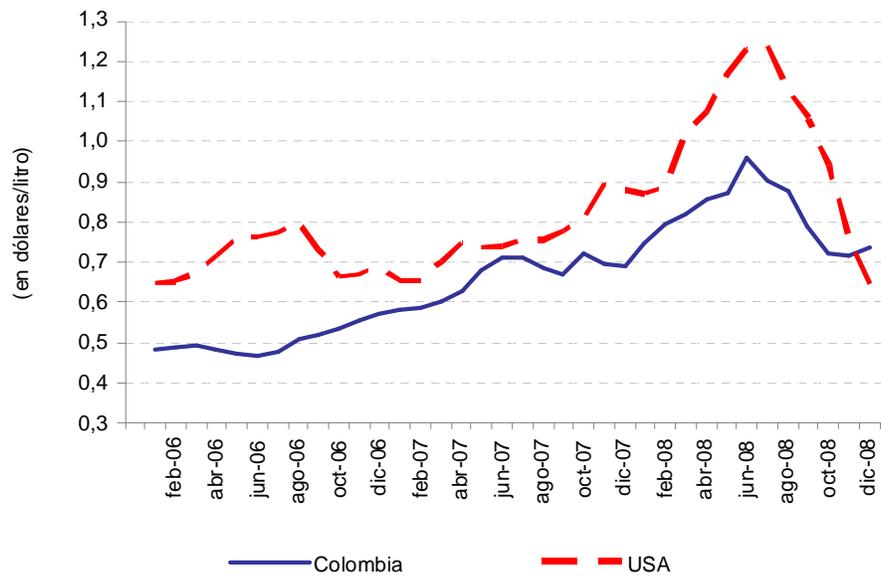


GRÁFICO 38
COLOMBIA: PRECIO DE GASOLINA
(en dólares por litro)

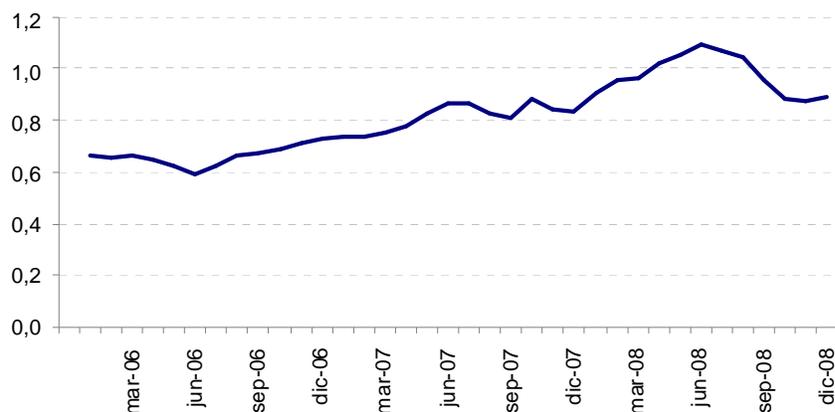
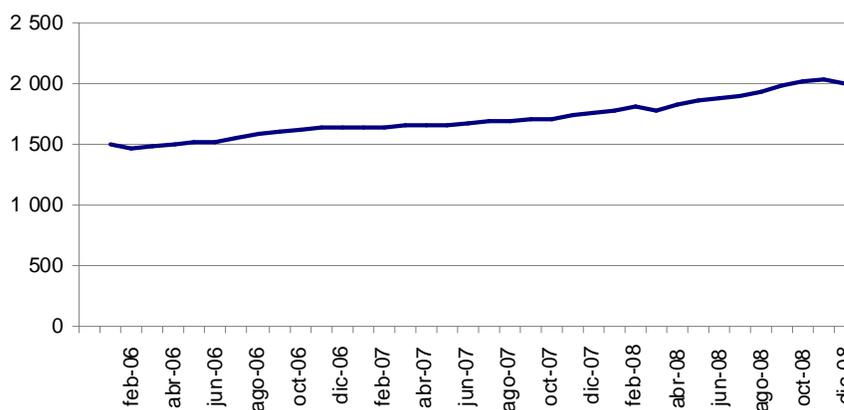


GRÁFICO 39
COLOMBIA: PRECIO DE GASOLINA
(en pesos por litro)



2.5 Informe de países - Chile

2.5.1 Marco legal

Chile es el primer país en poner en marcha reformas legislativas al sub – sector petrolero en la región. En 1975 con el Decreto Ley 1089, realizó una desregulación en las operaciones de exploración y explotación. Desde esa fecha ENAP pierde la exclusividad en el sector. La nueva norma estableció la existencia de contratos especiales de operación en la exploración y producción de hidrocarburos.

En el “downstream” también se llevó a cabo una desregulación completa, liberalizando los precios al consumidor, estableciendo también la libertad de importación, transporte y distribución. Asimismo, se derogó la exclusividad de ENAP en la refinación, pudiendo ahora cualquier privado importar crudo y refinarlo.

En materia de precios, se procedió a fijar los valores de los derivados sobre la base de la paridad de importación de cada tipo de combustible. Al mismo tiempo, se procedió a reducir las tasas arancelarias. Inicialmente, éstas eran de 10% y desde el 2005 están en 6%, de acuerdo a la Ley 19.589.

En consecuencia, actualmente en Chile, ENAP y sus filiales realizan sus actividades en un ambiente de economía abierta, donde cualquier inversionista puede explorar y explotar petróleo (previa suscripción de un Contrato Especial de Operación Petrolera con el Estado o la obtención de una concesión administrativa), y refinar, importar y distribuir productos y subproductos de hidrocarburos libremente.

Dicho esto, la producción de petróleo y gas en Chile le corresponde, en un 100%, a la empresa estatal ENAP. Asimismo, si bien cualquier empresa privada puede invertir en la industria de refino, actualmente todas las refinerías que operan en Chile son propiedad de ENAP.

En el campo del comercio minorista de derivados del petróleo, existen una gran cantidad de actores, pero no figura ENAP. En la distribución de gas no existe actividad del Estado, pues el 100% lo desarrolla la empresa privada.

2.5.2 Política de precios y paridad de importación

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.

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 EEUU.

Así, por ejemplo, si el precio que la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) 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.

2.5.3 Política impositiva

En Chile existe el Impuesto Específico a las Gasolinas Automotrices, que se establece como un porcentaje de la Unidad Tributaria Mensual. Este impuesto específico varía de forma progresiva de acuerdo al precio internacional del petróleo. Además, existe el IVA, que equivale al 19%. El IVA se obtiene a partir de la suma del precio refinería más el impuesto específico.

Disminución del Impuesto Específico a las Gasolinas Automotrices

En el Diario Oficial de 25 de marzo de 2008, se publicó la Ley N° 20.259, que dispuso, entre otras materias, una rebaja transitoria en la tasa del Impuesto Específico a las Gasolinas Automotrices contenido en el artículo 6° de la Ley N° 18.502.

Así, durante el período de vigencia de la ley el impuesto será de:

- 4,5 UTM/m³ cuando el petróleo haya superado los US\$ 75 por barril en promedio durante 12 meses.
- 5 UTM/m³ si el promedio en los últimos 12 meses está por sobre los US\$ 70 el barril y bajo los US\$ 75/barril.
- 5,5 UTM/m³ si la cotización promedio está bajo los US\$ 70 y sobre los US\$ 65/barril.
- 6 UTM/m³ si el precio promedio en los últimos 12 meses es menor a US\$65/barril.

Los precios internacionales del petróleo serán determinados por la Comisión Nacional de Energía de acuerdo a la cotización del barril de petróleo West Texas Intermediate (WTI) en los mercados internacionales.

Posteriormente, la Ley N° 20.291, publicada en el Diario Oficial el 15 de Septiembre de 2008, mediante su artículo 3°, introdujo modificaciones al artículo 1°, de la Ley N° 20.259, aumentando la rebaja transitoria en la tasa del Impuesto Específico a las Gasolinas, allí establecido.

El cálculo de la tasa del impuesto se efectuará mensualmente por el Ministerio de Hacienda. Cada vez que de dicho cálculo se determine que corresponda modificar el componente variable del impuesto, mediante decreto del Ministerio de Hacienda, expedido bajo la fórmula “Por Orden del Presidente de la República”, se fijará la tasa de impuesto resultante, la que regirá para la determinación del impuesto a las gasolinas automotrices a partir del primer día del mes siguiente al de su publicación.”

2.5.4 El fondo de estabilización de precios de los combustibles

El 29 de septiembre del 2005 se creó el “Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles Derivados del Petróleo” (FEPCO) mediante la Ley 20.063 con vigencia desde el 3 de octubre de 2005 hasta el 30 de junio de 2006. El objetivo del FEPCO fue atenuar las variaciones de los precios de venta internos de la **gasolina automotriz, el petróleo diesel y el kerosene doméstico**, motivadas por fluctuaciones de sus cotizaciones internacionales.

Al vencer el plazo de vigencia de la Ley 20.063, mediante la Ley 20.115 se prorrogó, con modificaciones, a partir del 1° de julio de 2006 y hasta el 30 de junio de 2007, el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo.

Por otra parte el Fondo de Estabilización de Precios del Petróleo (FEPP), creado por la Ley 19.030 de 1991, sigue vigente para atenuar las fluctuaciones de los precios internos del gas licuado y petróleo combustible, quedando liberado de atenuar las fluctuaciones de los precios de la gasolina, kerosene y diesel, mientras esté vigente el FEPC.

RECUADRO 2 MODO DE FUNCIONAMIENTO DEL FEPCO

Para cada combustible afecto, el FEPCO establece una banda de precios en torno a un “precio de referencia intermedio”, con un techo y un piso que se denominan “precio de referencia superior” (PRS) - calculado como el precio de referencia intermedio más 5% - y “precio de referencia inferior” (PRI) - calculado como el precio de referencia intermedio menos 5% - respectivamente.

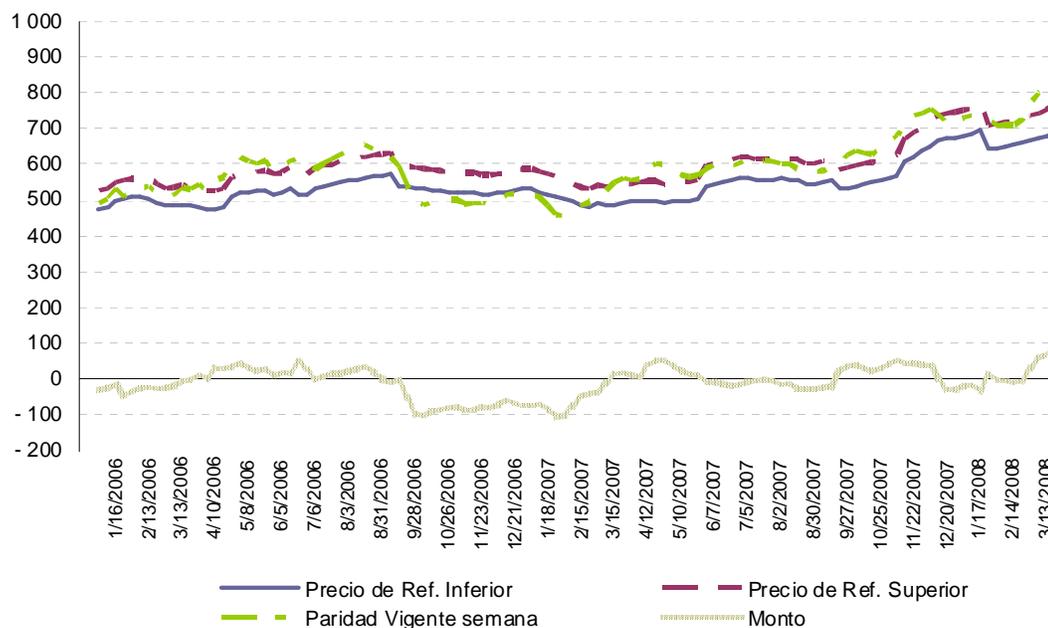
Adicionalmente todas las semanas, el Ministerio de Minería, determina un precio de paridad de importación (PPAR) para cada combustible, previo informe de la Comisión Nacional de Energía (CNE).

La metodología de cálculo del fondo otorga un crédito o cobra un impuesto por metro cúbico de combustible, en base a la relación que muestre el precio de paridad de importación, con los límites de la banda de precios de dicho combustible.

Así cuando el PPAR de cualquiera de los tres combustibles afectados excede al PRS de su respectiva banda de precios, se otorga un crédito (subsidio) en beneficio del consumidor final de dicho combustible correspondiente a la diferencia entre ambos valores. Por otro lado, cuando el PPAR es menor al PRI de la banda se cobra un impuesto de cargo del consumidor correspondiente a la diferencia entre ambos valores. Si el PPAR cae entre el PRS y el PRI, no se aplicará ni crédito ni impuesto a los combustibles.

Fuente: ENAP.

GRÁFICO 40
CHILE: FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO- DIESEL
(en pesos/litro)



Fuente: Datos Oficiales de los países. Elaboración Propia.

Aportes extraordinarios de capital al FEPCO

El FEPCO fue constituido con USD\$10 millones en septiembre de 2005. Debido al aumento continuo de los precios del petróleo en el mercado internacional, el gobierno realizó tres aportes adicionales de dinero al FEPCO. Estos aportes se plasmaron con las Leyes 20.197 (US\$ 60 millones), Ley 20.246 (US\$ 200 millones) y Ley 20.278 (US\$ 1.000 millones; solo se efectivizaron US\$ 500 millones).

CUADRO 16
APORTES AL FEPCO
(en US\$ millones)

| Ley | Fecha | Aportes |
|--------|--------|---------|
| 20 063 | sep-05 | 10 |
| 20 197 | jun-07 | 60 |
| 20 246 | ene-08 | 200 |
| 20 278 | jul-08 | 500 |
| | Total | 770 |

Fuente: www.dipres.cl

Debido a la baja de los precios del petróleo internacional en el segundo semestre del 2008, tenemos que, a partir de octubre, los consumidores (los privados) ya están aportando dinero al Fondo, con lo cual se está pagando la deuda a ENAP (ver siguiente acápite). Actualmente, el Fondo sigue vigente y sigue aumentando el monto del fondo disponible.

CUADRO 17
CHILE 2008 - ESTIMACIÓN DEL SALDO DEL FEPCO
 (en millones de dólares)

| Meses | 30-Jul | 30-Ago | 30-Sep | 30-Oct | 30-Nov | 30-Dic |
|---------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Saldo del Fondo | 85,5 | 538,1 | 500,7 | 498,4 | 342,6 | 338,3 |
| Aporte al Fondo | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total Débito (Crédito) Privados | 0 | 0 | 0 | 1,6 | 6 | 14,1 |
| Total Débito (Crédito) ENAP | -47,3 | -37,5 | -2,3 | -157,4 | -10,3 | 78 |
| Fondo disponible | 538,1 | 500,7 | 498,4 | 342,6 | 338,3 | 430,4 |

2.5.5 La situación de ENAP

En Chile, las refinerías de petróleo son de propiedad del Estado, a través de ENAP. Esto significa que en los momentos de alza del precio del petróleo, ENAP asume la diferencia de precios (subsidio) hasta el momento en el cual la tendencia se revierta y pueda comenzar a recuperar el monto del subsidio.

Esto llevó a una situación de descapitalización a ENAP, motivo por el cual el gobierno expidió la Ley 20.278 en junio del 2008. Mediante esta Ley se le otorga a ENAP “un aporte extraordinario de capital por un monto de US\$ 250 millones, que se financiará con recursos disponibles en activos financieros del Tesoro Público” (Art. 2, Ley 20.278).

2.5.6 Evolución de los precios de los combustibles

Los precios de los combustibles en Chile variaron en el periodo analizado, de acuerdo al precio internacional del petróleo. Sin embargo, estas variaciones fueron atenuadas por el FEPCO, que debió realizar aportes de hasta US\$ 770 millones, como hemos visto. Cabe señalar, además, que en Chile los impuestos a los combustibles son superiores a aquellos que se pagan en EEUU; de allí la diferencia en los precios, tanto en gasolina como en diesel.

Adicionalmente, la caída de los precios de los combustibles en Chile en el II Semestre del 2008, expresados en dólares, se acentúa debido a la devaluación de la moneda nacional en ese periodo.

GRÁFICO 41
CHILE - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

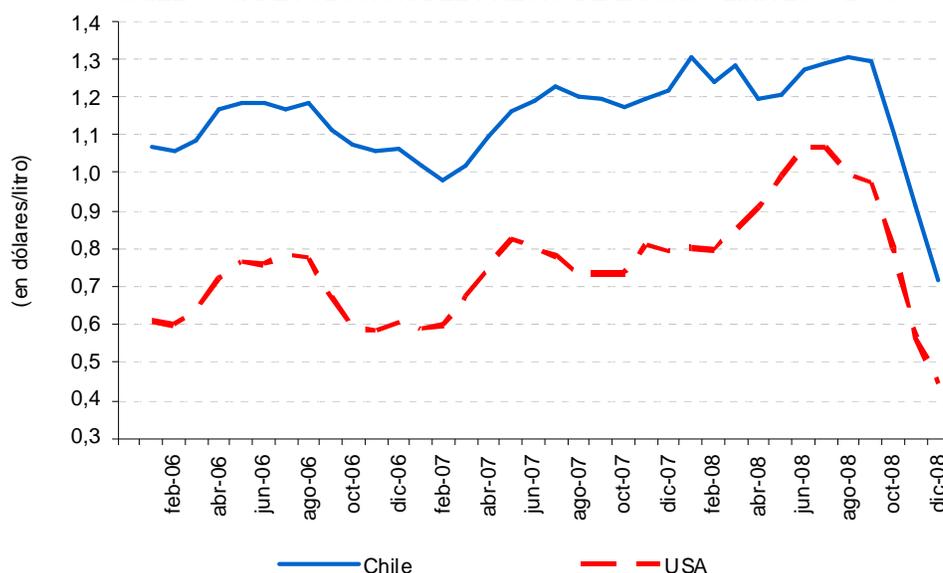


GRÁFICO 42
CHILE – USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

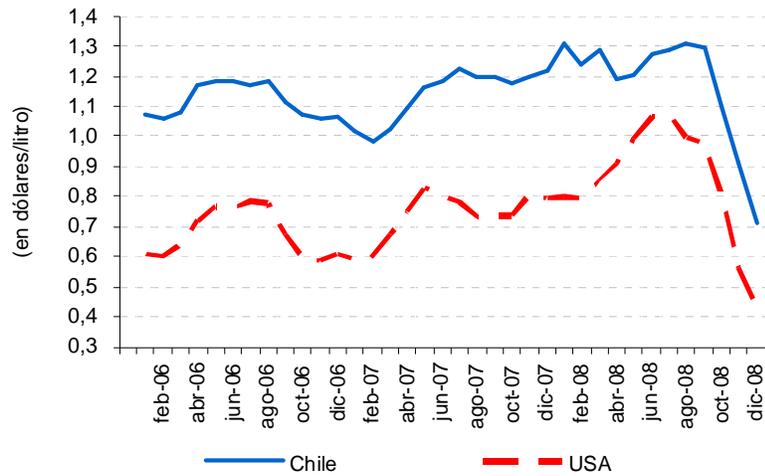


GRÁFICO 43
CHILE: PRECIO DE GASOLINA
(en dólares por litro)

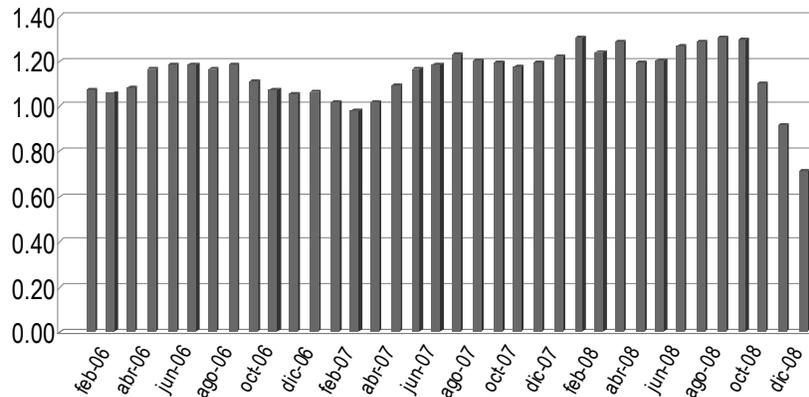
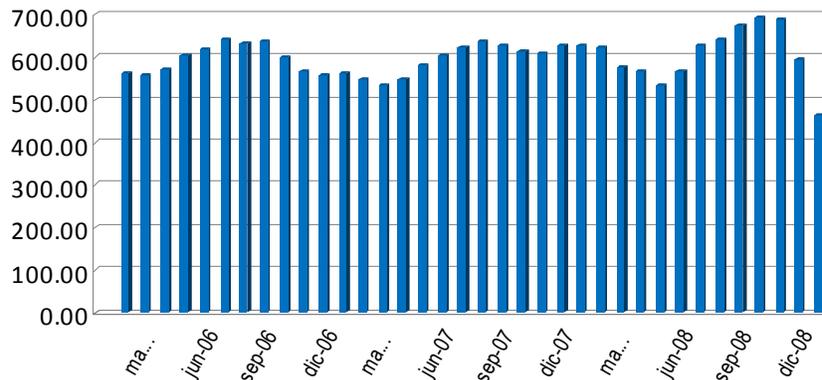


GRÁFICO 44
CHILE: PRECIO DE GASOLINA
(en pesos por litro)



2.6. Informe de países - Ecuador

2.6.1 Marco Legal

El Marco Legal que regula el sector petrolero en el *Upstream*, se encuentra normado por la Constitución Política de 1998, la Ley de Hidrocarburos y lo dispuesto en el art. 35 del Decreto Supremo No. 2463, de mayo de 1978, así como por el Reglamento de Operaciones Hidrocarburíferas, conforme lo emite el acuerdo Ministerial No. 389. RO/ 671 de Septiembre del 2002.

En los años 2006 y 2007 se han producido cambios a la Ley de Hidrocarburos, en lo que se relaciona a la repartición de la renta petrolera acordada en los contratos con los inversionistas privados. El primer cambio fue originado por la Ley número 42-2006 reformativa a la Ley de Hidrocarburos, publicada en el suplemento del Registro Oficial número 357 de 25 de abril de 2006. Esta Ley fue reglamentada por el DE número 1672 de julio de 2006.

Posteriormente, en el 2007 se promulgó la reforma al “Reglamento de Aplicación de la Ley número 42-2006 Reformativa a la ley de Hidrocarburos”. Mediante esta reforma se modificó la decisión del 2006, que establecía un reparto de las ganancias extraordinarias de 50% para el Estado y de 50% para las empresas contratistas. La modificación consistió en que los contratistas que participan en la exploración y explotación de crudo reconocerán a favor del Estado una participación del 99% de las ganancias extras que reciben por el alto precio del crudo.

Cabe señalar que, después de la aprobación de la nueva Constitución del Ecuador en el 2008 se ha decretado la elaboración de una nueva Ley de Hidrocarburos.

Las recientes modificaciones a la Ley de Hidrocarburos no cambian el régimen de fijación de precios de los combustibles ni, tampoco, el régimen tributario vigente para los precios de los combustibles en el mercado interno.

2.6.2 Régimen de fijación de precios

El artículo 72 de la Ley de Hidrocarburos en el Capítulo VII (fijación de precios) establece que “los precios de los productos derivados de los hidrocarburos serán regulados de acuerdo al Reglamento que para el efecto dictará el Presidente de la República”. Según el Reglamento (D.E. 2024 de Octubre del 2001) la comercialización de combustibles líquidos derivados de hidrocarburos, es un servicio público y está regulada por el Ministerio de Energía y Minas y controlada por la Dirección Nacional de Hidrocarburos.

En cumplimiento con esos criterios Petrocomercial publica mensualmente los precios de venta al público, así como el precio de venta a clientes de la comercializadora Petrocomercial (distribuidores, consumidores, fuerzas armadas, empresas eléctricas).

Cabe señalar que del 2006 al 2008 no se ha producido ninguna modificación a los precios de venta de las refinerías de Petroecuador. El precio de la gasolina extra es de US\$ 0,39/litro, mientras que el precio del diesel es US\$ 0,27/litro.

2.6.3 Política Impositiva

En Ecuador no existen impuestos específicos a los combustibles. El único impuesto es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), cuya tasa es de 12%.

2.6.4 Monto de los Subsidios

Existen diferentes cálculos del costo de los subsidios en el Ecuador, los mismos que son realizados por diferentes entes gubernamentales. Así, el Banco Central del Ecuador consigna los montos

correspondientes al diferencial entre los ingresos y costos de ventas internas de importaciones. Según el BCE, en el 2008 los subsidios ascendieron a US\$ 1.891 millones.

De acuerdo a cálculos realizados por Petroecuador, que toman en cuenta todos los costos que debe asumir Petroecuador –lo que incluye el costo del crudo producido en Ecuador-, los montos son sensiblemente mayores y ascendieron a US\$ 2.923 millones en el 2008.

CUADRO 18
ECUADOR: SUBSIDIOS TOTALES A LOS COMBUSTIBLES
(en US\$ millones)

| Año | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
|------------------------|------|-------|-------|-------|-------|
| Subsidios BCE | 275 | 730 | 1,074 | 1,426 | 1,891 |
| Subsidios Petroecuador | 584 | 1,080 | 1,074 | 2,489 | 2,923 |

Fuente: Banco Central del Ecuador, Petroecuador.

Según el Ministerio de Energía y Minas (Agenda Energética 2007-2011, Hacia un sistema energético sustentable, p. 35), en el 2007 los principales subsidios correspondieron al diesel (45%), GLP (21%), gasolinas (21%), diesel para las empresas eléctricas (10%), fuel oil para las empresas eléctricas (5%) y fuel oil (4%)

2.6.5 Evolución de los precios de los combustibles

Como se aprecia en los gráficos, los precios de la gasolina y el diesel se han mantenido estables en todo el periodo analizado.

GRÁFICO 45
ECUADOR - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

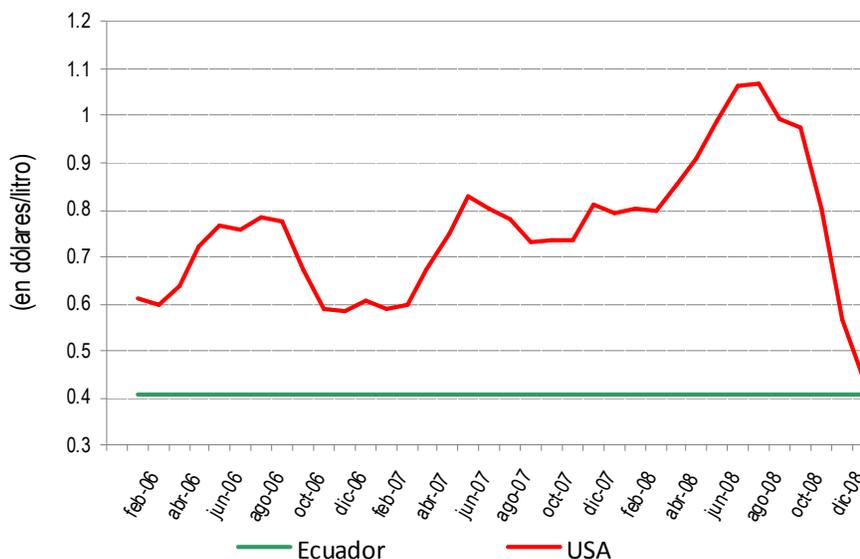
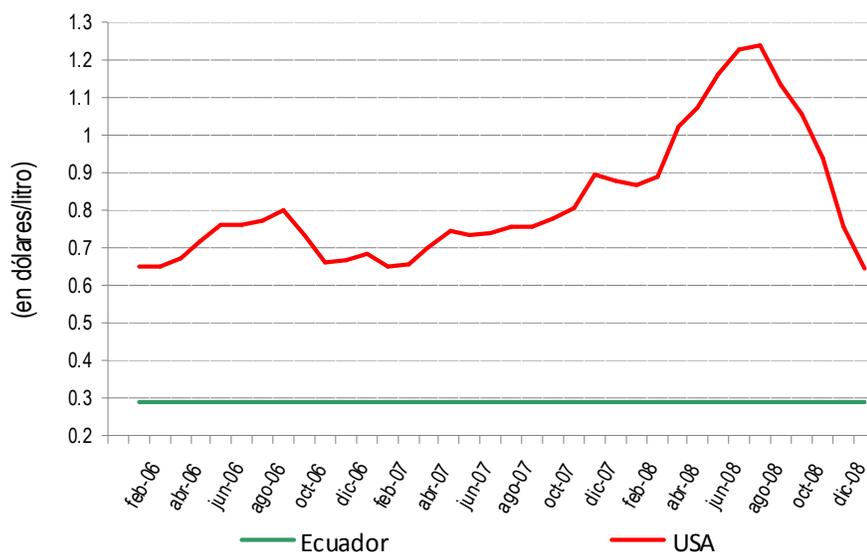


GRÁFICO-46
ECUADOR - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL



2.7. Informe de países - México

2.7.1 Régimen Legal

El Artículo 27 de la Constitución de 1917 establece el monopolio de PEMEX en los rubros de exploración, explotación, refinación, almacenamiento, transporte, distribución y comercialización de petróleo crudo y sus derivados. Esta disposición constitucional no se ha modificado. Sólo se han producido cambios en lo que se refiere al gas natural, pues ahora se permite la participación de empresas privadas en el transporte y la distribución, así como en la explotación de gas natural.

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 nacional⁸.

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, tomando en cuenta la opinión de la Secretaría de Economía y con la participación de las dependencias que correspondan (Artículo 31, Fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal). Asimismo, la SHCP publica mensualmente los precios al público.

2.7.2 Política de precios de los combustibles

Los precios administrados son determinados por el sector público en mercados no competitivos. En México, existe un conjunto de precios de bienes y servicios administrados por el Gobierno Federal que están regulados en *el artículo 31, fr. X con relación al artículo 34 fr. V de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*.

⁸ Secretaría de Energía (SENER), www.energia.gob.mx

Ambos artículos de la *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal* determinan que el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), establece y revisa los precios y tarifas de los bienes y servicios de la administración pública federal, y con la Secretaría de Economía establecen las bases para fijar dichos precios y tarifas.

En México, las gasolinas y el diesel se producen y ofertan en mercados no competitivos, su provisión corre a cargo del Gobierno Federal a través Petróleos PEMEX. Como consecuencia, forman parte del conjunto de precios administrados por el Gobierno Federal.

RECUADRO 3 MÉXICO - DISPOSITIVOS LEGALES

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.

2.7.3 Régimen de precios de las gasolinas y el diesel

La SHCP, determina el precio de las gasolinas y el diesel considerando tres factores:

a. **La inflación esperada:** Esta dependencia autoriza deslizamientos mensuales en el precio de las gasolinas y el diesel para evitar rezagos respecto a los costos de producción. Estos ajustes graduales en los precios tienen como propósito que el consumidor cubra los costos de producción sin que impacte drásticamente su ingreso monetario ni afecte el nivel general de precios.

b. **Cuotas a la venta final de gasolinas y diesel.** El 21 de diciembre del año 2007, se publicó en *el Diario Oficial de la Federación* un decreto que tiene como objetivo fortalecer el federalismo fiscal - aumentar la recaudación de los estados y municipios a través de la aplicación de cuotas a la venta final de las gasolinas y diesel.

Para la aplicación de las cuotas a la venta final de las gasolinas y el diesel, que impacta directamente en el precio de estos petrolíferos, el Congreso de la Unión realizó varios cambios.

c. **Ajustes por los precios internos respecto de los externos.** Bajo un esquema de competencia perfecta, como el existente en EEUU, los altos precios del petróleo, incrementan de manera automática y casi simultánea los precios de las gasolinas y diesel.

En México, por el modelo de precios administrados, cuando el precio del petróleo se incrementa, los precios de las gasolinas y diesel no se ajustan automáticamente, sino que lo hacen más lentamente, mediante decretos emitidos por el Gobierno Federal.

Los modelos de precios empleados en México y EEUU dan paso a la formación de un subsidio a favor de los consumidores mexicanos generado por el diferencial entre los precios internos y externos. Para eliminarlo, el Gobierno Federal optó por incrementar gradualmente, a través de deslizamientos semanales, los precios internos de las gasolinas Premium, Magna Sin y Diesel.

De esta manera, a partir del 2008 se introdujo un tercer factor para determinar los deslizamientos en los precios de las gasolinas y el diesel: la igualación de los precios de México con los de EEUU para corregir el subsidio que favorece a los consumidores locales.

2.7.4 Política Impositiva

En México existe un impuesto específico llamado Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS). La tasa del IEPS es variable.

Este impuesto se calcula considerando los siguientes elementos:

- Precios de las gasolinas y diesel en el mercado spot de Houston y
- Costos de manejo.

La suma de los anteriores elementos constituye la base gravable a la cual se le aplica el IEPS, debido a que los precios de las gasolinas y el diesel en el mercado spot de Houston varían prácticamente todos los días, mientras que en México son fijos (o con ajustes predeterminados). En otras palabras, el IEPS es la diferencia entre el precio al público, antes del IVA y la comisión al distribuidor, y el precio del productor. En otras palabras, cuando el precio del petróleo sube, la tasa del IEPS disminuye y viceversa.

También existe el IVA del 15%, que se aplica sobre la suma del precio en refinería, IEPS y el margen comercial.

De otro lado, el Congreso de la Unión en diciembre del 2007, adicionó el artículo 2-A, fr. II de la Ley del IEPS, que establece la aplicación de las cuotas de venta final de las gasolinas y el diesel. Estas cuotas impactan directamente en el precio del petróleo. El monto recaudado se destina a las entidades federativas para el fortalecimiento del federalismo.

Las cuotas de venta final se aplican a partir de enero del 2008. Asimismo, la legislación establece que las cuotas de venta final de las gasolinas y el diesel se aplicarán de manera gradual, de conformidad con el siguiente calendario.

CUADRO 19
MÉXICO: AUMENTO DE LAS CUOTAS DE LOS COMBUSTIBLES A PARTIR DE ENERO DEL 2008
(en centavos de pesos por litro)

| Incrementos | Incremento mensual | Lapso (meses) | Incremento Total |
|----------------|--------------------|---------------|------------------|
| Gasolina Magna | 2 | 18 | 36 |
| Premium | 2.44 | 18 | 43.92 |
| Diesel | 1.66 | 18 | 29.88 |

Fuente: Reyes Témach.

2.7.5 La SHCP y el cálculo del subsidio generado por el IEPS

El subsidio a los consumidores es calculado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Los últimos datos calculados por la SHCP corresponden al “Informe de las Finanzas Públicas y Deuda Pública, enero-octubre del 2008”. Allí se dice que en el 2007 el subsidio ascendió a 48.324 millones de pesos, lo que equivale a US\$ 4.433 millones.

CUADRO 20
SUBSIDIOS EFECTIVOS 2007 - 2009
(en millones de pesos y de dólares)

| Años | 2007 | 2008 (a oct) | 2009 (p) |
|---------------------------------|--------|--------------|----------|
| Subsidio (en millones de pesos) | 48 324 | 192 465 | 105 872 |
| Subsidio (en US\$ millones) | 4 433 | 17 339 | nd |

Fuente: Reyes Tépac, p. 16, con información de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

En el 2008, esta cifra aumentó considerablemente, situándose en 192,465 mdp, lo que equivale a US\$ 17.339 millones, es decir, más del 300% con respecto al año anterior.

2.7.6 Evolución de los precios de los combustibles en México

Durante el periodo 2005-2008, el aumento de los precios de las gasolinas y el diesel presenta dos etapas: hasta diciembre del 2007 los aumentos son producto de los ajustes a la inflación. El aumento para la gasolina Magma fue de 8.01%, de la gasolina Premium fue de 13.97% y del diesel fue 11.26%.

A partir de enero del 2008 se explica también por,

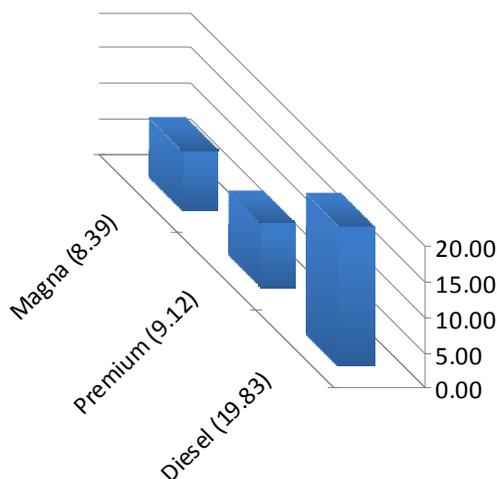
- La entrada en vigor de las cuotas a las ventas finales a las gasolinas y el diesel. Las cuotas establecidas fueron las siguientes⁹:
 - Se aplicará una cuota de 2 centavos a cada litro de Gasolina Magna, 2.44 centavos a cada litro de Gasolina Premium UBA y 1.66 centavos a cada litro de Diesel.
 - Las cuotas mencionadas, se incrementarán mensualmente, hasta llegar a las cuotas previstas. (ver cuadro-16).
- Por los incrementos de los precios internos para igualarlos con los externos, lo que se acentuó a partir del mes de junio del 2008, medida que se tomó en agosto del 2008¹⁰.

Por lo tanto, los aumentos en el 2008 fueron de 8.39% para la gasolina Magma, 9.12%, la gasolina Premium y 19.83% para el diesel. Esto se puede apreciar en el siguiente gráfico:

⁹ El aumento gradual de las cuotas debió comenzar en setiembre del 2007, pero su inicio se postergó a enero del 2008.

¹⁰ El Gobierno Federal optó por eliminar este subsidio por el carácter progresivo del consumo y la regresividad en su distribución. La estrategia empleada fue a través de los deslizamientos graduales del precio de las gasolinas y el diesel, medida que se instrumentó a partir del mes de agosto del 2008 (Reyes Tépac 2008, página 5).

GRÁFICO-47
MÉXICO. VARIACIÓN REAL DEL PRECIO DE LA GASOLINA Y EL DIESEL
EN MÉXICO DE ENERO A DICIEMBRE DEL 2008



ene 08/dic 08

Fuente: Análisis de los precios y de los subsidios a las gasolinas y el diesel en México, 2007-2009, por Reyes Tépath M. (Enero 2009).

Cabe señalar, sin embargo, que desde noviembre del 2008, los precios de los combustibles en el mercado interno mexicano superaron a los de EEUU.

Esto se debe a que en EEUU, los precios de las gasolinas y el diesel descendieron durante el periodo de agosto a diciembre del 2008, coincidiendo con la caída de los precios internacionales del petróleo. En contrapartida, en México el precio de estos petrolíferos continuaron incrementándose

Con el descenso del precio de las gasolinas y el diesel en EEUU, los precios en México (desde noviembre) se continuaron encareciendo. Esto implica que el subsidio a favor de los consumidores nacionales ha desaparecido (Reyes Tépath, página 23).

Finalmente, cabe resaltar que, en el II Semestre del 2008, si bien los precios de venta de la gasolina y el diesel en México continuaron aumentando en moneda nacional, descendieron en dólares (ver gráfico) debido a la devaluación del peso, que pasó de 10.2 a 13.41 pesos por dólar de julio a diciembre del 2008.

GRÁFICO-48
MÉXICO- USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

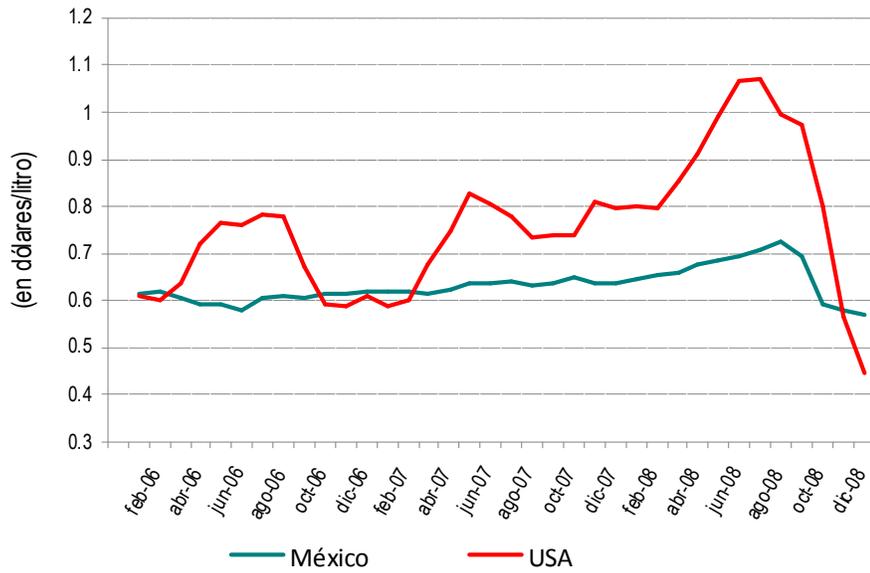


GRÁFICO-49
MÉXICO - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

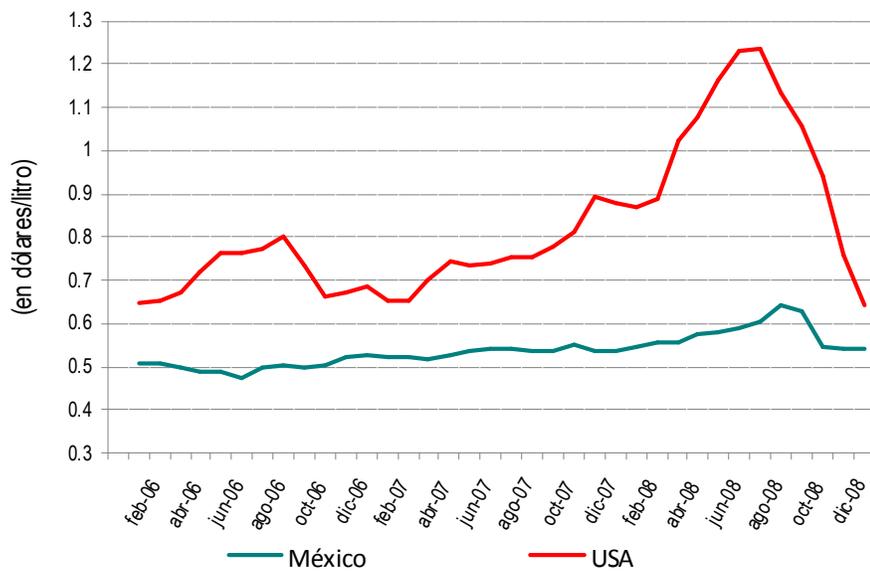


GRÁFICO-50
MÉXICO: PRECIO DE LA GASOLINA
(en dólares por litro)

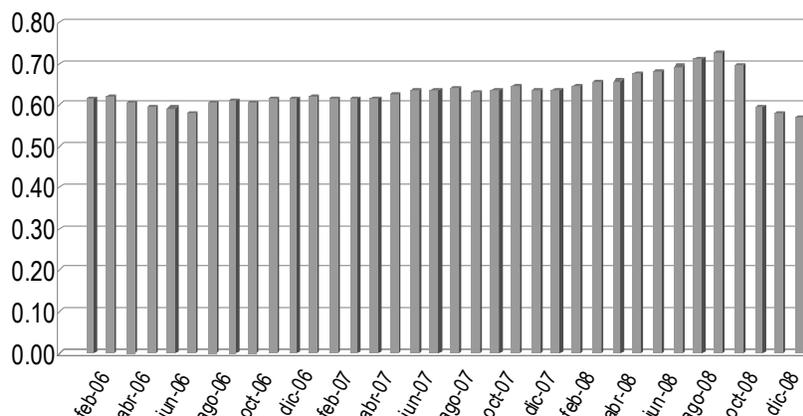
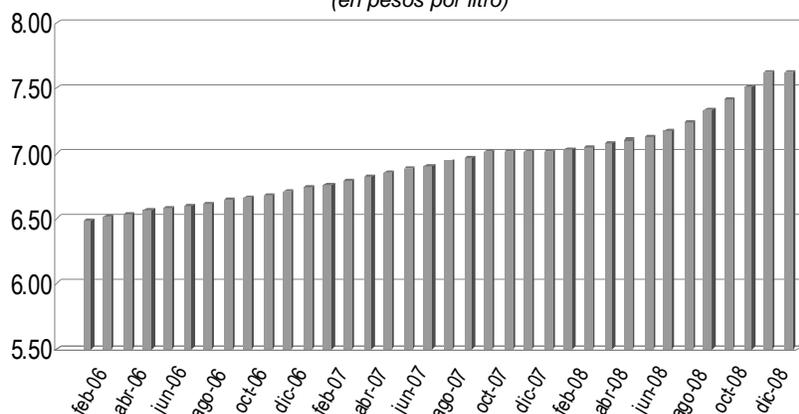


GRÁFICO-51
MÉXICO: PRECIO DE LA GASOLINA
(en pesos por litro)



2.8. Informe de países - Perú

2.8.1 Marco Legal

Desde inicios de los años noventa el gobierno emprendió una reforma institucional del sector petrolero. En 1993 se promulgó la nueva Ley de Hidrocarburos, Ley 26221. En general, las modificaciones legales se orientaron a otorgar incentivos a la inversión extranjera, tanto en el Upstream como en el Downstream. Asimismo, se modificaron las disposiciones sobre los precios internos de los derivados del petróleo, fijándose en adelante de acuerdo a los precios internacionales. Posteriormente, desde el 2000, se aprobaron nuevas medidas legales, las mismas que profundizaron la apertura del sector, otorgando mayores incentivos en la exploración y explotación de hidrocarburos.

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. En 1996, 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. En el 2007, mediante la Ley 29864 se le transfiere a Osinerg la competencia y fiscalización de las actividades mineras, con lo que se convierte en Osinergmin.

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.

2.8.2 Régimen de Precios

En el Perú, de acuerdo a la Ley 26221, “las actividades y los precios relacionados con petróleo crudo y los productos derivados, se rigen por la oferta y demanda” (Art. 77). La Ley 26221 también establece claramente que “cualquier subsidio que el Estado desee implementar, deberá efectuarse por transferencia directa del Tesoro Público” (Art. 78).

A partir del 2004, debido a la alta volatilidad de los precios del petróleo en el mercado internacional, el gobierno del Perú decide crear un Fondo de Estabilización de los Precios de los Combustibles.

2.8.3 El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles

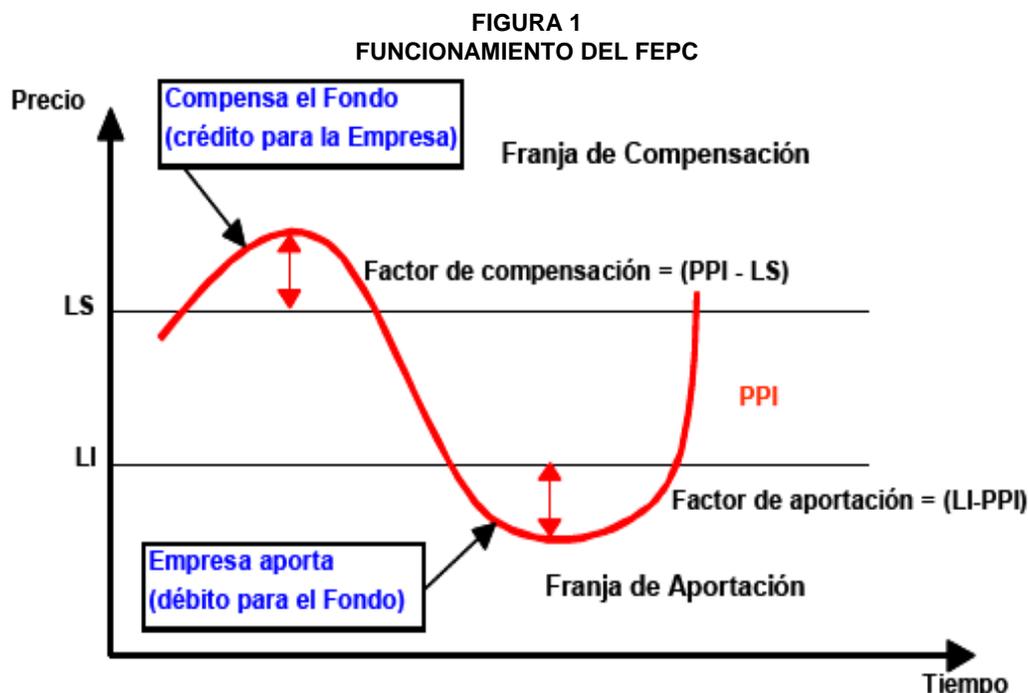
En mayo del 2004, mediante el Decreto de Urgencia N° 003 – 2004, se establece un mecanismo de estabilización de precios por 120 días para absorber la alta volatilidad de los precios, de acuerdo a la disponibilidad de los recursos fiscales. Se dispuso, que si en el periodo de 14 días el precio promedio de las últimas cotizaciones referenciales que publique OSINERGMIN para cada combustible derivado del petróleo superaba el límite superior impuesto por el Ministerio de Energía y Minas (MEM), entonces, se aplicaría una reducción del Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) de manera que se estabilicen los precios. Luego, si el precio se encontraba dentro de los límites se restablecería el ISC, y si se encontraba por debajo del límite inferior entonces se ajustaría el ISC para mantener estabilizados los precios.

Ante la persistencia e implicancias de las fluctuaciones en el precio de los combustibles, y dado que la reducción permanente de los impuestos indirectos sobre los combustibles era insostenible, se buscó otro mecanismo de estabilización que minimizara los efectos fiscales.

En setiembre de 2004, mediante el DU-010-2004, se crea el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles Derivados del Petróleo (FEPC) como fondo intangible destinado a evitar que la alta volatilidad de los precios de petróleo crudo y sus derivados se traslade a los consumidores. Se le otorgó una transferencia de S/. 60 millones.

El funcionamiento del FEPC ocurre mediante bandas de precios. Se fija un límite superior (LS) y un límite inferior (LI) dentro de los cuales puede fluctuar el Precio de Paridad de Importación (PPI) de cada combustible, el mismo que es publicado por el Osinergmin.

La regla de estabilización de precios implica intervenir en el mercado cuando el PPI sale de las bandas. Cuando el PPI de cada combustible es mayor al límite superior de la banda de precios (existe un factor de compensación), el Fondo compensa a las empresas productoras e importadoras de combustibles. Al contrario, cuando el PPI se encuentra por debajo del límite inferior de la banda de precios (existe un factor de aportación), la empresa debe aportar dinero al fondo.



Régimen Impositivo

En el Perú existen impuestos específicos al consumo de combustibles, que se aplican al precio exrefinería. En el caso de las gasolinas, existe un impuesto al rodaje (8%) y un impuesto específico (impuesto selectivo al consumo, determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas). La suma del precio exrefinería, impuesto al rodaje e impuesto específico está sujeta al pago del Impuesto General a las Ventas, cuya tasa es de 19%.

En el caso del diesel, existe un impuesto específico (impuesto selectivo al consumo), determinado por el Ministerio de Economía y Finanzas). La suma del precio ex refinería y el impuesto específico está sujeta al pago del IGV, cuya tasa es de 19%.

Durante el período de análisis, el gobierno modificó en sucesivas oportunidades los impuestos específicos a las gasolinas y el diesel (no así el impuesto al rodaje a las gasolinas, que se mantuvo inalterable en 8%). Las modificaciones tuvieron como objetivo atenuar el alza de los precios de los combustibles en el mercado interno. Así, el ISC a los combustibles bajó de S/. 3.31/galón en enero del 2006 hasta S/. 0/66/galón en octubre del 2008.

CUADRO 21
PERÚ: EVOLUCIÓN DEL ISC ENERO 2006-DICIEMBRE 2008

| Mes/Año | Gasolina 90 | Diesel 2 |
|-----------------------------|-------------|----------|
| Enero-Abril 2006 | 3.31 | 1.84 |
| Mayo-Julio 2006 | 2.96 | 1.74 |
| Agosto 2006-Noviembre 2007 | 2.66 | 1.54 |
| Diciembre 2007-Febrero 2008 | 2.46 | 1.39 |
| Marzo-Mayo 2008 | 1.86 | 0.99 |
| Junio-Setiembre 2008 | 0.66 | 0.39 |
| Oct-08 | 0.66 | 1.04 |
| Noviembre-Diciembre 2008 | 1.78 | 1.47 |

Fuente: Ministerio de Energía y Minas.

A partir de noviembre del 2008, el gobierno volvió a aumentar los impuestos específicos al consumo.

El comportamiento del Fondo de Estabilización de Precios

Durante el 2007 y buena parte del 2008, el Fondo de Estabilización de Precios tuvo como característica general la compensación a las refinerías para evitar que se eleven los precios de los combustibles en el mercado interno. A través de sucesivos Decretos de Urgencia, el gobierno puso a disposición del Fondo importantes montos de dinero, necesarios para la compensación a las refinerías. Cabe señalar que estas autorizaciones no significaron desembolsos inmediatos de dinero, pues se estableció plazos superiores a 360 días para su entrega efectiva a las refinerías.

En total, el gobierno puso a disposición del Fondo la suma de S/. 2,060 millones. De éstos, solo S/. 733 millones fueron efectivamente pagados a las refinerías durante el período de análisis.

CUADRO 22
PERÚ: TRANSFERENCIAS CONTINGENTES DEL GOBIERNO AL FEPC

| Norma / Informe | Fecha | Montos Contingentes (S/. Millones) | Año Fiscal al que debe incorporarse | Monto Presupuestado (S/. Millones) | Año Fiscal Presupuestado |
|------------------------------|------------|------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| DU 010-2004 | 14/09/2004 | 60 | 2006 | | |
| DU 010-2005 | 09/04/2005 | 20 | 2006 | | |
| DU 018-2005 | 04/08/2005 | 40 | 2007 | | |
| DU 019-2005 | 12/09/2005 | 60 | 2006 | | |
| DU 035-2005 | 27/06/1905 | | | 180 | 2005 |
| DU 023-2005 | 19/10/2005 | 30 | 2005 | | |
| DU 005-2006 | 20/04/2006 | 40 | 2007 | | |
| Ley N° 28750 | 28/06/1905 | | | 3 | 2006 |
| DU 010-2006 | 28/06/2006 | 40 | 2007 | | |
| DU 017-2007 | 30/05/2007 | 70 | 2008 | | |
| DU 021-2007 | 30/05/2007 | 100 | 2009 | | |
| DU 028-2007 | 21/08/2007 | 150 | 2009 | | |
| DU 034-2007 | 17/10/2007 | 100 | 2009 | | |
| DU 042-2007 | 14/11/2007 | 150 | 2009 | | |
| DU 047-2007 | 05/12/2007 | 200 | 2009 | | |
| DU 047-2007 | 05/12/2007 | | | 150 | 2007 |
| DU 005-2008 | 09/01/2008 | 200 | 2009 | | |
| DU 009-2008 | 20/02/2008 | 200 | 2010 | | |
| DU 012-2008 | 25/03/2008 | 200 | 2010 | | |
| DU 014-2008 | 17/04/2008 | 200 | 2010 | 200 | 2008 |
| DU 017-2008 | 21/05/2008 | 200 | 2010 | 200 | 2008 |
| DU 006-2009 | 21/01/2009 | | | 500 | 2009 |
| DU 009-2009 | 29/01/2009 | | | 500 | 2009 |
| Total | | 2060 | | 1733 | |
| Monto Contingente Disponible | | 327 | | | |

Fuente: MINEM. Macroconsult.

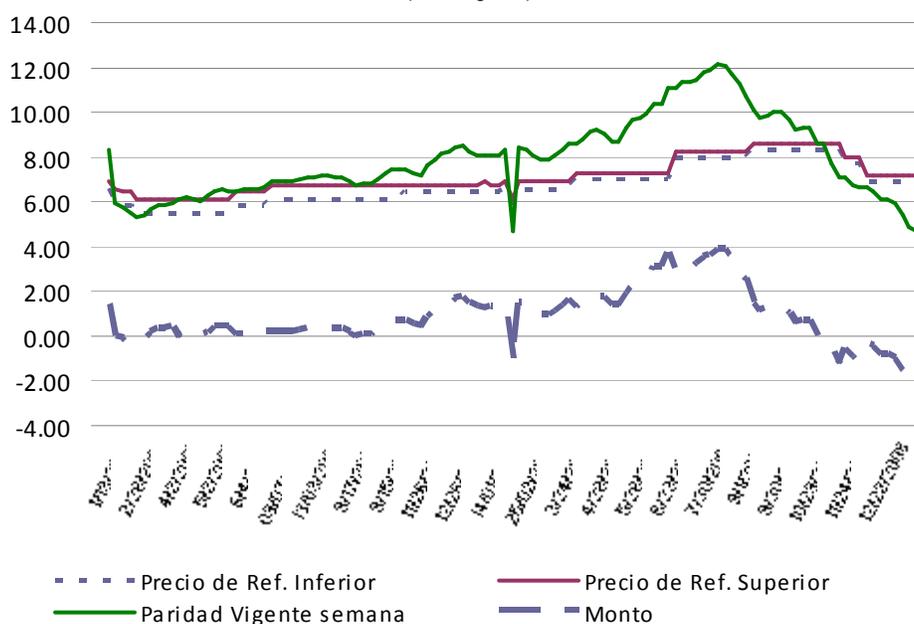
Por este motivo, a diciembre del 2008, la deuda del FEPC con las refinerías era de S/. 1,327 millones. Con posterioridad, en enero del 2009, el gobierno promulgó los Decretos de Urgencia 006-2009 y 009-2009, mediante el cual se cancelaron por adelantado S/. 1,000 millones de la deuda del FEPC con las refinerías. De esta manera, el gobierno pudo disminuir los precios de referencia y proceder a disminuir el precio de los combustibles en el mercado interno.

El comportamiento del FEPC

A partir de agosto del 2008, la baja continuada de los precios internacionales del petróleo, determinó que las refinerías comiencen a aportar al Fondo. Asimismo, el gobierno decidió volver a aumentar los impuestos específicos a las gasolinas, con el objetivo de procurarse mayores ingresos fiscales.

En el gráfico se puede apreciar que el precio de paridad (línea verde) fue superior al precio de referencia de superior durante casi todo el año 2007 y hasta octubre del 2008. Ese es el período de compensación. A partir de octubre del 2008, el precio de paridad es inferior al precio de referencia inferior, motivo por el cual las refinerías aportan al Fondo. Los factores de aporte/compensación, que aparecen en el gráfico también permiten apreciar claramente lo señalado.

GRÁFICO 52
PERÚ: FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE LOS PRECIOS - DIESEL 2
(en S/. galón)



Fuente: Ministerio de Energía y Minas; Osinergmin. Elaboración Propia.

Cabe señalar que los montos de aporte de las refinerías al Fondo determinaron que el calendario de repago tomaría un periodo de 12 a 18 meses. Durante este período, los precios de los combustibles se mantendrían estables, con la consecuente molestia de los consumidores finales. Por este motivo, en febrero del 2009, el gobierno decidió cancelar de inmediato la deuda que el Fondo tenía con las refinerías. Esta decisión posibilitó la rebaja de los precios de los combustibles a los consumidores.

2.8.4 Evolución de los precios de los combustibles

Los precios de los combustibles en Perú variaron en el periodo analizado, de acuerdo al precio internacional del petróleo. Sin embargo, estas variaciones fueron atenuadas por el FEPC, que debió

realizar aportes de hasta S/. 2,070 millones, como hemos visto. Cabe señalar, además, que en Perú los impuestos a los combustibles son superiores a aquellos que se pagan en EEUU; de allí la diferencia en los precios, tanto en gasolina como en diesel.

Adicionalmente, la caída de los precios de los combustibles en Perú en el II Semestre del 2008, expresados en dólares, se acentúa debido a la devaluación de la moneda nacional en ese periodo.

Cabe volver a señalar que en enero del 2009, el gobierno giró S/. 1,000 millones al FEPC para que éste cancele por adelantado la deuda que tenía con las refinерías.

GRÁFICO 53
PERÚ - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

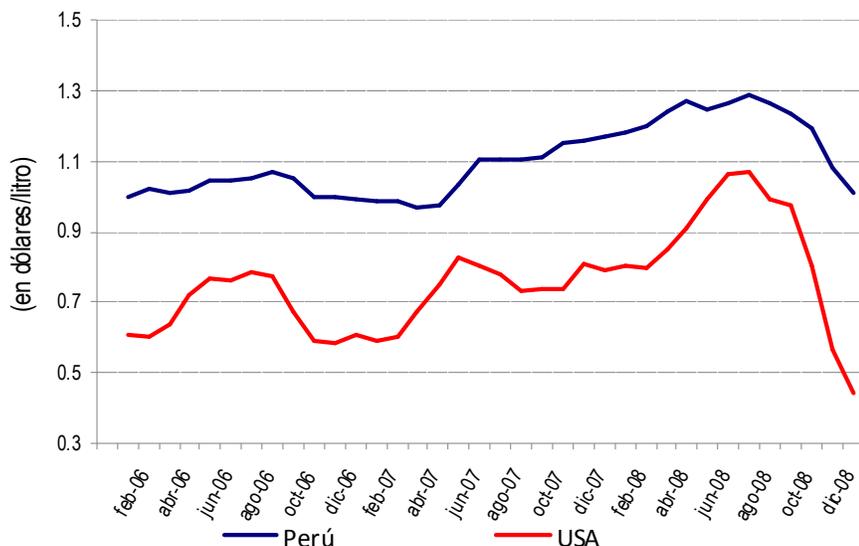


GRÁFICO-54
PERÚ - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

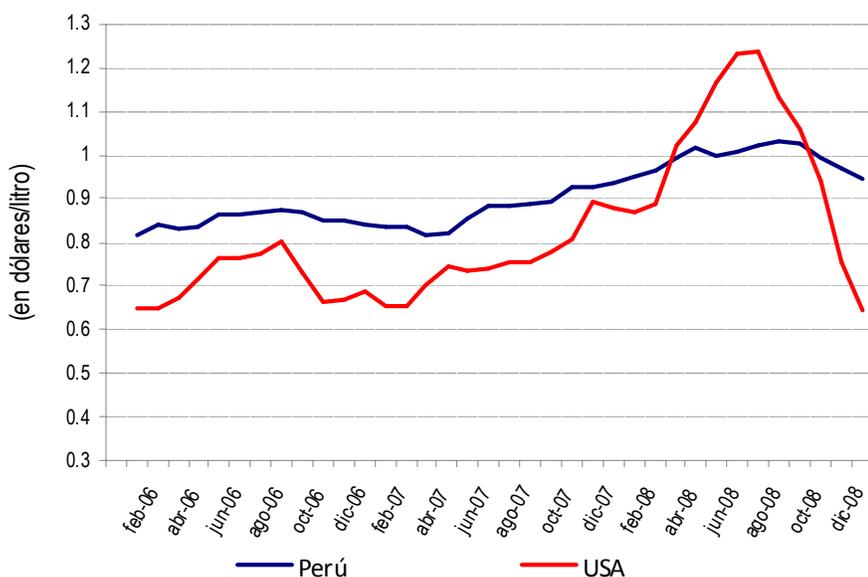


GRÁFICO 55
PERÚ: PRECIO DE LA GASOLINA
(en dólares por litro)

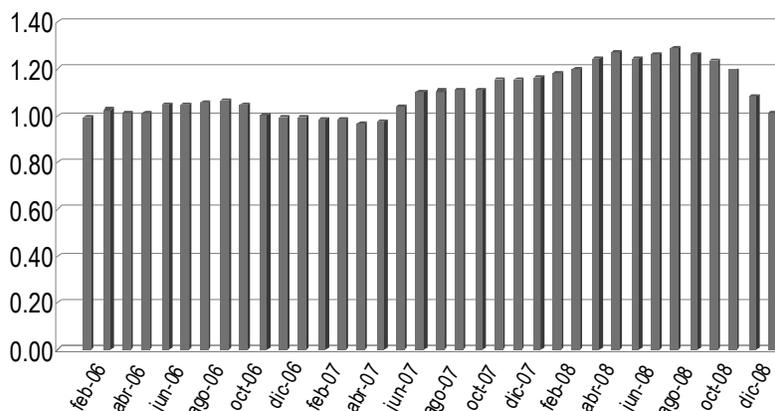
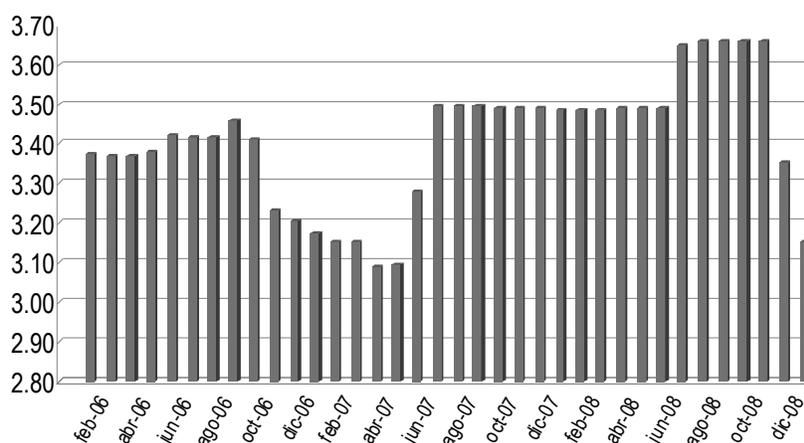


GRÁFICO 56
PERÚ: PRECIO DE LA GASOLINA
(en soles por litro)



2.9. Informe de países - Venezuela

2.9.1 Régimen legal

Los aspectos normativos del Upstream en Venezuela se encuentran enmarcados en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. En el Título VI del Sistema Económico en conformidad con el Capítulo I, Art. 302 se establece que el Estado se reserva, mediante ley orgánica respectiva “por razones de conveniencia nacional” la actividad petrolera y otras industrias, explotaciones, servicios y bienes de interés público y de carácter estratégico, asimismo en el Art. 303 expone: “Por razones de soberanía económica, política y de estrategia nacional, el Estado conservará la totalidad de las acciones de Petróleos de Venezuela, S.A.”.

En enero del 2002 entró en vigencia una nueva Ley Orgánica de Hidrocarburos (LOH, Decreto 1510), que deroga y reemplaza todos los dispositivos legales anteriores. Los principales cambios introducidos por la nueva LOH son los siguientes:

- La LOH modifica la participación del Estado en las actividades llamadas primarias (exploración, extracción, recolección, transporte y almacenamiento iniciales). Anteriormente, la participación alcanzaba un máximo de 35%. Ahora (Art. 9), el Estado se reserva una participación superior al 50% en las empresas mixtas que se dediquen a actividades de exploración, extracción, transporte y almacenamiento del crudo.
- La LOH fija un incremento de las regalías petroleras (Art. 44). Antes era de 16,66%, ahora, la regalía aumenta al 30%. Sin embargo, en caso de que se demuestre que los yacimientos - maduros o de petróleo extrapesado de la Faja del Orinoco, de bajo valor comercial- no sean económicamente explotables, la regalía puede rebajarse hasta el 20%. En el caso de bitúmenes de la Faja del Orinoco, la regalía puede ser rebajada hasta el 16,66%. De otro lado, se bajó el impuesto sobre la renta de 67% a 50%.
- Con respecto a la comercialización, la LOH establece (Art. 60) que las actividades de suministro, almacenamiento, transporte, distribución y expendio de los derivados de los hidrocarburos constituyen un servicio público. Por ese motivo, el Ejecutivo Nacional, por intermedio del Ministerio de Energía y Minas, fijará los precios de los productos derivados de los hidrocarburos y adoptará medidas para garantizar el suministro, la eficiencia del servicio y evitar su interrupción.

2.9.2 Política impositiva

En Venezuela existe un impuesto específico a los combustibles, denominado Impuesto General al Consumo de Petróleo y Derivados. La LOH establece que “por cada litro de producto derivado de los hidrocarburos vendido en el mercado interno entre el treinta y cincuenta por ciento (30% y 50%) del precio pagado por el consumidor final, 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” (Art. 48). La alícuota vigente es de 30%, tanto para la gasolina como para el diesel.

En Venezuela también existe el Impuesto al Valor Agregado, pero están exentos de su pago los combustibles derivados de los hidrocarburos.

El gobierno de Venezuela dictó dos leyes en el 2008 destinadas a aumentar los ingresos fiscales. Estas dos leyes no han tenido impacto sobre el precio de venta de los combustibles en el mercado interno.

- 1) Ley de Contribución Especial sobre Precios Extraordinarios del Mercado Internacional de Hidrocarburos. Abril 2008.
- 2) Ley Orgánica de Reordenamiento del mercado interno de los combustibles líquidos, noviembre 2008. Fue publicada en Gaceta Oficial N° 39.019,

Esta Ley reserva al Estado la intermediación en el suministro de combustibles, realizada entre Pdvsa y los establecimientos dedicados a su expendio al detal. Petróleos de Venezuela (Pdvsa) abanderará todas las estaciones de servicio del país, y el Estado pasará a controlar 60% del transporte de combustibles líquidos. Con la entrada en vigencia de esta normativa se elimina la figura de los mayoristas privados nacionales e internacionales que actualmente ejercen como intermediarios en el suministro de combustibles. La ley indica que el criterio de compra será acabar con la “concentración de mercado”.

El artículo 4 del texto legal señala que "Pdvs o la filial que ésta designe procederá a efectuar el abanderamiento de todos los establecimientos dedicados al expendio de combustibles líquidos (...) que han quedado sometidas a la reserva".

La ley otorga al Ministerio de Energía la decisión del número de compañías que serán estatizadas. Hasta ahora se estima una inversión cercana a los 700 millones de bolívares.

Ahora los trabajadores, choferes, técnicos, mecánicos y técnicos de mantenimiento estarán bajo la coordinación de la industria petrolera, lo que implica que tendrán todas las condiciones laborales de los trabajadores petroleros del país. (2)

2.9.3 Régimen de precios en el mercado interno

Los precios son regulados por el Poder Ejecutivo, de acuerdo al art. 60 de la LOH del 2001. El precio de venta al público no ha aumentado en el periodo analizado. El precio de venta al público de la gasolina sin plomo de 91 octanos es de US\$ 0,033 por litro, mientras que el precio del diesel es US\$ 0,022 por litro.

CUADRO 23
VENEZUELA: PRECIOS E IMPUESTOS DE GASOLINA Y DIESEL
(en US\$ / litro)

| 2006 | Precio en Refinería | Impuesto (30%) | Margen de Comercialización | Precio al consumidor final |
|----------------------------|---------------------|----------------|----------------------------|----------------------------|
| Gasolina sin plomo 91 oct. | 0.01 | 0.0098 | 0.012 | 0.033 |
| Diesel automotor 0.5% s | 0.003 | 0.0067 | 0.013 | 0.022 |

Fuente: PODE 2006, Cuadro # 50.

RECUADRO 4 ART. 60 DE LA LOH DEL 2001

Artículo 60. Constituyen un servicio público las actividades de suministro, almacenamiento, transporte, distribución y expendio de los productos derivados de los hidrocarburos, señalados por el Ejecutivo Nacional conforme al artículo anterior, destinados al consumo colectivo interno.

El Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio de Energía y Minas, fija los precios de los productos derivados de los hidrocarburos y adoptará medidas para garantizar el suministro, la eficiencia del servicio y evitar su interrupción.

En la fijación de los precios el Ejecutivo Nacional atenderá a las disposiciones de este Decreto Ley y a las previsiones que se establezcan en su Reglamento.

Estos precios podrán fijarse mediante bandas o cualquier otro sistema que resulte adecuado a los fines previstos en el presente Decreto Ley, tomando en cuenta las inversiones y la rentabilidad de las mismas.

2.9.4 Alternativas de políticas de precios

Los bajos precios de los combustibles en el mercado interno en Venezuela han provocado amplios debates en diferentes momentos de los últimos años. Buena parte de las opiniones coinciden en afirmar que los precios están demasiado bajos motivo por el cual estos deberían aumentar

En el 2006 el ministro de Energía y Petróleo, Rafael Ramírez afirmó que por cada litro de gasolina de 91 octanos se constata una pérdida de 80 bolívares por litro (0.08 bolívares fuertes). Si se considera que las ventas anuales de gasolina en Venezuela ascienden a 23,300 millones de litros, tenemos que la pérdida anual sería equivalente a US\$ 870 millones. Otros economistas estiman que el subsidio de PDVSA es mayor, motivo por el cual las pérdidas que ellos calculan ascienden a cantidades ampliamente superiores (Venezuela: Subsidio a la gasolina descubre crisis en el mercado interno, mayo

2008, en <http://www.tendenciaeconomica.com/mercados-y-precios/venezuela-subsidio-a-la-gasolina-descubre-crisis-del-mercado-interno.html>).

En febrero del 2007 el Presidente Chávez anunció un aumento en el precio de la gasolina, medida que estaba en estudio. Afirmó que “para nadie es un secreto que en el país se expende la gasolina casi regalada, situación que se ha prestado para el despilfarro y el contrabando” (<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=47344>). Pero dicha medida no se concretó.

2.9.5 Evolución de los precios de los combustibles

Como se aprecia en los gráficos, los precios de la gasolina y el diesel se han mantenido estables en todo el periodo analizado.

GRÁFICO-57
VENEZUELA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA GASOLINA 2006-2008

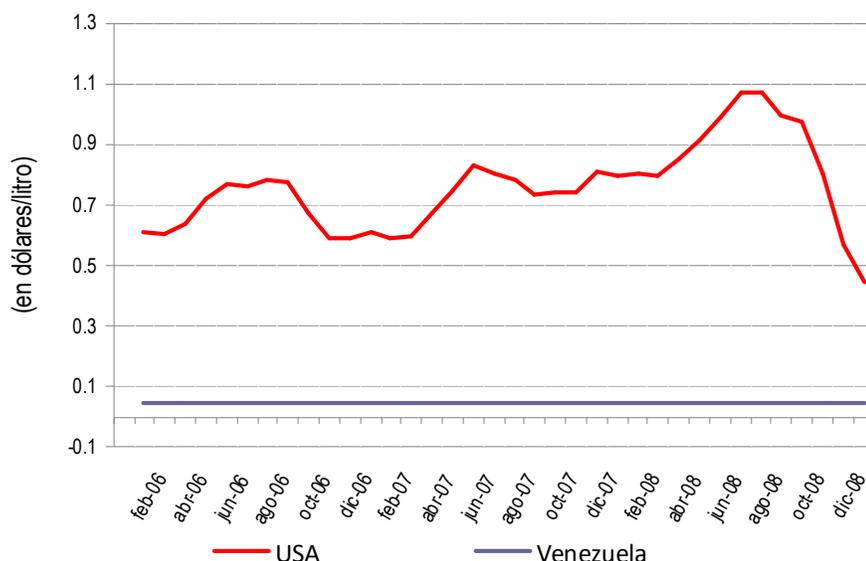


GRÁFICO 58
VENEZUELA - USA: EVOLUCIÓN DEL PRECIO DEL DIESEL 2006-2008

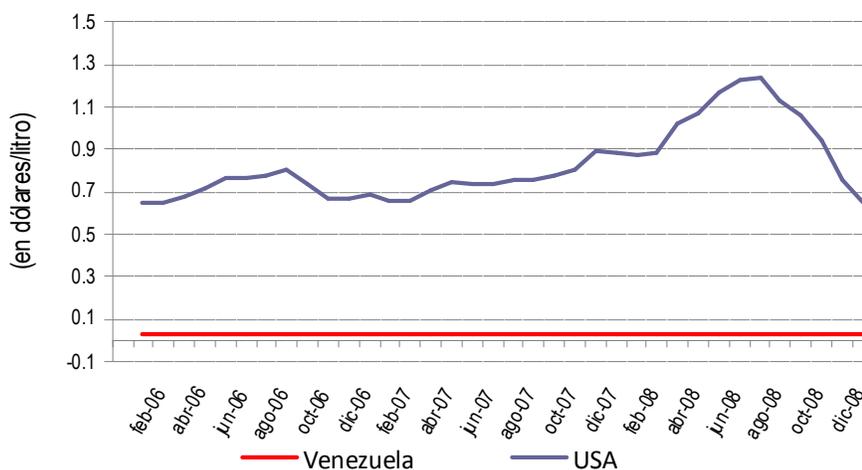


GRÁFICO 59
VENEZUELA: PRECIO DE LA GASOLINA
(en dólares por litro)

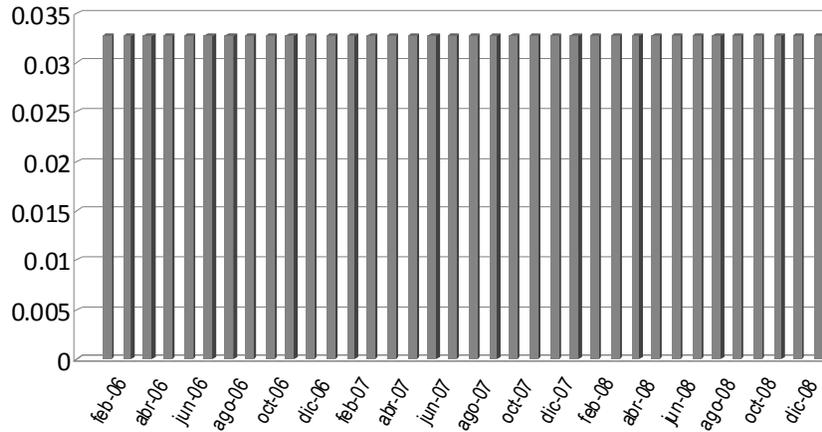
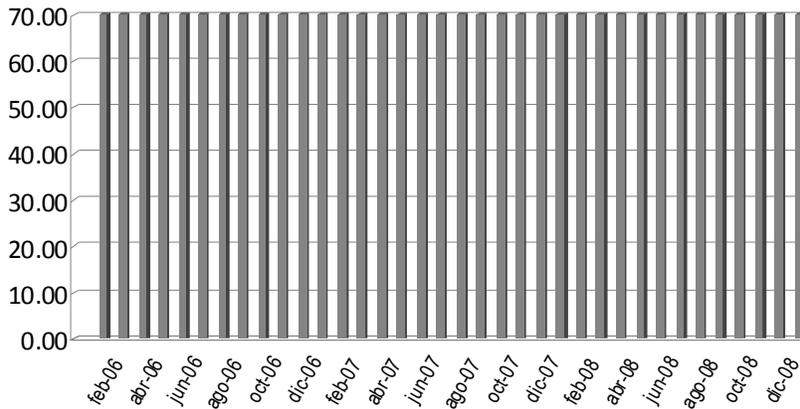


GRÁFICO-60
VENEZUELA: PRECIO DE LA GASOLINA
(en bolívares por litro)



Anexos

Anexo 1

Chile: Los aspectos técnicos en el cálculo del FEPC

Para determinar semanalmente los precios de referencia intermedios para cada uno de los tres combustibles afectos (gasolina, kerosene y diesel), la Comisión Nacional de Energía (CNE), debe en primer lugar sumar las siguientes variables:

- Promedio del precio del petróleo crudo marcador mundial West Texas Intermediate (WTI)
- Promedio móvil del diferencial entre el precio del combustible en el mercado internacional y el precio del WTI.
- Los demás costos e impuestos necesarios para representar el valor del respectivo combustible puesto en Chile.

A su vez, cada una de las variables señaladas en el párrafo anterior se calcula de la siguiente manera:

a) Promedio del precio del crudo WTI:

- i. Se debe calcular el promedio móvil de los “n” precios semanales promedio del WTI anteriores a la semana de cálculo.
- ii. Se debe calcular el promedio móvil de los precios semanales de los contratos de futuros de petróleo WTI en la Bolsa Mercantil de Nueva York (NYMEX) para entrega en los primeros “m” meses.
- iii. Se debe calcular el promedio de los resultados obtenidos según las letras i) y ii) anteriores.

b) Promedio móvil del diferencial entre el precio del combustible menos el precio del WTI.

Se calcula como el promedio móvil de las diferencias semanales observadas en los mercados internacionales entre el precio del combustible en cuestión y el precio del crudo WTI en las “s” semanas anteriores a la semana de cálculo.

c) Los demás costos e impuestos necesarios para representar el valor del respectivo derivado puesto en Chile se actualizan semanalmente de acuerdo a los parámetros de mercado (por ejemplo tarifas de transporte marítimo de los combustibles a Chile) e impuestos aplicables (derechos de aduana).

El valor de los parámetros “n”, “m” y “s” tendrá una vigencia mínima de cuatro semanas, pudiendo ser modificados en el respectivo decreto que fija los precios de referencia, previo informe de la Comisión Nacional de Energía. No obstante lo anterior, los valores máximos de “n” “m” y “s” serán 52 semanas, seis meses y 52 semanas, respectivamente.

Por otra parte, la CNE debe calcular los PPAR considerando el costo de importar a Chile el combustible desde un mercado relevante o el promedio del costo de importar a Chile desde dos mercados relevantes.

Para este efecto, la CNE debe informar semana a semana el o los mercados de referencia para los PPAR que publique. Desde el inicio de la Ley 20.115 hasta la última semana de noviembre, la CNE utilizó el promedio del costo de importar los combustibles a Chile desde el mercado de la Costa Estadounidense del Golfo de México (USGC) y desde el mercado de Nueva York. A partir de la primera semana de diciembre, la CNE está utilizando solamente el costo de importar los combustibles a Chile desde el mercado de la Costa Estadounidense del Golfo de México.

Anexo 2

Funcionamiento del FEPCO en el año 2008

Las tres primeras semanas del 2008 los consumidores contribuyeron al FEPC con un impuesto. Es a partir de la cuarta semana de enero que el Fondo comienza a subsidiar a los consumidores, lo que se mantiene hasta el 2 de octubre del 2008.

Desde esa fecha, el Fondo recauda un impuesto de los consumidores, lo que se destina, en lo esencial, al pago a ENAP.

| Semana | Combustible Gasolina Automotriz | Precios de Referencia | | | Paridad vigente semana (US\$/m3) | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------|---|---------|------------------------|
| | | Inferior | Medio | Superior | | | |
| | | (US\$/m3) | (US\$/m3) | (US\$/m3) | | | |
| 03/01/2008 | Gasolina | 633.6 | 667 | 700.3 | 668.14 | 32.16 | Impuesto |
| 10/01/2008 | Gasolina | 636.5 | 670.1 | 703.6 | 691.89 | 11.71 | Impuesto |
| 17/01/2008 | Gasolina | 646 | 680.1 | 714.1 | 704.34 | 9.76 | Impuesto |
| 24/01/2008 | Gasolina | 542.1 | 570.7 | 599.2 | 681.28 | -82.08 | Subsidio |
| 31/01/2008 | Gasolina | 544.8 | 573.5 | 602.1 | 658.76 | -56.66 | Subsidio |
| 07/02/2008 | Gasolina | 548.3 | 577.2 | 606 | 665.86 | -59.86 | Subsidio |
| 14/02/2008 | Gasolina | 551 | 580 | 609 | 667.19 | -58.19 | Subsidio |
| 21/02/2008 | Gasolina | 553.2 | 582.4 | 611.5 | 667.52 | -56.02 | Subsidio |
| 28/02/2008 | Gasolina | 556.7 | 586 | 615.3 | 701.3 | -86 | Subsidio |
| 06/03/2008 | Gasolina | 559.8 | 589.3 | 618.7 | 729.92 | -111.22 | Subsidio |
| 13/03/2008 | Gasolina | 562.4 | 592.1 | 621.7 | 735.57 | -113.87 | Subsidio |
| 20/03/2008 | Gasolina | 566.8 | 596.7 | 626.5 | 749.62 | -123.12 | Subsidio |
| 27/03/2008 | Gasolina | 570.3 | 600.4 | 630.4 | 749.07 | -118.67 | Subsidio |
| 03/04/2008 | Gasolina | 575.1 | 605.4 | 635.6 | 747.53 | -111.93 | Subsidio |
| 10/04/2008 | Gasolina | 578.5 | 609 | 639.4 | 762.69 | -123.29 | Subsidio |
| 17/04/2008 | Gasolina | 580.4 | 611 | 641.5 | 775.68 | -134.18 | Subsidio |
| 24/04/2008 | Gasolina | 591.3 | 622.5 | 653.6 | 798.86 | -145.26 | Subsidio |
| 01/05/2008 | Gasolina | 605.6 | 637.5 | 669.3 | 837.95 | -168.65 | Subsidio |
| 08/05/2008 | Gasolina | 623.7 | 656.6 | 689.4 | 863.62 | -174.22 | Subsidio |
| 15/05/2008 | Gasolina | 628.7 | 661.8 | 694.8 | 870.29 | -175.49 | Subsidio |
| 22/05/2008 | Gasolina | 641 | 674.8 | 708.5 | 896.69 | -188.19 | Subsidio |
| 29/05/2008 | Gasolina | 647.7 | 681.8 | 715.8 | 927.86 | -212.06 | Subsidio |
| 05/06/2008 | Gasolina | 657.7 | 692.4 | 727 | 949.85 | -222.85 | Subsidio |
| 12/06/2008 | Gasolina | 669.6 | 704.9 | 740.1 | 957.18 | -217.08 | Subsidio |
| 19/06/2008 | Gasolina | 680 | 715.8 | 751.5 | 957.72 | -206.22 | Subsidio |
| 26/06/2008 | Gasolina | 681.5 | 717.4 | 753.2 | 974.8 | -221.6 | Subsidio |
| 03/07/2008 | Gasolina | 690.6 | 727 | 763.3 | 982.4 | -219.1 | Subsidio |
| 10/07/2008 | Gasolina | 697.2 | 733.9 | 770.5 | 985.19 | -214.69 | Subsidio |

| Semana | Combustible Gasolina Automotriz | Precios de Referencia | | | Paridad vigente semana (US\$/m3) | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|------------|---------------------------------------|-----------------------|-----------|-----------|---|---------|------------------------|
| | | Inferior | Medio | Superior | | | |
| | | (US\$/m3) | (US\$/m3) | (US\$/m3) | | | |
| 17/07/2008 | Gasolina | 703.3 | 740.4 | 777.4 | 984.69 | -207.29 | Subsidio |
| 24/07/2008 | Gasolina | 712.2 | 749.7 | 787.1 | 981.62 | -194.52 | Subsidio |
| 31/07/2008 | Gasolina | 713.2 | 750.8 | 788.3 | 939.91 | -151.61 | Subsidio |
| 07/08/2008 | Gasolina | 717.4 | 755.2 | 792.9 | 889.92 | -97.02 | Subsidio |
| 14/08/2008 | Gasolina | 721.7 | 759.7 | 797.6 | 878.47 | -80.87 | Subsidio |
| 21/08/2008 | Gasolina | 726.7 | 765 | 803.2 | 868.63 | -65.43 | Subsidio |
| 28/08/2008 | Gasolina | 732.7 | 771.3 | 809.8 | 852.75 | -42.95 | Subsidio |
| 04/09/2008 | Gasolina | 738.8 | 777.7 | 816.5 | 856.64 | -40.14 | Subsidio |
| 11/09/2008 | Gasolina | 742.9 | 782.1 | 821.2 | 872.42 | -51.22 | Subsidio |
| 18/09/2008 | Gasolina | 747 | 786.4 | 825.7 | 869.89 | -44.19 | Subsidio |
| 25/09/2008 | Gasolina | 753.6 | 793.3 | 832.9 | 925.17 | -92.27 | Subsidio |
| 02/10/2008 | Gasolina | 755.3 | 795.1 | 834.8 | 889.73 | -54.93 | Subsidio |
| 09/10/2008 | Gasolina | 756.4 | 796.3 | 836.1 | 783.22 | 52.88 | Impuesto |
| 16/10/2008 | Gasolina | 698.2 | 735 | 771.7 | 705.62 | 66.08 | Impuesto |
| 23/10/2008 | Gasolina | 661.7 | 696.6 | 731.4 | 603.81 | 127.59 | Impuesto |
| 30/10/2008 | Gasolina | 614.3 | 646.7 | 679 | 536.68 | 142.32 | Impuesto |
| 06/11/2008 | Gasolina | 559.2 | 588.7 | 618.1 | 475 | 143.1 | Impuesto |
| 13/11/2008 | Gasolina | 532.6 | 560.7 | 588.7 | 437.16 | 151.54 | Impuesto |
| 20/11/2008 | Gasolina | 492.7 | 518.7 | 544.6 | 411.3 | 133.3 | Impuesto |
| 27/11/2008 | Gasolina | 455.5 | 479.5 | 503.4 | 375.84 | 127.56 | Impuesto |
| 04/12/2008 | Gasolina | 411.1 | 432.8 | 454.4 | 337.57 | 116.83 | Impuesto |
| 11/12/2008 | Gasolina | 358.1 | 377 | 395.8 | 323.92 | 71.88 | Impuesto |
| 18/12/2008 | Gasolina | 323 | 340 | 357 | 296.79 | 60.21 | Impuesto |
| 25/12/2008 | Gasolina | 323.9 | 341 | 358 | 290.45 | 67.55 | Impuesto |
| 01/01/2009 | Gasolina | 304.8 | 320.9 | 336.9 | 290.42 | 46.48 | Impuesto |
| 08/01/2009 | Gasolina | 303 | 319 | 334.9 | 271.54 | 63.36 | Impuesto |
| 15/01/2009 | Gasolina | 324.3 | 341.4 | 358.4 | 302.21 | 56.19 | Impuesto |
| 22/01/2009 | Gasolina | 320.2 | 337.1 | 353.9 | 334.43 | 19.47 | Impuesto |

Anexo 3

Perú: Funcionamiento del FEPC 2007- 2009

Las cinco primeras semanas del 2007 el Fondo comienza a subsidiar a los consumidores, se da a partir de la segunda semana de febrero del 2007 que los consumidores comienzan a contribuir a la FEPC, esto se mantiene hasta abril con una ligera baja en este margen de periodo, pero que se mantuvo hasta el 13 de octubre del 2008. Desde esa fecha, el Fondo comienza a subsidiar a los consumidores

| Combustible Diesel 2 | Semana | Precio de Ref. Inferior | Precio de Ref. Superior | Paridad Vigente semana | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|-------------------------|------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|-------|------------------------|
| Diesel 2 | 07/01/2007 | 6,59 | 6,89 | 8,32 | 1,43 | Impuesto |
| Diesel 2 | 08/01/2007 | 5,96 | 6,56 | 5,92 | -0,04 | Subsidio |
| Diesel 2 | 15/01/2007 | 5,84 | 6,44 | 5,74 | -0,10 | Subsidio |
| Diesel 2 | 18/01/2007 | 5,84 | 6,44 | 5,47 | -0,37 | Subsidio |
| Diesel 2 | 29/01/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,35 | -0,15 | Subsidio |
| Diesel 2 | 05/02/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,42 | -0,08 | Subsidio |
| Diesel 2 | 12/02/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,67 | 0,17 | Impuesto |
| Diesel 2 | 19/02/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,83 | 0,33 | Impuesto |
| Diesel 2 | 26/02/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,83 | 0,33 | Impuesto |
| Diesel 2 | 05/03/2007 | 5,50 | 6,10 | 5,89 | 0,39 | Impuesto |
| Diesel 2 | 12/03/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,13 | 0,03 | Impuesto |
| Diesel 2 | 19/03/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,22 | 0,12 | Impuesto |
| Diesel 2 | 26/03/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,11 | 0,01 | Impuesto |
| Diesel 2 | 02/04/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,04 | -0,06 | Subsidio |
| Diesel 2 | 09/04/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,29 | 0,19 | Impuesto |
| Diesel 2 | 16/04/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,50 | 0,40 | Impuesto |
| Diesel 2 | 23/04/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,57 | 0,47 | Impuesto |
| Diesel 2 | 27/04/2007 | 5,50 | 6,10 | 6,49 | 0,39 | Impuesto |
| Diesel 2 | 02/05/2007 | 5,84 | 6,44 | 6,49 | 0,05 | Impuesto |
| Diesel 2 | 07/05/2007 | 5,84 | 6,44 | 6,51 | 0,07 | Impuesto |
| Diesel 2 | 14/05/2007 | 5,84 | 6,44 | 6,59 | 0,15 | Impuesto |
| Diesel 2 | 21/05/2007 | 5,84 | 6,44 | 6,56 | 0,12 | Impuesto |
| Diesel 2 | 28/05/2007 | 5,84 | 6,44 | 6,65 | 0,21 | Impuesto |
| Diesel 2 | 04/06/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,89 | 0,15 | Impuesto |
| Diesel 2 | 11/06/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,95 | 0,21 | Impuesto |
| Diesel 2 | 18/06/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,93 | 0,19 | Impuesto |
| Diesel 2 | 25/06/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,92 | 0,18 | Impuesto |
| Diesel 2 | 02/07/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,02 | 0,28 | Impuesto |
| Diesel 2 | 09/07/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,08 | 0,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 16/07/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,10 | 0,36 | Impuesto |
| Diesel 2 | 23/07/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,18 | 0,44 | Impuesto |

| Combustible Diesel 2 | Semana | Precio de Ref. Inferior | Precio de Ref. Superior | Paridad Vigente semana | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|-------------------------|------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|-------|------------------------|
| Diesel 2 | 30/07/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,17 | 0,43 | Impuesto |
| Diesel 2 | 06/08/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,11 | 0,37 | Impuesto |
| Diesel 2 | 13/08/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,08 | 0,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 20/08/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,91 | 0,17 | Impuesto |
| Diesel 2 | 27/08/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,76 | 0,02 | Impuesto |
| Diesel 2 | 03/09/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,78 | 0,04 | Impuesto |
| Diesel 2 | 10/09/2007 | 6,14 | 6,74 | 6,85 | 0,11 | Impuesto |
| Diesel 2 | 17/09/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,03 | 0,29 | Impuesto |
| Diesel 2 | 24/09/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,27 | 0,53 | Impuesto |
| Diesel 2 | 01/10/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,46 | 0,72 | Impuesto |
| Diesel 2 | 09/09/2007 | 6,14 | 6,74 | 7,48 | 0,74 | Impuesto |
| Diesel 2 | 10/09/2007 | 6,44 | 6,74 | 7,48 | 0,74 | Impuesto |
| Diesel 2 | 15/09/2007 | 6,44 | 6,74 | 7,30 | 0,56 | Impuesto |
| Diesel 2 | 22/09/2007 | 6,44 | 6,74 | 7,15 | 0,41 | Impuesto |
| Diesel 2 | 05/11/2007 | 6,44 | 6,74 | 7,59 | 0,85 | Impuesto |
| Diesel 2 | 12/11/2007 | 6,44 | 6,74 | 7,84 | 1,10 | Impuesto |
| Diesel 2 | 19/11/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,16 | 1,42 | Impuesto |
| Diesel 2 | 26/11/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,25 | 1,51 | Impuesto |
| Diesel 2 | 03/12/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,38 | 1,64 | Impuesto |
| Diesel 2 | 10/12/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,49 | 1,75 | Impuesto |
| Diesel 2 | 17/12/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,22 | 1,48 | Impuesto |
| Diesel 2 | 24/12/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,08 | 1,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 26/12/2007 | 6,59 | 6,89 | 8,08 | 1,19 | Impuesto |
| Diesel 2 | 31/12/2007 | 6,44 | 6,74 | 8,08 | 1,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 02/01/2008 | 6,44 | 6,74 | 8,08 | 1,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 07/01/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,32 | 1,43 | Impuesto |
| Diesel 2 | 12/01/2008 | 5,81 | 6,11 | 4,68 | -1,13 | Subsidio |
| Diesel 2 | 14/01/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,41 | 1,52 | Impuesto |
| Diesel 2 | 21/01/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,33 | 1,44 | Impuesto |
| Diesel 2 | 28/01/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,02 | 1,13 | Impuesto |
| Diesel 2 | 04/02/2008 | 6,59 | 6,89 | 7,89 | 1,00 | Impuesto |
| Diesel 2 | 18/02/2008 | 6,59 | 6,89 | 7,88 | 0,99 | Impuesto |
| Diesel 2 | 25/02/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,02 | 1,13 | Impuesto |
| Diesel 2 | 03/03/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,34 | 1,45 | Impuesto |
| Diesel 2 | 07/03/2008 | 6,59 | 6,89 | 8,59 | 1,70 | Impuesto |
| Diesel 2 | 10/03/2008 | 6,99 | 7,29 | 8,59 | 1,30 | Impuesto |
| Diesel 2 | 17/03/2008 | 6,99 | 7,29 | 8,81 | 1,52 | Impuesto |
| Diesel 2 | 24/03/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,09 | 1,80 | Impuesto |
| Diesel 2 | 31/03/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,18 | 1,89 | Impuesto |

| Combustible Diesel 2 | Semana | Precio de Ref. Inferior | Precio de Ref. Superior | Paridad Vigente semana | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|-------------------------|------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|-------|------------------------|
| Diesel 2 | 07/04/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,03 | 1,74 | Impuesto |
| Diesel 2 | 14/04/2008 | 6,99 | 7,29 | 8,71 | 1,42 | Impuesto |
| Diesel 2 | 21/04/2008 | 6,99 | 7,29 | 8,71 | 1,42 | Impuesto |
| Diesel 2 | 28/04/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,26 | 1,97 | Impuesto |
| Diesel 2 | 05/05/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,62 | 2,33 | Impuesto |
| Diesel 2 | 12/05/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,72 | 2,43 | Impuesto |
| Diesel 2 | 19/05/2008 | 6,99 | 7,29 | 9,91 | 2,62 | Impuesto |
| Diesel 2 | 20/05/2008 | 6,99 | 7,29 | 10,40 | 3,11 | Impuesto |
| Diesel 2 | 26/05/2008 | 6,99 | 7,29 | 10,40 | 3,11 | Impuesto |
| Diesel 2 | 01/06/2008 | 6,99 | 7,29 | 11,04 | 3,75 | Impuesto |
| Diesel 2 | 02/06/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,04 | 2,81 | Impuesto |
| Diesel 2 | 09/06/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,36 | 3,13 | Impuesto |
| Diesel 2 | 16/06/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,30 | 3,07 | Impuesto |
| Diesel 2 | 23/06/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,47 | 3,24 | Impuesto |
| Diesel 2 | 30/06/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,74 | 3,51 | Impuesto |
| Diesel 2 | 07/07/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,85 | 3,62 | Impuesto |
| Diesel 2 | 14/07/2008 | 7,93 | 8,23 | 12,16 | 3,93 | Impuesto |
| Diesel 2 | 21/07/2008 | 7,93 | 8,23 | 12,08 | 3,85 | Impuesto |
| Diesel 2 | 30/07/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,67 | 3,44 | Impuesto |
| Diesel 2 | 04/08/2008 | 7,93 | 8,23 | 11,27 | 3,04 | Impuesto |
| Diesel 2 | 11/08/2008 | 7,93 | 8,23 | 10,75 | 2,52 | Impuesto |
| Diesel 2 | 18/08/2008 | 8,33 | 8,63 | 10,12 | 1,49 | Impuesto |
| Diesel 2 | 25/08/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,74 | 1,11 | Impuesto |
| Diesel 2 | 01/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,85 | 1,22 | Impuesto |
| Diesel 2 | 08/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 10,04 | 1,41 | Impuesto |
| Diesel 2 | 15/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,97 | 1,34 | Impuesto |
| Diesel 2 | 22/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,65 | 1,02 | Impuesto |
| Diesel 2 | 29/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,23 | 0,60 | Impuesto |
| Diesel 2 | 30/09/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,30 | 0,67 | Impuesto |
| Diesel 2 | 06/10/2008 | 8,33 | 8,63 | 9,30 | 0,67 | Impuesto |
| Diesel 2 | 13/10/2008 | 8,33 | 8,63 | 8,62 | 0,00 | Impuesto |
| Diesel 2 | 20/10/2008 | 8,33 | 8,63 | 8,62 | 0,00 | Impuesto |
| Diesel 2 | 27/10/2008 | 8,33 | 8,63 | 7,68 | -0,65 | Subsidio |
| Diesel 2 | 29/10/2008 | 8,33 | 8,63 | 7,11 | -1,22 | Subsidio |
| Diesel 2 | 03/11/2008 | 7,68 | 7,98 | 7,11 | -0,57 | Subsidio |
| Diesel 2 | 10/11/2008 | 7,68 | 7,98 | 6,77 | -0,91 | Subsidio |
| Diesel 2 | 15/11/2008 | 7,68 | 7,98 | 6,63 | -1,05 | Subsidio |
| Diesel 2 | 17/11/2008 | 6,91 | 7,21 | 6,63 | -0,28 | Subsidio |
| Diesel 2 | 24/11/2008 | 6,91 | 7,21 | 6,49 | -0,42 | Subsidio |

| Combustible Diesel 2 | Semana | Precio de Ref. Inferior | Precio de Ref. Superior | Paridad Vigente semana | Monto | Subsidio (Impuesto) |
|-------------------------|------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|-------|------------------------|
| Diesel 2 | 30/11/2008 | 6,91 | 7,21 | 6,07 | -0,84 | Subsidio |
| Diesel 2 | 01/12/2008 | 6,91 | 7,21 | 6,07 | -0,84 | Subsidio |
| Diesel 2 | 09/12/2008 | 6,91 | 7,21 | 5,89 | -1,02 | Subsidio |
| Diesel 2 | 15/12/2008 | 6,91 | 7,21 | 5,40 | -1,51 | Subsidio |
| Diesel 2 | 22/12/2008 | 6,91 | 7,21 | 4,83 | -2,08 | Subsidio |
| Diesel 2 | 31/12/2008 | 6,91 | 7,21 | 4,65 | -2,26 | Subsidio |
| Diesel 2 | 04/01/2009 | 6,91 | 7,21 | 4,65 | -2,26 | Subsidio |
| Diesel 2 | 05/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 4,65 | -1,16 | Subsidio |
| Diesel 2 | 12/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 4,68 | -1,13 | Subsidio |
| Diesel 2 | 19/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 5,10 | -0,71 | Subsidio |
| Diesel 2 | 20/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 5,34 | -0,47 | Subsidio |
| Diesel 2 | 26/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 5,34 | -0,47 | Subsidio |
| Diesel 2 | 28/01/2009 | 5,81 | 6,11 | 5,09 | -0,72 | Subsidio |
| Diesel 2 | 02/02/2009 | 5,37 | 5,67 | 5,09 | -0,28 | Subsidio |
| Diesel 2 | 09/02/2009 | 5,37 | 5,67 | 4,99 | -0,38 | Subsidio |
| Diesel 2 | 16/02/2009 | 5,37 | 5,67 | 5,00 | -0,37 | Subsidio |
| Diesel 2 | 23/02/2009 | 5,37 | 5,67 | 4,89 | -0,48 | Subsidio |



NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

Recursos naturales e infraestructura

Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en

www.cepal.org/publicaciones

147. Gestión de la industria petrolera en período de altos precios del petróleo en países seleccionados de América Latina, Humberto Campodónico, (LC/L.3162-P) N° de venta: S.09.II.G.136 (US\$ 10,00), 2009.
146. Contabilidad regulatoria, sustentabilidad financiera y gestión mancomunada: temas relevantes en servicios de agua y saneamiento, Diego Fernández, Andrei Jouravlev, Emilio Lentini, Angel Yurquina (LC/L.3098-P), N° de venta S.09.II.G.80 (US\$ 10,00), 2009.
145. Análisis del régimen de concesiones viales en Argentina 1990-2008, Georgina Cipoletta Tomassian, Ricardo J. Sánchez (LC/L.3056-P), N° de venta S.09.II.G.7 (US\$ 10,00), 2009.
144. El papel de la mujer en la industria minera de Centroamérica y el Caribe, Eduardo Chaparro (LC/L.3036-P), N° de venta S.09.II.G.44 (US\$ 10,00), 2009.
143. Crisis económica y energética en América Latina: su impacto en las operadoras españolas, Patricio Rozas Balbontín (LC/L.3032-P), N° de venta S.09.II.G.37 (US\$ 10,00), 2009.
142. Los desafíos del sistema de transporte en los países sin litoral de América del Sur, Gordon Wilmsmeier y Ricardo J. Sánchez (LC/L.3013-P), N° de venta E.09.II.G.23 (US\$ 10,00), 2009.
141. Fomento de la eficiencia de las empresas estatales de agua potable y saneamiento, Raquel Alfaro Fernandois (LC/L.3011-P), N° de venta S.09.II.G.18 (US\$ 10,00), 2009.
140. Maritime sector and ports in the Caribbean: the case of CARICOM countries, Ricardo J. Sánchez y Gordon Wilmsmeier (LC/L.3008-P), N° de venta E.09.II.G.20 (US\$ 10,00), 2009.
139. Internacionalización y estrategias empresariales en la industria eléctrica de América Latina: los casos de IBERDROLA y Unión Fenosa, Patricio Rozas Balbontín, LC/L.2961-P, N° de venta S.08.II.G.74 (US\$ 10,00), 2008.
138. Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia, Olga Lucía Acosta, Patricio Rozas Balbontín y Alejandro Silva, LC/L.2955-P, N° de venta S.08.II.G.69 (US\$ 10,00), 2008.
137. Séminaire sur la Régulation des Services d'infrastructure "Eau et électricité", Santiago du Chili, 18 et 19 octobre 2007, LC/L.2954-P, N° de venta F.08.II.G.68 (US\$ 10,00), 2008.
136. Las leyes generales del ambiente y los códigos de minería de los países andinos. Instrumentos de gestión ambiental y minero ambiental, Catalina Moreno Morales y Eduardo Chaparro Ávila, LC/L.2953-P, N° de venta S.08.II.G.67 (US\$ 10,00), 2008.
135. Estudio sobre empresas energointensivas y su posible contribución a programas de eficiencia energética, Pedro Maldonado, LC/L.2909-P, N° de venta S.08.II.G.44 (US\$ 10,00), 2008.
134. Conceptos básicos para entender la legislación ambiental aplicable a la industria minera en los países andinos, Catalina Moreno, Eduardo Chaparro Ávila, LC/L.2893-P, N° de venta S.08.II.G.30 (US\$ 10,00), 2008.
133. Internacionalización y estrategias empresariales en la industria eléctrica de América Latina: el caso de ENDESA, Patricio Rozas Balbontín, LC/L.2885-P, N° de venta S.08.II.G.22 (US\$ 10,00), 2008.
132. Situación y perspectivas del gas natural licuado en América del Sur, Roberto Kozulj, LC/L.2871-P, N° de venta S.08.II.G.14 (US\$ 10,00), 2008.
131. Estudio comparativo de la gestión de los pasivos ambientales mineros en Bolivia, Chile, Perú y Estados Unidos, Angela Oblasser y Eduardo Chaparro A., LC/L.2869-P, No de venta S.08.II.G.13 (US\$ 10,00), 2008.
130. El aporte del sector minero al desarrollo humano en Chile: el caso de la región de Antofagasta, Jeannette Lardé, Eduardo Chaparro y Cristian Parra, LC/L.2845-P, No de venta S.07.II.G.166 (US\$ 10,00), 2007.
129. Revisiting privatization, foreign investment, international arbitration, and water, Miguel Solanes and Andrei Jouravlev (LC/L.2827-P), Sales N° E.07.II.G.151 (US\$ 10,00), 2007.

128. La seguridad energética de América Latina y el Caribe en el contexto mundial, Ariela Ruiz Caro (LC/L.2828-P), N° de venta S.07.II.G.152 (US\$ 10,00), 2007.
127. Report on maritime transport and the environment for Latin America, Bart Boon (LC/L.2792-P), Sales N° E.07.II.G.126 (US\$ 10,00), 2007.
126. Servicios de agua potable y alcantarillado en la ciudad de Buenos Aires, Argentina: factores determinantes de la sustentabilidad y el desempeño, María Begoña Ordoqui Urcelay (LC/L. 2751-P), N° de venta S.07.II.G.88 (US\$ 10,00), 2007.
125. Buenas prácticas en la industria minera: el caso del Grupo Peñoles en México, Eduardo Chaparro (LC/L. 2745-P), N° de venta S.07.II.G.81 (US\$ 10,00), 2007.
124. Infraestructura y servicios de transporte ferroviario vinculados a las vías de navegación fluvial en América del Sur, Gordon Wilmsmeier (LC/L.2737-P), N° de venta S.07.II.G.75 (US\$ 10,00), mayo de 2007.
123. Servicios urbanos de agua potable y alcantarillado en Chile: factores determinantes del desempeño, Soledad Valenzuela y Andrei Jouravlev (LC/L.2727-P), N° de venta S.07.II.G.65 (US\$ 10,00), 2007.
122. Gestión mixta y privada en la industria de hidrocarburos, Humberto Campodónico (LC/L.2711-P), N° de venta S.07.II.G.59 (US\$ 10,00), 2007.
121. La gestión de la industria de hidrocarburos con predominio del Estado, Humberto Campodónico. (LC/L.2688-P) N° de venta S.07.II.G.39 (US\$ 10,00), 2007.
120. La agenda minera en Chile: revisión y perspectivas, Juan Carlos Guajardo B. (LC/L.2674-P) N° de venta S.07.II.G.23 (US\$ 10,00), 2007.
119. Mercado de energías renovables y mercado del carbono en América Latina: Estado de situación y perspectivas, Lorenzo Eguren (LC/L.2672-P) N° de venta S.07.II.G.22 (US\$ 10,00), 2007.
118. Sostenibilidad y seguridad de abastecimiento eléctrico: estudio de caso sobre Chile con posterioridad a la Ley 20.018, Pedro Maldonado, Benjamín Herrera (LC/L.2661-P) N° de venta S.07.II.G.12 (US\$ 10,00), 2007.
117. Efectos económicos de las nuevas medidas de protección marítima y portuaria, Martín Sgut (LC/L.2615-P), N° de venta S.06.II.G.140 (US\$ 10,00), 2006.
116. Oportunidades de negocios para proveedores de bienes, insumos y servicios mineros en Chile, Guillermo Olivares y Armando Valenzuela. Retirada
115. Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina, José Ignacio Nazif, Diego Rojas, Ricardo J. Sánchez, Álvaro Velasco Espinosa, (LC/L.2591-P), N° de venta S.06.II.G.121 (US\$ 10,00), 2006.
114. La importancia de la actividad minera en la economía y sociedad peruana, Miguel E. Santillana, (LC/L.2590-P), N° de venta S.06.II.G.120 (US\$ 10,00), 2006.
113. Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales, Oscar Figueroa y Patricio Rozas (LC/L.2586-P), N° de venta S.06.II.G.119 (US\$ 10,00), 2006.
112. Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en América Latina y el Caribe, Octavio Doerr y Ricardo Sánchez, (LC/L.2578-P), N° de venta S.06.II.G.108 (US\$ 10,00), 2006.
111. Water governance for development and sustainability, Miguel Solanes y Andrei Jouravlev, (LC/L.2556-P), N° de venta S.06.II.G.84 (US\$ 10,00), 2006.
110. Hacia un desarrollo sustentable e integrado de la Amazonía, Pedro Bara Nieto, Ricardo J. Sánchez, Gordon Wilmsmeier (LC/L.2548-P), N° de venta S.06.II.G.76 (US\$ 10,00), 2006.

- 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, correo electrónico: publications@cepal.org.

Nombre:

Actividad:

Dirección:

Código postal, ciudad, país:

Tel.: Fax: E.mail: