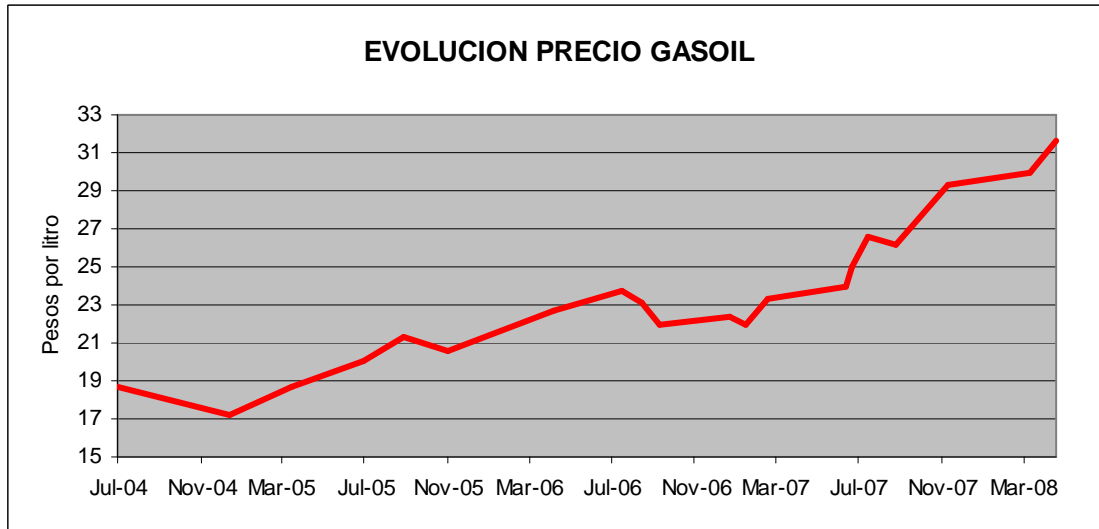


# PROPUESTAS DEL DIPUTADO ALVARO DELGADO ANTE EL AUMENTO DIFERENCIAL DE LOS COMBUSTIBLES

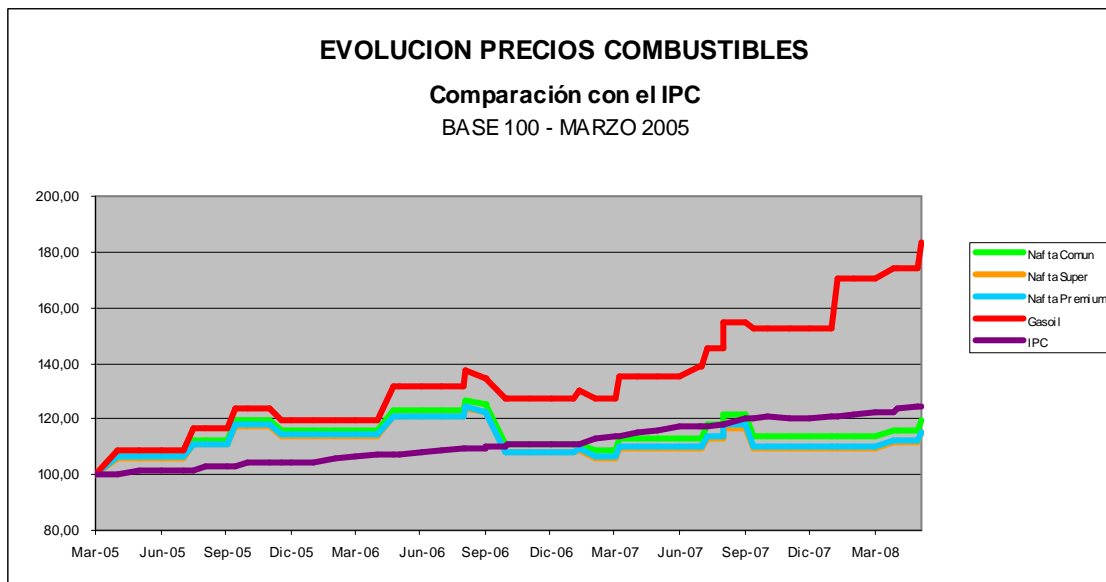
## 1. MANEJO DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES POR EL GOBIERNO

En la fijación de los precios de los combustibles, el gobierno ha tenido una idea constante a lo largo de todo su mandato, que es aumentar el precio de venta del gasoil como forma de desestimular su consumo.

El 1 de marzo de 2005 el gasoil costaba \$ 17,20 (U\$S 0,64) y actualmente el precio está fijado en \$ 31,60 (U\$S 1,58), lo que implica un aumento de 84% en pesos y un 147% en dólares.



En la siguiente gráfica se puede observar el aumento del gasoil comparado con el aumento que han tenido las naftas y la variación del Índice General de Precios.



## 2. EVOLUCION DE VARIABLES RELACIONADAS

En la evaluación de la política aplicada sobre los combustibles es necesario tener en cuenta la evolución de dos variables clave.

El petróleo ha tenido un aumento muy importante que ha presionado a ANCAP en sus costos, y por otro lado la fuerte apreciación de la moneda nacional frente al dólar, ayuda a la empresa petrolera que compra en dólares el crudo. (la caída del dólar tiene su cara inversa al presionar a los sectores productivos que ven afectada su competitividad.)

## Petróleo

El petróleo ha tenido un pronunciado aumento a partir de octubre, llegando a valores en el entorno de 120 dólares en los últimos días.

## Dólar

El otro elemento clave en la determinación del precio de los combustibles es el valor del dólar respecto al peso uruguayo.

En 2005 y 2006 el dólar había mostrado una caída respecto al peso, pero a partir de mediados de 2007, la caída ha sido muy brusca, cerrando por debajo de 20 pesos por dólar en abril de 2008.

### **3. COMPARACIÓN DE LOS PRECIOS ACTUALES DE NAFTAS Y GASOIL**

La política de fijación de precios de los combustibles buscando igualar los precios finales del gasoil con las naftas, dada la diferente composición de impuestos de ambos, ha llevado a que el precio antes de impuestos del gasoil sea muy superior al de las naftas.

Esta situación no resulta lógica en la medida que el costo de Ancap de producir un litro de gasoil y un litro de nafta son similares.

#### **COMPOSICION DEL COSTO DE LOS COMBUSTIBLES**

	<b>Ingr.ANCAP + Fletes + Margenes</b>	<b>IMESI</b>	<b>IVA</b>	<b>Precio Final</b>	
<b>Naftas</b>	<b>Premium</b>	20,800	12,300	-	33,10
	<b>Super</b>	20,290	11,610	-	31,90
	<b>Común</b>	19,890	11,210	-	31,10
<b>Gasoil</b>	25,902	-	5,698	31,60	

### **4. IMPACTO EN EL MERCADO AUTOMOTOR**

El sesgo del gobierno contra el gasoil ha impactado además en el mercado automotor, haciendo prácticamente desaparecer las ventas de vehículos cero kilometro a gasoil.

Resulta importante recordar aquí, que adicionalmente al mayor precio del combustible, los vehículos a gasoil tienen un mayor costo de patente y de seguro, lo que se justificaba entre otras cosas por el menor costo que antes existía.

Como en otras situaciones, para manejar el precio relativo nafta gasoil, se ha optado por desfavorecer el gasoil en lugar de favorecer la nafta.

Esto puede ser parte de las causas por lo que las ventas de automóviles cero kilometro en general tampoco muestran mucho dinamismo. En 2006 se vendieron menos autos que en 2005, y el 2007 hubo un aumento pero de poca magnitud.

Es necesario tomar medidas que dinamicen este mercado. En particular las altas tasas de IMESI a la venta de vehículos nuevos, es una de las barreras al crecimiento. Una rebaja de dichas tasas, aumentaría las operaciones, haciendo que incluso el gobierno no pierda recaudación.

## **5.MEDIDAS PROPUESTAS**

La evolución de precios que influyen en los costos de los combustibles, petróleo y dólar, así como la política del gobierno buscando desestimular el uso del gasoil han tenido varias consecuencias no deseadas.

En primer término han encarecido los costos de importantes sectores de la economía, erosionando la competitividad del agro y de varias industrias.

Por otra parte han provocado importantes distorsiones en otros mercados como el de los automóviles cero kilometro, haciendo casi desaparecer las ventas de vehículos nuevos a gasoil y endenteciendo los de nafta.

Entendemos entonces necesario, proponer algunas medidas que corrijan, aunque sea en parte los efectos no deseados de la actual política. Estas medidas serían:

- **Aumentar los topes de deducción del IVA**

Profundizar y generalizar la iniciativa del Dip. Delgado de sustituir IMESI por IVA en todos los sectores de la producción.

Con el objetivo que los sectores productivos logren efectivamente deducir el IVA que pagan por sus compras de combustible, es necesario eliminar los topes de deducción existentes, o por lo menos fijar esos topes en valores más altos y adecuados a la estructura productiva actual, que incluya a todos los sectores agropecuarios y baja de la tasa del IMEBA a los productores pequeños y medianos que no pueden descontar IVA.

- **Extender las devoluciones de parte del precio del gasoil a sectores productivos clave, en forma similar al transporte urbano. Aquí se incluye el agro y la industria.**

Se debe tener en cuenta que el gasoil es un combustible utilizado por los sectores productivos y el aumento de su precio repercute fuertemente en los costos de las empresas y por tanto en la competitividad de las mismas, así como en el costo de todos los productos de la canasta por la incidencia del flete.

- **Generalizar las compras de vehículos a nafta por parte del Estado, dando el ejemplo.**  
**Aunque en algunos organismos se ha cambiado la matriz de combustibles en sus vehículos, no existe una política global del Estado en esta materia.**
- **Tratamiento diferencial a la granja, que compra el 1,5 % total del gasoil, pero por su informalismo y gran porcentaje de pequeños productores no acceden a mecanismos de descuento. Se podría utilizar un fideicomiso.**
- **Permitir que los créditos fiscales por IVA gasoil se puedan liquidar trimestralmente, en forma ágil y sirvan los certificados para la compra de combustible.**
- **Utilizando el aumento de recaudación del gobierno, exigir prudencia fiscal y utilizar fondos para subsidiar algunos combustibles (ej. : supergas y querosene), ante las restricciones de uso de energía eléctrica, sobre todo en la calefacción de hogares en invierno.**

- **Estimular reducción progresiva del IMESI a las naftas. Incentivar el consumo de nafta sin castigar a quienes consumen gasoil.**  
Se propone que el PE al fijar el importe de IMESI que grava las naftas, tenga en cuenta además de la variación del IPC, la evolución de la recaudación total del IMESI a las naftas, con un tope que asegure el equilibrio fiscal.  
**Establecer anualmente cupos de importación de gasoil, de acuerdo a los precios de paridad de importación para promediar los precios anualmente.**
- **Que el Ministerio de Industria , convoque en forma urgente, junto al MGAP y el MEF a los sectores productivos (agro, industria, transporte) para una MESA DE GASOIL en un plazo limitado, y encontrar fórmulas para compensar el incremento del gasoil y futuras subas del petróleo, con mecanismos a más largo plazo.**
- **Disminuir la tasa del IVA para bajar el precio en el surtidor**
- **Disminuir el IMESI a la venta de vehículos a nafta.**

La fuerte discriminación contra el gasoil, ha hecho casi desaparecer la venta de automóviles a gasoil.

Una forma de llegar al mismo objetivo buscado por el gobierno, pero sin afectar la competitividad de los sectores productivos es favorecer la compra de vehículos a nafta.

Esta medida tiene como beneficio adicional la dinamización del mercado de vehículos cero kilómetro que hoy no muestra gran dinamismo a pesar de la importante oferta de crédito existente.

Mayo 2008