



PROPUESTA DE METODOLOGÍA DE ANALISIS DE BAJA EN EL PRECIO DEL GASOIL

marzo 2018

Desde el año 2008 todo el sector consumidor de gasoil viene soportando un sobreprecio en el valor de dicho insumo, efecto este que se agudiza en los últimos 4 años, esto se traduce en un monto que asciende en promedio a más de 300 millones de USD por año.

La situación económica se ha venido devaluando en este período por diversos motivos y hoy estamos al borde de una situación límite para muchos sectores.

Por dicha razón, se presenta propuesta metodológica para estimar el impacto de una baja del gasoil en términos del esfuerzo fiscal, y los diferentes factores involucrados en atenuar dicho monto.

Se toman diversas fuentes de información disponible como ser URSEA, MIEM, ANCAP, entre otros. Y a los efectos de completar las estimaciones se realizó una aproximación a algunos parámetros, datos que será necesario ajustar con referentes calificados.

El consumo de gasoil se estima en 900 millones de litros anuales (valor para 2018) según los Balances Energéticos Publicados por la DNE del MIEM de acuerdo con el siguiente detalle.

Baja de recaudación por bajar precio del Gasoil a paridad de Importación

Ventas Anuales: 900.000.000 litros

Precio de Venta 40,40 \$/lt

Precio Paridad Importación 31,0 \$/lt (valor a enero 2018, último disponible)

Cotización del Dólar 28,3 \$/USD

Cuota parte de la rebaja IVA \$U 1,54 por litro (el Estado es neutro a esta rebaja ya que devuelve IVA a la mayoría de las empresas)

Baja recaudación=900.000.000 lts*((40,40\$/lt-31,90\$/lt)-(1,54))/28,3\$/USD= **USD 221,215,137,78**

Estimación de factores atenuantes de dicha baja

1. Aumento de ventas por baja de contrabando

Lógica: Según estimaciones del MIEM (comunicación informal), anualmente ingresan al país por contrabando unos 80.000.000 de litros del gasoil. En caso de producirse la rebaja solicitada esta actividad deja de tener sentido, por lo que se aumentarán las ventas en una proporción similar. Ya con el precio a paridad de importación, se incluyen en los 31,9\$/lt 9,58 \$/lt de diversas tasas (estaciones, sellos, fideicomiso del transporte, tasa consular, tasa portuaria, otras tasas). Esto en la estructura actual no está siendo recaudado con estos fines, por lo que se entiende que, en caso de aplicarse la baja, es algo a lo que pueden renunciar y mantener su situación incambiada (ceteris paribus).

Aumento Ventas: 80.000.000 lts

Renuncias agentes: 9,58\$/lt

Atenuante 1= 80.000.000 lts*9,58 \$/lt/28,3= **USD 27.079.038**

2. Aumento ventas a transporte internacional

Lógica: Con la estructura de precios e impositiva actual, las empresas nacionales y extranjeras dedicadas al transporte internacional evitan comprar combustibles en el país. Este nicho de mercado está siendo perdido en la actualidad por ANCAP, estacioneros, sellos, tasas, etc. Por lo cual, de capturarse este mercado, estimando que pudiera significar 50.000.000 de litros anuales (no lo sabemos, es mero dato para clarificar el procedimiento), se le aplica la misma lógica del punto anterior, es decir no recaudar los 9,58\$/lt, incluidos ya en el precio de paridad de importación.

Aumento de ventas: 50.000.000 lts

Renuncia Agentes: 9,58 \$/lts

Atenuante 2= 50.000.000 lts*9,58\$/lt/28,3= **USD 16.924.399,29**

3. Aumento de recaudación por IRAE

Lógica: Al bajar el precio del combustible, las empresas usuarias del mismo bajarán sus costos por un monto similar a la baja del combustible. Por lo tanto, ceteris paribus, el Estado recaudará por aumento de IRAE un 25% de dicha rebaja (ignorando el efecto rebaja del IVA). Este factor se podría llegar a considerar hasta un 32% si se aplicara el adicional de IRAE a la distribución de dividendos.

Consumo de Gasoil: 900.000.000 lts

Rebaja sin efecto IVA: 6,96\$/lt

Tasa IRAE: 25%

Atenuante 3= 900.000.000lts*6,96\$/lt*25%/28,3=**USD 55.303.784,45**

4. Uso del propio Estado

Lógica: El sector público uruguayo es un importante consumidor de Gasoil, ya sea en forma directa como indirecta. Por lo primero nos referimos al uso de la flota de camiones y vehículos de los organismos y empresas públicas, incluidas las intendencias. No tenemos una estimación real del monto, pero entendemos puede ser significativo (UTE, OSE, Ejército, recolección de residuos, vehículos, etc) (total de gasto equivalente al 37% del PBI). También incluimos en este ítem toda empresa privada que contrata con el Estado, principalmente relacionada a la obra pública (construcción de carreteras y cualquier otra obra que implique construcción). En todos estos casos, aplicando diversos mecanismos, la rebaja solicitada no implica ningún tipo de esfuerzo por parte del Estado.

Consumo Estado: 150.000.000 lts (estimado como lo que no logramos asignar a ningún sector)

Rebaja sin efecto IVA: 6,96 \$/lt

Atenuante 4: $150.000.000 \text{ lts} * 6,32 \text{ \$/lt} / 28,3 = \text{USD } 36.869.189,63$

5. Aporte al fideicomiso del transporte

Lógica: Si bien discrepamos con este subsidio, en caso de producirse una rebaja del precio del gasoil, no será necesario realizar un aporte por subsidio equivalente al monto de rebaja que recibirá el sector transporte de pasajeros, ceteris paribus. Esto posibilitará realizar una rebaja del actual aporte de 3,50\$ por litro a un valor que deje al sector en igualdad de condiciones económicas a las actuales.

Uso sector transporte de pasajeros: 100.000.000 lts

Rebaja aplicada a recibir sin efecto IVA: 6,96 \$/lt

Atenuante 5: $100.000.000 * 6,96 \text{ \$/lt} / 28,3 = \text{USD } 24.579.459,79$

6. Aporte UPM-Montes del Plata

Lógica: Estas dos empresas han recibido del Estado concesiones fiscales para operar sus negocios. Estas concesiones fueron solicitadas, entre otras cosas para abatir el alto costo de los combustibles del país, tan necesarios para sus cadenas de producción. Por consiguiente, de bajar estos precios, deberían estar dispuestas a concederle al Estado un monto similar a la rebaja, sin que sus operaciones sean afectadas.

Uso de la cadena Forestal: 91.000.000 lts

Rebaja sin IVA: 6,96\$/lt

Atenuante 6: $91.000.000 * 6,96 \text{ \$/lt} / 28,3 = \text{USD } 22.367.308,38$

7. Recaudación de IVA a empresas de transporte internacional extranjeras

Lógica: En caso de que se produzca la rebaja del gasoil, empresas extranjeras de transporte internacional surtirán gasoil en el país, pagando el IVA de este, sin que el Estado deba devolver dicho IVA, ya que su tributación es en el extranjero.

Ventas: 25.000.000 litros

IVA a precio de PPI 5,742 \$/lt

Atenuante 7: $25.000.000 \text{ lts} * 5,742 \text{ \$/lt} / 28,3 = \text{USD } 5.072.438$

8. No aplicación de la Ley de Biocombustibles a los 130.000.000 litros de aumento de ventas

Lógica: No adicionar biodiesel de origen de Alur a los aumentos de ventas tanto por evitar contrabando como por captura del mercado del transporte internacional. Este biodiesel, hoy adicionado en un 5% a la mezcla de gasoil, cuesta más que en el mercado.

Valor biodiesel Alur: 2 USD/lt

Valor biodiesel Mercado/PPI Biodiesel: 0,7 USD/lt

Mezcla Biodiesel por Ley en Gasoil: 5%

Mercado Adicional: 80.000.000lts+50.000.000lts= 130.000.000

Atenuante 7: $130.000.000\text{lts} * 5\% * (2\text{USD}/\text{lt} - 0,7\text{USD}/\text{lt}) = \text{USD } 8.450.000$

9. Redistribución del fideicomiso a las empresas de transporte de pasajeros

Lógica: En su momento la economía pudo subsidiar al transporte de pasajeros. Hoy día dicho fideicomiso aporta 115.632.500 USD. Con la baja del precio del gasoil a PPI se aportarán 93.593.639. En ambos casos considerando el tope legal de 9% aplicado a dicho fideicomiso. Se entiende que ya sea por adecuación de las empresas de transporte o por aporte de rentas generales, dicho aporte debe reducirse en un 25%. Se estima que al disminuir el costo se incrementará el consumo, se compensaría lo que está a continuación.

Si el 25% de dicho subsidio fuera aportado por otros sectores (nafta, empresas de transporte, etc), permitiría redondear una cifra en que al Estado no le significaría ningún sacrificio fiscal.

Atenuante 9: $900.000.000\text{lts} * (32.74/\text{lt} * 9\%) * 0.25 \text{ (reducción)} / 28.3 = \text{USD } 14.039.045$

10. Pagar a Alur el Biodiesel a precio de paridad de importación

Lógica: Seguir funcionando con AIUR siempre y cuando esta venda a ANCAP el biodiesel para mezclar con el gasoil a precio de paridad de importación de Biodiesel hoy adicionado en un 5% a la mezcla de gasoil, cuesta más que en el mercado.

Valor biodiesel Alur: 2 USD/lt

Valor biodiesel Mercado/PPI Biodiesel: 0,7 USD/lt

Mezcla Biodiesel por Ley en Gasoil: 5%

Mercado total Gasoil: 900.000.000 lts

Atenuante 10A: $900.000.000 \text{ lts} * 5\% \text{ mezcla} * (2\text{USD}/\text{lt} - 0,7\text{USD}/\text{lt}) = \text{USD } 58.500.000$

Dentro de este atenuante manejamos la posibilidad de aplicar lo anterior a la mitad de la mezcla de biodiesel adicionada al gasoil, haciendo la misma con Biodiesel importado. La adición de biodiesel fue relevante cuando el barril cotizó por encima de los 110USD/barril, pero se ha vuelto muy oneroso en las condiciones actuales del mercado del petróleo, ya que la producción de biodiesel nacional no ha podido acompañar dicha baja.

Valor biodiesel Alur: 2 USD/lt

Valor biodiesel Mercado/PPI Biodiesel: 0,7 USD/lt

Mezcla Biodiesel por Ley en Gasoil: 5%

Mercado total Gasoil: 900.000.000 lts

Atenuante 10B: $900.000.000 \text{ lts} * 0,25\% \text{ mezcla} * (2\text{USD}/\text{lt} - 0,7\text{USD}/\text{lt}) = \text{USD } 29.250.000$

Aclaremos que estas dos opciones son alternativas, no suman las dos.

Cuadro Resumen

Atenuante cuantificada	Descripción resumida	Monto usd
1	Ventas de contrabando	27.079.038
2	Ventas transporte internacional	16.924.399
3	IRAE	55.303.784
4	Uso del Estado	36.869.189
5	Fideicomiso Transporte	24.579.459
6	Papeleras	20.637.308
7	IVA transporte internacional extranjero	5.072.438
8	Biodisel sobre adicional	8.450.000
9	Redistribución Fideicomiso Transporte	14.039.045
Total Atenuantes cuantificados		210.684.663
Total rebaja		221.215.137
Saldo a financiar (Ceteris paribus)		-10.530.474
10A	Adecuación precio biodisel	58.500.000
10B	50% biodisel PPI	29.500.000
Saldo (Calculado con 10B)		+47.969.525

Otras fuentes de financiamiento y su lógica (sin cuantificación estimativa)

11- Dilución de costos fijos de ANCAP por aumento de sus ventas por los mismos litros referidos en el ítem anterior

12- Recuperación de la actividad general dada la baja del precio del Gasoil aplicada que redundará en un aumento adicional de uso del combustible a los que no se aplicaran las tasas actuales, salvo efecto sellos y estaciones de servicio

13- Reducción de la tasa de interés en pesos por el sano efecto deflacionario que esta rebaja tendrá sobre la economía (aporte del BCU)

14- Reducción adicional del aporte al Fideicomiso del transporte por encima del 25% propuesto

15- Alivio genuino de parte del Estado

16- Recaudación extra del Estado dado que al ser el gasoil un insumo de gran impacto en el transporte a la industria, si baja el gasoil puede aumentar los precios de los productos y por ende la recaudación del Estado (ej. Precio del ganado, IMEBA, INIA, MEVIR, etc)

Resulta difícil pensar que, con estas seis fuentes adicionales de aportes, más las 10 primeras, no se logre cubrir el saldo a financiar. Toda esta lógica requerirá de trabajo arduo, leyes, negociaciones, pero dada la situación es lo menos que podemos ofrecerle a nuestro país.

Asociación Cultivadores de Arroz | Asociación Rural del Uruguay | Asociación Nacional de Productores de Leche | Cooperativas Agrarias Federadas | Federación Rural | #Un Solo Uruguay