TESIS
E998
P44

UNIVERSIDAD CATOLICA ANDRES BELLO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ECONOMIA

ESTUDIO DEL IMPACTO FISCAL Y POR ESTRATOS DE INGRESO, DEL INCREMENTO EN EL PRECIO DE LA GASOLIÑA Y DE LA APLICACIÓN DE UN SUBSIDIO DIRECTO AL TRANSPORTE.

Trabajo de Grado presentado a la Escuela de Economía,
como requisito parcial para optar al Título de Economista

TUTOR: *Econ. Leonardo Garrido*
REALIZADO POR: *Carlos Pérez Avila*

CARACAS, MAYO 1998

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar deseo agradecer a mi tutor,
Economista Leonardo Garrido, por haberme guiado en tan largo viaje.

A Ricardo, Michelle, Jesús, Claudy, Silvia, Johnny
Cecilia, y Zaida, quienes se involucraron directamente
en la búsqueda de datos y recomendaciones sobre el trabajo.

Al personal del Seniat, Fontur, BCV, MEM y
UCAB, quienes indirectamente han sido un apoyo importante
durante la elaboración del estudio.

A Vanessa, por toda la paciencia que ha tenido...

A mis Padres, por haber hecho posible el llegar hasta aquí.

Carlos.

INDICE DE CONTENIDO

	Páginas
AGRADECIMIENTOS	1
INDICE DE CONTENIDO	2
INDICE DE GRAFICOS Y CUADROS	3
INTRODUCCION	6
CAPITULO I	
NATURALEZA DEL SECTOR PUBLICO	
I.1 - Necesidad del Sector Público	9
I.2 - Funciones del Sector Público	10
CAPITULO II	
TEORIA ECONOMICA DE LA DISTRIBUCION	
II.1 - Determinantes de la Distribución	13
II.2 - Aspectos Políticos de la Distribución	14
II.3 - Límites a la Distribución	17
CAPITULO III	
IMPUESTOS, EFICIENCIA Y EQUIDAD	
III.1 - Eficiencia y Equidad	18
III.2 - Equidad entre Individuos	20

III.3 - Equidad Impositiva 22

III.4 - Principios de Imposición 23

CAPITULO IV

MARCO LEGAL

IV.1 - Ley de Hidrocarburos. 24

IV.2 - Ley que Reserva al Estado la Explotación del Mercado Interno de Hidrocarburos. 25

IV.3 - Fijación de Precios de la Gasolina 1996 / 1998. 26

IV.4 - Aranceles de Aduana 1996 / 1998. 27

CAPITULO V

IMPACTO DEL AUMENTO DEL PRECIO DE LA GASOLINA SOBRE EL GASTO DE CONSUMO DE LAS FAMILIAS.

V.1 - Gasto de Consumo de Gasolina, Total y por Estratos de Ingreso. 28

V.2 - Determinación del Impacto del Aumento por Estratos de Ingreso 35

V.3 - Impacto del Aumento como Porcentaje del Presupuesto Familiar. 37

CAPITULO VI.

IMPACTO FISCAL DEL AUMENTO DEL PRECIO DE LA GASOLINA.

VI.1 - Determinación de la Recaudación Bruta. 43

VI.2 - Cuantificación del Subsidio Otorgado al Transporte Público. 45

VI.3 - Recaudación Neta. 47

CAPITULO VII.

ANALISIS DE LA SITUACION FINAL DE LAS FAMILIAS

VII.1 - Determinación del Impacto del Subsidio por Estratos y como Porcentaje del Presupuesto Familiar. 49

VII.2 - Determinación del Impacto de la Aplicación Simultánea del Aumento del Precio de la Gasolina y el Subsidio al Transporte Público. 52

CAPITULO VIII.

LIMITACIONES DEL ESTUDIO

VIII.1 - Efectos sobre los Costos del Sector Transporte. 54

VIII.2 - Efectos sobre el Nivel General de Precios de la Economía. 57

CONCLUSIONES 59

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS 61

INDICE DE GRAFICOS Y CUADROS

Páginas

Gráfico 1 - Peso Muerto del Impuesto según DMH. 19

Gráfico 2 - Curva de Lorenz. 21

Cuadro 1 - Precios Fijados para la Gasolina para el período 1996 / 1998. 26

Cuadro 2 - Arancel de Aduanas para la Gasolina para el período 1996 / 1998. 27

Cuadro 3 - Estimación de Precio Promedio de la Gasolina 1986 / 1998. 30

Cuadro 4 - Gasto Total de Consumo de Gasolina 1986 / 1998. 32

Cuadro 5 - Participación del Consumo de Gasolina por Estratos de Ingreso. 34

Cuadro 6 - Gasto de Consumo de Gasolina por Estratos de Ingreso. 34

Cuadro 7 - Impacto Directo del Aumento por Estratos de Ingreso. 36

Cuadro 8 - Impacto Directo del Aumento por Estratos de Ingreso como Porcentaje del Presupuesto Familiar. 39

Cuadro 9 - Composición Porcentual del PIB. 40

Cuadro 10 - Estructura del Impuesto a la Gasolina y del Subsidio al Tpte. Público. 42

Cuadro 11 - Recaudación Bruta del Impuesto a la Gasolina. 44

Cuadro 12 - Determinación del Monto del Subsidio al Transporte Público. 46

Cuadro 13 - Recaudación Neta del Impuesto a la Gasolina. 48

Cuadro 14 - Participación del Consumo de Transporte por Estratos de Ingreso. 50

Cuadro 15 - Impacto del Subsidio por Estratos de Ingreso y como Porcentaje del Presupuesto Familiar. 51

Cuadro 16 - Impacto de la Aplicación Simultánea del Aumento del Precio de la Gasolina y Subsidio al Transporte Público. 53

Cuadro 17 - Estructura de Costos del Sector Transporte. 56

INTRODUCCION

Hasta el 16 de abril del año 1996, el precio de la gasolina en Venezuela era probablemente el más bajos del mundo, llegando incluso a estar muy por debajo de sus costos de producción y comercialización. La causa que ha originado esta distorsión es que el precio no responde a las reglas de mercado, sino que es regulado y fijado por el Gobierno, en virtud de que fue declarado como artículo de interés público y de primera necesidad.

Esta subvención lejos de beneficiar a los sectores de menores ingresos, como podría pensarse es el espíritu de la Ley, lo que ha originado es una distorsión de la relación costo-valor y en consecuencia una mal utilización de este recurso natural no renovable, de importancia capital en el todo el mundo; además de generar pérdidas cuantiosas a Petróleos de Venezuela y una reducción de los ingresos fiscales que por este rubro pudría haber recibido el Fisco.

Dentro del marco de la Agenda Venezuela, y el acuerdo suscritos por el Ejecutivo con el Fondo Monetario Internacional (FMI), se incluyó la elevación de dicho precio a niveles, que si bien no representan el costo de oportunidad del combustible en los mercados extranjeros, al menos pretende cubrir su costos de producción. Indudablemente este aumento implicará un impacto directo e indirecto sobre el nivel general de precios de la economía, con lo cual en apariencia, se afectaría principalmente los sectores de menores ingresos.

Ahora bien, este aumento de los precios generará recursos adicionales al Fisco que permitirán crear programas sociales que compensen a los sectores más necesitados,

e incluso dejaría recursos disponibles para otras aplicaciones presupuestarias. La aplicación por ejemplo, de un subsidio directo al transporte público, viene a beneficiar a los usuarios de estos medios de transporte, quienes son en mayor proporción y por razones obvias, los estratos de ingresos más bajos en la población.

Existen algunas consideraciones importantes desde el punto de vista teórico, como lo es las consecuencias que tendrá la aplicación del subsidio sobre la distribución del ingreso. En el capítulo III, revisaremos también algunos conceptos teórico sobre los aspectos de equidad y eficiencia en la aplicación de impuestos. En el capítulo IV, revisaremos el marco legal vigente para la producción, refinación, almacenamiento, transporte y comercialización de los derivados de hidrocarburos en Venezuela, entre ellos la gasolina, así como los regímenes arancelarios que afectan la recaudación fiscal de la gasolina, en virtud de las disposiciones de la Ley de Hidrocarburos vigente.

Al entrar en la parte de análisis de nuestro estudio, el primer objetivo será determinar el impacto del incremento del precio de la gasolina sobre el gasto de consumo de la población, tanto en términos absolutos como en términos relativos a su presupuesto familiar, y por estratos de ingreso. A continuación determinaremos el impacto de esta medida sobre las cuentas nacionales, con la finalidad de determinar los recursos adicionales generados para el Fisco, así como la cuantificación de los recursos asignados al subsidio al transporte. Finalmente evaluaremos la situación final para cada uno de los estratos de ingreso de la población, una vez aplicadas ambas medidas, el aumento del precio de la gasolina y el subsidio al transporte público.

Existen también ciertas limitaciones en la realización de nuestro estudio, como son el impacto que tiene el incremento del precio de la gasolina sobre los costos del

sector transporte, los cuales por razones de la no disponibilidad de los datos es resulta difícil de evaluar con precisión. También el efecto que genera esta medida sobre el nivel general de precios de la economía, el cual a pesar de tener un alto componente psicológico, tiene muy poco impacto real. Estos puntos serán tratados ampliamente en el capítulo VIII.

Estamos seguros que los resultados de este trabajo ayudarán a tener una visión más clara de las consecuencias reales del incremento del precio de la gasolina sobre el gastos de consumo de la población, en sus diferentes estratos de ingreso, y de como la aplicación de un subsidio al transporte público puede ayudar a compensar tales efectos. Las conclusiones pueden resultar interesantes a la luz de la apertura del sector a las empresas extranjeras, la cual ha comenzado a partir de enero del presente año, y donde la sinceración de los precios a sus niveles internacionales es sin duda una de las interrogantes a dilucidar.

CAPITULO I

NATURALEZA DEL SECTOR PUBLICO Y LA IMPOSICION

I.1 - Necesidad del Sector Público

En un primer análisis se podría pensar de que si estamos en una economía de mercado, deberíamos dejar al mercado la responsabilidad de toda la economía a la "mano invisible" de las fuerzas del mercado, pero si se analiza el tópico más en profundidad podremos concluir que existen razones de diversa índole por las que esto no es posible y que la política pública es necesaria para guiar, corregír y complementar al mercado en algunos aspectos. Un ejemplo de éstas razones es el hecho de que la afirmación de que las fuerzas del mercado conducen a una utilización eficiente de recursos, se basa en la condición de la competencia perfecta de factores y productos y que existe plena libertad de entrada a la competencia, y de que tanto consumidores como productores deben tener un conocimiento total del mercado. Estás condiciones pueden no existir en algunas ocasiones, y/o la regulación gubernamental pueden contribuir a su existencia. Aún cuando lográramos suprimir todos los obstáculos a la competencia, las características de producción o consumo de algunos bienes son tales, que no pueden se r provistos por el mercado, surgen la "fallas de mercado" y es necesaria la corrección pública para disminuir o eliminar estas distorsiones.

Circunstancias como costes decrecientes, valores sociales, fallas de términos de negociación son ejemplos de causas de las fallas de mercado que hacen necesarias la existencia del sector público.

I.2 - Funciones del Sector Público

Las limitaciones de los mecanismos de mercado hacen necesarias las políticas públicas, pero obviamente no toda política pública garantiza que se vaya a mejorar el rendimiento del sistema económico, por lo que mucho se ha estudiado sobre como mejorarse la eficacia de la formulación y aplicación de políticas públicas. Las políticas públicas son diseñadas en función de los objetivos que se desean alcanzar, los cuales pueden ser de diversas índoles, pero existe un amplio consenso aceptación respecto a la trascendencia de los siguientes objetivos:

1. *Función de Asignación*: la razón básica por la que el gobierno debe intervenir es que la asignación de algunos bienes de tipo sociales o públicos, y a diferencia de los bienes privados, no puede proveerse efectivamente por medio del sistema de mercado, es decir mediante las transacciones entre consumidores y productores, lo cual se debe principalmente a que la necesidad de estos bienes es percibida de una forma colectiva y no se limitan al consumidor que en concreto desea o no adquirir. El sistema de mercado funciona como una gigantesca subasta donde los consumidores pujan por los bienes mientras los productores tratan de vendérselos al mejor postor; esto implica que debe existir un sistema de "rivalidad" entre el consumo de un individuo y el del otro, en el sentido de que un mismo bien puede ser consumido por uno solo de ellos, es decir existe una competencia por el bien[1], mientras que en el caso de los bienes públicos puede que no exista esta competencia, por ejemplo, el beneficio derivado del un incremento en la seguridad pública es disfrutada por todos por igual, inclusive por

[1] Entiéndase esta rivalidad como que un mismo par de zapatos solo podrá ser adquirido por un solo individuo, por lo que los consumidores se encuentran compitiendo por este.

aquellos quienes no la desean o para quienes no resulta importante. En el caso de los bienes privados, los consumidores expresan continuamente cuanto valor tienen para ellos los bienes que están disponibles, mediante su intención de adquirirlos y el precio que están dispuestos a pagar, mientras que en el caso de los bienes sociales los beneficios están disponibles para todos, por lo que los consumidores podrían tratar de ocultar el valor que tienen para ellos, con la finalidad de evitar los pagos de estos bienes. Al estar los bienes sociales disponibles para todos, aquellos que realizan los pagos voluntariamente y aquellos que no, el mercado no puede funcionar, pues se rompe la vinculación necesaria entre productores y consumidores, y debe entonces participar el Gobierno para cubrir esta falla.

2. *Función de Distribución*: este tema ha generado una muy amplia serie de estudios y tratados, los cuales no siempre utilizan las mismas bases ni criterios, ni tampoco llegan a las mismas conclusiones. En general existe consenso entre los filósofos en proponer que las personas tienen derecho a los frutos o beneficios que se deriven de sus dotes personales, y que la distribución debería ordenarse de forma que se maximice la satisfacción o felicidad, siempre cumpliendo con ciertos estándares de equidad. Lo anterior deja planteados un sinnúmero de dificultades de medición, diseño, evaluación y aplicación de las medidas distributivas. Resulta indispensable hacer una distinción entre: 1) la distribución eficiente de los factores, lo cual es una regla económica que debe observarse, y 2) la equidad en la distribución de la renta, lo cual es una proposición de tipo mas bien social. La distribución mediante el sistema de mercado supone un grado substancial de desigualdad, y la mayor parte coincidirá en que es necesario algún tipo de ajuste, al menos para establecer un nivel mínimo en el extremo

inferior de la escala. Este ajuste solo puede ser realizado por el Gobierno, mediante la aplicación de medidas redistributivas.

3. *Función de Estabilización*: una de las principales misiones que tiene el Gobierno desde el punto de vista económico es el logro de la estabilidad macroeconómica, dentro de lo que pueden resaltarse algunos objetivos prioritarios: alto nivel de empleo, razonable grado estabilidad en los precios, solidez de las cuentas exteriores y aceptable tasa de crecimiento económico. El sistema de mercado puede llevar a fluctuaciones importantes en la actividad económica, pudiendo producirse ciclos de desempleo o inflación, los cuales no tienen un ajuste automático, por lo que es necesario la dirección de las políticas públicas. Los niveles de oferta y demanda son una función de las decisiones de producción y gasto de millones de consumidores, empresas e inversionistas, las cuales dependen de un gran número de factores tales como: su renta actual y la pasada, riqueza relativa, costos de financiamiento, expectativas, etc. La aplicación de medidas de estabilización deben ir en función de las circunstancias específicas del momento en las que serán aplicadas, ya que en ciertos momentos una misma medida pueda generar estabilización y en otro no, por ejemplo bajo ciertas circunstancias un incremento del gasto público podría asegurar un incremento del nivel de empleo, pero si esa medida es aplicada en una situación en la que el gasto exceda el producto disponible, podría causar un incremento en los niveles de inflación. El Gobierno debe jugar el rol de diseñar, aplicar y evaluar las medidas de estabilización necesarias que conlleven al logro de los objetivos macroeconómicos planteados.

CAPITULO II

TEORIA ECONOMICA DE LA DISTRIBUCION

II.1 - Determinantes de la Distribución

En la economía de mercado la distribución de la renta está determinada por la venta de los servicios de los factores, lo cual implica que depende de la dotación de los factores, así como del precio de mercado de éstos. En el caso de la renta del trabajo, la distribución de los factores dependerá de la distribución de las capacidades para obtener dicha renta, como de las ganas de hacerlo, lo cual implica a su vez que dependerá de elementos tales como: la inversión en educación, aspectos culturales e idiosincrasia, y otros, mientras que en el caso de la renta del capital, dependerá de elementos como: la distribución de la riqueza, la herencia y las capacidades para hacer producir el capital. En ambos casos los precios dependerán del mercado, y cuando hablamos de un mercado competitivo, hablamos entonces de que el precio será igual al producto marginal del factor; sin embargo en la practica los rendimientos se determinan en mercados imperfectos donde afectan otros elementos tales como: estructuras institucionales y de salarios, condición social, sexo, raza, relaciones familiares, etc., lo que indica la necesidad de realizar ajustes para corregir las fallas que pueda generar el mercado. Pero hasta dónde es posible llevar estas correcciones?

II.2 - Aspectos Políticos de la Distribución

Tradicionalmente cuando se habla de teoría de la distribución, los economistas han hablado de la teoría de la formación de los precios de los factores y a la división de la renta de la tierra, el capital y el trabajo. Esta teoría juega un papel esencial en el análisis económico, pero centra su propuesta en la asignación eficiente, lo que ocurre cuando el precio de cada factor iguala el producto marginal, de donde se desprende que esta teoría no es necesariamente una propuesta de justicia distributiva, y de allí que los economistas han sostenido cada vez más que una teoría de la distribución justa o equitativa no está dentro de la esfera de la economía, cuya misión se centra en analizar cuestiones de eficiencia, para ubicarse más bien dentro del área de filósofos y/o políticos, y más aún nada más lejano a la realidad que la suposición de que todos estamos de acuerdo sobre cual es el tipo de distribución ideal, por el contrario existen pocas campos de la economía con divergencias tan amplias[2]. A pesar de esto debemos estar conscientes de que toda política de impuestos y transferencias, aún aquellas no relacionadas directamente con objetivos distributivos, tienen repercusiones sobre la distribución, y su diseño debe por lo tanto, debe incluir criterios acerca de la distribución; pero desgraciadamente el análisis económico estándar que estado de distribución debería ser nuestra meta, ni cuales deben ser los criterios de justicia distributiva, si embargo no puede negarse la estrecha relación entre cuestiones distributivas y la política económica, por lo que es indispensable en la solución de los

[2] Citando a E. Ortiz (1994)

problemas de la Hacienda Pública y las políticas públicas, tener presentes los aspectos las cuestiones de equidad.

Ahora bien, existen puntos de vista alternativos en lo que a criterios de justicia distributiva se refiere, entre los cuales podemos nombrar los siguientes[3]:

1. Criterios basados en la dotación:
   a) Recibir lo que uno puede ganar en el mercado.
   b) Recibir lo que uno podría ganar en un mercado competitivo.
   c) Recibir solamente la renta de trabajo ganada.
   d) Recibir lo que uno podría ganar en un mercado competitivo, en igualdad de posiciones de salida.
2. Criterios utilitaristas:
   a) Se maximiza el bienestar total.
   b) Se maximiza el bienestar medio.
3. Criterios igualitarios:
   a) Se iguala el bienestar.
   b) Se maximiza el bienestar del grupo de renta más baja.
   c) La equidad categórica exige la provisión en especie.
4. Criterios mixtos:
   a) El límite inferior del bienestar se establece con la regla de dotación aplicable por encima del mismo.
   b) La distribución se ajusta para maximizar el bienestar de acuerdo con las valoraciones de bienestar social.

---

[3] Clasificación según R. Musgrave y P. Musgrave (1992)

Elegir entre estos criterios es una cuestión que dependerá de como se analice la justicia social, lo cual dependerá de los intereses o preferencias en cada caso, sin embargo existen extensos tratados sobre el tema, que van desde Hobbes y Locke mediados del siglo XVII, hasta Robert Nozick en fecha muy reciente[4], quedando una extensa variedad de opiniones en relación a como interpretar la justicia social.

[4] Véase Nozick (1974)

II.3 - Límites a la Distribución

La discusión anterior se ha centrado en como definir un estado justo de distribución, ahora pasaremos a una discusión de ámbito mucho más limitada y práctica, que es: cómo y hasta que punto debe ser alterado el estado existente de distribución?. Las políticas de redistribución que se apliquen deberán enfrentar las respuestas de los individuos que ganan o pierden en el proceso, lo cual podría a su vez afectar el tamaño del pastel disponible, e incluso imponer costes que deben ser considerados.

Para empezar debemos afirmar que los ingresos que se pueden obtener con un impuesto no son ilimitados, en otras palabras, a medida que se va aumentando el tipo de gravamen, los ingresos aumentarán durante cierto tiempo hasta llegar a un punto más allá del cual los posteriores incrementos en el tipo impositivo se traducirán en unos ingresos decrecientes, y por lo tanto en una reducción de los fondos disponibles para redistribuir. Por otra parte también puede suceder que exista una pérdida de eficiencia en la aplicación de los impuestos, esto es, que al aplicar un impuesto X a un individuo, la pérdida de bienestar que él experimenta sea mayor que el valor de X; sin embargo el hecho de que el receptor reciba menos de lo que pierde el donante, no necesariamente implica una pérdida social, esto dependerá del peso que se le asigne a la compensación social que ha ocurrido en cada una de las escalas. Estos costes de eficiencia deben ser considerados a la hora de diseñar las políticas de redistribución como parte integrante del rol de quienes dirigen la Hacienda Pública.

CAPITULO III

IMPUESTOS EFICIENCIA Y EQUIDAD

III.1 - Eficiencia y equidad

A continuación analizaremos las consecuencias de eficiencia y de equidad que conlleva la aplicación de un impuesto sobre el consumidor. En el aspecto de la eficiencia nos concentraremos en el análisis de la pérdida de bienestar causada por la aplicación del impuesto, la cual ocurre de dos maneras, la primera o directa mediante la transferencia de recursos del consumidor hacia el gobierno, y la segunda o indirecta causado por el aumento del precio relativo del bien pechado (incluidó el impuesto), en relación a los bienes no pechados, con el consecuente efecto de substitución en la demanda del consumidor. Tales efectos generarán una pérdida de eficiencia[5], la cual es definida como el exceso de pérdida de bienestar en relación a la pérdida de bienestar que puede ser contabilizado por reducción del ingreso disponible motivado a la aplicación del impuesto. Esta pérdida de eficiencia es comúnmente denominada peso muerto del impuesto.

Existen dos consideraciones importantes que se desprenden del concepto anterior: el primero es que aún cuando la curva de demanda del bien pechado sea tal, que no se vea afectado por el cambio de precio provocado por la aplicación del impuesto (i.e. que la curva de demanda del bien es vertical), el impuesto causará todavía una pérdida de eficiencia, la cual ocurrirá vía cambio en los precios relativos de

[5] Ver H. Zee - P. Shome - Tax Policy Handbook (1995)

los bienes pechados; y en segundo lugar, si todos los bienes son pechados a la misma tasa, no existirán cambios en los precios relativos, por lo que no existirá peso muerto en la aplicación del impuesto, es decir, no existirá pérdida de eficiencia.

Una de las medidas más ampliamente utilizadas del peso muerto del impuesto es la desarrollada por Dupuit-Marshall-Harberger (DMH), el cual se basa en el uso del concepto del excedente del consumidor como medida del bienestar neto del consumidor. En el gráfico 1, DD' es la curva ordinaria de demanda del bien X; siendo X_0 la cantidad demandada al precio inicial P_0, sin impuesto. El excedente del consumidor es el área debajo de la curva de demanda y por encima de P_0, o sea DAP_0. Al introducir el impuesto t tal que $P_1 = (1+t)\ P_0$, resultando en una disminución de la cantidad demandada de X_0 a X_1, situación en la cual el excedente del consumidor ha disminuido en el área del trapecio P_1ABP_0, siendo el triángulo ABC el peso del impuesto, es decir el exceso de la reducción del excedente del consumidor sobre el impuesto recaudado.

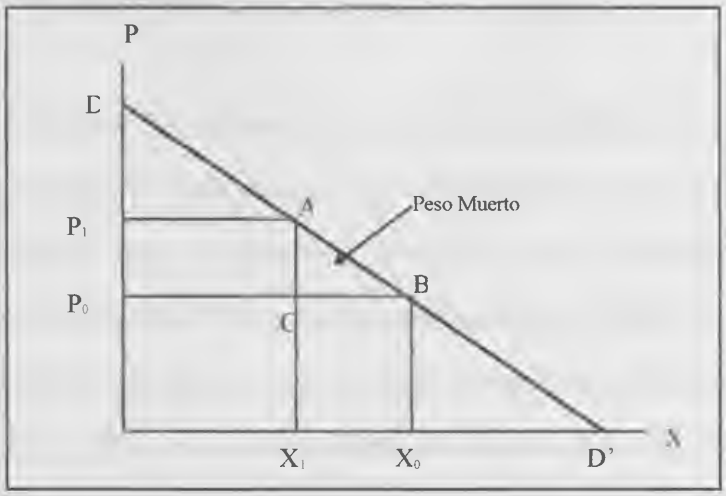

Gráfico 1 - Peso Muerto del Impuesto según Dupuit-Marshall-Harberger

El área del triángulo ABC puede ser calculado directamente así:

$$ABC = (1/2)\,(-\blacktriangle X)\,(\blacktriangle P)$$

En el aspecto de la equidad, debemos ante nada decir que esta involucra necesariamente un juicio de valor, sin embargo centraremos nuestro enfoque en el aspecto operacional más que en el aspecto filosófico de la equidad.

Cuando hablamos de equidad, podemos distinguir los conceptos de equidad horizontal y equidad vertical, la primera implica tratamiento impositivo igual para individuos iguales, mientras que la segunda se refiere tratamiento distinto a individuos distintos. Estos dos conceptos, si bien son generales conceptualmente hablando, exigen la previa definición de aspectos de no fácil solución tales como: a) establecer las bases de equidad entre los individuos, b) establecer las bases de equidad impositiva y c) establecer los principio impositivos que guiaran las políticas de los impuestos aplicados. A continuación desarrollaremos estos aspectos:

III.2 - Equidad entre individuos

Cuando hablamos de equidad entre individuos, podemos sostener que esta puede intentar medirse en términos subjetivos u objetivos, en el primer caso en función del bienestar o utilidad que le representa el bien, lo cual dependerá de diversas circunstancias y gustos individuales, lo cual puede resultar muy difícil de medir, y en el segundo caso en función del ingreso, el cual puede ser medido, de lo que se desprende que dos individuos pueden ser tratados impositivamente como iguales, cuando sus ingresos son iguales. Aún cuando utilizar el criterio objetivo para medir la equidad

resulta más conveniente que el subjetivo, ya que nos evita los problemas de medición, aún así nos está libre de ambigüedad, si nos hacemos preguntas como: por qué no utilizar una medida de riqueza, o de consumo, o tal vez una fórmula mista de las tres?. Existen extensos tratados sobre la medición de la equidad[6], pero no es el objetivo de este estudio profundizar en el análisis de la equidad, por lo que nos limitaremos a utilizar el ingreso como medida de equidad. En este sentido utilizaremos como indicador del grado de equidad en la distribución del ingreso el Coeficiente de Gini[7], el cual parte de la Curva de Lorenz, gráfica inferior, la cual muestra la relación entre los porcentajes de ingreso (eje vertical) y los porcentajes de individuos (eje horizontal):

Gráfico 2 - Curva de Lorenz

[6] Ver Nozick (1974) y Rawls (1971)
[7] Ver H. Zee, P. Shome Tax Policy Handbook (1995).

Si la distribución del ingreso es perfectamente igual para todos los individuos, la Curva de Lorenz coincidirá con la diagonal 00', asimismo mientras más alejadas se encuentren estas mayor será la desigualdad o inequidad en la distribución del ingreso y mayor será el área A.

El Coeficiente de Gini es el ratio entre el área A y la suma de las áreas A y B, y su valor estará entre cero y uno ($0 \leq G \leq 1$), donde cero representa la perfecta equidad (i.e. el ingreso está distribuido perfectamente entre todos los individuos), y uno representa la completa inequidad (i.e. todo el ingreso lo percibe un solo individuo). Algebraicamente el Coeficiente de Gini puede ser determinado así:

$$G = 1 + 1/n - (y_1 + 2.y_2 + \ldots + ny_n).\ 2/(n^2.\mu)$$

donde n es el número de individuos, yi es el nivel de ingreso individual (siendo $y_1 \geq y_2 \geq y_n$), μ es el ingreso promedio.

El Coeficiente de Gini cumple con el llamado principio de transferencia[8], el cual supone que para un nivel de ingreso dado, una redistribución del ingreso, de ricos hacia pobres, debe reducir la medida de inequidad y viceversa, así una redistribución como la indicada desplazará la Curva de Lorenz hacia la diagonal 00', y el Coeficiente de Gini experimentará una disminución.

III. 3 - Equidad impositiva

La equidad desde el punto de vista impositivo puede ser interpretada de varias formas, siendo la mayor aceptación: el sacrificio neto de la utilidad del individuo como

[8] El principio de transferencia fue denominado así por Dalton (ver Shome 1995)

resultado del impuesto, esto es el sacrificio bruto menos los beneficios o transferencias recibidos del estado. De aquí se desprende que se requiere de un método de medición de la utilidad del individuo (en este caso el ingreso), sino además de un método para medir los beneficios o transferencias que percibe el individuo, para lo cual debemos pensar en el Gasto Público en programas sociales como la medida más conveniente, sin desconocer los problemas de externalidades o la pérdida de eficiencia en la aplicación de programas sociales o subsidios aplicados.

III.4 - Principios de imposición

Existen dos principios de imposición generalmente utilizados para medir la equidad en la aplicación de un impuesto, estos son: *principio de beneficio* el cual propone que cada individuo debe ser pechado en función del los beneficios que recibirá de los programas sociales que serán financiados por un impuesto. Este principio cumple con los conceptos de equidad vertical y horizontal simultáneamente, ya que los individuos que reciben el mismo beneficio serán pechados igual, mientras los que reciben diferentes niveles de beneficio serán pechados según sus niveles. El otro es el *principio de la capacidad de pago*, el cual propone que cada individuo sea pechado según su capacidad de pago, es decir según sus niveles de ingreso, por ejemplo, lo cual es una alternativa al principio de beneficio, pero sigue cumpliendo con ambos criterios (equidad vertical y horizontal), y separa los conceptos de impuestos y gasto fiscal.

CAPITULO IV

MARCO LEGAL

IV.1 - Ley de Hidrocarburos

En 1967, durante la presidencia de Raúl Leoni, fue promulgada la Ley de Hidrocarburos[9], la cual declara como de utilidad pública y rige todo lo relativo a las actividades de exploración, explotación, transporte y almacenamiento de hidrocarburos tales como: petróleo, asfalto, gas natural y otros. En consecuencia las actividades relacionadas con la producción y venta de combustibles, incluido gasolina, están dentro del marco de esta Ley, por lo que analizaremos muy brevemente los aspectos que consideramos de interés para nuestro estudio.

> *"**Artículo 43**: Los concesionarios que ejerzan de manufactura o refinación de conformidad con los artículos 28 y 29 de esta Ley, pagarán por los productos manufacturados o refinados, enajenados o utilizados para el consumo interior, **el cincuenta por ciento de los derechos de importación que habría producido si hubiesen sido importados**[10]..."*

[9] Ley de Hidrocarburos, Gaceta Oficial N° 1.149, de fecha 15/09/67.

[10] Cabe destacar que para la fecha de promulgación de esta Ley, la industria petrolera no había sido nacionalizada, por lo que en el texto se refiere a concesionarios, los cuales podían ser personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, según establece el artículo N° 2 de la misma.

Este artículo establece cuanto es el impuesto directo a la gasolina que deben pagar los concesionarios por la gasolina enajenada o utilizada para el consumo, el cual dependerá del Arancel de Aduana que sea fijado para las gasolinas importadas.

IV.2 - Ley que Reserva al Estado la Explotación del Mercado Interno de los Productos Derivados de Hidrocarburos[11]

En 1973, durante la primera presidencia del Dr. Rafael Caldera, fue promulgada esta Ley que declara como de utilidad pública el mercado interno de combustibles, gases de petróleo licuado (GLP), aceites, lubricantes y otros derivados de hidrocarburos. También los declara como de primera necesidad, lo cual le permite fijar sus precios tal y como lo establece en su artículo 4:

> *"**Artículo 4**: Se declaran como artículos de primera necesidad los productos señalados en el artículo 1 de esta Ley. En consecuencia, el Ejecutivo Nacional **regulará y fijará los precios** de esos productos, al por mayor y al detal, así como también los fletes para su transporte, mediante resolución del Ministerio de Minas e Hidrocarburos."*

[11] Esta Ley fue publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 1.591, de fecha 22/06/73.

De esta forma y hasta la fecha, los precios de los derivados de hidrocarburos, entre ellos la gasolina, han estado regulados y fijados por el Gobierno, lo cual ha generado importantes distorsiones en relación a su costo de oportunidad en los mercados internacionales, llegando los subsidio de los precios, a niveles que han estado incluso por debajo de sus costos de producción.

IV.3 - Fijación de precios 1996 a 1998

Según lo establecido en el artículo 4, de la Ley que Reserva al Estado la Explotación del Mercado Interno de los Productos Derivados de Hidrocarburos, comentada en el punto anterior, el hoy en día Ministerio de Energía y Minas, mediante resoluciones publicadas en Gaceta Oficial de la República de Venezuela, es el organismo encargado de fijar los precios de venta de la gasolina en todo el territorio nacional.

A continuación la información de los precios vigentes durante el período relevante de nuestro estudio, es decir 1996 a 1998:

Cuadro 1 - Precios Fijados para la Gasolina para el período 1996 / 1998

Período	Precio 87 Octanos	Precio 95 Octanos	Resolución N°	Gaceta Oficial N°	Fecha
09/95 a 04/96	Bs/lt. 5.25	Bs/lt. 10,00	ME 211	35.791	07/09/95
04/96 a 07/97	Bs/lt. 50,00	Bs/lt. 60,00	ME 062	35.939	15/04/96
07/97 - Actual	Bs/lt. 60,00	Bs/lt. 80,00	ME 203	36.248	15/07/97

IV.4 - Arancel de Aduanas 1996 a 1998

El impuesto directo que paga la gasolina, el cual está establecido en la Ley de Hidrocarburos, tema tratado en el punto IV.1, es el cincuenta por ciento de lo que pagaría por derechos de importación la gasolina si fuese importada, es decir la mitad de lo que establezca el Arancel de Aduanas para este rubro.

A continuación la información relacionada al Arancel vigente para la gasolina durante el período estudiado 1996 a 1998:

Cuadro 2 - Arancel de Aduanas para la Gasolina para el período 1996 / 1998

Período	Arancel 83 / 87 Oct.	Decreto o Resolución	Gaceta Oficial N°	Fecha
04/95 a 09/95	Bs/lt. 4,20/4,20	Dec. N° 607	Ext. 4.902	24/05/95
09/95 a 02/96	Bs/lt. 4,20/20,00	MH N° 2.897	35.791	07/09/95
02/96 a 12/96	Bs/lt. 4,20/20,00	Dec. N° 989	Ext. 5.039	09/02/96
01/97 - Actual	Bs/lt. 70,00/70,00	MH 3.285	36.129	20/01/97

CAPITULO V

IMPACTO DEL AUMENTO DEL PRECIO DE LA GASOLINA SOBRE EL GASTO DE CONSUMO DE LAS FAMILIAS

Para iniciar nuestro estudio debemos determinar cual fue el impacto de la medida de incremento del precio de la gasolina sobre el gasto de consumo de las familias, y para ello comenzamos por determinar cual fue el gasto de consumo en el renglón de gasolina por estrato de ingreso, para lo cual a su vez debemos determinar previamente cual fue el consumo en litros y el precio promedio en litros para el período estudiado.

V.1 - Gasto de Consumo de Gasolina, Total y por Estratos de Ingreso

En el Cuadro 3, se han elaborado series de precios y volúmenes para el período 1986 a 1998. En caso de los datos correspondientes a los años 1986 a 1996, los mismos son cifras históricas según el Ministerio de Energía y Minas, de su publicación anual: Petróleo y Otros Datos Estadísticos (PODE)[12]; los datos de 1997 son datos preliminares obtenidos de la misma fuente, mientras que los de 1998 corresponden a una proyección hecha en la Exposición de Motivos de la Ley de Presupuesto para 1998, realizada por la Oficina Central de Presupuesto (OCEPRE), y manteniendo la misma proporción de octanajes de 1997.

---

[12] Véase referencia bibliográfica del PODE en la sección de Bibliografía.

Para el período 1996 a 1998, se presenta tanto la situación actual como un escenario sin aumento de precios. Para presentar la situación actual, se han utilizado los aumentos de precios realizados durante 1996 y 1997, mientras que para el año 1998 no se estimaron nuevas modificaciones en los precios. Para la presentación del escenario sin aumentos de precios, se han mantenido los precios vigentes para 1995 durante todo el período 1996 a 1998.

El motivo de ello es poder realizar una comparación de los gastos de consumo en Gasolina que realizan las familias en ambas circunstancias, para determinar el incremento de este debido a los aumentos efectuados en los precios.

Cuadro 3

Estimación de Precio Promedio de la Gasolina 1986 / 1998

	GAS. 83/87 OCTANOS		GAS. 95 OCTANOS		TOTAL	
AÑO	MM Lts	PRECIO	MM Lts	PRECIO	MM Lts.	PROMEDIO
1986	6.746	1,30	2.779	1,50	9.525	1,36
1987	6.326	1,30	3.427	1,50	9.753	1,37
1988	5.829	1,30	4.256	1,50	10.085	1,38
1989	5.014	2,55	4.375	2,75	9.389	2,64
1990	4.753	3,45	4.805	3,65	9.558	3,55
1991	4.629	4,65	5.382	4,95	10.011	4,81
1992	4.507	5,25	5.974	5,85	10.481	5,59
1993	4.042	5,25	6.413	5,85	10.455	5,62
1994	3.872	5,25	7.222	5,85	11.094	5,64
1995	4.614	5,25	6.848	7,92	11.462	6,85
Escenario sin aumentos						
1996	6.125	5,25	4.623	10,00	10.748	7,29
1997	6.135	5,25	4.631	10,00	10.766	7,29
1998*	6.229	5,25	4.702	10,00	10.931	7,29
Situación Actual						
1996	6.125	37,17	4.623	45,83	10.748	40,89
1997	6.135	53,33	4.631	66,67	10.766	59,07
1998*	6.229	60,00	4.702	80,00	10.931	68,60

Fuente: Años 1986/1996: Petróleo y Otros Datos Estadísticos (PODE 1996)

Años 1997-1998, Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Presupuesto 1998

Con la información obtenida, podemos ahora construir el Cuadro XX, en el cual podemos determinar el gasto total en consumo de gasolina en la economía para el período 1986 / 1998. Una vez más las cifras del período 1986 / 1997 corresponden a cifras históricas, y las correspondientes al período 1996 / 1998 están presentadas en dos escenarios, el primero manteniendo los precios de 1995, y el segundo con las modificaciones de precios ocurridas durante 1996 y 1997, y asumiendo sin cambios 1998.

Es importante destacar que estos cálculos han sido realizados en moneda corriente, es decir a los precios vigentes para cada uno de los años estudiados, y sin realizar ningún ajuste según los índices de inflación calculados por el BCV[13]. La razón principal que motiva la selección de esta metodología, es el hecho de que por ser el precio de la gasolina fijado por el Gobierno, este no fluctúa acorde con las variaciones en los niveles de precios. Prueba de ello es que desde 1986 hasta 1995, el precio de la gasolina ha variado en un 400%, mientras que el IPC[14] ha tenido una variación en ese mismo lapso de diez años de 3.470%. En consecuencia las variaciones del gastos se han calculado según la metodología explicada.

El resultado obtenido en la columna consumo es el gasto efectivo para cada uno de los años indicado, por el total de las familias, por concepto de gasolina; a continuación pasaremos a determinar como se dividió este gasto por estratos de ingreso.

---

[13] BCV - Banco Central de Venezuela

[14] Al referirnos al IPC, se hace referencia al Indice de Precios al Consumidor, calculado por BCV, para el área metropolitana de Caracas.

Cuadro 4

Gasto Total de Consumo de Gasolina 1986/1998

AÑO	MM Lts.	Precio Promedio	Consumo MM Bs.
1986	9.525	1,36	12.938
1987	9.753	1,37	13.364
1988	10.085	1,38	13.962
1989	9.389	2,64	24.817
1990	9.558	3,55	33.936
1991	10.011	4,81	48.166
1992	10.481	5,59	58.610
1993	10.455	5,62	58.737
1994	11.094	5,64	62.577
1995	11.462	6,85	78.460
Escenario sin Aumentos			
1996	10.719	7,29	78.175
1997	10.766	7,29	78.518
1998	10.931	7,29	79.721
Situación Actual			
1996	10.719	40,89	438.347
1997(*)	10.766	59,07	635.930
1998 (*)	10.931	68,60	749.894

Fuente: Volúmenes de consumo anual: PODE 1996
Años 1997-1998, Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Presupuesto 1998

Para este estudio nos hemos basado en la estructuración de la población por estratos de ingreso según la utilizada por el Banco Central de Venezuela (BCV) en la Encuesta Nacional sobre Presupuestos Familiares, realizada para los años 1988 / 1989, la cual divide a la población en cuatro estratos según sus niveles de ingresos familiares[15], lo cual puede verse en el Cuadro 3.

Utilizando la información anterior y el gasto de consumo total en gasolina obtenido en el Cuadro 4, podemos ahora pasar a calcular el gasto de consumo por estratos de ingresos, y al igual que en los casos anteriores, los años 1986 a 1997 con cifras históricas, y los años 1996 a 1998 con dos escenarios sobre las mismas bases antes explicadas.

El resultado obtenido es contundente, en el sentido de que más del 82% del gasto de consumo en gasolina corresponde a los sectores de mayores ingresos, es decir los sectores 3 y 4, mientras que tan solo poco menos del 28% corresponde a los sectores de bajos ingresos, es decir los estratos 1 y 2.

[15] Ver detalles metodológicos en la Encuesta Nacional sobre Presupuestos Familiares 1988-89, Metodología y Resultados - BCV.

Cuadro 5

Participación del Consumo de Gasolina por Estratos de Ingreso

IPC TOTAL	ESTRATO 1 IPC	ESTRATO 1 %	ESTRATO 2 IPC	ESTRATO 2 %	ESTRATO 3 IPC	ESTRATO 3 %	ESTRATO 4 IPC	ESTRATO 4 %
1,27392	0,06154	0,04831	0,16297	0,12793	0,47355	0,37173	0,57586	0,45204

Fuente: Banco Central de Venezuela

Cuadro 6

Gasto de Consumo de Gasolina por Estratos de Ingreso

AÑO	ESTRATO 1 %	ESTRATO 1 MM Bs.	ESTRATO 2 %	ESTRATO 2 MM Bs.	ESTRATO 3 %	ESTRATO 3 MM Bs.	ESTRATO 4 %	ESTRATO 4 MM Bs.
1986	0,04831	625	0,12793	1.655	0,37173	4.810	0,45204	5.849
1987	0,04831	646	0,12793	1.710	0,37173	4.968	0,45204	6.041
1988	0,04831	674	0,12793	1.786	0,37173	5.190	0,45204	6.311
1989	0,04831	1.199	0,12793	3.175	0,37173	9.225	0,45204	11.218
1990	0,04831	1.639	0,12793	4.341	0,37173	12.615	0,45204	15.340
1991	0,04831	2.327	0,12793	6.162	0,37173	17.904	0,45204	21.773
1992	0,04831	2.831	0,12793	7.498	0,37173	21.787	0,45204	26.494
1993	0,04831	2.837	0,12793	7.514	0,37173	21.834	0,45204	26.551
1994	0,04831	3.023	0,12793	8.005	0,37173	23.261	0,45204	28.287
1995	0,04831	3.790	0,12793	10.037	0,37173	29.166	0,45204	35.467
Escenario sin Aumentos								
1996	0,04831	3.776	0,12793	10.001	0,37173	29.060	0,45204	35.338
1997	0,04831	3.793	0,12793	10.045	0,37173	29.187	0,45204	35.493
1998	0,04831	3.851	0,12793	10.199	0,37173	29.634	0,45204	36.037
Situación Actual								
1996	0,04831	21.176	0,12793	56.077	0,37173	162.945	0,45204	198.150
1997	0,04831	30.720	0,12793	81.353	0,37173	236.392	0,45204	287.464
1998	0,04831	36.226	0,12793	95.932	0,37173	278.756	0,45204	338.981

V.2 - Determinación del Impacto del Aumento por Estratos de Ingreso

Usando como base la información obtenida en la sección anterior, estamos ahora en capacidad de estimar el impacto neto por estratos de ingreso para el período 1996 a 1998, mediante la comparación de los gastos de consumo resultantes de los escenarios presentados, el primero manteniendo los precios del 95, y el segundo con los aumentos de 1996 y 1997.

Las cifras mostradas en el Cuadro 7, representan el impacto directo sobre el gasto en consumo de gasolina, por estratos de ingreso, para los años 1996 a 1998. Como puede observarse el impacto sobre los estratos de mayores ingresos, es decir 3 y 4, es substancialmente mayor que en los restantes, lo cual nos indica claramente que es la población con mayores recursos quienes consumen el mayor volumen de gasolina, según las cifras obtenidas, los estratos 3 y 4 consumen aproximadamente el 82% de la gasolina, promedio relativamente estable para todo el período estudiado.

Cuadro 7

Impacto Directo del Aumento por Estratos de Ingreso

	ESTRATO 1 MM Bs.	ESTRATO 2 MM Bs.	ESTRATO 3 MM Bs.	ESTRATO 4 MM Bs.
1996	17.399	46.076	133.886	162.812
1997	26.927	71.309	207.205	251 971
1998	32.374	85.734	249.121	302.944
TOTAL	**76.701**	**203.119**	**590.212**	**717.727**

Fuente: Cálculos Propios

V.3 - Impacto como Porcentaje del Presupuesto Familiar.

Utilizando la información obtenida del Indice de Precios al Consumidor, del Banco Central de Venezuela, en relación a la participación por estratos de ingreso en el total del gastos de consumo, por una parte, y por la otra la información obtenida del BCV en relación a los PIB[16] para el período 1996 a 1998, estamos en capacidad de determinar el gasto de consumo total anual por estrato de ingreso, lo cual muestra el Cuadro 8.

Para ello hemos utilizado la composición porcentual del PIB, el cual hemos descompuesto en el Cuadro 9, en consumo del gobierno y consumo privado, y subdividiendo este último en consumo familiar y de empresas. Los datos del período 1992 a 1996 son históricos según se señala en las fuentes, mientras que para 1997 y 1998 se han mantenido las participaciones de los sectores de 1996. La cifra obtenida en la columna de consumo privado es la utilizada para determinar el presupuesto de las familias para los años 1996 a 1998, a objeto del presente estudio.

Ahora podemos comparar cuanto es el impacto del aumento de la gasolina, como porcentaje del presupuesto familiar, para cada uno de los estratos de la población. En el mismo cuadro podemos ver los resultados obtenidos para los años 1996, 1997 y 1998, los cuales resultan determinantes a los efectos del presente estudio.

---

[16] Ver cuadro 7 sobre fuentes de los datos

A pesar de que algunos pudieran pensar en forma inicial[17], que son los sectores de menores recursos, estratos 1 y 2, quienes tienen que llevar el mayor peso de una medida como la estudiada, los resultados obtenidos en el Cuadro 8, demuestran que no es así, y que el mayor peso de la medida recae sobre los estratos 3 y 4. Analizando más en detalle, encontramos que a pesar de que en términos absolutos es el estrato 4 quien recibe el mayor impacto, el cual absorbe aproximadamente el 45% del incremento del gasto de consumo de gasolina, cuando lo analizamos en términos relativos a los respectivos presupuestos familiares, es el estrato 3 quien recibe el mayor impacto, el cual representa un 3,37% para 1996, 3,57% para 1997 y un estimado de 3,49% para 1998, promediando para el período un 3,49%. En promedio para el mismo período, el estrato 1 recibe un impacto del 0,75% de su presupuesto, el estrato 2 un 1,44%, y finalmente el estrato 4 recibe un 2,12%.

A pesar de que son los estratos 3 y 4 los más afectados por la medida de aumento, nos enfocaremos sobre como el Gobierno estaría en capacidad de compensar a los estratos 1 y 2. El motivo de ello es que esta medida es de alta sensibilidad social, especialmente en los sectores de bajos ingresos, más aún en la marcada situación de pobreza existente en Venezuela en el período estudiado, por lo que el objetivo gubernamental fue compensar básicamente a estos sectores, y específicamente mediante el subsidio de las tarifas del transporte público, y algunas otras medidas colaterales.

---

[17] El impacto al que nos referimos en este punto, es el impacto directo en el gasto de consumo de gasolina. Existe también un impacto indirecto de este aumento sobre el nivel general de precios de la economía, y en específico sobre el gasto de consumo en transporte público; estos aspecto se analizan en la sección de Limitaciones del Estudio.

Cuadro 8

Impacto Directo del Aumento por Estratos de Ingreso Como Porcentaje del Presupuesto Familiar

	TOTAL	ESTRATO 1	ESTRATO 2	ESTRATO 3	ESTRATO 4
1996					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	17.653.880	2.393.705	3.319.417	3.978.028	7.962.730
Impacto del Aumento en Bs.	360.173	17.399	46.076	133.886	162.812
Impacto del Aumento en %	2,04%	0,73%	1,39%	3,37%	2,04%
1997					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	25.784.874	3.496.193	4.848.268	5.810.222	11.630.191
Impacto del Aumento en Bs.	557.412	26.927	71.309	207.205	251.971
Impacto del Aumento en %	2,16%	0,77%	1,47%	3,57%	2,17%
1998					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	31.683.940	4.296.052	5.957.455	7.139.485	14.290.947
Impacto del Aumento en Bs	670.173	32.374	85.734	249.121	302.944
Impacto del Aumento en %	2,12%	0,75%	1,44%	3,49%	2,12%
Impacto Total del Aumento en MM/Bs.	1.587.758	76.701	203.119	590.212	717.727
Impacto Total del Aumento en %	2,11%	0,75%	1,44%	3,49%	2,12%

Fuente: Cálculos Propios

Cuadro 9

Composición Porcentual del PIB

(MM de Bs. - Corrientes)

Año	PIB Total	Consumo Total	% del PIB	Gobierno	% del PIB	Consumo Privado	% del PIB	Consumo Familiar	% del PIB	Empresas	% del PIB
1992	4.131.483	3.257.032	78,83%	379.426	9,18%	2.877.606	69,65%	2.756.891	66,73%	120.715	2,92%
1993	5.453.903	4 443.396	81,47%	466.021	8,54%	3.977.375	72,93%	3.759.744	68,94%	217.631	3,99%
1994	8.651.300	6.783.411	78,41%	581.249	6,72%	6.202.162	71,69%	5.877.851	67,94%	324.311	3,75%
1995	13.265.875	10.458.887	78,84%	812.113	6,12%	9.646.774	72,72%	9.219.257	69,50%	427.517	3,22%
1996	28 091.141	19 753.645	70,32%	1.281.116	4,56%	18.472.529	65,76%	17.653 880	62,85%	818.649	2,91%
1997	41.029.311	28 851.745	70,32%	1.871.170	4,56%	26.980.575	65,76%	25.784.874	62,85%	1.195.701	2,91%
1998	50.416.000	35.452.450	70,32%	2.299.257	4,56%	33.153.193	65,76%	31.683.940	62,85%	1.469.253	2,91%

FUENTES: B.C.V. Anuario Cuentas Nacionales 1993
B.C.V. Anuario Cuentas Nacionales 1994
B.C.V. Estadísticas de Agregados Macroeconómicos 1995
B.C.V. Página Web www.bcv.org.ve – Cifras Preliminares de Consumo para 1996
OPAM Proyecciones para el Sector Público 1997 Y 1998

CAPITULO VI

IMPACTO FISCAL DEL AUMENTO DEL PRECIO DE LA GASOLINA

En este capítulo analizaremos el impacto que tuvo en las finanzas públicas los aumentos del precio y aranceles en el período 1996 / 1998, así como el de la aplicación del subsidio directo al transporte público durante el mismo período, y finalmente el resultado neto de la aplicación de ambas medidas. Comenzaremos por analizar el potencial de recaudación que tiene el incremento del precio de la gasolina[18], y para ello debemos definir la recaudación bruta como la cifra resultante de la aplicación del 50% arancel de aduanas vigente al volumen en litros para el período respectivo, mientras que la recaudación neta será el resultado de la deducción al la recaudación bruta, del monto del subsidio otorgado al transporte público. El monto del subsidio será determinado mediante la aplicación del monto en bolívares por litro al volumen de total de litros, tal y como lo indica el Cuadro 10 a continuación:

[18] Estudios realizados en 1996 por la Gerencia de Estudios Económicos Tributarios del SENIAT, en relación a la elasticidad-precio de la demanda de gasolina, demuestran que la demanda de gasolina no se ve afectada por los cambios en los precios, al menos para los rangos de precios hasta ahora experimentados.

Cuadro 10

Estructura del Impuesto a la Gasolina y del Subsidio al Transporte Público

	1996	1997	1998
	Escenario sin Aumentos		
Arancel de Aduana (Bs/Lt)	12,1	12,1	12,1
50% del Arancel de Aduana	6,05	6,05	6,05
	Situación Actual		
Arancel de Aduana (Bs/Lt)	12,1	70	70
50% del Arancel de Aduana	6,05	35	35
	Estructura del Subsidio		
menos:			
FONTUR - Pasaje	4,65	4,65	4,65
FONTUR - Mejoramiento	1,70	1,70	1,70
SARPA	0,35	0,35	0,35
Total Subsidio:	6,70	6,70	6,70

Fuente: Ley de arancel de Aduanas, Gaceta Oficial Extraordinaria Nros. 4.902 y 5.039
Ley de Hidrocarburos, Gaceta Oficial Extraordinaria Nro. 1.149
Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Presupuesto 1998
Fontur - Estructura del Impuesto a la Gasolina decretados por el Ejecutivo Nacional.

VI.1 - Determinación de la Recaudación Bruta.

El impuesto de la gasolina está determinado por el Arancel de Aduanas, tal y como se expuso en el Capítulo IV, y en concordancia con lo establecido en el artículo 43 de la Ley de Hidrocarburos, siendo este equivalente al 50% del impuesto que hubiese generado la importación del producto.

Para la determinación de la recaudación bruta utilizaremos los Aranceles de Aduanas vigentes para la gasolina durante los años 1996 a 1998, los cuales fueron presentados en el Cuadro 2, y utilizando la información ya obtenida en la sección V.1, de los volúmenes de consumo interno de gasolina, estaremos en capacidad de determinar la recaudación bruta del impuesto directo a la gasolina.

En el Cuadro 11 a continuación, se presenta la situación actual, la cual corresponde a la recaudación en base a los aranceles de aduana efectivos para cada uno de los años presentados, así como un escenario sin aumento, en el cual se mantienen para todo el período 1996 / 1998, los aranceles vigentes desde septiembre de 1995.

Cuadro 11

Recaudación Bruta del Impuesto a la Gasolina

AÑO	CONSUMO MM Lts.	PRECIO PROMEDIO	IMPUESTO DIRECTO	RECAUDACION BRUTA MM Bs.
Escenario sin Aumentos				
1996	10.748	7,29	6,05	65.025
1997	10.766	7,29	6,05	65.137
1998	10.931	7,29	6,05	66.133
Situación Actual				
1996	10.748	40,89	6,05	65.025
1997	10.766	59,07	35,00	376.824
1998	10.931	68,60	35,00	382.589

Fuente: Volúmen Año 1996, PODE 1996
Volúmenes Años 1997-1998, Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Presupuesto 1998
Cálculos Propios

VI.2 - Cuantificación del Subsidio Otorgado al Transporte Público.

En el Cuadro 12 a continuación, se determina el monto del subsidio otorgado al transporte público, cuya estructura fue presentada anteriormente, y que representa la cantidad de Bs. 6,70 por litro.

Para el año 1996, el subsidio comenzó a aplicarse a partir del 15/04/96, fecha de entrada en vigencia del primer aumento substancial del precio de la gasolina, como parte del grupo de medidas aplicadas dentro del marco de la Agenda Venezuela. En consecuencia el volumen ha sido prorrateado en base a 8,5 meses que restaban de 1996, tiempo de aplicación efectiva del subsidio.

El subsidio al transporte público, es controlado administrativamente por el Fondo Nacional de Transporte Urbano (FONTUR), organismo adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, siendo los recursos aportados directamente por Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), como parte del impuesto a directo a la gasolina.

Como información complementaria en relación al Subsidio al Transporte Público, podemos señalar que la base de datos de FONTUR estima el parque de unidades de transporte público en aproximadamente 56.000 unidades[19], de las cuales aproximadamente unas 45.000 están asignadas al transporte urbano. De este número, 5.000 aproximadamente tienen sistemas de combustibles de GNV[20], lo que deja cerca de 40.000 unidades asignadas al transporte urbano beneficiadas por el subsidio.

---

[19] Estas cifras corresponden a las estimaciones de FONTUR para diciembre de 1997.
[20] GNV: Sistema alternativo de combustible para vehículos de Gas Natural.

Cuadro 12

Determinación del Monto del Subsidio al Transporte Público

AÑO	CONSUMO MM Lts	SUBSIDIO Bs/Lt	SUBSIDIO MM Bs.
1996	8.061	6,70	54.009
1997	10.766	6,70	72.135
1998	10.931	6,70	73.238
		Total Subsidio	199.382

Nota: 1996 calculado en base a 8,5 meses (a partir del 15/04/96)

VI.3 - Recaudación Neta.

Partiendo de la información obtenida en los puntos anteriores, ahora estamos en capacidad de determinar el impacto neto que ha representado para el Fisco la aplicación de ambas medidas.

Como ya hemos comentado anteriormente, se presenta tanto la situación actual como el escenario sin aumentos, bajo los mismos supuestos explicados anteriormente.

Como puede observarse, en el escenario sin aumentos, la recaudación neta sería negativa para los años 1997 y 1998, lo cual se debe a que el monto del subsidio de Bs/lt. 6,70, resulta superior al arancel promedio de Bs/lt. 6,05. Durante 1996 no se presenta esta situación de recaudación negativa, dado que el subsidio solo se aplicó durante 8,5 meses.

La recaudación neta mostrada para los años 1997 y 1998, años en los que estuvo vigente el arancel de aduanas de Bs/lt. 70 para la gasolina en los diferentes octanajes, muestra que los recursos obtenidos han sido suficientes para financiar el subsidio y dejar recursos disponibles para otras aplicaciones presupuestarias[21].

---

[21] Los datos de recaudación neta obtenidos difieren en aproximadamente un 5% de los datos manejados por el Ministerio de Hacienda. Esta diferencia proviene de que una variación de esa misma magnitud porcentual en los datos de volúmenes totales en litros entre el PODE, fuente utilizada en este estudio y los datos de la OCEPRE, diferencia atribuida a razones procedimentales, pero que sin embargo hemos considerado no relevante para nuestro estudio, por no alterar los resultados y conclusiones.

Cuadro 13

Recaudación Neta del Impuesto a la Gasolina

AÑO	RECAUDACION BRUTA	MONTO SUBSIDIO	RECAUDACION NETA
	Escenario sin Aumentos		
1996	65.025	54.009	11.017
1997	65.137	72.135	(6.998)
1998	66.133	73.238	(7.105)
	Situación Actual		
1996	65.025	54.009	11.017
1997	376.824	72.135	304.689
1998	382.589	73.238	309.350

Fuente: Cálculos propios

CAPITULO VII

ANALISIS DE LA SITUACION FINAL DE LAS FAMILIAS

VII.1 - Determinación del Impacto del Subsidio por Estratos y como Porcentaje del Presupuesto Familiar.

En el Cuadro 14, podemos observar como participan los diferentes estratos de la población en el consumo de servicios de transporte, tanto de autobuses como carros por puesto, urbanos y extra-urbanos. Para la preparación de este cuadro hemos utilizados las cifras del BCV[22].

A continuación en el Cuadro 15, hemos estimado cuanto representa el subsidio otorgado, a cada uno de los estratos de ingreso de la población, como porcentaje de su presupuesto familiar, para cada uno de los años estudiados. Los criterios utilizados para la determinación del presupuesto de las familias es el mismo al utilizado en la sección V.1.

Los resultados son contundentes en cuanto a la importancia relativa del subsidio en los respectivos presupuestos familiares, obteniendo el mayor valor para el estratos de menores ingresos (estrato I), de un 0,55%, y el cual va disminuyendo a 0,48%, 0,30% y 0,07% para los estratos II, III y IV respectivamente.

---

[22] Banco Central de Venezuela. - Encuesta Nacional sobre Presupuestos Familiares 1988-89, Metodología y Resultados.

Cuadro 14

Participación del Consumo de Servicios de Transporte por Estratos de Ingreso

DESCRIPCION	IPC TOTAL	ESTRATO 1 IPC	ESTRATO 1 %	ESTRATO 2 IPC	ESTRATO 2 %	ESTRATO 3 IPC	ESTRATO 3 %	ESTRATO 4 IPC	ESTRATO 4 %
Autobuses Ruta Urbana	0,13579	0,03013	0,22189	0,04816	0,35467	0,03548	0,26129	0,02203	0,16224
Carros p/Puesto Ruta Urbana	1,37612	0,40234	0,29237	0,43984	0,31962	0,36638	0,26624	0,16756	0,12176
Carros p/Puesto Ruta Extra-Urbana	0,08484	0,01485	0,17504	0,05657	0,66678	0,01140	0,13437	0,00202	0,02381
TOTAL	1,59675	0,44732	0,28014	0,54457	0,34105	0,41326	0,25881	0,19161	0,12000

Fuente: Banco Central de Venezuela

Cuadro 15

Impacto del Subsidio por Estratos de Ingreso y como Porcentaje del Presupuesto Familiar

	TOTAL	ESTRATO 1	ESTRATO 2	ESTRATO 3	ESTRATO 4
1996					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	17.653.880	2.393.705	3.319.417	3.978.028	7.962.730
Monto del Subsidio en Bs.	54.009	15.130	18.420	13.978	6.481
Monto del Subsidio en %	0,31%	0,63%	0,55%	0,35%	0,08%
1997					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	25.784.874	3.496.193	4.848.268	5.810.222	11.630.191
Monto del Subsidio en Bs.	72.135	20.208	24.602	18.669	8.656
Monto del Subsidio en %	0,28%	0,58%	0,51%	0,32%	0,07%
1998					
Consumo Familiar p/Estrato (%)	100,00	13,56	18,80	22,53	45,10
Consumo Familiar p/Estrato (MM/Bs)	31.683.940	4.296.052	5.957.455	7.139.485	14.290.947
Monto del Subsidio en Bs.	73.238	20.517	24.978	18.955	8.789
Monto del Subsidio en %	0,23%	0,48%	0,42%	0,27%	0,06%
Impacto Total del Subsudio en MM/Bs.	199.382	55.856	67.999	51.603	23.926
Impacto Total del Subsidio en %	0,27%	0,55%	0,48%	0,30%	0,07%

Fuente: Cálculos Propios

VII.2 - Determinación del Impacto de la Aplicación Simultánea del Aumento del Precio de la Gasolina y el Subsidio al Transporte Público.

Ahora estamos en capacidad de estudiar cual es el impacto neto de la aplicación de ambas medidas, y cuanto representa en el presupuesto familiar para cada uno de los estratos de ingresos de la población, para cada uno de los años estudiados, así como para todo el período. En el Cuadro 16, se toman los datos obtenidos de las secciones anteriores para presentar el análisis arriba mencionado.

Para cada uno de los años se ha muestra cuanto representa, tanto en términos absolutos como porcentuales, el incremento del precio de la gasolina por estrato de ingreso, lo cual fue determinado en la sección V.2; cuanto representa el subsidio determinado en la sección VI.2; y cuanto es el impacto neto de ambas medidas, en los mismos términos absolutos y porcentuales.

Los resultados obtenidos muestran como el impacto neto sobre los estratos de menores ingresos no llega en ninguno de los casos al 1 %, mientras que en el estrato III, llega al 3,18% (impacto total del período) siendo este el sector de la población que absorbe el mayor peso del aumento del precio de la gasolina. El estrato IV recibe un impacto neto del 2,05% de su presupuesto total para el período 1996 a 1998.

Cuadro 16

Impacto de la Aplicación Simultánea del Aumento del Precio de la Gasolina y Subsidio al Transporte Público

	TOTAL	ESTRATO 1	ESTRATO 2	ESTRATO 3	ESTRATO 4
1996					
Impacto del Aumento en Bs.	360.173	17.399	46.076	133.886	162.812
Impacto del Aumento en %	2,04%	0,73%	1,39%	3,37%	2,04%
Monto del Subsidio en Bs.	54.009	15.130	18.420	13.978	6.481
Monto del Subsidio en %	0,31%	0,63%	0,55%	0,35%	0,08%
Impacto Neto en Bs.	306.164	2.269	27.657	119.908	156.331
Impacto Neto en %	1,73%	0,09%	0,83%	3,01%	1,96%
1997					
Impacto del Aumento en Bs.	557.412	26.927	71.309	207.205	251.971
Impacto del Aumento en %	2,16%	0,77%	1,47%	3,57%	2,17%
Monto del Subsidio en Bs.	72.135	20.208	24.602	18.669	8.656
Monto del Subsidio en %	0,28%	0,58%	0,51%	0,32%	0,07%
Impacto Neto en Bs.	485.277	6.719	46.707	188.536	243.315
Impacto Neto en %	1,88%	0,19%	0,96%	3,24%	2,09%
1998					
Impacto del Aume	670.173	32.374	85.734	249.121	302.944
Impacto del Aume	2,12%	0,75%	1,44%	3,49%	2,12%
Monto del Subsidio en Bs.	73.238	20.517	24.978	18.955	8.789
Monto del Subsidio en %	0,23%	0,48%	0,42%	0,27%	0,06%
Impacto Neto en Bs.	596.935	11.857	60.756	230.166	294.155
Impacto Neto en %	1,88%	0,28%	1,02%	3,22%	2,06%
Impacto Total Neto en MM/Bs.	1.388.376	20.845	135.120	538.609	693.801
Impacto Total Neto en %	1,85%	0,20%	0,96%	3,18%	2,05%

Fuente: Cálculos Propios

CAPITULO VIII

LIMITACIONES DEL ESTUDIO

VIII.1 - Efectos sobre los Costos del Sector Transporte.

No podríamos olvidar el efecto que podría tener el incremento del precio de la gasolina sobre los costos del sector transporte y su respectiva incidencia sobre los precios del servicio y en consecuencia sobre el presupuesto de las familias. ¿La pregunta obligada es por qué no hemos considerado este, y nos hemos limitado en cambio a medir los efectos sobre el gasto de consumo directo en gasolina?

La respuesta a esta pregunta es que las tarifas de los servicios de transporte público se encuentran reguladas y fijadas por el Ejecutivo, Nacional o Municipal según el caso, pero en todos ellos no se permitió ninguna variación de las tarifas por razones relacionadas con el incremento del precio de la gasolina. Para compensar los efectos sobre los costos, fue creado y otorgado el subsidio a los transportistas, quienes se comprometieron a respetar las tarifas y tan solo realizar los ajustes que se justificaran por los incrementos que se relacionaran con otros renglones de su estructura de costos.

En las estadísticas suministradas por FONTUR en relación a la evolución de las tarifas por estado y Municipios, puede constatarse que no se realizaron aumentos inmediatamente después del incremento de precios de la gasolina en abril de 1996, por lo que en nuestro estudio hemos eliminado este impacto en el gasto de consumo de las familias. En los meses posteriores si se realizaron incrementos en las tarifas, según lo muestras las estadísticas de FONTUR, y que según esta misma fuente fueron

debidamente justificadas por las variaciones en los costos de los otros componentes de su estructura de costos. Cabe destacar que simultáneamente a el incremento del precio de la gasolina, fueron aplicadas otra serie de medidas enmarcadas en la Agenda Venezuela, tales como la liberación cambiaria y la eliminación del tipo de cambio oficial, el cual estaba muy por debajo de los valores de mercado, lo cual generó un impacto substancial en los otros renglones de costos, tales como cauchos, accesorios y repuestos. Asimismo en los meses subsiguientes a la aplicación de las medidas contenidas en al Agenda Venezuela, se produjo un ajuste de precio sobre toda la economía, generándose importantes variaciones en los niveles de inflación experimentados por todos o casi todos los bienes, lo cual repercutió igualmente sobre otros renglones de costos del sector transporte, tales como gastos administrativos y de personal, de mantenimiento y otros.

A continuación en el Cuadro 17, podemos observar la estructura de costos del sector transporte elaborada por FONTUR, en los datos de costos suministradas por cada una de las líneas de transporte inscritas en ese organismo, y en la cual se puede notar que el costo de combustibles representa tan solo un 3,8% del total, con lo cual podemos presumir que aún sin la existencia del subsidio, la incidencia del aumento no hubiese afectado dramáticamente los costos del sector transporte.

En este último caso, procederíamos a medir este impacto mediante la determinación del efecto del aumento del precio de la gasolina en esta estructura de costos, lo cual representaría, céteris paribus y en términos porcentuales como se verían afectados los precios del servicio, pudiendo entonces determinar su impacto sobre el gasto de consumo de las familias, con la misma metodología utilizada en la sección V.2.

Cuadro 17

Estructura de Costos del Sector transporte

	%
COSTOS FIJOS	**45,80%**
Personal	43,70%
Administrativo	1,40%
Impuestos	0,04%
Seguros	0,66%
COSTOS VARIABLES	**54,20%**
Combustible	3,80%
Lubricantes	3,50%
Cauchos y Accesorios	21,40%
Mantenimiento Preventivo	4,50%
Mantenimiento Correctivo	21,00%
TOTAL	**100,00%**

Fuente: FONTUR - Oficina Programa Compensación al Transporte

VIII.2 - Efectos sobre el Nivel General de Precios.

Igualmente es necesario reconocer los efectos indirectos que tiene una variación en los precios de venta de la gasolina, sobre todos los demás bienes de la economía. La gasolina es indudablemente un bien consumido por todos o casi todos los sectores de la economía, y en consecuencia en menor o mayor medida afectarán los precios de venta de los bienes respectivos, pero la pregunta en este caso es: ¿es relevante este impacto?.

Dada la aplicación simultánea de medidas dentro del marco de la Agenda Venezuela, que afectan algunas en mayor medida y otras en menor, el nivel general de precios de la economía, como por ejemplo la liberación del tipo de cambio para importaciones de la mayoría de los bienes, lo cual dado el alto componente importado de nuestro parque industrial y comercial, tiene un efecto importante sobre los niveles de precios de casi todos los bienes, y tal vez en menor medida el ajuste de las tasas de interés a niveles reales, o la sinceración de las tarifas de los servicios públicos, resulta metodológicamente de gran dificultad separar cual fue el impacto del incremento del precio de la gasolina en los altos niveles de variación de precios ocurridos en los meses subsiguientes a abril de 1996. Sin embargo y recurriendo a la matriz insumo-producto elaborada por Cordiplan en 1989, podemos constatar que las compras de gasolina en todos los sectores productivos representan un porcentaje muy pequeño de sus insumos, por lo que podemos desestimar sus efectos reales sobre las variaciones de precios ocurridas en el período mencionado.

En cualquier caso, este impacto podría estimarse razonablemente mediante la obtención de las estructuras de costos de cada uno de los sectores, y la determinación de

sus peso relativo en cada una de ellas, aplicando con los datos obtenidos la misma metodología utilizada en la sección V.2.

Por razones de extensión y de no corresponder con el alcance del presente estudio, y lo más importante, por considerar que no causaría variaciones importantes en los resultados y conclusiones obtenidas en el presente trabajo, se desestimó la importancia de incluir estos cálculos en nuestro trabajo.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez completado nuestro estudio en relación a el impacto fiscal y por estratos de ingreso del aumento del precios de la gasolina y de un subsidio directo al transporte público, hemos obtenido resultados a través de las diferentes secciones de este trabajo, que nos permiten llegar a las siguientes conclusiones:

1.- El mayor impacto sobre el gasto de consumo consecuencia de un aumento en el precio de la gasolina, como porcentaje del presupuesto familiar, ocurre en los estratos de mayores ingresos de la población, es decir en los cuartiles III y IV. A pesar de la idea que inicialmente podrían tener muchos de que son los sectores de menores ingresos quienes reciben la mayor carga de esta medida de corte poco popular, los resultados obtenidos en el capítulo V del presente estudio demuestran que son los estratos de mayores ingresos quienes absorben el mayor impacto de este aumento, tanto en términos absolutos, como en porcentaje a el presupuesto de las familias.

2.- Los ingresos adicionales que recibe el Fisco, son suficientes para financiar el subsidio directo al transporte público creado en abril de 1996, y deja excedentes disponibles para otras aplicaciones presupuestarias. Según los resultados obtenidos en el capítulo VI, los recursos adicionales recibidos por el Fisco a partir del cambio del arancel de aduanas para las gasolinas en enero de 1997, superan ampliamente la cifra invertida en el subsidio directo al transporte público.

3.- La aplicación del subsidio directo al transporte público no logra compensar completamente el impacto recibido por los diferentes sectores de la población, como resultado del incremento del precio de la gasolina. La aplicación del

subsidio logra compensar tan solo parcialmente los efectos del incremento del precio de la gasolina sobre el presupuesto de las familias, siendo en los estratos de menores ingresos, cuartiles I y II donde resulta más exitosa esta compensación, en los cuales el impacto neto absorbido no llega al 1% en ninguno de los períodos estudiados.

4.- La aplicación simultánea del incremento del precio de la gasolina y del subsidio directo al transporte público tiene un efecto redistributivo del ingreso. Como consecuencia de la aplicación de estas medidas, se produce un efecto de modificación de la distribución del ingreso desde los estratos de mayores ingresos, cuartiles III y IV, hacia los de menores ingresos, cuartiles I y II; siendo el más favorecido el estrato I, es decir el de menor presupuesto familiar, mientras que resulta el más desfavorecido el estrato III, que a pesar de no ser el de mayor consumo de gasolina (el cual es el estrato IV), si es al que le representa un mayor porcentaje de su presupuesto familiar.

5.- A pesar de la importancia que tiene el precio de la gasolina desde el punto de vista de las expectativas de la población en relación a su influencia sobre el nivel de precios de los servicios de transporte y del nivel general de precios en la economía, en la realidad tiene una influencia muy baja sobre las estructuras de costos de los diferentes sectores, siendo lógicamente más relevante en el sector transporte público, donde representa aproximadamente tan solo el 3,8% de sus costos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- **Agenda Venezuela.** Ministerio de Hacienda (1996).
- **Arancel de Aduanas.** Decreto Nº 989. Gaceta Oficial Nº 5.039 (09/02/96)
- **Arancel de Aduanas.** Decreto N° 607. Gaceta Oficial N° 4.902 (24/05/97)
- **Banco Central de Venezuela.** - *Encuesta Nacional sobre Presupuestos Familiares 1988-89, Metodología y Resultados.* (ISBN 980-6096-96-7).
- **CEPAL**. *El efecto de los subsidios, la reglamentación y las diversas formas de propiedad en la calidad y eficacia operativa de los servicios del transporte urbano en América Latina.* LC/L.675 (1992)
- **Davis, Jeffrey.** *Macroeconomics Adjustments: Policy Instruments and Issues.* Fondo Monetario Internacional (ISBN 155775-303-2) (1992).
- **Edwards, Sebastián**. *Latin America and the Caribbean, A decade after the debt crisis,* The World Bank (1993)
- **Guitián, Manuel**. *La Condicionalidad del Fondo.* Fondo Monetario Internacional, Serie de Folletos (1981).
- **Ley de Hidrocarburos.** Gaceta Oficial Nº 1.149 (15/09/67).
- **Ley Orgánica de la Administración Central**. Gaceta Oficial Nº 5.025 (20/12/95).
- **Ley que Reserva al Estado la Explotación del Mercado Interno de los Productos Derivados de Hidrocarburos.** Gaceta Oficial Nº 1.591 (22/06/73).
- **Ministerio de Energía y Minas**. *Petróleo y Otros Datos Estadísticos 1996 (PODE).*

- **Musgrave, Richard**. *Hacienda Pública, Teórica y Aplicada (quinta edición)*, McGraw-Hill/Interamericana de España S.A. (1992)
- **Nozick, Robert.** *Anarchy, State and Utopia.* Basic Books (1974)
- **OCEPRE.** *Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Presupuesto* (1998).
- **Ortiz, Eduardo**. *Política Económica y Distribución del Ingreso.* Academia Nacional de Ciencias Económicas (1994).
- **Shome, Parthasarathi.** *Tax Policy Handbook.* Fondo Monetario Internacional (ISBN 1-55775-490X) (1995).
- **Tanzi, Vito.** *Fiscal Policys in Open Developing Economies.* Fondo Monetario Internacional (ISBN 1-55775-171-4) (1990).