

1 de mayo de 2026

## VIA CORREO ELECTRÓNICO

**Hon. Carlos J. Méndez Núñez**  
Presidente  
Cámara de Representantes de Puerto Rico

### **Re: Estudio sobre factores que pueden incidir en el costo de la gasolina**

Estimado Presidente:

Reciba un cordial saludo de todos los que laboramos en la Oficina de Presupuesto de la Asamblea Legislativa (OPAL). Le escribimos en respuesta a su petición para realizar un estudio económico en torno a los factores que inciden en el costo de la gasolina en Puerto Rico. A tenor con nuestra ley habilitadora, Ley Núm. 1-2023, la OPAL tiene como función principal servir como organismo de apoyo técnico y consultoría de la Asamblea Legislativa en asuntos fiscales, económicos y presupuestarios, enmarcado en los principios de objetividad y neutralidad. Consistente con los deberes ministeriales que nos atañen, procedemos según solicitado.

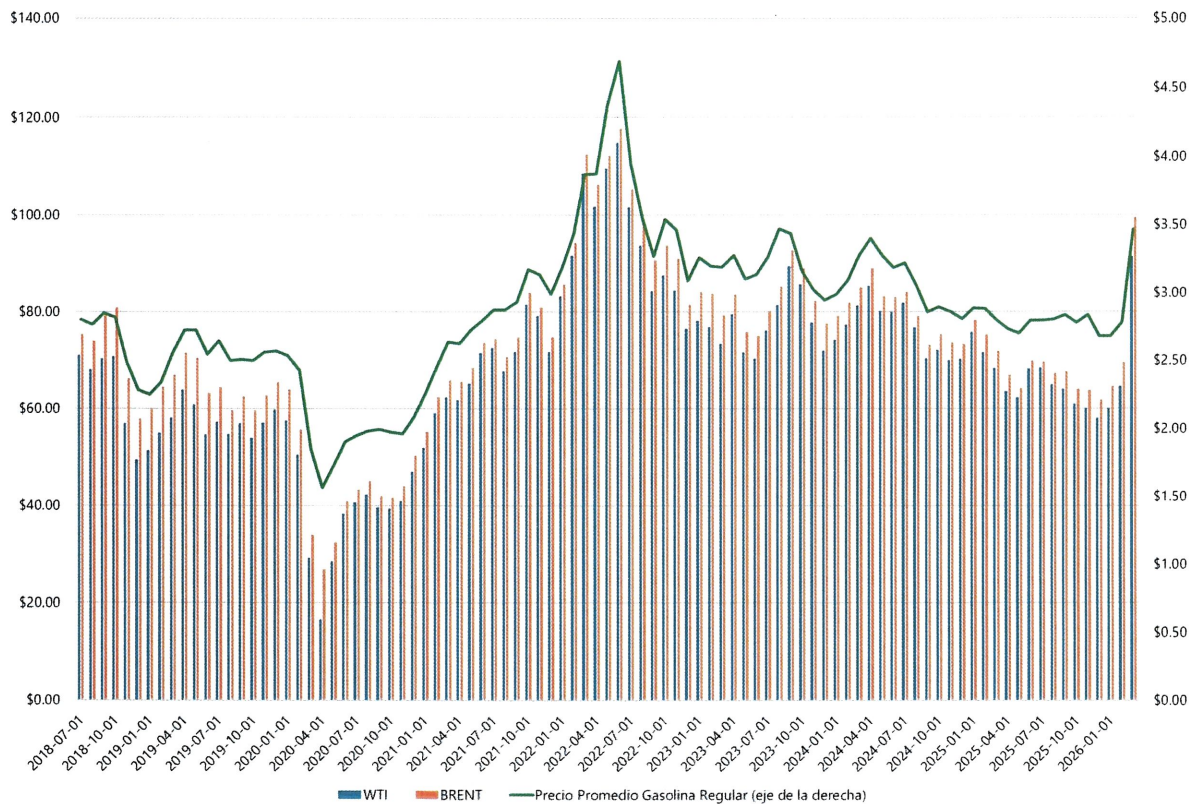
La literatura económica coincide en que el principal factor que afecta los precios de la gasolina es el precio del petróleo crudo a nivel internacional (Eckert, 2013).<sup>1</sup> Como se observa en la Gráfica 1, el precio promedio del barril de petróleo, tanto del *West Texas Intermediate* (WTI) - Cushing, Oklahoma como del BRENT a nivel global, junto al precio promedio de la gasolina regular en bomba en Puerto Rico, se observa un patrón donde ambos indicadores se mueven en la misma dirección.



---

<sup>1</sup> Eckert, A. (2013). Empirical studies of gasoline retailing: A guide to the literature. *Journal of Economic Surveys*, 27(1), 140-166.

**Gráfica 1: Precio Promedio del Barril de Petróleo (WTI y Brent) y Precio Promedio de la Gasolina Regular en Bomba en Puerto Rico (Años Fiscales 2019 – 2026)**



Fuente: Elaborado por la OPAL basado en datos del *U.S. Energy Information Administration*, recopilados del FRED y del Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO).

Además del precio del petróleo crudo en los mercados internacionales y nacionales, vale la pena destacar dos variables que influyen directamente en el precio de la gasolina al final de la cadena de distribución. Estas variables son: (1) los impuestos aplicables al combustible *per se*; y (2) el marco regulatorio aplicable al mercado de la gasolina.

### **Impuestos aplicables**

Del mismo modo, la estructura de precios de la gasolina en Puerto Rico responde a un factor estrictamente local, correspondiente a los arbitrios establecidos en la Ley Núm. 1-2011, “Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011” (CRI), según enmendada. Según señala Rodríguez (2012)<sup>2</sup>, estos arbitrios son fijos por unidad importada y, por tanto, no guardan relación con las fluctuaciones del mercado internacional ni el precio al

<sup>2</sup> Rodríguez, C. A. (2012). Análisis empírico de la función de demanda por gasolina en Puerto Rico:(1999-2006).

que se importe. En ese sentido, los arbitrios inciden directamente en el precio final de la gasolina.

Los arbitrios sobre el petróleo, gasolina y derivados codificados en la Ley Núm. 1-2011 se componen de la siguiente manera:

a. Sección 3020.06 - Arbitrio al Combustible

Impone un arbitrio sobre cada galón o fracción de galón de gasolina (\$0.16), el combustible de aviación (\$0.03), *el gas oil o diesel oil* (\$0.04) y cualquier otro combustible (\$0.08).

b. Sección 3020.07 - Arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos

Este arbitrio fue incorporado al Código de Rentas Internas mediante la *Ley Núm. 31-2013*, a los fines de generar ingresos para la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). Se impuso un arbitrio de \$9.25 por barril o fracción de barril de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos.

c. Sección 3020.07A - Arbitrio sobre petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos dedicado a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura

Este arbitrio se incorporó por virtud de la *Ley Núm. 1-2015*, a los fines de generar recaudos dirigidos a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI). Impone un arbitrio adicional de \$6.25 por barril o fracción de barril de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos. Cabe destacar que, este último arbitrio aplica de forma reducida al *diesel oil*, (\$3.25) conforme al párrafo (9), inciso (h) de la Sección mencionada.

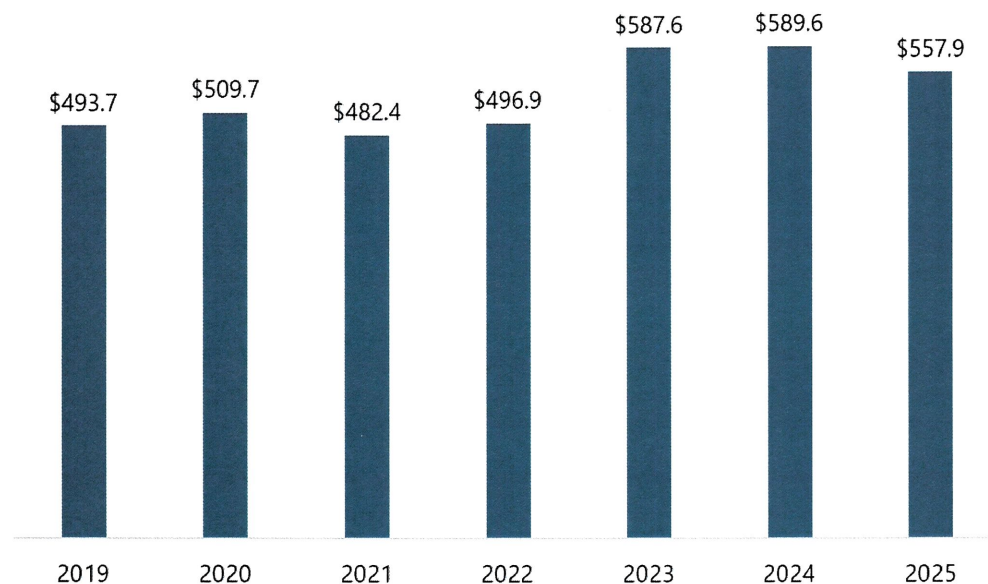
En el Informe de la OPAL 2024-031 se analizaron varias piezas legislativas que perseguían la intención de eliminar el cobro de dichos arbitrios sobre el petróleo.<sup>3</sup> En

---

<sup>3</sup> OPAL. (2023). Informe del Efecto Fiscal del P. de la C. 1903, R. C. de la C. 574 y el P del S. 776 (19na. Asamblea Legislativa) que proponen la suspensión de arbitrios sobre cada galón o fracción de galón del combustible de gasolina y sobre petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos. Disponible en [https://cdn.prod.website-files.com/6494534de813e5b9fe60bda2/6552c5d6f28c89800f5e70c3\\_OPAL-Informe%202024-031\\_%20PC%201903.pdf](https://cdn.prod.website-files.com/6494534de813e5b9fe60bda2/6552c5d6f28c89800f5e70c3_OPAL-Informe%202024-031_%20PC%201903.pdf)

dicho Informe se estimó que la eliminación de la Ley Núm. 1-2015 reduciría los recaudos por cerca de \$146.9 millones para el año fiscal 2027, mientras que la eliminación de todo arbitrio sobre el petróleo representaría una reducción en recaudos de \$507.7 millones para el año fiscal 2027. El Informe de la OPAL 2024-031 llevó a cabo los estimados con la información que disponía en su momento, por lo cual en la Gráfica 2 se presentan los recaudos totales por concepto de los arbitrios sobre los productos del petróleo y sus derivados con la información más reciente disponible para el periodo que comprende los años fiscales 2019 al 2025.

**Gráfica 2: Recaudos por concepto de arbitrios a Productos del Petróleo  
Años Fiscales 2019 al 2025  
(en millones \$)**



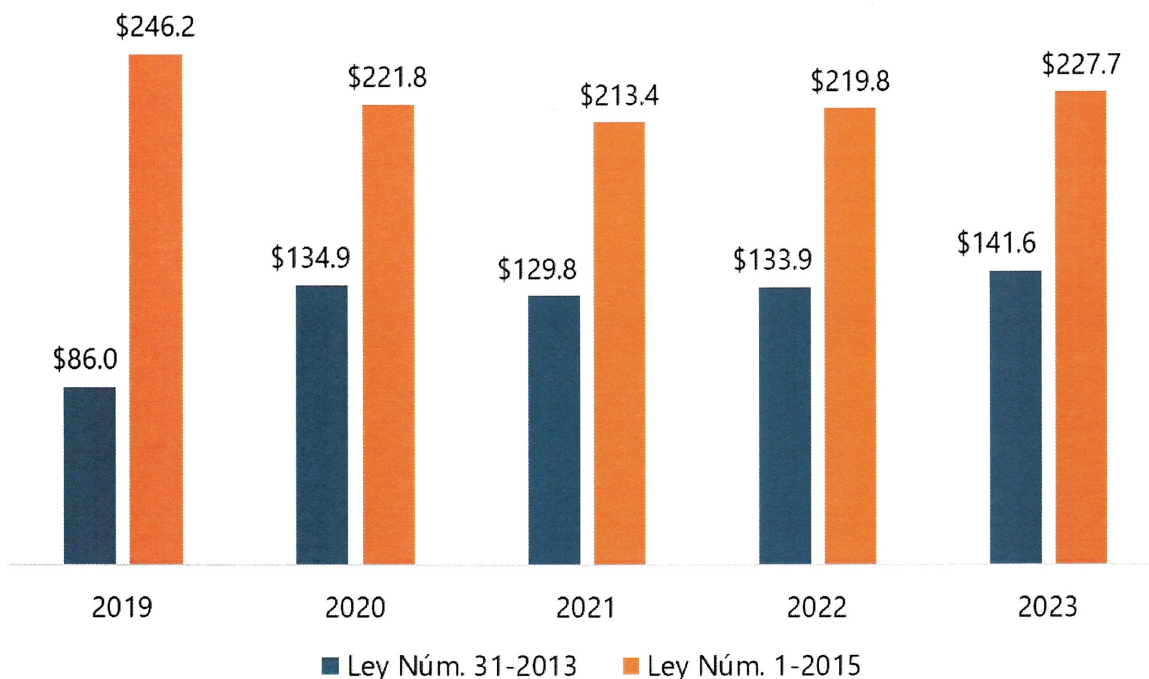
Fuente: Elaborado por la OPAL basado en datos del Departamento de Hacienda suministrados por la Junta de Supervisión y Administración Financiera (JSAF).

Según se observa en la gráfica, los recaudos producto del petróleo y sus derivados han fluctuado desde \$482.4 millones en su punto mínimo hasta \$589.6 millones en su punto máximo. Es importante denotar que, tanto los recaudos por concepto de los dispuestos en la Sección 3020.07 como en los dispuestos en la Sección 3020.07A, no se contabilizaban para propósitos de los ingresos netos del Fondo General, dado que serían dirigidos tanto a la ACT como a la AFI, respectivamente. No obstante, a partir del año fiscal 2023, cónsono con lo establecido en la Ley Núm. 53-2021, los recaudos producto de estos impuestos ingresan al Fondo General.

*Handwritten signature*

La Gráfica 3 ilustra los recaudos por concepto de las Secciones 3020.07 y 3020.07A del CRI por virtud de la Ley Núm. 31-2013 y Ley Núm. 1-2015, respectivamente.

**Gráfica 3: Recaudos por concepto de los arbitrios dispuestos por la Ley Núm. 31-2013 y Ley Núm. 1-2015  
Años Fiscales 2019 al 2025  
(en millones \$)**



Fuente: Elaborado por la OPAL basado en datos del Departamento de Hacienda suministrados por la Junta de Supervisión y Administración Financiera (JSAF).

Durante el año fiscal 2019, los recaudos por concepto del arbitrio establecido en la **Ley Núm. 31-2013** totalizaron **\$86.0 millones**, en tanto que los generados al amparo de la **Ley Núm. 1-2015** ascendieron a **\$246.2 millones**, siendo este último el total más elevado registrado en el período de cinco años fiscales publicados.

A partir del año fiscal 2020, se observa una tendencia ascendente en los recaudos correspondientes a la Ley Núm. 31-2013, la cual se extiende hasta el año fiscal 2023, cuando dichos recaudos alcanzaron **\$141.6 millones**, lo que representa un incremento significativo respecto al nivel registrado al inicio del período analizado. Por su parte, los recaudos por concepto de la Ley Núm. 1-2015 totalizaron **\$227.7 millones** para ese

*Hon*

mismo año fiscal, manteniéndose como la fuente de mayor aportación entre ambas disposiciones, aunque por debajo del nivel máximo registrado en 2019.

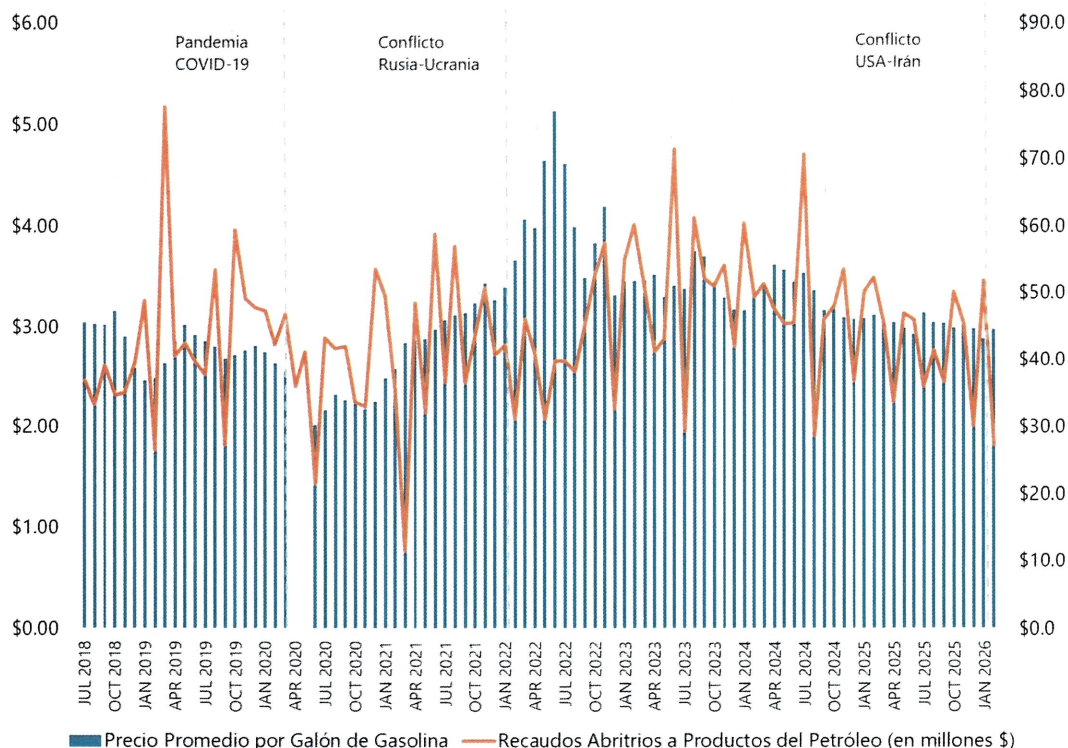
A partir de los datos utilizados en la Gráfica 2 y la Gráfica 3, la OPAL estimó la proporción que representan los recaudos generados al amparo de la Ley Núm. 31-2013 y la Ley Núm. 1-2015 con relación al total de recaudos por concepto de productos del petróleo.

Utilizando datos con frecuencia mensual para el período comprendido entre los años fiscales 2019 y 2023, se estima que los recaudos por concepto de la Ley Núm. 31-2013 representaron, en promedio, el 23.8% del total de recaudos por productos del petróleo. Por su parte, los recaudos generados al amparo de la Ley Núm. 1-2015 representaron, en promedio, el 42.9% del total de recaudos por el mismo concepto, constituyendo así la partida de mayor peso relativo entre ambas disposiciones durante el período analizado. Asimismo, señalamos que, ambos arbitrios representan el 66.7% del total de los recaudos por concepto de los productos del petróleo y sus derivados, es decir dos terceras partes (2/3) de los recaudos provienen de dichas disposiciones antes mencionadas y aquí analizadas.

Sobre la relación de los arbitrios a los productos del petróleo y el precio de la gasolina en bomba, la exploración visual de los datos sugiere que dado un aumento en precio no necesariamente sugiere un aumento en recaudo, toda vez que la estructura de arbitrios, tal como menciona Rodríguez (2012) está fija por unidad importada y no por el precio.

*Favor continuar en la página 7*

**Gráfica 4: Recaudos por concepto de los arbitrios dispuestos por la Ley Núm. 1-2015 y Ley Núm. 31-2013  
Años Fiscales 2019 al 2025  
(en millones \$)**



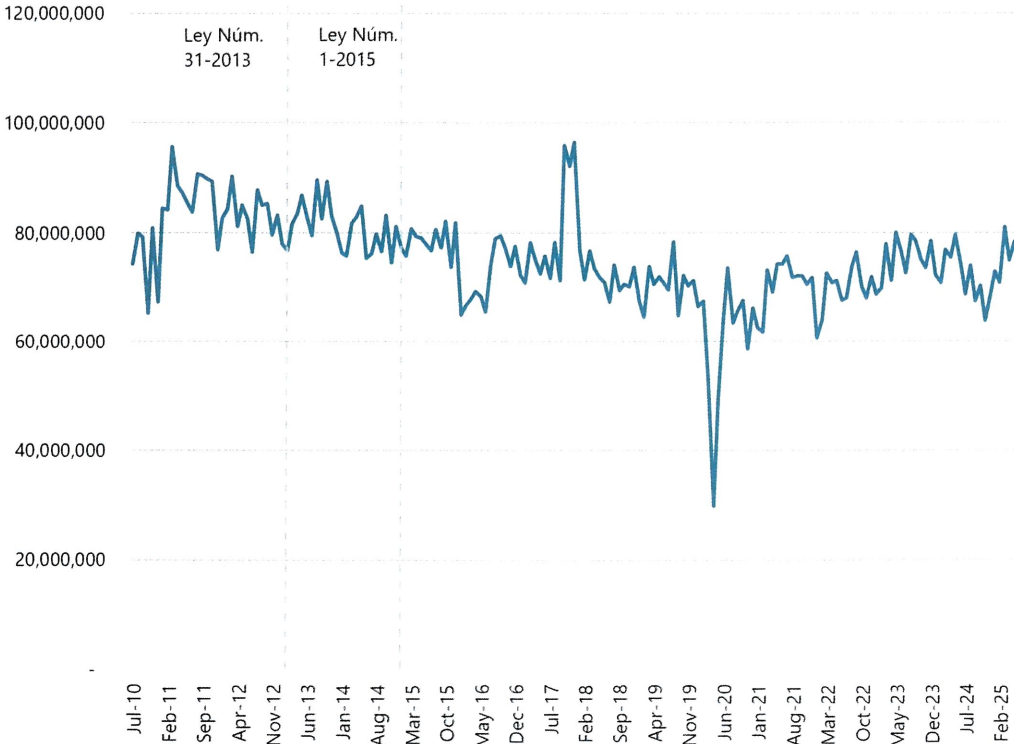
Fuente: Elaborado por la OPAL basado en datos del Departamento de Hacienda suministrados por la Junta de Supervisión y Administración Financiera (JSAF) y el Departamento de Asuntos al Consumidor (DACO).

Basado en la Gráfica 4, los recaudos (línea anaranjada) se mantienen estables a través del tiempo. No obstante, los picos observados se asocian con elementos estocásticos tales como la disminución en el consumo producto de la pandemia del COVID-19. De igual forma, se observa otro pico en el aumento en el precio de la gasolina en la primera mitad del 2022, como consecuencia del conflicto Rusia-Ucrania, y una disminución en los recaudos; entre otras. Lo anterior sugiere, tal como menciona Rodríguez (2012), que los recaudos de los arbitrios están influenciados por la demanda toda vez que la estructura de arbitrios aplica al volumen y no a los precios de venta.

*Handwritten signature*

Al observar el comportamiento del consumo de la gasolina, posterior a la aprobación de la Ley Núm. 31-2013 y Ley Núm. 1-2015, los datos no sugieren evidencia de cambios significativos en la demanda por gasolina.

**Gráfica 5: Consumo de Gasolina en Puerto Rico a partir del año fiscal 2010 (en millones \$)**



Fuente: Elaborado por la OPAL basado en datos del DACO.

Según se observa, el consumo general de gasolina en Puerto Rico sugiere un comportamiento estable posterior a la aprobación de los arbitrios antes mencionados. Es importante denotar que, para el año 2013, la Oficina del Censo de los Estados Unidos<sup>4</sup> estimaba la población de Puerto Rico en 3,682,966. Mientras, para el 2024, último dato disponible, los estimados ubican la población de Puerto Rico en 3,234,309, una reducción de 448,657 habitantes.

*Handwritten mark*

<sup>4</sup> U.S. Census Bureau, (n.d.), *ACS Demographic and Housing Estimates, American Community Survey, ACS 5-Year Estimates Data Profiles, Table DP05*, accessed on May 1, 2026, <https://data.census.gov/table/ACSDP5Y2024.DP05?q=puertor+ico+population>.

Si bien el precio del petróleo crudo y los arbitrios son factores determinantes del precio de la gasolina, cabe señalar que existen otros factores que inciden en su formación. La literatura económica identifica la estructura de mercado como determinante relevante de los precios al detal, aunque la evidencia empírica no es del todo concluyente respecto a la magnitud de su efecto sobre los precios.

### **Marco regulatorio**

En virtud de la Ley Núm. 3 de 21 de marzo de 1978, según enmendada, conocida como “Ley de Control de Productores y Refinadores de Petróleo y sus Derivados; y de Distribuidores-Mayoristas de Gasolina y/o Combustibles Especiales de Motor” (Ley Núm. 3-1978), se estableció en Puerto Rico un mercado de distribución y venta de gasolina completamente **desvinculado**. Esto quiere decir que productores, refinadores y mayoristas de gasolina no pueden fungir como detallistas de gasolina (operar estaciones de gasolina directa o indirectamente). Además, la Ley Núm. 3-1978 fue enmendada por la Ley Núm. 74-2005 para establecer una regulación sobre mercado único en Puerto Rico con el propósito expreso de inhibir el comportamiento natural del mercado de distribución de los combustibles.

La premisa de la Ley Núm. 3-1978 es evitar que existan estaciones de gasolina controladas por mayoristas o productores (integración vertical). Este tipo de regulaciones han sido estudiadas por la literatura económica a nivel internacional; sin embargo, el consenso acerca de su efectividad aún no es claro. En esa línea, Hastings y Gilbert (2005) sugieren que la integración vertical en la industria de la gasolina puede tener efectos significativos sobre los precios de los mayoristas, en la medida en que genera incentivos estratégicos para incrementar los costos de los insumos de sus competidores, lo que ejerce presiones al alza sobre los precios finales.<sup>5</sup> Esto se podría conocer como *exclusión* por parte de actores económicos.<sup>6</sup>

Si bien los orígenes de la regulación es evitar que un actor económico controle el mercado e inhiba la competencia, literatura revisada por la OPAL propone que los mercados que tienen el tipo de legislación que tiene Puerto Rico (divorcement laws) no muestran beneficios tangibles, en términos del precio a los consumidores. Vita (2000) y Austin (2015) sugieren que las estaciones controladas por mayoristas figuran con precios

---

<sup>5</sup> Hastings, J. S. y Gilbert, R. J. (2005). Market Power, Vertical Integration and The Wholesale Price of Gasoline. *The Journal of Industrial Economics*, 53(4), 469-492.

<sup>6</sup> La exclusión por competidores es el tipo de práctica en la que actores con control de mercado impiden la entrada efectiva de competidores, lo que perjudica en su día al consumidor provocando ineficiencias y al final del día precios más altos. En el mercado de la distribución de la gasolina, una posible manifestación de este tipo de practica incluiría que un mayorista o distribuidor rechace vender el producto a detallistas independientes y/o infle el costo del combustible al por mayor con el propósito de inducir que se dispare el precio y que estos últimos tengan que vender el producto a un precio comparativamente más alto.

en el rango de **1.9-2.7 centavos por galón** por debajo de aquellas estaciones de gasolina independientes.<sup>7</sup>

Blass y Carlton (2001) sugieren que la integración vertical está más influenciada por eficiencias económicas en el proceso de producción que por estrategias predatorias.<sup>8</sup> Entre estas “eficiencias” en la cadena de distribución se resalta la inexistencia del fenómeno de la doble marginalización. Es decir, la integración vertical tiende a eliminar la práctica en la que distintos intermediarios en la cadena de distribución fijan de manera concurrente sus propios márgenes de ganancia. En ese sentido, la rebaja en precio que se observa en algunos estudios pudiera sugerir inexistencia de conductas anticompetitivas tales como la *exclusión*.

Vita (2000), establece que, en los mercados en los que existe completa desvinculación, los precios al final de la bomba no han visto reducción como causa atribuible a la legislación. La evidencia empírica no sugiere relación afirmativa entre un mercado desvinculado y precios más bajos al final de la cadena. Se teoriza que uno de los factores que impide una reducción perceptible en precio es la *doble marginalización* esto es, que cada intermediario en la cadena de distribución impone su propio margen de ganancias. De hecho, Eckert (2013) sintetiza la evidencia existente sobre el comportamiento del mercado de la gasolina desde la perspectiva de la economía organizacional.<sup>9</sup> El autor establece que, aunque los resultados son diversos, gran parte de los estudios sugieren que la prohibición de la integración vertical pudiera incrementar precios y reducir bienestar social (Eckert, 2013).

En el caso de Puerto Rico, se pudiese incluso añadir el principio de uniformidad o mercado único establecido en el Artículo 4 de la Ley Núm. 3-1978, 23 LPRA sec. 1104. El precepto citado impide que un mayorista - distribuidor pueda favorecer a un detallista por localidad. Es decir, bajo el marco legal actual no se puede considerar la divergencia en densidad poblacional, costos logísticos de transportación o demanda por el producto según áreas o regiones de Puerto Rico a la hora de establecer los precios a los cuales vender el combustible al detallista. Ello provoca una distorsión en el mercado y promueve que se establezcan precios más altos en zonas donde, en condiciones de mercado más flexibles, pudieran ser más bajos.

La ley de Puerto Rico impide la entrada de jugadores potencialmente más eficientes e incluso elimina la consideración de localidad/densidad poblacional/demanda a la hora de

---

<sup>7</sup> Vita. (2000). Regulatory Restrictions on Vertical Integration and Control: The Competitive Impact of Gasoline Divorcement Policies. Disponible en <https://www.ftc.gov/sites/default/files/documents/reports/regulatory-restrictions-vertical-integration-and-control-competitive-impact-gasoline-divorcement/divorcement.pdf>; Austin. (2015). Vertical integration and pricing outcomes in retail gasoline markets. Disponible en <https://accessecon.com/Pubs/EB/2015/Volume35/EB-15-V35-I4-P210.pdf>

<sup>8</sup> Blass, A. A., & Carlton, D. W. (2001). The choice of organizational form in gasoline retailing and the cost of laws that limit that choice. *The Journal of Law and Economics*, 44(2), 511-524.

<sup>9</sup> Eckert, A. (2013). Empirical studies of gasoline retailing: A guide to the literature. *Journal of Economic Surveys*, 27(1), 140-166.

fijar los precios del combustible lo que deprime aún más el ambiente de libre competencia que favorece al consumidor. Así pues, pudiésemos considerar que en Puerto Rico opera una *exclusión por regulación*.

### **Implicaciones fiscales adicionales**

A tenor con el Plan Fiscal certificado, todo proyecto de ley o medida que pretenda modificar los recaudos existentes del Gobierno de Puerto Rico debe estar predicada en un principio de neutralidad (*revenue neutral*) o ser fiscalmente responsable a largo plazo, según sea determinado por la JSAF<sup>10</sup>. “[A]ll tax reductions must be accompanied by specific offsetting revenue measures identified in the enabling legislation of at least the same amount, or by offsetting reductions in government spending identified in the enabling legislation.”<sup>11</sup>

Durante la 19na Asamblea Legislativa, se presentaron y evaluaron varios proyectos de ley que contemplaban la eliminación total o parcial del arbitrio especial al crudo y sus derivados.<sup>12</sup> En el Informe de la OPAL 2024-031 se analizaron varias piezas legislativas que perseguían la intención de eliminar el cobro de dichos arbitrios sobre el petróleo.<sup>13</sup> En dicho Informe se estimó que la eliminación de la Ley Núm. 1-2015 reduciría los recaudos por cerca de \$146.9 millones para el año fiscal 2027, mientras que la eliminación de todo arbitrio sobre el petróleo representaría una reducción en recaudos de \$507.7 millones para el año fiscal 2027. El Informe de la OPAL 2024-031 realizó los estimados con la información que disponía en su momento.

En atención a estas medidas, el 1ero de noviembre de 2023, la JSAF emitió una comunicación en la que dispuso que los recaudos producto de estos arbitrios representan una parte significativa del presupuesto del Gobierno de Puerto Rico para sustentar el costo de servicios esenciales. Además, la JSAF estimó que la eliminación de todo arbitrio sobre el petróleo pudiera representar un impacto de \$3 billones sobre el Fondo General

---

<sup>10</sup> “The Fiscal Plan requires that any tax reform or tax law initiative that the Government undertakes or pursues must be revenue neutral or otherwise fiscally responsible over the long term.” Carta de la JSAF a la Asamblea Legislativa sobre Proyecto del Senado 912 y Proyecto de la Cámara 1014, disponible en: [https://drive.google.com/file/d/1K8YgmkVF9u\\_FWRUj1d3WY\\_9r1JGTDs\\_k/view](https://drive.google.com/file/d/1K8YgmkVF9u_FWRUj1d3WY_9r1JGTDs_k/view).

<sup>11</sup> Plan Fiscal, Revisado el 6 de junio de 2025, pág. 133-134. Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1S9UNeV9qN1jIFcTIKMJbnr2Q6vjrW2FO/view>.

<sup>12</sup> Se trata de los Proyectos del Senado 776, 795 y 1383 y la Resolución Conjunta de la Cámara 574 de la 19na Asamblea Legislativa.

<sup>13</sup> OPAL. (2023). Informe del Efecto Fiscal del P. de la C. 1903, R. C. de la C. 574 y el P del S. 776 (19na. Asamblea Legislativa) que proponen la suspensión de arbitrios sobre cada galón o fracción de galón del combustible de gasolina y sobre petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos. Disponible en [https://cdn.prod.website-files.com/6494534de813e5b9fe60bda2/6552c5d6f28c89800f5e70c3\\_OPAL-Informe%202024-031\\_%20PC%201903.pdf](https://cdn.prod.website-files.com/6494534de813e5b9fe60bda2/6552c5d6f28c89800f5e70c3_OPAL-Informe%202024-031_%20PC%201903.pdf).

en un periodo de 5 años.<sup>14</sup> Concluyó que cualquier medida que reduzca los recaudos sin un correspondiente ahorro o sin compensar estos recaudos con otras fuentes de ingreso es inconsistente con el Plan Fiscal y con la Ley PROMESA. No obstante, la JSAF indicó estar dispuesta a colaborar con la Asamblea Legislativa en una propuesta viable, sin afectar servicios importantes para la ciudadanía. Por ejemplo, una moratoria temporera, según aprobó en el 2022, luego de que se identificaran fondos para compensar la pérdida de recaudos.

Por otro lado, los Artículos 512 y 513 de la Ley Núm. 53-2021, según enmendada, conocida como la “Ley para Ponerle Fin a la Quiebra de Puerto Rico”, enmendaron la Sección 3060.11 y derogaron la Sección 3060.11A del Código de Rentas Internas para destinar al Fondo General los recaudos producto de estos arbitrios. A esos fines, resulta pertinente mencionar que la Orden de Confirmación del Plan de Ajuste dispone en el párrafo 80 una prohibición al Gobierno de Puerto Rico de modificar, enmendar o derogar la Ley 53-2021. En ese aspecto, el párrafo 80 de la referida Orden establece, que:

*80. Legislation Authorizing Plan Debt Shall Not Be Repealed, Changed, Or Negated.*

*The Government of Puerto Rico, including without limitation, any Entity or Person acting for or on behalf thereof, shall not enact any statute, resolution, policy, or rule that would repeal, change, or negate any law currently existing that authorizes debt issued pursuant to the Plan or any law pledging the full faith, credit, and taxing power of the Commonwealth to secure debt issued pursuant to the Plan.<sup>15</sup>*

## **Conclusión**

Los estudios revisados por la OPAL sugieren que, lejos de consenso, el marco legal aplicable a la distribución de gasolina da margen a críticas por diversos autores. En esa línea, algunas fuentes sugieren que la apertura del mercado de la gasolina pudiera reflejar reducciones en el precio del combustible al final de la cadena de distribución. Sobre este particular, se requiere un análisis empírico sobre la estructura del mercado de distribución de la gasolina en Puerto Rico con miras a reevaluar el beneficio social que provee el modelo actual de desvinculación *vis-a-vis* su costo.

Como se indicó al inicio de este escrito, el precio de la gasolina en la bomba se determina principalmente por asuntos fuera del alcance de las autoridades locales. Sin embargo,

<sup>14</sup> FOMB Letter- Governor & Legislature- Proposals to Eliminate Various Fuel Oil Taxes, November 1, 2023. Disponible en: [https://drive.google.com/file/d/1mghKmB-N3J678agT8JQEW09UhDo6\\_Vpk/view](https://drive.google.com/file/d/1mghKmB-N3J678agT8JQEW09UhDo6_Vpk/view).

<sup>15</sup> Order and Judgment Confirming Modified Eighth Amended Title III Joint Plan of Adjustment of the Commonwealth of Puerto Rico, the Employees Retirement System of the Government of the Commonwealth of Puerto Rico, and the Puerto Rico Buildings Authority, Case No. 17-BK-3283, ECF 19813. Disponible en: <https://cases.ra.kroll.com//puertorico/Home-DownloadPDF?id1=MTA4MTY5MQ==&id2=0>

considerar la eliminación de arbitrios pudiera suponer una reducción aproximada de hasta **10 centavos por litro**. En ese sentido, basado en las proyecciones de recaudos del Plan Fiscal Certificado por la Junta de Supervisión y Administración Financiera (JSAF) para el año fiscal 2024, revisado, para el año fiscal 2027 se estiman **\$507 millones** en recaudos por concepto de los arbitrios a los productos del petróleo. Si se presumen las proporciones estimadas y presentadas anteriormente, la eliminación del arbitrio por virtud de la Ley Núm. 1-2015 pudiera suponer una reducción de **\$217.4 millones** percibidos por el fisco (4 centavos por litro), mientras que la reducción del arbitrio impuesto mediante la Ley Núm. 31-2013 pudiera suponer una reducción de **\$120.6 millones** (6 centavos por litro) para el Fondo General. Si se eliminan ambos impuestos, el efecto fiscal sería de **\$338.1 millones** y el precio debería reducirse en aproximadamente hasta **10 centavos por litro**.

Se aclara que, consistente con la normativa del Plan Fiscal Certificado, el Gobierno de Puerto Rico tendría que subsanar la reducción en ingresos esperados por el Fondo General producto de la eliminación de alguna de los arbitrios de la gasolina. Esto es, el Gobierno de Puerto Rico tendría que redistribuir la carga hacia otra fuente de recaudos, reducir los gastos del presupuesto en igual proporción o una combinación de ambas alternativas.

El análisis presentado se fundamenta exclusivamente en la literatura económica y documentación evaluada disponible al momento y no debe interpretarse como una valoración o juicio sobre el tema. Reiteramos que el equipo de OPAL está a su disposición para aclarar cualquier duda en torno al análisis presentado, así como para expandir en caso de presentarse alguna propuesta legislativa.

Cordialmente,



Lcdo. Hecrian D. Martínez Martínez  
Director Ejecutivo