

¿Dónde va el dinero que pagamos por los combustibles?

El precio de las cosas, aunque a veces no reparamos en ello, nos da mucha información sobre el porqué de todo, sobre todo si podemos saber dónde va a parar ese euro y pico que acabamos pagando por un litro de combustible.

Nos encontraremos con un precio del combustible mucho más elevado que el del año anterior, un poco más de un 20% si nuestro automóvil va con gasoil y por encima del 15% si va con gasolina

Ante las inminentes vacaciones de Semana Santa y con la incertidumbre generada por un posible conflicto en los aeropuertos, las vacaciones de proximidad o el deseo de independencia pueden llevarnos a muchos de nosotros a optar por el vehículo privado como medio de transporte en este periodo de ocio primaveral.

El panorama tendrá que cambiar respecto a las vacaciones del año pasado. Por un lado, nuevas regulaciones modificarán nuestra velocidad de cruce en los desplazamientos; por el otro, cuando llenemos el depósito nos encontraremos con un precio del combustible mucho más elevado que el del año anterior, un poco más de un 20% si nuestro automóvil va con gasoil y por encima del 15% si va con gasolina.

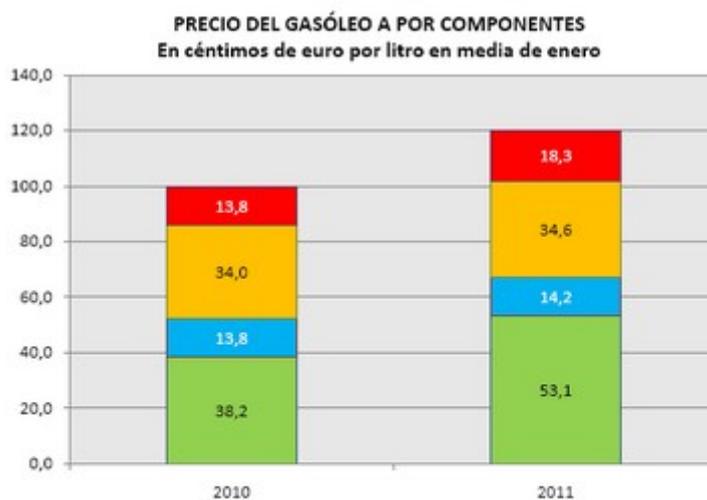
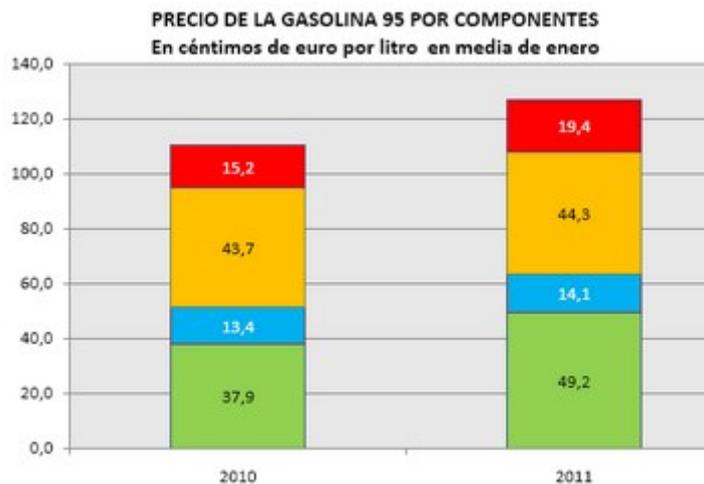
El precio de las cosas, aunque a veces no reparamos en ello, nos da mucha información sobre el porqué de todo, sobre todo si podemos saber dónde va a parar ese euro y pico que acabamos pagando por un litro de combustible.

De entrada, si pagamos en efectivo, ese dinero quedará a disposición del propietario de la gasolinera. En cambio, si lo hacemos con tarjeta, una pequeña parte irá a un operador bancario que se quedará una comisión más o menos importante dependiendo de su poder de negociación. Pero vamos a mirar un poquito más lejos.

Como es lógico, con este euro y pico el propietario de la gasolinera deberá hacer frente a una serie de obligaciones vinculadas al coste de hacer funcionar la empresa, que incluyen todas las operaciones necesarias para adquirir y servir el carburante,

operaciones que, a su vez, implicarán a otros agentes del sistema, como los mayoristas, los almacenistas y, al final de la cadena, los refinadores o importadores de combustibles. Por otro lado, también tendrá que actuar de recaudador en nombre del Estado, dados los impuestos que gravan los carburantes.

Lógicamente, el precio del litro de carburante servirá para pagar cada una de las operaciones que incluyen la cadena de producción y distribución que empiezan con la extracción petrolera y acaban en la gasolinera. La cuestión más relevante es, sin embargo, cómo se reparte ese euro y pico entre todos los que dependen de nosotros, los que ponemos la gasolina. Y eso dependerá, evidentemente, del precio del petróleo, del coste del refinado, del transporte de las refinerías a los centros de distribución primaria y secundaria, de los gastos de comercialización y operativos de todo el proceso y, sin duda, de los márgenes de beneficio incorporados a cada paso del proyecto. Finalmente, la regulación fiscal existente jugará también un papel decisivo.



■ IVA ■ IIEE ■ Margen distribución ■ Coste producto

Fuente: Comisión Nacional de la Energía y elaboración propia

Simplifiquemos un poco el esquema y dividamos el precio final del carburante en tres componentes distintos. Primero, el coste estricto del producto que es una variable determinada por el juego de los mercados internacionales. Esto sirve tanto para el producto en crudo como para los refinados. Segundo, la parte impositiva integrada por dos componentes: por un lado, los impuestos especiales que gravan los carburantes y por el otro, los impuestos de tipo general sobre el consumo, en este caso, el IVA al 18%. En tercer y último lugar, consideraremos lo que definimos como margen de distribución y que incluye todos los gastos enunciados anteriormente y que, en definitiva, nos permite hacernos una idea de lo que cuesta hacer funcionar el sistema.

Esta aproximación simplificada de cómo se distribuye el precio del carburante nos dice que, en el caso del gasoil, el 44% del precio de un litro va a los impuestos, el 45%, al coste directo del producto (refinado en el país o importado) y el resto, un 11%, al margen de distribución, es decir, a los beneficios de los operadores más los costes de transporte y comercialización necesarios para poner el producto a disposición del consumidor final. Si hablamos de gasolina, las proporciones serían un poco diferentes, sobre todo por el mayor impacto en la fiscalidad. En este caso, la proporción destinada a los impuestos alcanza el 51%, mientras que el coste del producto representaría el 38,5% y el margen de distribución, el 10,5%.

Ahora ya sabemos adónde va nuestro dinero. Aún así, una vez lleno el depósito de gasolina y en el momento de poner rumbo a nuestro destino vacacional, se nos ocurre comentar con nuestros acompañantes las consecuencias de haber llenado el depósito en unas circunstancias distintas a las de las vacaciones del año pasado.

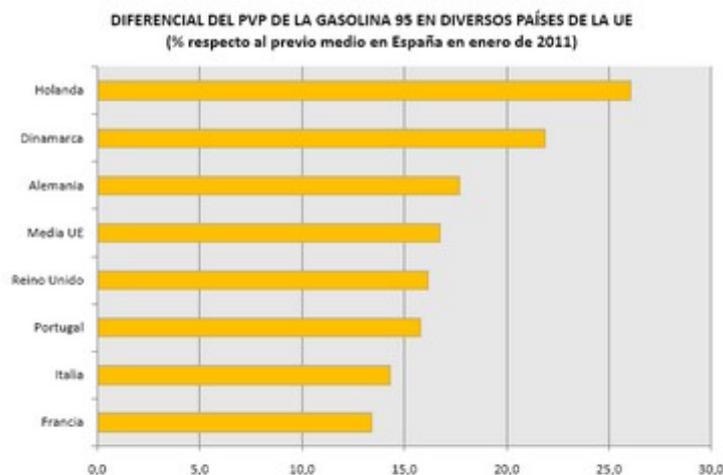
Una primera conclusión que sacaremos es que, de entrada, por cada litro de combustible que ponemos habremos puesto 25 céntimos más a disposición de la gasolinera y, por lo tanto, tendremos exactamente 25 céntimos menos que el año pasado para disfrutar de las vacaciones. Si no los tenemos nosotros, ¿adónde han ido? ¿Quién los tiene?

La respuesta es muy sencilla. Suponiendo que utilizamos un combustible mixto mitad gasolina 95 y mitad gasoil, unos cálculos simples basados en datos del Ministerio de Industria nos dicen que el 54,9% del incremento habrá ido a los impuestos, un 32,8% a los productores o refinadores de productos de petróleo y el resto, un 12,3%, a los operadores del sistema, es decir, mayoristas y minoristas de los carburantes. De hecho, ya sabremos a quién mirar cuando llegemos al restaurante y en lugar de pedir percebes, por la restricción presupuestaria nos conformemos con una sepia a la plancha. Visto de otro modo, seguro que hay alguien que se estará comiendo los percebes a nuestra costa.

De este modo, el aumento del precio de los carburantes habrá supuesto un cambio en la distribución de la renta: los mayores impuestos pagados beneficiarán a la colectividad, el mayor coste del producto habrá repercutido positivamente en los

países productores y el crecimiento de los costes de transformación habrá supuesto una mejora relativa para los operadores del sistema.

Si nuestro rumbo vacacional nos lleva más allá de nuestras fronteras, hacia el norte, y tenemos que repostar de nuevo, lo que pagaremos por litro de combustible será bastante diferente. De media, en la Unión Europea un litro de combustible nos podrá costar casi un 17% más que en España. Esta diferencia puede superar el 25% si repostamos en Holanda, claro que allí siempre tendremos la bicicleta. Así pues, la sonrisa general vuelve al coche. “¿Ves?, no estamos tan mal. Como allá abajo, en ningún sitio” dice alguien, y el viaje continúa mientras pensamos que, en lugar de sepia tendremos que decantarnos en el próximo restaurante por la siempre honesta y sabrosa sardina, a la vista de los precios de los carburantes en latitudes más nórdicas que las nuestras.



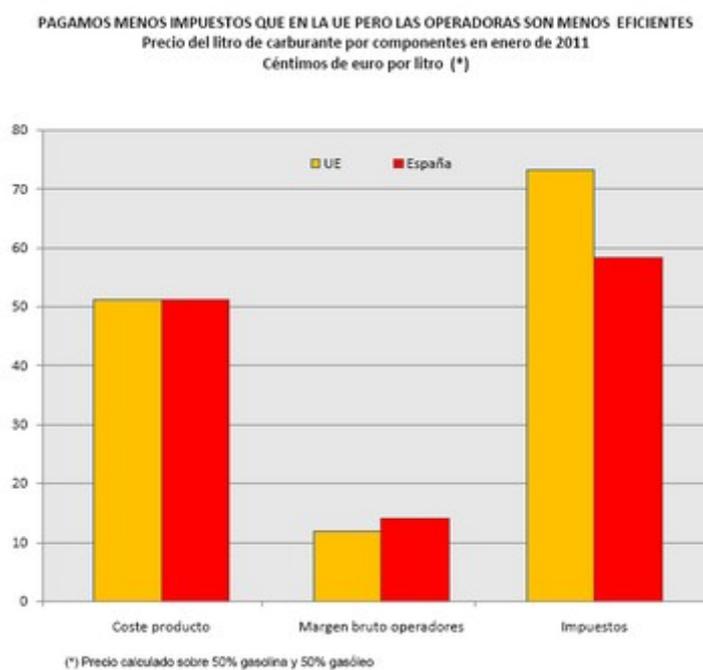
Fuente: Ministerio de Industria y elaboración propia

Sin embargo, el pescado azul no es santo de devoción de todo el mundo y eso nos arranca nuevas reflexiones, quizá pensando en el paraíso perdido de los percebes o, siendo menos ambiciosos, en el de la sepia a la plancha. ¿Por qué en Europa el combustible es tan caro? ¿Compran el producto más caro? ¿Pagan más impuestos? ¿Los márgenes de distribución son más elevados?

La Comisión Nacional de la Energía nos facilita la respuesta en un informe sobre la [Cuantificación económica del indicador de margen bruto de comercialización en España y la UE-6. Periodo 2005-2010.](#)

En primer lugar, se constata que el coste de aprovisionamiento, es decir, la fabricación o importación del carburante, no suponen ninguna diferencia significativa. El coste

estricto del producto a pie de refinería o almacén primario es de 51,3 céntimos de euro en la UE y prácticamente igual en España (51,2). La gran diferencia está en los impuestos por litro de carburante. De media, y por un litro de combustible ficticio, mitad gasolina mitad gasoil, en la UE se pagan 73,2 céntimos de euro, quince más que en España (precios medios de enero de 2011). En Europa los carburantes dan más servicio a la colectividad, pero, sin duda, las administraciones dan más servicio a los ciudadanos.



¿Pero qué pasa con el tercer componente del precio? ¿Cuál es el margen de los operadores? Aquí las diferencias son significativas. Mientras que en la UE el coste del transporte hasta el punto de servicio, la comercialización y el beneficio de los operadores se sitúa en una media de 12 céntimos por litro, en España alcanza los 14,2 céntimos, es decir un 18,4% más. El sistema español es mucho menos eficiente y, por lo tanto, menos competitivo que el sistema europeo.

¿Cómo se explica esta diferencia en la eficiencia? [La Comisión Nacional de la Competencia acaba de publicar un informe](#) en el que vuelve a analizar en detalle las causas de dicha disfunción, y en el que lamenta que, dos años después de haber elaborado unas recomendaciones en este sentido, el poder legislativo y el propio gobierno no hayan avanzado en la resolución del problema. Este informe, por otro

lado, ha sido menospreciado por las empresas implicadas en el negocio de la refinación y la distribución de productos petroleros.

En resumen, este informe destaca que las ineficiencias provienen de la falta de competencia derivada de las fuertes barreras de entrada al sector; del grado de concentración e integración vertical del sector; del papel de la Corporación Logística de Hidrocarburos (CLH) en el proceso de control de precios de transporte y distribución de carburantes, influenciada decisivamente por los principales accionistas de la compañía (Repsol, Cepsa...), y también por la existencia de reglamentaciones complementarias restrictivas de la competencia, por ejemplo, en el ámbito de los biocarburantes.

Evidentemente, el desiderátum de todos los automovilistas, cojan el coche o no esta Semana Santa, sería que de una vez se empezaran a introducir verdaderas reformas en el sistema que permitieran aumentar el nivel de competencia y hacer el sistema más eficiente. Ganaríamos todos.

Dicho de otro modo, si el sistema español fuera capaz de servir los carburantes al mismo coste que se hace en la UE, es decir, ahorrando 2,2 céntimos de euro por litro, el ahorro global que se produciría según el consumo de carburantes del 2010 superaría ligeramente los 750 millones de euros. Esta cifra, si no aumentaran los impuestos, se transferiría directamente a las familias, que probablemente podrían compatibilizar las sabrosas sardinas con los deliciosos percebes, si les apeteciera.

Claro que si el gobierno aprovechara la ocasión para subir los impuestos en un importe equivalente a esta cifra, lo que nos acercaría a la fiscalidad europea, probablemente recaudaría suficientes recursos como para dejarnos ir otra vez a 120 km/h por las autovías. Pensándolo bien, quizá será mejor comer unos buenos percebes y volver a casa dando un paseo.