Data de publicació: març de 2011

On van els diners que paguem pels combustibles?

El preu de les coses, encara que de vegades no hi pensem, ens dóna molta informació sobre el perquè de tot plegat, sobretot si podem saber on va a parar aquell euro i escaig que acabem pagant per un litre de combustible.

Ens trobem amb un preu del combustible molt més elevat que el de l'any anterior, una mica més d'un 20% si el nostre automòbil va amb gasoil i per sobre del 15% si va amb benzina

Davant la imminència de les vacances de Setmana Santa i amb la incertesa generada per un possible conflicte als aeroports, les vacances de proximitat o la voluntat d'independència ens poden portar a molts de nosaltres a optar pel vehicle privat como a mitjà de transport en aquest període de lleure primaveral.

El panorama haurà canviat respecte de les vacances de l'any passat. D'una banda, noves regulacions ens modificaran la velocitat de creuer en els desplaçaments; de l'altra, quan omplim el dipòsit ens trobarem amb un preu del combustible molt més elevat que l'any anterior, una mica més d'un 20% si el nostre automòbil va amb gasoil, per sobre del 15% si va amb benzina.

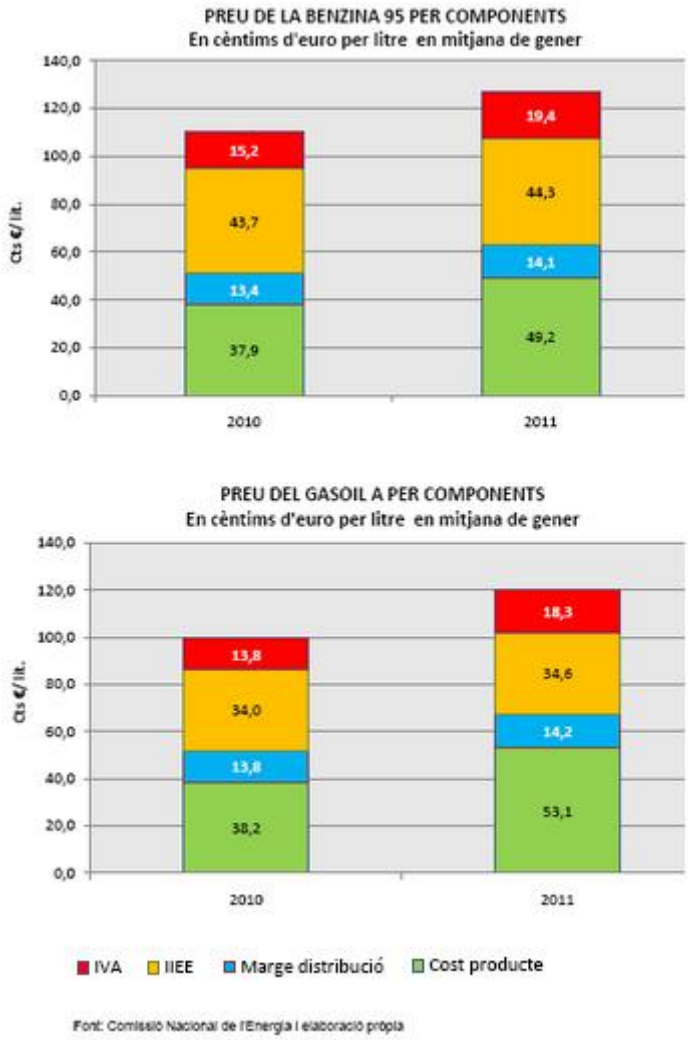
El preu de les coses, encara que de vegades no hi pensem, ens dóna molta informació sobre el perquè de tot plegat, sobretot si podem saber on va a parar aquell euro i escaig que acabem pagant per un litre de combustible.

D'entrada, si paguem en efectiu, aquests diners quedaran a disposició del propietari de la benzinera. En canvi, si ho fem amb targeta, una petita part anirà a un operador bancari que se'n quedarà una comissió més o menys important depenent del seu poder de negociació. Però anem una mica més enllà.

Com és lògic, el propietari de la benzinera amb aquest euro i escaig haurà de fer front a una sèrie d'obligacions vinculades al cost de fer funcionar l'empresa, les quals

inclouen totes les operacions necessàries per a adquirir i servir el carburant, operacions que, al seu torn, implicaran altres agents del sistema, com els majoristes, els magatzemistes i, al final de la cadena, els refinadors o importadors de combustibles. D'altra banda, també haurà d'actuar de recaptador en nom de l'Estat, atesos els impostos que graven els carburants.

Lògicament, el preu del litre de carburant servirà per a pagar cadascuna de les operacions que inclouen la cadena de producció i distribució i que comencen amb l'extracció petroliera i acaben a la benzinera. La qüestió més rellevant és, tanmateix, com es reparteix aquest euro i escaig entre tots els que depenen de nosaltres, els que posem la benzina. I això dependrà, evidentment, del preu del petroli, del cost de refinatge, del transport de les refineries als centres de distribució primària i secundària, de les despeses de comercialització i operatives de tot el procés i, sens dubte, dels marges de benefici incorporats a cada pas del projecte. Finalment, la regulació fiscal existent jugarà també un paper decisiu.



Simplifiquem una mica l'esquema i dividim el preu final del carburant en tres components diferents. Primer, el cost estricte del producte que és una variable determinada pel joc dels mercats internacionals. Això val tant per al producte en cru com per als refinats. Segon, la part impositiva integrada per dos components: d'una banda, els impostos especials que graven els carburants i, de l'altra, els impostos de tipus general sobre el consum, en aquest cas, l'IVA al 18%. En tercer i darrer lloc, considerarem el que definim com a marge de distribució i que inclou totes les despeses enunciades anteriorment i que, en definitiva, ens permet fer-nos una idea del que costa fer funcionar el sistema.

Aquesta aproximació simplificada de com es distribueix el preu del carburant ens diu que, en el cas del gasoil, el 44% del preu d'un litre va als impostos; el 45%, al cost

directe del producte (refinat al país o importat), i la resta, un 11%, al marge de distribució, és a dir, als beneficis dels operadors més els costos de transport i comercialització necessaris per a posar el producte a disposició del consumidor final. Si parléssim de benzina, les proporcions serien una mica diferents sobretot pel major impacte de la fiscalitat. En aquest cas, la proporció destinada als impostos arriba al 51%, mentre que el cost del producte representaria el 38,5% i el marge de distribució, el 10,5%.

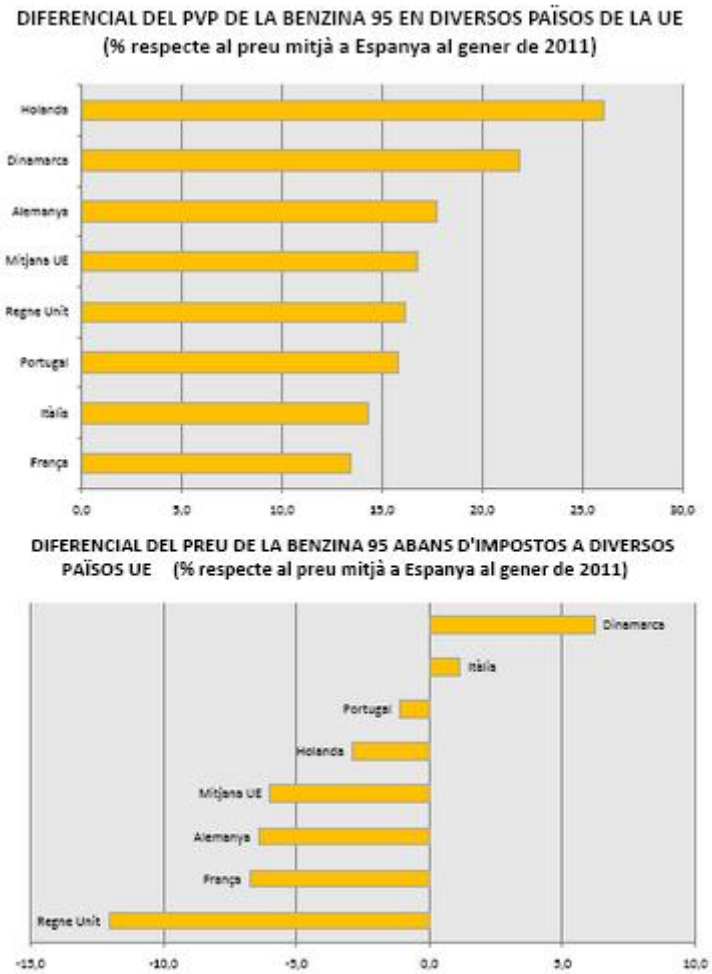
Ara ja sabem on van a parar els nostres diners. Amb tot, un cop ple el dipòsit de benzina i en el moment de posar rumb a la nostra destinació de vacances, se'ns acut comentar amb els nostres acompanyants les conseqüències d'haver omplert el dipòsit en unes circumstàncies diferents a les de les vacances de l'any passat.

Una primera conclusió que traurem és que, d'entrada, per cada litre de combustible que posem haurem posat prop de 25 cèntims més a disposició de la benzinera i, per tant, tindrem exactament 25 cèntims menys que l'any passat per a gaudir de les vacances. Si no els tenim nosaltres, on han anat? Qui els té?

La resposta és molt senzilla. Suposant que fem servir un combustible mixt meitat gasolina 95 i meitat gasoil, uns càlculs simples basats en dades del Ministeri d'Indústria ens diuen que el 54,9% de l'increment haurà anat als impostos, un 32,8% als productors o refinadors de productes petroliers i la resta, un 12,3%, als operadors dels sistema, és a dir, majoristes i minoristes de la distribució de carburants. De fet, ja sabrem a qui mirar quan arribem al restaurant i en lloc de demanar gambes de Palamós, per la restricció pressupostària ens conformem amb una sèpia a la planxa. Vist d'un altra manera, segur que hi ha algú altre que es pot estar cruspint les gambes de Palamós a costa nostra.

Per tant, doncs, l'augment del preu dels carburants haurà suposat un canvi en la distribució de la renda: els majors impostos pagats beneficiaran la col·lectivitat, el major cost del producte haurà repercutit positivament en els països productors i el creixement dels costos de transformació haurà suposat una millora relativa per als operadors del sistema.

Si el nostre rumb de vacances ens porta més enllà de les nostres fronteres, nord enllà, i hem de tornar a fer gasolina, el que pagarem per litre de combustible serà força diferent. De mitjana, a la Unió Europea un litre de combustible ens podrà costar gairebé un 17% més que a Espanya. Aquesta diferència pot superar el 25% si posem benzina a Holanda, clar que allà sempre hi tindrem la bicicleta. Tot plegat, doncs, el somriure general torna al cotxe. «Veus?, no estem tan malament. Com allà baix, enlloc» diu algú, i el viatge continua mentre pensem que, en comptes de sípia haurem de decantar-nos en el proper restaurant per la sardina, sempre honesta i saborosa, a la vista del preus dels carburants en latituds més nòrdiques que les nostres.



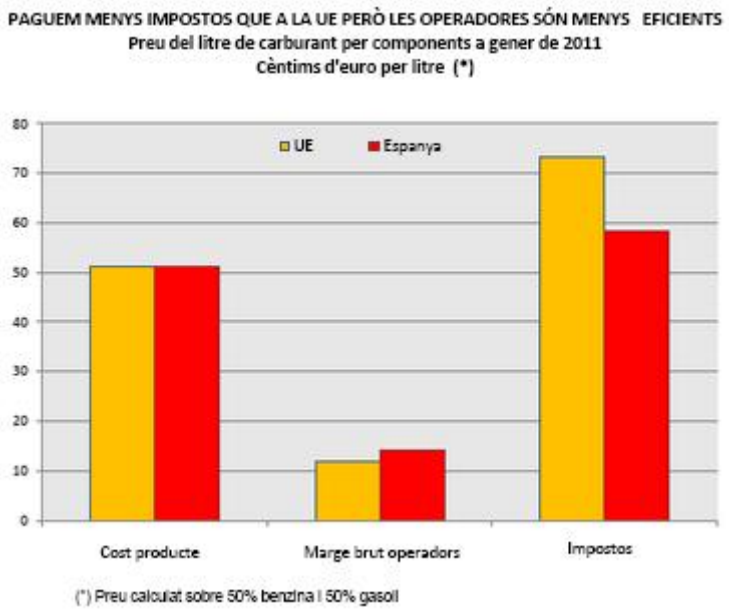
Font: Ministeri d'Indústria i elaboració pròpia

El peix blau, però, no agrada pas a tothom i això arrenca noves reflexions, potser pensant en el paradís perdut de les gambes o, essent menys ambiciosos, en el de la

sípia a la planxa. Com és que aquí a Europa el combustible és tan car? Compren el producte més car? Paguen més impostos? Els marges de distribució són més elevats?

La Comissió Nacional de l'Energia ens facilita la resposta 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 lloc, es constata que el cost de proveïment, és a dir, la fabricació o importació del carburant, no suposa cap diferència significativa. El cost estricte del producte a peu de refineria o magatzem primari és de 51,3 cèntims d'euro a la UE i pràcticament igual a Espanya (51,2). La gran diferència està en els impostos per litre de carburant. De mitjana, i per un litre de combustible fictici, meitat benzina meitat gasoil, a la UE es paguen 73,2 cèntims d'euro, quinze més que a Espanya (preus mitjans del gener del 2011). A Europa, els carburants fan més servei a la col·lectivitat, però, de ben segur, les administracions donen més serveis als ciutadans.



Què passa, però, amb el tercer component del preu? Quin és el marge dels operadors? Aquí les diferències són significatives. Mentre que a la UE el cost de transport fins al punt de servei, comercialització i benefici dels operadors es situa en una mitjana de 12 cèntims per litre, a Espanya arriba als 14,2 cèntims, és a dir, un 18,4% més. El sistema espanyol és molt menys eficient i, per tant, menys competitiu que el sistema europeu.

Com s'explica aquesta diferència en l'eficiència? La Comisión Nacional de la Competencia acaba de publicar un informe en què torna a analitzar de manera detallada les causes d'aquest disfuncionament, i en el qual lamenta que, dos anys després d'unes recomanacions en aquest sentit, el poder legislatiu i el mateix govern no hagin avançat en la solució del problema. Aquest informe, d'altra banda, ha estat menystingut per les empreses implicades en el negoci de la refinació i la distribució de productes petroliers.

En resum, aquest informe destaca que les ineficiències vénen de la manca de competència derivada de les fortes barreres d'entrada al sector; del grau de concentració i integració vertical del sector; del paper de la Corporación Logística de Hidrocarburos (CLH) en el procés de control de preus del transport i distribució de carburants, influïda decisivament pels principals accionistes de la companyia (Repsol, Cepsa...), i també per l'existència de reglamentacions complementàries restrictives de la competència, per exemple, en l'àmbit dels biocombustibles.

No cal dir que el desideràtum de tots els automobilistes, agafin el cotxe o no aquesta Setmana Santa, seria que d'una vegada es comencessin a introduir veritables reformes en el sistema que permetessin augmentar el nivell de competència i fer el sistema més eficient. Tots hi guanyaríem.

Dit d'una altra manera, si el sistema espanyol fos capaç de servir els carburants al mateix cost que es fa a la Unió Europea, és a dir, estalviant 2,2 cèntims d'euro per litre, l'estalvi global que es produiria segons el consum de carburants del 2010 superaria lleugerament els 750 milions d'euros. Aquesta xifra, si no augmentessin els impostos, es transferiria directament a les famílies que, amb tota probabilitat podrien compatibilitzar les saboroses sardines amb les delicioses gambes de Palamós, si els vingués de gust.

Clar que si el govern aprofités l'avinentesa per a apujar els impostos en un import equivalent a aquesta xifra, la qual cosa ens acostaria a la fiscalitat europea, probablement hauria recollit prou recursos com per deixar-nos anar un altre cop a 120 km/h per les autovies. Ben pensat, però, potser més valen unes bones gambes i tornar a casa tot xino-xano.