

¿Por qué echar gasolina resulta cada vez más caro?

www.elmundo.es

Gasolina y gasóleo siguen socavando el deteriorado billeteo de los españoles. El precio de ambos productos volvió a situarse en **máximos históricos** hace unas semanas al venderse a casi 1,40 euros/litro, en el caso de la gasolina 95, o de 1,37 euros el litro de gasóleo, según los datos recogidos en el Boletín Petrolero de la Unión Europea. Y en este escenario la pregunta es: **¿seguirá subiendo el PVP de los carburantes?**

Los expertos coinciden en que es imposible adivinar la trayectoria que va a seguir el precio de los carburantes en el corto o medio plazo. En principio, el recrudecimiento de la **tensión en el Estrecho de Ormuz** -punto clave en el transporte de petróleo con destino Europa- debería ir aparejada al aumento del precio que paga el consumidor.

También contribuiría de manera alcista al precio de los carburantes una **nueva subida de impuestos** en cualquiera de los tres gravámenes aplicados a este producto: Hidrocarburos, 'céntimo sanitario' o IVA. Estos son punto por punto los factores que marcarán el precio de repostar:

Cotización en el mercado

La cotización del petróleo en el mercado -y más concretamente de la gasolina y el gasóleo como tal- genera un comportamiento aleatorio en el precio del producto. "Ser **productos de inversión** les hace no depender tanto de la oferta y la demanda y moverse más por pura especulación", denuncia Andrés Delgado, director del gabinete Mariano Aguayo. Aquí no hay ley de mercado: la demanda interna de carburantes para automoción en España cayó un 6,6% en 2011, mientras que el precio de la gasolina aumentó un 5,46% y el del gasóleo en casi un 10%.

A pesar de que gasolina y gasóleo son productos cotizados, la materia prima continúa siendo el crudo, por lo que los factores que influyen en su cotización (crisis, conflictos internacionales, catástrofes, tensiones políticas...) tienen una **gran repercusión** sobre el precio final de los carburantes.

"La cotización ya no refleja el precio de los carburantes. Cuando hay subida de la materia prima las petroleras se apresuran a subir el PVP, pero cuando baja tarda mucho en reflejarse", lamenta Rubén Sánchez, portavoz de Facua-Consumidores en Acción.

Además, las tensiones en Irán han tensionado en las últimas semanas el precio del crudo. El barril ha aumentado su valor en 2 dólares, hasta 112, y los analistas consideran que su precio podría escalar incluso hasta 117 dólares.

Tipo de cambio euro-dólar

La fluctuación del euro con respecto al dólar también influye de forma significativa en el precio de los carburantes. **La depreciación de la moneda europea** frente al dólar de los últimos meses ha contribuido a encarecer el precio de las importaciones, en general, y del crudo, en particular. De otra forma, cada vez que sube el euro frente al 'billete verde' debería reducirse el precio de los carburantes.

De hecho, un reciente estudio de la Comisión Nacional de Energía (CNE) advertía de que cada variación de tres céntimos de dólar en su tipo de cambio frente al euro supone una variación de signo opuesto de un céntimo en el PVP de la gasolina, aunque esto sólo es aplicable cuando el resto de componentes que fija el precio del producto se mantiene estable.

Actualmente cada 'moneda única' se cambia por 1,314 dólares, tras haber caído en los últimos meses un 14% (en mayo el tipo de cambio era de 1,48) por el **recrudescimiento de las tensiones financieras** en Europa. La posible remontada del euro también repercutiría en el precio de los carburantes.

Impuestos

El desequilibrio presupuestario de España (con una desviación notable sobre los objetivos de déficit pactados con Bruselas) tampoco hace descartable una próxima **subida de impuestos** para estimular el capítulo de ingresos. Este aumento podría afectar a los tres tributos que gravan el precio final de los carburantes (Hidrocarburos, 'céntimo sanitario' e IVA).

El **Impuesto sobre Hidrocarburos** -que se aumentó por última vez en 2009- establece un gravamen de 0,4 euros por cada litro de gasolina repostado. En el caso del gasóleo, el margen es de en torno a 0,3 euros/litro.

El de hidrocarburos marca la base, a la que habría que sumar luego otros dos gravámenes: el Impuesto a la Venta Minorista de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) -popularmente conocido como '**céntimo sanitario**'- y el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).

El primero de estos tributos fue creado en 2001 y cedido en su totalidad a las comunidades autónomas, que tienen la obligación de destinar lo recaudado a fines de **naturaleza sanitaria** -de aquí su sobrenombre- o medioambiental.

El impuesto tiene dos tramos que marcan su cuantía: el estatal, de 2,4 céntimos por cada litro, y el autonómico, aprobado ya por 10 comunidades autónomas en un intento de aumentar sus ingresos y equilibrar sus presupuestos. En algunas de estas regiones el tipo regional es similar al estatal, lo que eleva la cuantía total del impuesto hasta 4,8 céntimos por litro repostado.

Por último está el **IVA**. Las gasolineros y las asociaciones de consumidores denuncian que este impuesto se aplica de manera "abusiva" en el caso de los carburantes, ya que no sólo grava con un 18% el precio de la materia

prima sino que lo hace una vez se han aplicado los dos impuestos antes mencionados.

En total, y según datos oficiales, el peso de los impuestos sobre el precio total de la gasolina es del 49% y del 42% para el gasóleo.

Márgenes

En este apartado se enmarcan las remuneraciones de los distribuidores mayoristas y minoristas, así como los costes derivados del proceso de comercialización y logística. Es la franja que menos peso tiene en el precio final del producto -en torno a un 11%- aunque también ha experimentado una notable subida en los últimos cuatro años. Concretamente, los márgenes han pasado de 12,3 céntimos a 14,1 céntimos por cada litro de gasolina, lo que supone un **incremento del 14%**.

¿Es más cara la gasolina en España que en la UE?

El litro de gasolina en España sigue siendo más barato en España que en otros países de la Unión Europea como Reino Unido o Italia, donde se paga a 1,71 euros según los datos del Boletín Petrolero de la UE. Bulgaria, por otro lado, goza del combustible más barato (1,22 euros el litro). La media de la UE (1,56 euros/litro) y de la zona euro (1,58 e/l) también están por encima de los precios nacionales.

Sin embargo, ocurre que el precio de los carburantes antes de impuestos en España (0,716 euros/litro) es superior a la media europea (0,68 euros).

¿A qué se debe este fenómeno?

Hay diferentes versiones. Por un lado, la asociación de consumidores Facua vincula este desequilibrio "**a la escasa competencia**" del sector en España, lo que provoca que "suban los precios y baje la calidad". En la misma línea se pronuncia Andrés Delgado, del bufete Mariano Aguayo (que defiende a los gasolineros), al opinar que en el país "hay mucha demanda de gasolina y poca oferta". Ambos coinciden en que las autoridades de competencia deben "continuar con sus investigaciones sobre pacto de precios".

Por otro lado, fuentes de las petroleras consideran que el precio de la gasolina en España excluidos impuestos es similar al de los países vecinos, por lo que achacan la diferencia a un "error en la comparativa usada por el boletín europeo".

¿Seguirán subiendo los carburantes?

Fuentes del sector explican que el precio de los carburantes atraviesa una tendencia ascendente, impulsada ahora por las tensiones en el mercado del crudo derivadas del conflicto en Irán y otros países productores y el aumento de la demanda de combustibles por el frío.

"La gasolina es un producto imprescindible y que no tiene competencia, lo que permite a las empresas distribuidoras no bajar su precio. Falta más competencia en materia de precios", insisten en Facua.

Sin embargo, la entrada en recesión o la ralentización de algunas de las principales potencias económicas del mundo podrían tirar hacia abajo de la demanda de petróleo, reduciendo su precio en el mercado.

Mi coche es de gasóleo, ¿seguiré pagando menos por repostar?

El menor precio del gasóleo frente a la gasolina viene derivado de la menor carga fiscal sobre este producto. Sin embargo, Delgado considera que ambos precios tenderán a equilibrarse según vaya aumentando la demanda de vehículos de gasóleo. Además, "en España hay un déficit en la capacidad para refinar todo el gasóleo que necesitamos, lo que encarecerá los precios", sostiene.