

La gasolina sube el doble que en la UE y supera, con el gasóleo, los 2 euros

LA SUBIDA SE COME LA BONIFICACIÓN FISCAL/ La última semana, la gasolina ha subido 6,8 céntimos por litro y el gasóleo, 8,7 céntimos. El incremento desde marzo multiplica por siete el alza en la eurozona.

Pablo Cerezal. Madrid

El precio de los carburantes continúa su escalada y lo hace, además, a un ritmo bastante más intenso que el promedio europeo. La gasolina y el gasóleo se sitúan ambos por encima de los dos euros por litro por primera vez en la historia y con ello cada vez parece más evidente que las medidas planteadas por el Gobierno para rebajar no han surtido un efecto positivo, sino todo lo contrario, ya que la bonificación fiscal ha sido engullida por completo por las subidas de precios. De hecho, España ha pasado en los últimos años de ser uno de los países donde más barato era llenar el depósito a uno de aquellos donde más caro sale repostar, si bien hay que tener en cuenta que la distinta metodología en los países europeos ha adulterado en cierta medida las estadísticas, ya que los descuentos fiscales en España se aplican después del precio final y en Francia o Italia, antes.

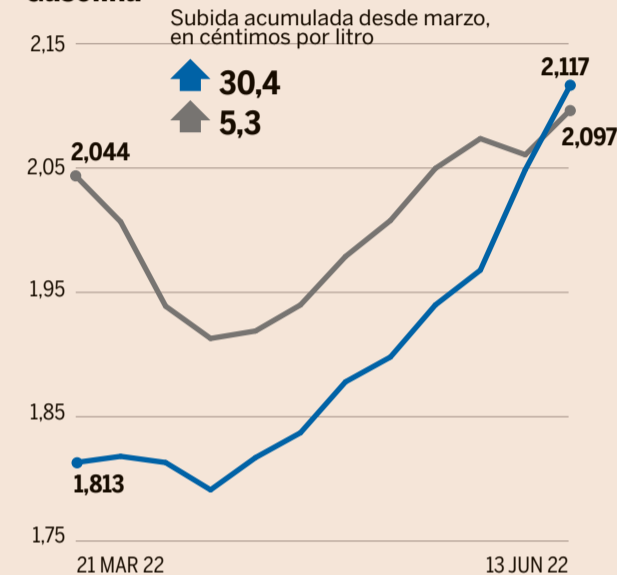
La gasolina subió 6,8 céntimos por litro en la última semana, hasta alcanzar los 2,117 euros por litro, de acuerdo con los últimos datos publicados ayer en el Boletín Petrolero de la Comisión Europea. Esta subida duplica el incremento medio en la eurozona

EL COMBUSTIBLE, DISPARADO

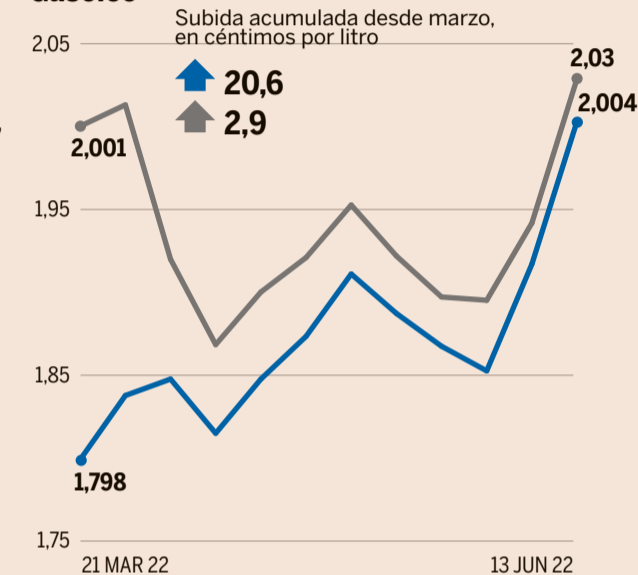
Precio, en euros por litro.

— España — Eurozona

> Gasolina



> Gasóleo



Expansión

Fuente: Boletín Petrolero de la Comisión Europea

(3,6 céntimos) pero, todavía más significativo, el precio se sitúa por encima de la media europea por primera vez en la historia. De hecho, desde que el Gobierno lanzó su plan de choque contra los efectos de la guerra en Ucrania, que tenía como uno de sus puntos fuertes la contención de los precios del carburante, la ga-

solina en España se ha encarecido 30,4 céntimos por litro, seis veces más que en el conjunto de la eurozona, comiéndose con creces la bonificación fiscal de 20 céntimos por litro al consumo de combustible en estaciones de servicio.

Y algo muy similar sucede con el gasóleo. En la última semana, el precio del diésel ha

subido 8,7 céntimos, hasta alcanzar los 2,004 euros por litro. Con ello, acumula una subida de 20,6 céntimos desde las últimas semanas de marzo, frente a un incremento de 2,9 céntimos en promedio en la eurozona, siete veces más. Con los incrementos de la última semana, ambos carburantes superan la cota psico-

lógica de los dos euros por litro de forma simultánea por primera vez en la historia, llegando a duplicar incluso las cifras que se veían hace apenas dos años.

¿A qué se debe que los precios de venta hayan engullido en menos de tres meses la bonificación fiscal implementada por el Gobierno? Funda-

Hace un año, España era el 15º país de la UE con la gasolina más cara. Ahora es el séptimo

mentalmente, a su diseño. Por un lado, el Gobierno ofrecía un descuento de 15 céntimos por litro en sus ingresos fiscales y reclamaba a las estaciones de servicio un ajuste de 5 céntimos en sus márgenes, pero las gasolineras no estaban en disposición de asumir este descuento, por lo que pronto repercutieron sus 5 céntimos de descuento en los precios del surtidor. Y el retraso en el pago de los 15 céntimos restantes por parte del Gobierno a las estaciones de servicio ha obligado a muchas de ellas a elevar los precios para compensar la rebaja posterior. Además, muchas han introducido descuentos a posteriori sobre el precio en el surtidor. De hecho, la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) señala que desde el 1 de abril el margen de venta de las gasolineras españolas se ha reducido en 4 céntimos en el caso de la gasolina y 12 en el del gasóleo.

Con estos incrementos, España ya se sitúa entre los países más caros de Europa, cuando hace unos años era de los más baratos. Por poner un ejemplo, el año pasado por estas fechas, España era el decimoquinto país de la Unión Europea en el ranking de los precios de la gasolina y el decimosexto en cuanto al diésel; en la última semana, en cambio, ocupa el séptimo lugar en cuanto a la gasolina y el decimoprimer del diésel.

Carburantes: cómo estabilizar su precio

Diego Barceló Larran
@diebarcelo

El IPC español es más volátil que el de otros países de la UE. En la década pasada, osciló en un rango de 5 puntos porcentuales (entre -1,5% y +3,5%); mientras, ese rango fue de poco más de 3 p.p. en Alemania y Francia. Eso se agudizó en los últimos meses: nuestro IPC (+8,7% en mayo), no solo sube más que en Francia, Italia, Holanda, Portugal, etc., sino que su cambio (desde -0,9% hace dos años) es también más marcado. Hay tres razones principales que lo explican: 1) cómo se incorpora al IPC el precio de la electricidad (solo se incluye la tarifa regulada -la que cambia cada hora- y no incluye los contratos libres, que tienen tarifas estables); 2) el mayor

peso del IVA en España dentro de los impuestos que gravan los combustibles; y 3) el mayor peso en el IPC español de artículos con precios más volátiles. La volatilidad del IPC es un problema grave: genera conflictividad social por la pérdida de poder adquisitivo, complica las negociaciones de convenios, dificulta la gestión de las finanzas públicas (recaudación volátil y presiones de gasto), entorpece el cálculo de costes e inversiones. La clásica "solución" socialista, de intervenir los precios, es contraproducente: distorsiona el rol clave que tienen los mismos en la economía (transmitir información sobre la escasez relativa de los bienes). Si esa información se distorsiona, los recursos se asignan mal (se desperdician) y se alcanza un bienestar inferior al que se podría lograr. Confiscar parte de los beneficios a las empresas (en este caso, petroleras) daña la seguridad jurídica,

ataca el derecho de propiedad y desalienta la inversión. Sin embargo, es posible estabilizar el precio de los combustibles con un mecanismo transparente, simple, previsible y objetivo, que minimice la interferencia sobre los precios de mercado y respete los derechos de productores y consumidores. La idea es sencilla: que el precio de venta sea la media, por ejemplo, de los últimos 36 meses. La diferencia entre el precio de mercado y esa media se compensa con aumentos o reducciones de los impuestos sobre los combustibles.

Un ejemplo. El precio con impuestos de la gasolina 95 en gasolineras fue de media, en mayo, de 1,904. La media de los últimos 36 meses de ese mismo precio fue 1,346. La diferencia entre ambos es de 0,558. Este último es el importe en que tendrían que reducirse los impuestos (IVA y especiales), de forma tal que el precio de venta real fuera 1,346. Al final

de cada mes se repetiría el proceso: se calcularían la media móvil de 36 meses y la diferencia con el precio de mercado, para establecer el valor de los impuestos.

En las simulaciones que hice desde 2005, el sistema es prácticamente equilibrado en términos fiscales (no genera déficits ni superávits permanentes). Esto es así porque la propuesta tiene una "cara B": si el precio de la gasolina se desplomara y cayera por debajo de la media de 36 meses, los impuestos subirían. Evidentemente, se podría hacer con cualquier otra media móvil (cuanto más corta, menos estable sería el precio). Se podría limitar el sistema a los combustibles de automoción o no. La clave es que el gobierno acepte que los impuestos sobre los carburantes dejarían de tener una finalidad principalmente recaudatoria, para pasar a tener como objetivo la estabilización del precio de venta.

Las ventajas serían enormes. En el período 2008-2021, la gasolina 95 tuvo un incremento interanual máximo de 31% (noviembre 2021) y una caída máxima de 20,5% (mayo 2020); la media móvil de 36 meses, en cambio, osciló entre un aumento máximo de 3,5% y un descenso de 1,7%. En mayo último, en lugar de haber sufrido un incremento interanual de 41,5%, la gasolina 95 habría subido apenas 6,7%. Esto resolvería todos los problemas derivados de la volatilidad del precio de los carburantes (lo que se potenciará cuando el INE pueda reflejar correctamente los precios eléctricos). El precio de venta seguiría siendo libre; sus subidas o bajadas solo se espaciarian en el tiempo. El respeto a los derechos de todos sería total. Resta, empero, un único inconveniente. Para poner en marcha algo así hace falta voluntad política. ¿La habrá?

Director de Barceló & Asociados