

# La benzina, un gran negoci per a l'estat

**E**n dues dècades, la recaptació de l'estat per l'impost d'hidrocarburs ha crescut d'un 548%, i ja representa l'1,21% del PIB. Del preu per litre de benzina o gasoli que paga el consumidor final, gairebé el 70% va a parar a la hisenda pública en concepte de l'IVA i de l'impost especial d'hidrocarburs, de manera que, en el cas espanyol, per cada 1.000 litres de gasolina, l'administració s'embutxaca 294 euros. No gaire, si ho comparem amb la fiscalitat de països com el Regne Unit, que se n'emporta 742 euros, Alemanya (440) o Itàlia (403).

## El cèntim sanitari infla el preu.

Els governs autonòmics també s'emporten un pessic amb el tram autonòmic cedit de l'impost d'hidrocarburs i de l'IVA, i des del 2002 tenen la possibilitat d'aplicar el cèntim sanitari, un impost que grava el litre de benzina amb 2,4 cèntims d'euro i el de gasoli amb 0,6 cèntims per mirar de pal·liar el dèficit pressupostari de la sanitat pública.

Catalunya, el País Valencià, Madrid, Galícia, Astúries i Castella - la Manxa apliquen aquest recàrrec, que representa una font d'ingressos gens negligible per als governs autonòmics. En el cas de Catalunya, els pressupostos de l'any

De l'euro llarg que paguem per un litre de benzina, el 60% se l'endú l'estat en impostos. I a Catalunya i al País Valencià graven el combustible amb 2,4 cèntims per litre per finançar la sanitat. El barril de Brent car és un bon negoci per a l'administració.

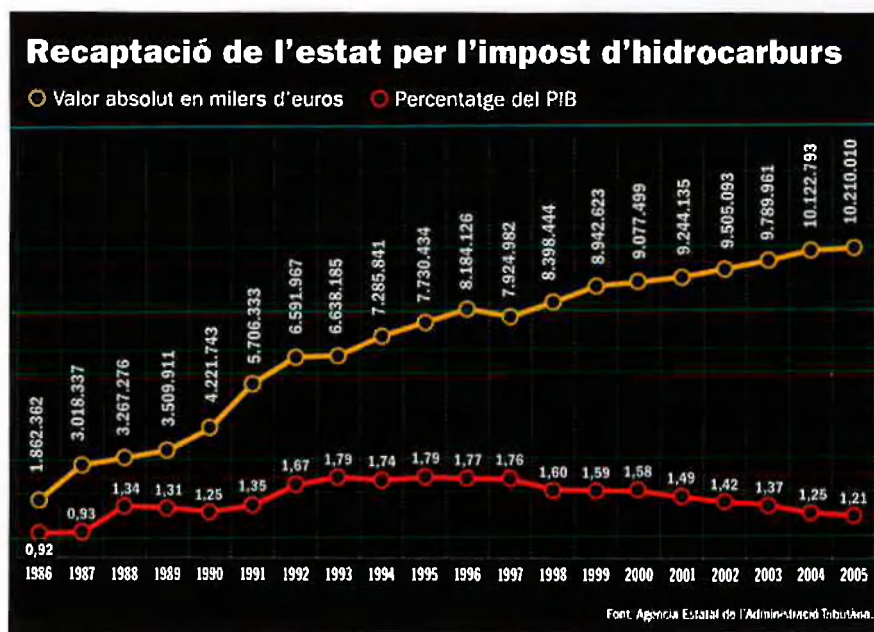
entrant preveuen una recaptació de 172 milions d'euros, a més a més de 776 milions corresponents al percentatge que li correspon de l'impost estatal d'hidrocarburs. El País Valencià preveu uns ingressos de 113 milions d'euros pel cèntim sanitari des que es va començar d'aplicar, el 2006, fins al 2008. A les Illes no s'aplica aquest recàrrec i el president, Francesc Antich, s'ha

compromès a no aplicar-l'hi durant aquesta legislatura perquè de moment no considera necessari carregar un nou impost per fer front a la despesa sanitària del seu govern.

Els països productors i exportadors de petroli s'emporten un marge molt petit de benefici per la venda de cada barril de petroli, que ja cotitza per sobre dels 87 dòlars. Es neguen a abaratir-lo, com demanen els països receptors, precisament perquè el gran negoci el fan els estats que apliquen una fiscalitat abusiva sobre el consum. Des del gener d'enguany, la gasolina i el gasoli s'han encarit d'un 14,4% i d'un 17,9% respectivament a l'estat espanyol, segons el butlletí petroler de la UE. Un litre de benzina costa 13,97 cèntims més que no pas fa 11 mesos, mentre que el gasoli s'ha pujat de 16,29 cèntims.

**Actuar sobre el preu final.** Reduir la recaptació d'impostos abaratiria la gasolina substancialment? Segons els experts, la resposta és afirmativa, però la UE i els seus estats membres van en la direcció oposada. Tant, que per evitar la competència fiscal entre estats el 2003 es va modificar una directiva europea sobre impostos especials per assolir una harmonització del percentatge recaptat. La normativa europea sobre hidrocarburs estableix que els estats han d'aproximar-se progressivament als tipus mínims fixats d'aquest impost especial. En el cas de la gasolina amb plom és de 337 euros per cada 1.000 litres, 287 euros per a la gasolina sense plom i 245 per al gasoli.

L'opció més viable per a descarregar fiscalment el consum d'hidrocarburs és, a parer dels experts, la reducció de l'IVA, que a l'estat espanyol és d'un 16%. A la UE, només Luxemburg el té més baix que l'estat espanyol, un 15%, mentre que Suècia i Dinamarca són al capdavant amb un 25%, i Finlàndia amb un 22%. Alguns analistes defensen que la benzina hauria de tenir el mateix tractament fiscal que l'habitatge, un 7%, ja que la consideren una necessitat bàsica en un país en què el transport públic no té garanties d'accés a tota la





La recaptació d'impostos per la utilització d'hidrocarburs ja representa l'1,21% del PIB estatal. Alguns territoris també apliquen el cèntim sanitari.

població. En tot cas, aquesta mesura requeriria el vist-i-plau de la UE, que supervisa l'harmonització fiscal dels seus estats.

**Poques empreses controlen el mercat.** Hi ha una altra possibilitat que es podria plantejar per abaratir el carburant sense modificar el sistema impositiu. Es tractaria d'introduir més competència en la distribució de carburants, un sector que és dels menys liberalitzats a l'estat espanyol. De fet, les tres grans companyies, Repsol, Cepsa i BP, controlen el 90% del mercat. Aquestes empreses no únicament són productores i refinadores de petroli sinó que també controlen la xarxa de distribució a l'engròs i proveeixen benzineres, amb les quals signen contractes de patrocini. El govern espanyol ja va implantar algunes mesures en aquest sentit.

En tot cas, és el consumidor privat qui nota més directament els efectes de l'increment del preu de la benzina i la diferència entre les gasolineres segons la companyia que les proveeix. En una

mateixa ciutat, el preu del litre pot variar fins a cinc cèntims, i s'han detectat diferències fins a 10 euros en el preu d'omplir un dipòsit a diversos territoris de l'estat espanyol.

Però el preu tan elevat de la benzina també s'explica per més factors. Hi té un pes rellevant el cost de la distribució, és a dir, el preu de dur el producte a les gasolineres, que varia segons la distància i segons quina empresa faci el transport. A tot plegat s'hi afegeix el marge de benefici que té la benzinera, al voltant del 15% del preu final que paga el consumidor.

**Els professionals són els grans afectats.** Si l'usuari de vehicle privat nota de seguida l'augment del preu de la gasolina, els sectors professionals que en depenen per a treballar són els més perjudicats. En el cas dels pagesos, l'exemple és ben clar. L'encariment del gasoli repercuteix en les despeses de preparar la terra, llaurar, adobar, sembrar, aplicar tractaments d'herbicides, sulfatar (fruiters, oliveres, ametllers, etc.), transportar les collites a les in-

dústries i al mercat, segar, empaquetar i moltes més tasques. La conseqüència directa és un increment dels costos de producció, combinat amb una tendència a la baixa del preu de venda dels productes en un sector altament competitiu i pressionat per la competència exterior.

El 2009 ha d'entrar en vigor la implantació del gasoli professional per als agricultors, però aquest col·lectiu reclama que davant l'alça permanent del preu s'avanci a l'any que ve. Sigui com sigui, l'acord subscrit entre l'administració espanyola i els sindicats agraris manté l'actual devolució de l'impost especial d'hidrocarburs, 7,8 cèntims d'euro per litre consumit, i introdueix la rebaixa de l'import de l'IVA del 16% al 7%.

Si el novembre de 1998 el barril de Brent es va situar en un mínim històric, a 10,46 dòlars, dimecres passat era a punt de passar la frontera dels 90 dòlars. I ningú no gosa assegurar que els 100 dòlars no arribaran mai.

*Gemma Aguilera*