

## La subida de los precios de los carburantes y fertilizantes

# Una situación insostenible

**E**l gasóleo tipo "B", también llamado comúnmente agrícola, es un carburante idéntico al "A", o de automoción, que lleva incorporado un marcador de color rojo para distinguirlos entre sí. La razón de diferenciación es puramente fiscal, dado que se aplican niveles distintos de gravámenes en el impuesto especial de hidrocarburos al gasóleo "B" respecto del "A".

- 7,871 euros/100 l para los gasóleos de tipo "B".
- 26,985 euros/100 l para los gasóleos tipo.

El precio del gasóleo lo configura el precio del crudo como núcleo central, al cual se añaden impuestos, tanto especiales como el de ventas minoristas de determinados hidrocarburos, el Impuesto sobre el Valor Añadido y los márgenes de los distribuidores. El porcentaje de IVA que se aplica en gasóleos es del 16%. Al ser un impuesto finalista, el IVA se aplica al final, por lo que afecta también a los otros dos impuestos; es decir, es un impuesto sobre otro impuesto.

Otro de los inputs que más influye en la configuración de la partida de gastos en la agricultura son los fertilizantes. La subida de los hidrocarburos está afectando directamente al precio de los fertilizantes por cuanto se fabrican a partir de gas natural o amoníaco. Se calcula que aproximadamente el 40% del precio final de fertilizantes depende del coste de los hidrocarburos.

Los agricultores y ganaderos han visto cómo en el último año y en lo que llevamos de éste se ha incrementado espectacularmente el precio del gasóleo "A" y "B".

Las oscilaciones de precio de estos carburantes son objeto de interés y preocupación especial para UPA, además de otros como el propano y la gasolina, dado que al



utilizarse de una forma mayoritaria por el sector agrario, las variaciones de precio inciden directamente en la renta del agricultor. El consumo de carburante en el medio rural es alto y significa una importante fuente de gasto para los agricultores y ganaderos que utilizan y dependen de estos carburantes para poder producir y desarrollar su actividad.

Cabe insistir en que la renta del agricultor no sólo se ve recortada por la subida del gasóleo tipo "B" (el que utilizan los tractores o las cosechadoras), sino también por las subidas experimentadas por

el gasóleo tipo "A" e incluso por la gasolina, que repercute en los costes de consumo de diferentes tipos de motores y maquinaria utilizados en las explotaciones agrarias. El agricultor se ve especialmente perjudicado por su dependencia en el medio rural de los medios de locomoción individual.

En el último año se está produciendo un incremento continuo del precio de los carburantes. Se estima que algunos de ellos han podido incrementar su precio hasta en un 25%, situándose la media en el entorno del 18-20%.

Si se analizan los precios sin im-

puestos del gasóleo en los distintos países de la UE que publica el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se observa cómo el sector de hidrocarburos que opera en España es poco eficiente o no existe una competencia real entre los operadores, por cuanto en nuestro país el precio sin impuestos es de los más caros de la UE. Las últimas informaciones sobre el nivel impositivo en los diferentes países de la UE es la siguiente:

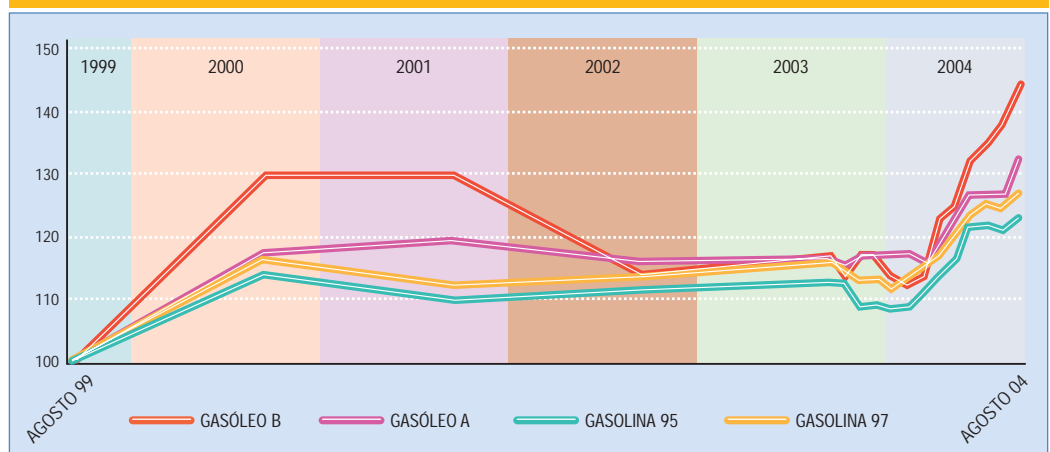
### IMPUESTO ESPECIAL EN UE

	EUROS/1.000 L
ALEMANIA	220
DINAMARCA	304
HOLANDA	46,56
REINO UNIDO	52
IRLANDA	47,36
FRANCIA	54
AUSTRIA	282,7
SUECIA	338
PORTUGAL	245,91
LUXEMBURGO	0
FINLANDIA	63,74
ESPAÑA	79
BÉLGICA	13,6

En nuestro caso, la fiscalidad se sustenta en tres pilares:

- Impuesto especial de hidrocarburos, en el caso agrícola es 0,079 euros/l.

### VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS DIFERENTES COMBUSTIBLES. BASE 100, AGOSTO 1999



■ Impuesto especial sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos. De 0,006 euros/l.

■ IVA, que por tratarse de un impuesto finalista afecta tanto al precio del gasóleo como a los impuestos anteriores, es del 16%.

Si partimos de un precio actual de 0,49 euros/l, los diferentes impuestos son:

■ IVA: 0,067 euros/l.

■ IVM: 0,006 euros/l.

■ IEH: 0,079 euros/l.

■ Sin impuestos: 0,338 euros/l.

Por lo tanto, el sistema impositivo en España supone elevar el precio del gasóleo en un 45%.

El notable incremento del precio del gasóleo en los últimos meses ha ocasionado y va a seguir ocasionando una merma considerable en la renta de los agricultores y ganaderos.

Evidentemente, son las explotaciones agrarias de carácter familiar las más afectadas por esta problemática, ya que su relación negociadora ante los distribuidores de gasóleo es más débil que el de las explotaciones agrarias de tipo empresarial, y consecuentemente el precio final al que consiguen el producto suele ser más alto.

Según el Boletín Estadístico de Hidrocarburos, el consumo de gas-

óleo bonificado "B" en 2003 ascendió a 5.445 kilotoneladas, lo que equivale a 6.482 millones de litros de gasóleo "B". Si el cálculo se hace sobre la base de ponderación del consumo y considerando que, según el MAPA, el 60% del consumo de gasóleo B es agrícola (el resto es pesquero), supone unas pérdidas acumuladas por el gasóleo "B" agrícola de 190 millones de euros durante los últimos dos años.

Según los datos de consumos intermedios de la evolución de las macromagnitudes agrarias publicados por el MAPA, la factura de fertilizantes alcanza los 1.150 millones de euros/año. Para poder cuantificar el incremento en los costes del sector derivados del alza en los precios de los fertilizantes hay que considerar que hasta finales de año se va a producir el consumo de alrededor del 50% de los complejos y el 15% de la urea, además aproximadamente el 30% de los abonos nitrogenados que se utilizan en primavera se empiezan a almacenar y comprar en estos meses. Por lo tanto, alrededor del 40% del fertilizante consumido es comprado en este último trimestre del año. Esto nos lleva a establecer que el gasto adicional en fertilizantes se sitúa en torno a 90 millones de euros.

**PÉRDIDAS POR LA SUBIDA DEL GASÓLEO AGRÍCOLA (mill. de euros)**

	2003	2004	TOTAL
ANDALUCÍA	11,66	21,81	33,47
ARAGÓN	5,34	9,98	15,32
ASTURIAS	1,12	2,10	3,23
BALEARES	1,14	2,13	3,27
CANARIAS	0,62	1,17	1,79
CANTABRIA	0,45	0,85	1,30
CASTILLA Y LEÓN	11,80	22,08	33,88
CASTILLA-LA MANCHA	10,68	19,97	30,65
CATALUÑA	5,04	9,43	14,48
COM. VALENCIANA	4,93	9,21	14,14
EXTREMADURA	2,36	4,42	6,79
GALICIA	4,87	9,10	13,97
MADRID	0,58	1,09	1,67
MURCIA	2,71	5,07	7,79
NAVARRA	1,21	2,27	3,48
PAÍS VASCO	0,71	1,32	2,03
LA RIOJA	1,20	2,24	3,43
<b>ESPAÑA</b>	<b>66,42</b>	<b>124,25</b>	<b>190,68</b>

## Propuesta de UPA

1. UPA reclama la reducción del impuesto especial para el gasóleo con destino agrícola, hasta el mínimo que permite la normativa comunitaria. La Directiva del Consejo 2003/96, de 27 de octubre de 2003 es la que está en vigor desde el 31 de octubre de 2003, y es la que sirve de referencia para que los Estados de la UE regulen y apliquen en sus territorios el impuesto especial que grava los hidrocarburos.

La Directiva 2003/96 establece el sistema impositivo que deben aplicar los Estados miembros respecto de los productos energéticos. Según esta directiva, los Estados miembros pueden introducir exenciones o reducciones, bien directamente, mediante tipo diferenciado o reembolsando la totalidad o parte del importe del impuesto, siempre bajo control fiscal, y de forma específica respecto a los productos energéticos y a la electricidad utilizados en labores agrarias, hortícolas, piscícolas y silvícolas.

La misma consideración que recibió en su día el gasóleo utilizado para los barcos de pesca, por su relación directa de la actividad productiva, debe tener el gasóleo agrícola, ya que se trata de un medio de producción esencial y que repercute directamente en la actividad agraria.

2. No aplicar el impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos al gasóleo agrícola.

El tipo de gravamen de este impuesto, para el caso del gasóleo agrícola, está compuesto por los tipos estatal y autonómico, según:

■ Tipo estatal: 6 euros/1.000 l.

■ Tipo autonómico en 2002: Desde 0 a 2,5 euros/1.000 l.

■ Tipo autonómico en 2003: Desde 0 hasta 4,5 euros/1.000 l.

■ Tipo autonómico en 2004 y siguientes Desde 0 hasta 6 euros/1.000 l.

La cuantía del tipo estatal se actualiza cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, mientras que la aplicación o no del tipo autonómico y su importe dependerá de la decisión de cada comunidad autónoma.

Este impuesto fue creado con la finalidad de financiar la sanidad. En el momento de su aprobación UPA mostró su total rechazo por entender que la forma de financiar servicios fundamentales como el sanitario no es por vía indirecta, sino por impuestos directos, que graven más al que más capacidad tiene, y no como ocurre

con este impuesto, que paga más quien más utiliza el combustible. En nuestro caso se grava la profesionalidad y la dedicación a la actividad agraria y ganadera.

3. El IVA, por ser un impuesto finalista, afecta al impuesto especial y al minorista, lo que está suponiendo de hecho es una doble tributación. Por tanto, proponemos que se aplique el IVA reducido del 7% al gasóleo agrícola, al amparo de la Ley 50/98 que reconoce una tributación al tipo reducido de los bienes susceptibles de ser utilizados en la realización de actividades agrarias.

4. Evitar los abusos derivados de posiciones dominantes en la distribución de hidrocarburos. Hay que investigar la actuación de las empresas petroleras y su red de distribución al por mayor y por menor, investigando posibles prácticas monopolísticas, fruto de que entre 3 operadores controlan el 85% del mercado, y abuso de la posición dominante, así como situaciones de fraude fiscal, en medidas o de calidad.

5. Pedimos que se abra la mesa de seguimiento del acuerdo del 2000 y se actualicen aquellas medidas que tuvieron una duración limitada en el tiempo.

6. Desde UPA se pide también el establecimiento de un mecanismo fácil de control de la calidad del gasóleo mediante la verificación de los parámetros principales: agua, parafina...

7. Apoyo del Gobierno para la constitución del Observatorio Permanente para el Control de Precios y la Calidad de Combustibles en el que participen las OPA, organizaciones de consumidores de los diferentes sectores económicos y sociales, la Dirección General de Política Económica y Defensa de la Competencia y la Dirección General de Hidrocarburos.

8. Establecimiento de medidas estructurales que hagan que el sector dependa menos de los combustibles fósiles. En este sentido hay que considerar como prioritario:

■ El apoyo a la electrificación de los pozos.

■ La sustitución de maquinaria antigua por otra más eficiente desde el punto de vista energético.

■ El establecimiento de un verdadero plan que trabaje en la sustitución parcial de los combustibles fósiles por biocarburos.

9. Establecimiento de medidas que compensen la subida del precio de los fertilizantes.