

La formación de los precios de los carburantes en España y sus vínculos con el mercado internacional

Álvaro Mazarrasa Alvear

Director General de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP)

Los carburantes y combustibles suponen el 8,1%¹ de la cesta de la compra de los españoles en 2016, según el INE. Una proporción relevante que, unida a la sensibilidad al precio² que el consumidor español ha desarrollado en los últimos años, genera un alto grado de interés sobre las informaciones que tratan este asunto.

Como sucede en la mayoría de los mercados de productos de consumo, la sensibilidad de los consumidores hacia los precios no opera igual cuando se trata de alzas que cuando se trata de descensos, y los carburantes no son una excepción.

El presente artículo intentará arrojar un poco de luz acerca de los numerosos elementos que intervienen en la formación de los precios finales de venta de los carburantes.

Desde la segunda mitad de 2014, tras un periodo largo de relativa estabilidad, comenzaron a producirse caídas en los precios del crudo. Con ello, aumentó el interés informa-

tivo sobre nuestro sector, abriendo el debate recurrente, más intenso en periodos de precios a la baja, sobre si los precios de los carburantes en el surtidor reflejan, con la misma intensidad y rapidez, los movimientos en los precios del crudo.

Al analizar en AOP las informaciones publicadas, hemos observado que algunas de ellas parten de premisas incorrectas y llegan, por lo tanto, a conclusiones erróneas, que acaban instalándose en la opinión pública y contribuyen a generar una percepción negativa de nuestro sector.

Una práctica habitual es que se comparen las variaciones porcentuales en el precio internacional del petróleo, información ampliamente difundida por todos los medios, con las variaciones porcentuales en el precio final de la gasolina y gasóleo que los consumidores españoles encuentran en el surtidor. Pero ¿hasta qué punto están relacionados? ¿deberían presentar variaciones porcentuales similares?

El primer aspecto a tener en cuenta es que los precios finales de venta al público de gasolinas y gasóleos no dependen de manera directa de la cotización del petróleo, sino de las cotizaciones internacionales de la gasolina y gasóleo al por mayor en los mercados de referencia. Los derivados del petróleo tienen sus propios mercados, los agentes que generalmente intervienen en dichos mercados son: las empresas de refino que transforman el petróleo en distintos productos de uso comercial, los operadores al por mayor que compran estos productos para luego distribuirlos o comercializarlos en sus respectivas redes de distribución o a otros operadores, *traders* que compran y venden a las empresas de refino o los operadores al por mayor, grandes cadenas de distribución (hipermercados, minoristas independientes). El mercado de productos petrolíferos es un mercado global, pero tiene submercados regionales específicos con cotizaciones propias en función de la situación de oferta y demanda regional. Los mercados de referencia en España son los mercados europeos, hay

¹ INE. IPC ponderaciones. Base 2011.

² Informe "Nielsen 360". Marzo de 2016. <http://cort.as/hdj7>

Figura 1. Evolución de las cotizaciones internacionales (enero 2014 - julio 2016)



dos bien diferenciados, el del Norte de Europa y el del Sur de Europa. En el Norte de Europa los precios se forman en función de la coyuntura en la zona en donde hay una mayor concentración de refinerías y terminales portuarias como es la situada en Rotterdam, Amsterdam y Amberes. En el Sur de Europa los precios se forman en referencia a las zonas de refino de Fos-Lavera. En España la cornisa cantábrica y atlántica (aproximadamente 30% del consumo nacional) estaría referenciada a los precios al por mayor del Norte de Europa y la cuenca mediterránea y sus áreas de influencia (aproximadamente 70% del consumo nacional) estaría referenciada a las cotizaciones en el Sur de Europa.

Los distintos agentes compran y venden en función de los precios libremente negociados en cada momento. Dado que suele existir

mucha liquidez en dichos mercados y los productos petrolíferos se transportan y almacenan con mucha facilidad, cualquier déficit de producto en un mercado concreto facilita los arbitrajes y movimientos de cargamentos de un mercado regional a otro, de ahí el carácter global del mercado. Las cotizaciones de los derivados en dichos mercados, sí presentan perfiles similares a los de la evolución de los precios del barril de crudo, como muestra el gráfico, aunque con intensidades diferentes y decalajes de tiempo variables, en función de la coyuntura de oferta y demanda de dichos mercados. Un ejemplo clásico es la mayor demanda de gasóleo en los meses de invierno por la mayor demanda para calefacción y que suele tener reflejo en una mayor cotización relativa, al igual que la demanda de gasolina crece en los meses de primavera y verano al incrementarse los desplazamientos por carretera.

Además de lo explicado anteriormente, es fundamental tener en cuenta que el precio de la gasolina o gasóleo en el surtidor no es sólo el precio del producto, sino que contiene otros elementos muy relevantes como son los impuestos y los costes de la distribución y el transporte al punto de venta. Como ahora veremos, los carburantes, además de proporcionar movilidad, son un producto fiscal.

Las variaciones en el precio final dependen de todos los componentes que lo integran. En el caso de España, los componentes sujetos a las variaciones del mercado internacional suponen, respectivamente y en la actualidad, el 32% del precio del gasóleo y el 29% del precio de la gasolina. El resto son, en su mayoría, elementos ajenos al precio del producto:

De origen normativo	<ul style="list-style-type: none"> - Impuestos indirectos: Impuesto Especial de Hidrocarburos (Cantidad fija por litro) e IVA (se aplica también sobre el IEH) - Aportaciones al Fondo Nacional de Eficiencia Energética - Existencias mínimas de seguridad (92 días mínimo) - Adición de biocarburantes
Costes operativos	<ul style="list-style-type: none"> - Transporte - Almacenamiento - Costes propios del punto de venta (equipos, amortizaciones, salarios, suministros, impuestos locales, etc).

A estas partidas se añaden los márgenes propios del distribuidor minorista y los del operador mayorista.

La figura 2 resume estos conceptos en un gráfico.

Lógicamente, el peso de los impuestos y de los costes de distribución tiene un efecto sobre el precio final que hace que las comparaciones porcentuales de la evolución del precio del petróleo con la de los precios finales de los carburantes sean una aberración matemática. Lo correcto es hacer comparaciones de las variaciones en valores absolutos de las cotizaciones internacionales, o precio al por mayor de los carburantes, con el precio antes de impuestos (PAI). Es decir, que cuando se produce una bajada o subida del coste del carburante en el mercado internacional de X céntimos de euro por litro, el PAI en valor absoluto en el mercado español experimente una bajada o subida de X céntimos por litro.

El análisis de la evolución pone de manifiesto cómo se transmiten estos movimientos a los precios antes de impuestos tanto en las subidas como en las bajadas desde principios de 2014 hasta la actualidad.

Figura 2. Estructura de precios de los carburantes auto (junio 2016)

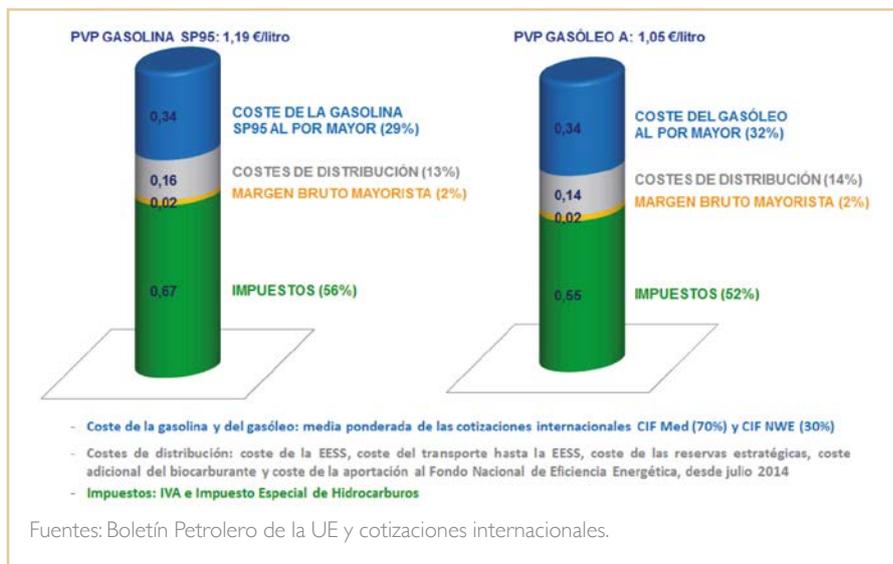
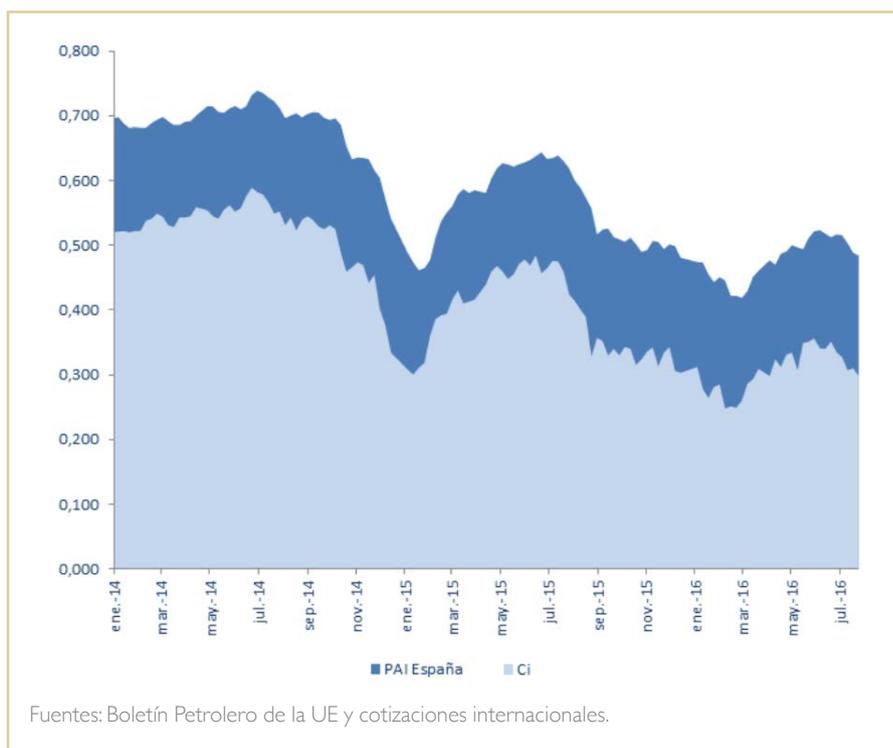


Figura 3. Evolución de las cotizaciones internacionales y del PAI de la gasolina SP95 (euros/litro)



Otro factor que en ocasiones se descuida cuando se realiza la mencionada comparación entre las variaciones de la cotización del barril de crudo, expresadas en dólares, y el precio final en euros, es el tipo de cambio, aspecto que debe contemplarse también cuando se analizan los mercados de productos petrolíferos, ya que estos se comercian en \$/t y los precios en el surtidor son en €/litro.

La depreciación del euro que se ha registrado a lo largo de todo el año 2015, cercana al 10% respecto al dólar estadounidense, ha supuesto un encarecimiento de cada unidad física de carburante comprado. Este vector ha actuado en sentido contrario al abaratamiento de la cotización internacional y ha supuesto que los precios en €/litro se encareciesen con respecto a los precios al por mayor en \$.

La fortaleza del dólar normalmente implica un abaratamiento del petróleo y sus derivados, al igual que el resto de las materias primas y viceversa.

Para muchos analistas, la coincidencia en el tiempo de este periodo de depreciación cambiaría con un escenario de bajos precios del petróleo estaría en la base de la tímida recuperación económica de la zona euro que empezó a apuntar en 2015, aunque no habría sido suficiente para consolidarla. En el caso de España, se trata de factores que han contribuido a impulsar la actividad industrial, el turismo, el consumo interno y el comercio exterior de forma sustantiva, al tratarse de flujos que ya comenzaban a mostrar signos positivos en el ejercicio anterior.

La conjunción de un descenso en los precios de los carburantes con una actividad económica más intensa ha favorecido la recuperación de la renta disponible de los

Figura 4. Evolución de las cotizaciones internacionales y del PAI del gasóleo A (euros/litro)

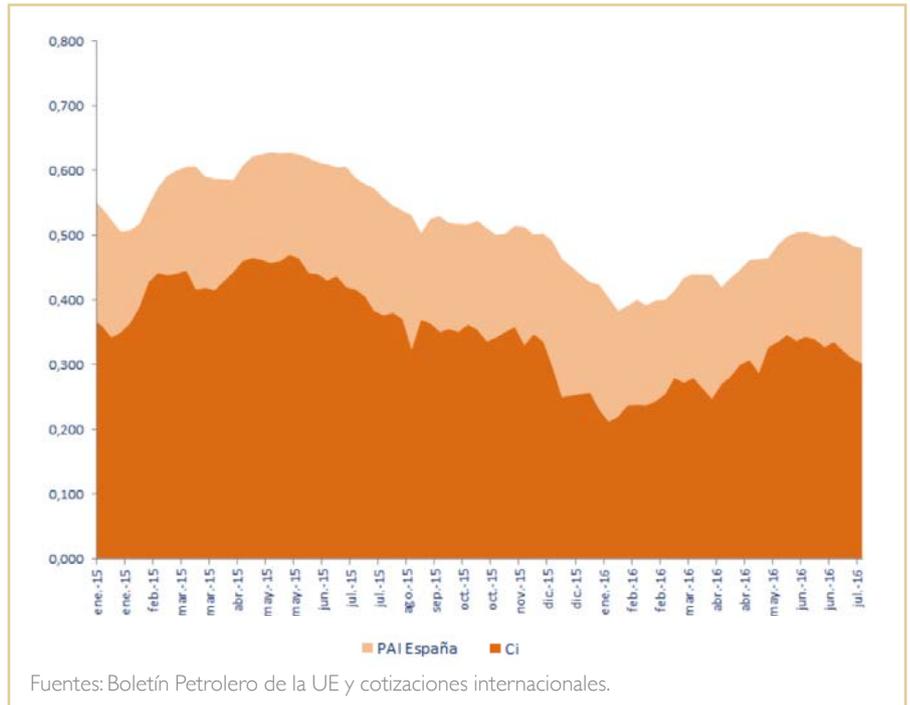
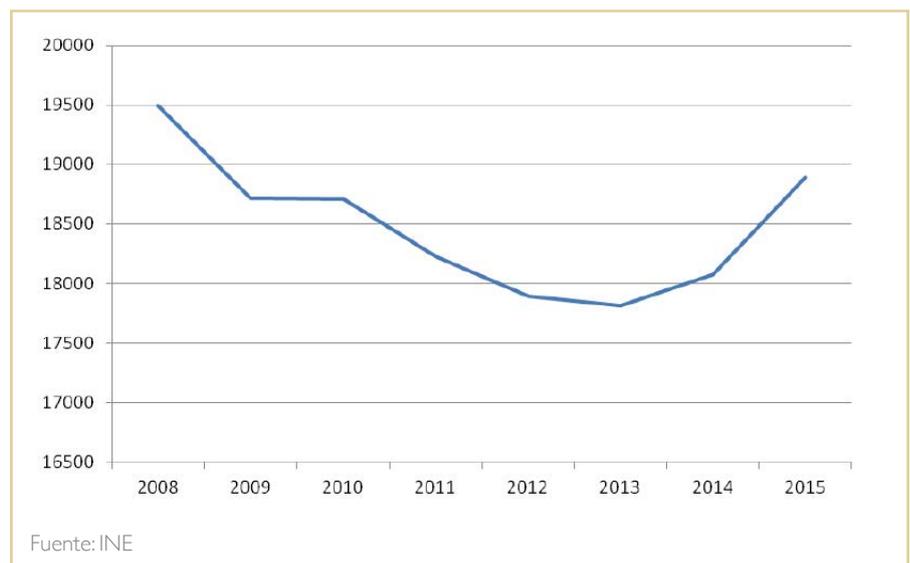


Figura 5. España. Renta disponible per cápita (euros/año)



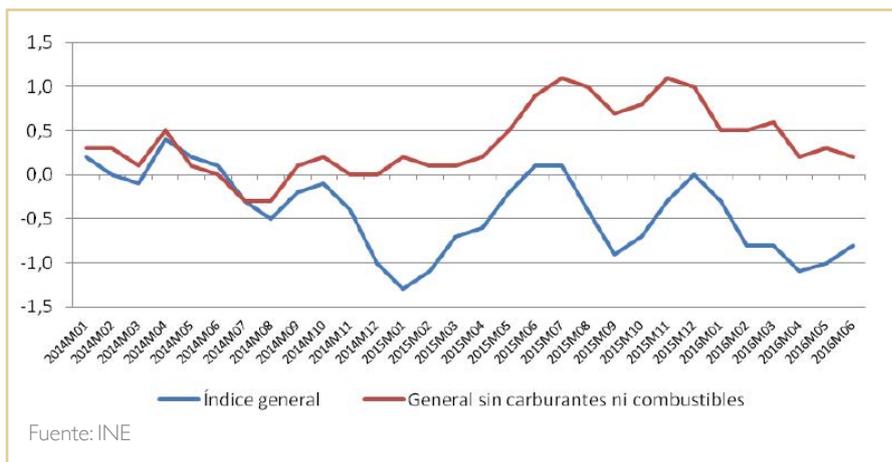
españoles, que experimentó en 2014 su primer crecimiento desde la serie de caídas iniciada en 2008 y sigue avanzando, acercándose a los niveles anteriores a la crisis económica.

El papel de los precios energéticos, en general, y el de los precios de carburantes y combustibles en particular, se pone de manifiesto al analizar la evolución de los correspondientes índices de precios. En estos años difíciles para ciudadanos y empresas, los bajos precios de los carburantes han contribuido decisivamente a mantener un bajo nivel de inflación, facilitando la recuperación de la renta disponible y, por ello, un mayor gasto privado así como la reducción de costes empresariales.

La transmisión de la evolución de las cotizaciones internacionales a los precios finales de venta en el mercado de carburantes viene siendo objeto de investigación académica desde hace décadas. Se trata de un asunto de gran importancia no solo para los consumidores domésticos, en cuyos presupuestos tiene y seguirá teniendo un peso significativo, sino también para establecer las directrices de política económica y fiscal de los Gobiernos, puesto que las medidas para fortalecer el bienestar de los ciudadanos y la generación de riqueza por las empresas están íntimamente ligadas a la evolución de los precios energéticos internos y externos.

Precisamente, son algunas de estas medidas las que perturban la sincronía en la transmisión de los movimientos de los mercados a los precios, tanto desde los países exportadores de crudo, donde la compra de carburante suele disfrutar de subvenciones públicas y muestra precios que no reflejan

Figura 6. Desde noviembre de 2014, los precios de los carburantes contribuyen al descenso del nivel general de precios



el valor real del producto, como en los países importadores, donde constituye una fuente relevante de ingresos públicos por vía tributaria.

En España, la existencia de impuestos diferenciados por Comunidades Autónomas supone un elemento adicional de perturbación, como plantean los profesores Balaguer y Ripollés en un artículo³ publicado a finales de 2014. Más allá del impacto tributario, el análisis concluye que las diferencias en la regulación y en los criterios para la concesión de autorizaciones administrativas podría estar dificultando la integración de los mercados interiores.

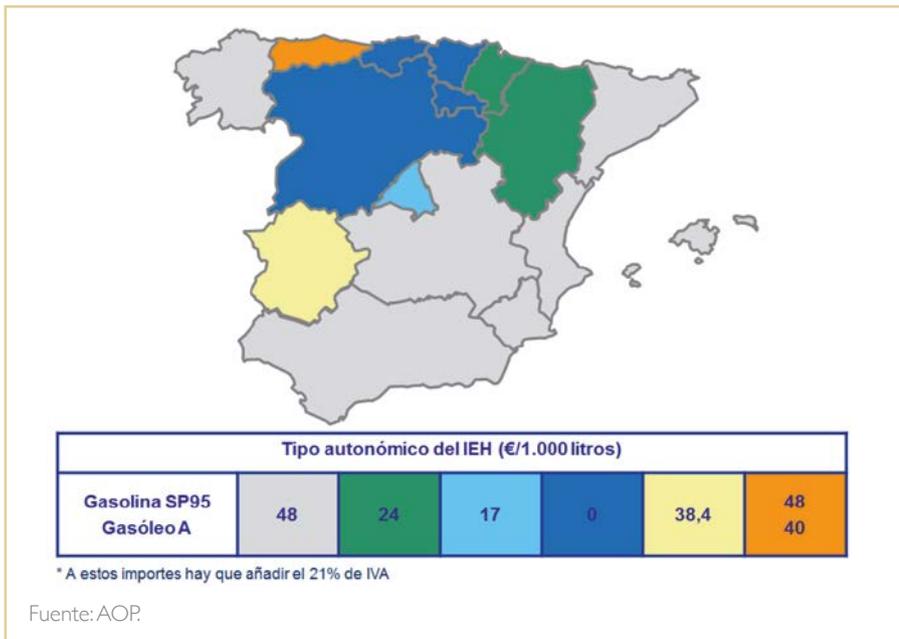
Un ejemplo puede verse en el “efecto frontera” que generó el extinto Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) y que hoy todavía se observa en las localidades cercanas a áreas que apliquen diferentes importes del tipo

autonómico del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos. Es llamativo el hecho de que las comunidades que han eliminado el impuesto –Navarra en 2013, Cantabria en 2015– o lo han reducido –Castilla y León en 2015– están situadas en la zona de influencia de aquellas que nunca lo han aplicado (Aragón, País Vasco y La Rioja) y fue consecuencia de la caída de la demanda en sus regiones. Fuera de este ámbito sólo Extremadura ha efectuado, en 2015, una reducción del tipo autonómico aplicado.

El análisis realizado por AOP para el año 2015 tiene en cuenta la incidencia de la ya mencionada mejora de la renta disponible en las decisiones de consumo que, en un entorno de precios que muestran valores más bajos que los que presentaban en periodos recientes, reduce la sensibilidad del consumidor. Es decir, dado que el PVP final sigue siendo más bajo que el que el consumidor considera referencia de los últimos

³ Balaguer, Jacint ; Ripollés Piqueras, Jordi. « Are the transport fuel retail markets regionally integrated in Spain? Evidence from price transmission”. <http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/133985>

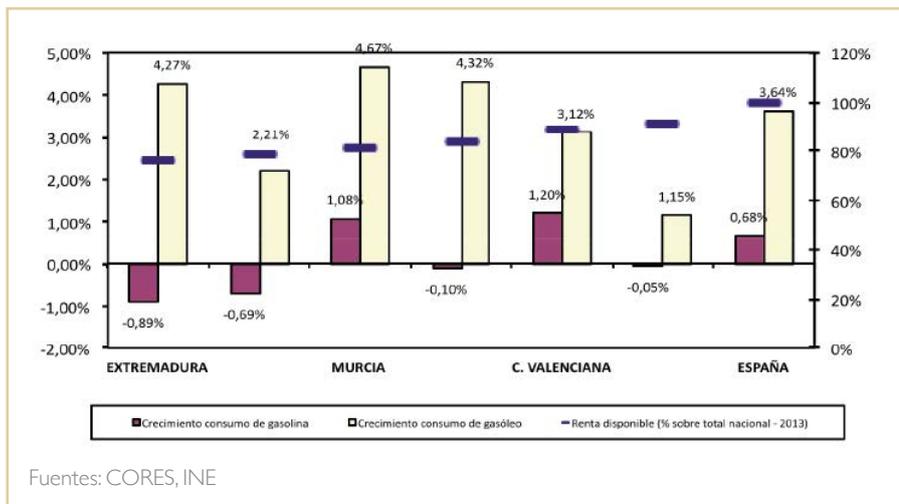
Figura 7



Castilla la Mancha y Galicia, que aplican el tipo más alto del tramo autonómico del IEH y presentan una renta disponible per cápita inferior a la media nacional, han experimentado crecimientos del consumo de carburantes por debajo del promedio español en 2015. Murcia y la Comunidad Valenciana, también con una renta inferior a la media nacional y que aplican el tipo más alto del impuesto, se han visto favorecidas por un año turístico extraordinario que ha impulsado el consumo realizado en su territorio y ha evitado el mencionado "efecto frontera".

Todavía es pronto para que la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, comience a dar sus frutos, para que se vayan poniendo de manifiesto y reconduciendo todas aquellas situaciones en que, como se señala en la exposición de motivos, "Esta fragmentación del mercado nacional dificulta la competencia efectiva e impide aprovechar las economías de escala que ofrece operar en un mercado de mayores dimensiones, lo que desincentiva la inversión y, en definitiva, reduce la productividad, la competitividad, el crecimiento económico y el empleo, con el importante coste económico que supone en términos de prosperidad, empleo y bienestar de los ciudadanos". Aunque esta Ley no entra en asuntos tributarios, sí tendrá influencia sobre numerosos elementos que, como ya se ha comentado, forman parte de los costes vinculados al punto de venta y contribuyen a la formación del precio final de los carburantes en cada localidad y a la capacidad de los comercializadores para modificarlo.

Figura 8. Variaciones en el consumo en 2015 en las CCAA con menor renta disponible (variación anual, en %)



años, el coste de buscar otra localidad para repostar y desplazarse a ella pasa a ser más elevado que el de hacerlo en su localidad y se diluye el "efecto frontera". No obstante,

en las comunidades con rentas medias más bajas y tipos de impuesto altos, este efecto se sigue observando: las Comunidades Autónomas de Extremadura, Andalucía,

A pesar de haber transcurrido más de 30 años desde que la distribución de carburantes dejó de ser un monopolio, la percepción de buena parte de la opinión pública sigue asociada a estructuras del pasado. Parece que han de pasar todavía años para que se vaya ajustando a la actual realidad del sec-

tor en España, un mercado donde el poder que tienen hoy los operadores mayoristas tradicionales para fijar los precios finales se limita al 20% de los puntos de venta. A pesar del descenso del consumo, el número de puntos de venta ha crecido de 9.446 en 2008 a 10.947 en 2015, una evolución protagonizada por cooperativas, empresas de distribución y nuevos operadores mayoristas, que han pasado de gestionar el 30% de la red al 42% entre 2008 y 2015.

Desde el pozo, por ejemplo, en Nigeria –nuestro principal suministrador en 2015– hasta el depósito de cada consumidor de España, los hidrocarburos experimentan un complicado viaje que va transformando su naturaleza y su valor. Un viaje que nunca es igual ni en canales, ni en tiempo, ni en circunstancias. Que en ocasiones los hace llegar al vehículo en forma de carburante, pero otras veces lo hacen en forma de lubricantes o de piezas de plástico, que son productos

también derivados del petróleo sobre cuyos precios no existe debate alguno. Es la elevada incidencia en la cesta de la compra, en la renta disponible y en el conjunto de la riqueza nacional lo que confiere a carburantes y combustibles su relevancia informativa y su significación social y económica. Con ellas, incrementa la responsabilidad de los operadores, comprometidos a gestionar su transformación y distribución con la mayor eficiencia, calidad y seguridad. ■