Incertidumbre en el mercado de los carburantes. Pongan un poco de orden, por favor

Eduardo Espejo Iglesias
FIDE Asesores Legales y Tributarios
eduardo.espejo@fide.es

Dicen que un pequeño cambio en una ley hace quemar bibliotecas enteras. Poco se podían imaginar los protagonistas del mercado de los combustibles y carburantes, y especialmente los nuevos actores del sector de los biocarburantes, que la falta de iniciativa y/o acierto normativo de los últimos tiempos en toda la legislación, que da forma y marca el ritmo de este mercado, les colocaría en la actual situación de incertidumbre, que ya ha hecho quemar y quemará los informes, balances y cuentas de resultados de más de una empresa que no hace tanto veía que se encontraban en un mercado de futuro.

El carburante en general y el biocarburante en especial, productos estratégicos desde la cuna, y foco de toda clase de pasiones, han pasado de provocar un interés extremo para empresarios y consumidores al desencanto actual. Entre todos los sujetos implicados destacan sin duda las empresas productoras de biocarburante. El escenario normativo actual y los movimientos del mercado han colocado a estos empresarios en una situación tan especial que todo apunta a que van a tener muy difícil el retorno de su inversión. Y cuando hablamos de situaciones especiales, basta con echar un vistazo al precio de la materia prima de estas empresas productoras. El precio del aceite de origen vegetal crece día a día hasta incluso superar el precio del producto que trata de sustituir, el gasóleo. Por lo tanto, si al precio de la materia prima le añadimos además el coste de producción, el resultado es un biodiesel carísimo comparado con el gasóleo, en definitiva un producto no competitivo. En estas circunstancias difícilmente la demanda se va a decantar por estos productos a no ser que el factor "conciencia ecológica" cambie la situación, y de eso en España andamos bastante faltos.

El papel de la Administración

Si las propias sinergias del mercado en los últimos años han tocado seriamente las expectativas de este negocio, está siendo en gran medida la propia Administración la que está haciendo tambalear su futuro al no existir una política clara, y si ésta existe se encuentra eternamente anclada en la provisionalidad. Un ejemplo de ello son las importaciones subvencionadas, y en consecuencia a un bajísimo precio, del biodiesel de origen estadounidense. Ante la imposibilidad de competir con estos precios, esto ha llevado a los productores españoles a verse obligados a parar sus plantas e importar el biodiesel, cambiando su rol de productor por el de comercializador. Y no solo salen perjudicados con esta situación los productores, porque a pesar de que podríamos pensar que esto beneficia al consumidor, ya que el precio es más barato, un precio subvencionado es un precio irreal y por lo tanto genera un mercado ficticio.

Medidas de control

Ante esta situación, muchos países han optado por protegerse adoptando un sistema de cuotas como es el caso de Francia, Italia y Portugal. Pero en España aún no se ha fijado ninguna medida de control y el mercado es absolutamente libre. Mientras los países de nuestra área de influencia están protegiendo sus industrias nacionales con políticas proteccionistas y conservadoras, nosotros seguimos con la bandera de la libertad sin control y esto solo está generando problemas y perjuicios a los intereses endógenos. Se necesita con urgencia una política antidumping y de derechos compensadores, pero esta solución no puede ser ni la única ni la primera porque conlleva una respuesta muy lenta al tener que coordinar y aunar el procedimiento en la normativa aduanera comunitaria.

Y si prestamos atención al sector del carburante en general, ¿cómo se entienden ahora los objetivos políticos y legislativos asociados a unos tipos tributarios en donde el Impuesto Especial del Gasóleo es 0,278 euros por litro y el de la Gasolina 0, 40292 euros por litro si actualmente el precio de venta al publico del gasóleo y de la gasolina son iguales? ¿Eso quiere decir que el coste de producir gasolina es más barato que producir gasóleo? ¿Qué pasará entonces cuando la tributación sobre el gasóleo llegue a los 0,330 euros por litro que tiene que alcanzar en el año 2012? ¿Qué pasará cuando el gasóleo sea más caro que la gasolina? ¿Se conformarán los transportistas con esta situación?

Si tenemos un horizonte inevitable de subida de tributación sobre el gasóleo a 0, 330 euros por litro en el año 2012, ¿no podría utilizarse esta subida en solucionar los problemas que ya están hoy en el mercado? ¿Sería, por ejemplo, tan descabellado pensar, como ya se está haciendo en otros países de nuestro ámbito europeo, que esa subida en la recaudación se destine a subvencionar y fomentar el uso de los biocarburantes en el transporte o en conseguir que el gasóleo de calefacción sea más ecológico al mezclarlo con bio? Inglaterra fue el primer país y más tarde Francia e Italia en adoptar las llamadas "Economías de energía". ¿Por qué España no?

Hazte
oír