

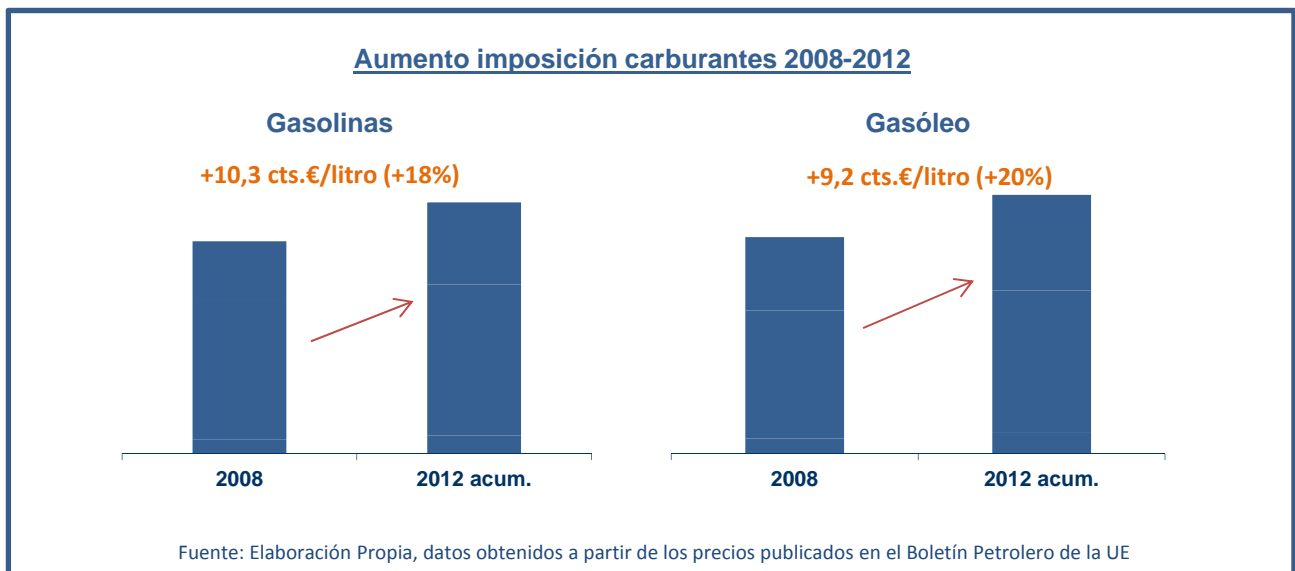
EL AUMENTO DE IMPOSICIÓN FISCAL SOBRE LOS CARBURANTES ESTÁ AFECTANDO AL CONSUMO Y A LOS COSTES ENERGÉTICOS DE PARTICULARES Y EMPRESAS

- Los **aumentos del tramo autonómico del IVMDH**, que una gran parte de las CCAA han ido aprobando a lo largo de 2012, **tienen un impacto en el precio medio español de 2 cts. €/litro. Hay que recordar este tramo puede dedicarse a fines medioambientales, además de los fines sanitarios.**

Cts. €/litro	IVMDH 2011	IVMDH 2012	INCREMENTO	+18% IVA
GASOLINAS	4,0	5,6	1,6	1,9
GASÓLEOS	3,8	5,5	1,7	2

Nota: Cálculo ponderado por CCAA en función del consumo, incluye los aumentos de Valencia, Castilla y León, Cataluña, Baleares, Cantabria, Castilla la Mancha y Andalucía que han implantado el tipo máximo a lo largo de 2012.

- Al **aumento de los Impuestos Especiales (I.I.EE.)** de la gasolina y del gasóleo en junio 2009 (**2,9 cts.€/litro**), hay que añadirle el IVA.
- Aumento del tipo del IVA** del 16% **al 18%** a partir del 1 de julio de 2010.
- El efecto **acumulado de todas estas subidas impositivas desde 2008 representa 10,3 cts.€/litro en la gasolina, equivalente a un 18 %, y 9,2 cts.€/litro o un 20 % en el gasóleo.**



- Hay una **asimetría** en el tratamiento fiscal de los derivados del petróleo con respecto a otras energías. Frente a estos constantes incrementos de impuestos sobre los carburantes, **el Impuesto sobre la Electricidad no ha sufrido modificación alguna desde su entrada en vigor el 1 de enero de 1998** y se mantiene en los niveles mínimos que permite la normativa comunitaria.
- Estas asimetrías se reflejan claramente en los datos de recaudación de la Agencia Tributaria según los cuales en 2010 por el IIEE de Hidrocarburos e IVMDH se recaudaron 11.085 millones de euros, mientras que por el IIEE de Electricidad se recaudaron 1.370 millones de euros.

Si comparamos los impuestos especiales soportados, por la misma unidad de energía, **el esfuerzo fiscal que realizan los carburantes es de aproximadamente 5 veces el de la electricidad**, como se observa en el cuadro:

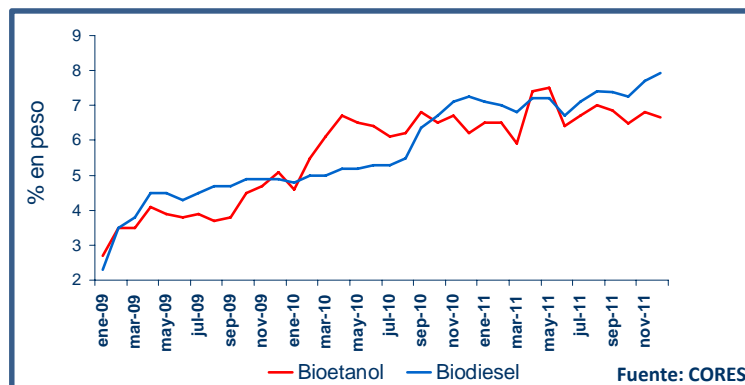
	€/tep	cts. €/Kw h
ELECTRICIDAD	92,27	0,794
GASOLINA Y GASOLEO*	454,30	3,91

* Promedio ponderado por consumo en España

Fuente: Elaboración Propia

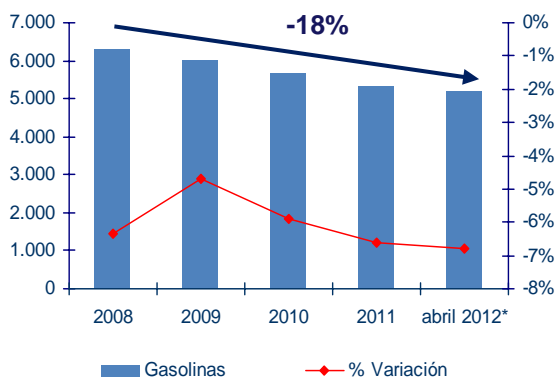
LA JUSTIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE FINANCIAR EL DÉFICIT DE TARIFA ELÉCTRICA CON UN IMPUESTO A LOS CARBURANTES CARECE DE RIGOR

- **No existe ninguna justificación medioambiental para que se recargue un producto energético, como los carburantes, para financiar a otra forma de energía, va en contra de la eficiencia energética y económica.** El sector petrolero ya está realizando un importante esfuerzo para el cumplimiento de los objetivos de incorporación de energías renovables (biocarburantes), de eficiencia energética y de reducción de emisiones, con objetivos crecientes, cuyos **costes son asumidos exclusivamente por los consumidores de este tipo de energía.** Con ello se consigue que el ciudadano interiorice el verdadero coste de estas medidas. Además, no existe **ningún precedente en los países de la OCDE** de un subsidio cruzado de esa naturaleza.
- El compromiso de los operadores petroleros en la **incorporación de biocarburantes** queda demostrado en el gráfico siguiente en el que se ve la senda creciente, siendo España en 2011, el tercer país europeo en volumen de incorporación, solo por detrás de Alemania y Francia.

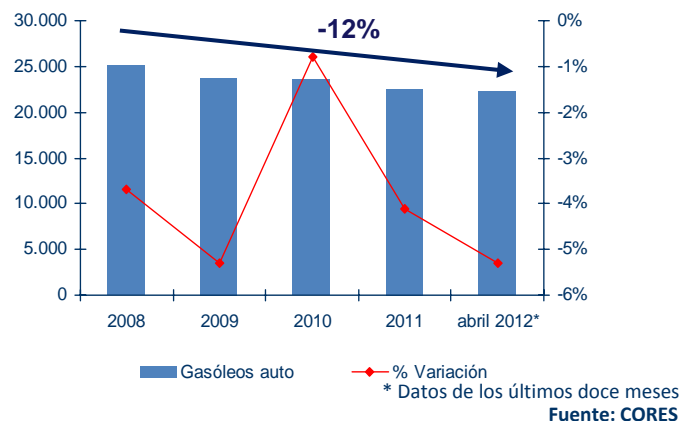


- **La mejora en los carburantes y en los motores de combustión interna posibilitan una significativa reducción de emisiones de CO₂.** Se considera viable alcanzar una reducción del 30-50% del consumo de combustible, en los nuevos turismos, en los próximos años. Además, se reducirán las emisiones de GEI de combustibles por unidad energética hasta alcanzar el 10% en 2020, objetivo fijado por la UE.
- **La competitividad de la economía española se vería seriamente perjudicada por un nuevo aumento de la fiscalidad de los carburantes.** La crisis y los altos precios de los carburantes ha demostrado la cada vez mayor elasticidad de la demanda a estos últimos, en contra de lo que se pensaba al respecto. En los gráficos adjunto vemos el negativo comportamiento de los consumos de gasóleo y gasolina desde el año 2008 hasta la fecha.

Evolución del consumo de Gasolinas (kt)



Evolución del consumo de Gasóleos Auto (kt)



Por todo ello, AOP confía en que el **Gobierno defenderá el interés general a la hora de resolver el gran problema del déficit eléctrico y tendrá en cuenta las especificidades de cada sector energético de forma que no se produzcan distorsiones e ineficiencias.** AOP apuesta por la competitividad y la eficiencia de cada uno de los sectores de la energía.

Para más información contactar con AOP 91 572 10 05