CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1990 | IV Legislatura | Núm. 50

PRESIDENCIA DEL EXCMO SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL

Sesión Plenaria núm. 46 (extraordinaria)

celebrada el jueves, 12 de julio de 1990

Página

ORDEN DEL DIA

Sesión extraordinaria convocada para la convalidación o derogación de un Real Decreto-Ley.

Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes:

— **Real Decreto-Ley 3/1990, de 6 de julio, por el que se modifica la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales, y el Real Decreto-Ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación del Monopolio de Petróleos («B. O. E.», número 163, de 9 de julio de 1990) (número de expediente 130/000005)** **2420**

SUMARIO

Se abre la sesión a la una de la tarde.

Página

Convalidación o derogación de Reales Decretos-Leyes **2420**

Página

Real Decreto-ley 3/1990, de 6 de julio, por el que se modifica la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales, y el Real Decreto-Ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación del Monopolio de Petróleos **2420**

El señor **Ministro de Economía y Hacienda (Solchaga Catalán)** *explica, en nombre del Gobierno, las razones que han obligado a la promulgación del Real Decreto-ley. Empieza por manifestar que dicho Real Decreto se ha aprobado junto con una serie de disposiciones que suponen una modificación sustantiva del régimen jurídico de adquisición, comercialización, fiscalidad y precios de venta de los principales productos petrolíferos, exponiendo cuáles son esas normas que se han aprobado junto con el Decreto.*

Se refiere a continuación el señor Ministro a los compromisos contraídos en el curso de las negociaciones que han venido manteniendo el Gobierno español y la CEE acerca de la entrada en vigor de las distintas medidas a adoptar durante el período transitorio que finaliza el 31 de diciembre de 1991, detallando a la Cámara las distintas acciones que se consideró conveniente abordar para una adaptación gradual al nuevo sistema de funcionamiento del mercado de productos petrolíferos. Añade que, al asumir CAMPSA la adquisición directa de las gasolinas y gasóleos, se hizo necesario modificar el sistema de fijación de precios de venta al público de estos productos, habiéndose optado por el mecanismo consistente en establecer precios máximos de venta revisables cada dos semanas, cuyo objetivo es mantener un nivel de precios en España, antes de impuestos, similar a la media correspondiente de varios países de la CEE.

Expone después el señor Solchaga los aspectos más significativos del sistema de fijación de precios y las principales consecuencias de la implantación del nuevo régimen de los productos petrolíferos, afirmando que estamos en presencia de un conjunto de disposiciones que modifican sustancialmente, aunque no de manera definitiva, el sistema hasta ahora existente de monopolio en la distribución y venta de los productos derivados del petróleo y que, sin duda, los próximos años habrán de traer la total libertad de mercado, de acuerdo con los principios básicos de la CEE, que prohíben los monopolios de esta naturaleza en los distintos estados miembros.

Termina el señor Ministro reiterando las razones que han hecho necesario y urgente recurrir al procedimiento del Real Decreto-ley, para cuya convalidación solicita el voto afirmativo de la Cámara.

Para fijar las posiciones de sus respectivos Grupos Parlamentarios hacen uso de la palabra los señores **Lasuén Sancho,** *del Grupo del CDS;* **Espasa Oliver,** *del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya;* **Camacho Zancada,** *del Grupo Popular, y* **Sáenz Lorenzo** *en nombre del Grupo Socialista.*

Sometido a votación, se convalida el Real Decreto-ley por 277 votos a favor y tres abstenciones.

Sometida asimismo a votación, se rechaza la tramitación de dicho Real Decreto-ley como proyecto de ley por 98 votos a favor, 181 en contra y cuatro abstenciones.

Se levanta la sesión a la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Se abre la sesión a la una de la tarde.

SESION EXTRAORDINARIA CONVOCADA PARA LA CONVALIDACION O DEROGACION DE UN REAL DECRETO-LEY

CONVALIDACION O DEROGACION DE REALES DECRETOS-LEYES:

— REAL DECRETO-LEY 3/1990, DE 6 DE JULIO, POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 45/1985, DE 23 DE DICIEMBRE, DE IMPUESTOS ESPECIALES, Y EL REAL DECRETO-LEY 5/1985, DE 12 DE DICIEMBRE, DE ADAPTACION DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS (Número de expediente 130/000005)

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos la segunda sesión extraordinaria convocada para la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 3/1990, de 6 de julio, por el que se modifica la Ley 45/1985, de 23 de diciembre, de Impuestos Especiales, y el Real Decreto-ley 5/1985, de 12 de diciembre, de adaptación del Monopolio de Petróleos.

En nombre del Gobierno, para exponer las razones que han obligado a la promulgación del Real Decreto-ley, tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el Real Decreto-ley cuya convalidación trae el Gobierno hoy a esta Cámara ha sido aprobado el pasado día 8 de julio junto con una serie de disposiciones, cuya entrada en vigor se ha producido el día 10, y que suponen una modificación sustantiva del régimen jurídico de adquisición, comercialización, fiscalidad y precios de venta al público de los principales productos petrolíferos.

Sería, pues, por mi parte un despilfarro si no aprovechara esta oportunidad para, al mismo tiempo que solicito de la Cámara el voto afirmativo para la convalidación de dicho Decreto-ley, exponer ante la misma las normas aprobadas junto con dicho Real Decreto-ley, que son dos órdenes, una por la cual se aprueba el sistema de pre-

cios máximos de venta al público de gasolinas y gasóleos en el ámbito de la Península e Islas Baleares, y otra que hace lo mismo para los precios máximos de los fuelóleos; y otros dos acuerdos que hacen referencia, por un lado, a la venta por parte de Campsa de las existencias de gasolinas y gasóleos propiedad del Estado, que han estado hasta ahora afectas al Monopolio de Petróleos y que se venden a dicha compañía, y la autorización a la misma para adquirir y comercializar directamente estos productos en el ámbito de la Península e Islas Baleares; y otro acuerdo que hace lo mismo en lo que se refiere a las existencias de queroseno corriente y agrícola, que son propiedad del Estado y estaban afectas al Monopolio de Petróleos.

Señor Presidente, en las negociaciones que ha venido manteniendo el Gobierno español y la Comunidad Económica Europea sobre la adaptación del mercado de productos petrolíferos se han contraído diversos compromisos acerca de la entrada en vigor de las distintas medidas a adoptar durante el período transitorio, que finaliza, como saben SS. SS., el 31 de diciembre de 1991. Teniendo en cuenta las repercusiones de aquéllas en los distintos sectores implicados (monopolio de petróleos, Campsa y el resto de los agentes económicos), se consideró conveniente abordar las distintas acciones de forma escalonada en el tiempo, a fin de permitir una adaptación gradual al nuevo sistema de funcionamiento previsto. Así, señoras y señores Diputados, se han ido estableciendo distintas disposiciones que han abolido los derechos, exclusivos de comercio al por mayor y al por menor para la mayor parte de los productos importados de la Comunidad Económica Europea. La existencia de competencia exigía que Campsa adquiriese las existencias de gasolinas y gasóleos propiedad del Estado y afectas al monopolio de petróleos, y que a partir del día 10 del presente mes de julio comercializase estos productos en régimen de competencia con los demás operadores autorizados.

Por otra parte, el asumir Campsa la adquisición y comercialización directa de la gasolina y gasóleos, se ha hecho necesaria la modificación del sistema de fijación de precios de venta al público. La razón básica de este cambio reside en que, al dejar de existir las rentas de petróleos que anteriormente actuaban como un colchón absorbiendo las variaciones coyunturales que se producían en el coste de los productos, el mantenimiento de un precio fijo podría haber producido situaciones de ganancias o pérdidas injustificadas en los sectores productivos implicados. Por otro lado, el grado actual de competencia no hacía realista que fuese el mercado el que estableciese libremente el precio.

En estas circunstancias ha sido necesario adoptar un sistema de determinación de precios de venta al público de gasolinas y gasóleos que refleje, con el menor desfase posible, las variaciones que se produzcan en los costes de los mismos.

El mecanismo por el que se ha optado es un sistema en el que se establecen precios máximos de venta que se revisan cada dos semanas.

El objetivo básico de la fórmula aprobada para la determinación de los precios máximos de venta al público de gasolina y gasóleos es el de mantener un nivel de precios antes de impuestos en España similar a la media correspondiente a varios países de la Comunidad Económica Europea, de forma que incentive la competencia entre los distintos operadores implicados, empresas refinadoras, Campsa y distribuidoras al por menor.

Los aspectos más significativos de la fórmula sobre los que quiero llamar la atención de SS. SS. son los siguientes: en primer lugar, la fórmula de precios máximos de venta al público de gasolinas y gasóleos toma como nivel de referencia la media de los precios, antes de impuestos, correspondientes a Bélgica, la República Federal Alemana, Francia, Italia, Holanda y Reino Unido.

La selección de estos países se ha efectuado de acuerdo con el criterio de incentivar los niveles de competitividad del sector petrolero español, ya que es en estas naciones donde los precios reflejan de forma más ajustada un mayor nivel de competencia en los respectivos mercados. Por otra parte, las diferencias existentes entre los precios medios de los seis países implicados y las correspondientes al país de menor precio, que es Francia, permiten disponer de un margen suficiente para una adaptación progresiva del sector petrolero español.

Los precios europeos de referencia, antes de impuestos, se obtienen a través de las cotizaciones internacionales de los productos y de los precios antes de impuestos correspondientes a las últimas ocho semanas anteriores al período de aplicación de los precios máximos de venta, con un intervalo de siete días entre ambos períodos.

En segundo lugar, al dato anterior se le añaden dos pesetas por litro en concepto de diferencial de costes de distribución. Con ello, se pasa del precio medio, antes de impuestos, al precio máximo antes de impuestos.

Finalmente, el precio máximo de venta al público se obtiene sumando a los dos términos anteriores la fiscalidad, impuesto sobre hidrocarburos, cuyos tipos precisamente se establecen en el Real Decreto-ley 3/1990, cuya convalidación está considerando en estos momentos esta Cámara, y el IVA. El impuesto sobre hidrocarburos incluye la actual renta de petróleos.

Los precios máximos así calculados se revisan cada catorce días en martes alternos. Los resultantes para el período del 10 hasta el 23 de julio se indican en Anexo A, junto con su comparación con los valores vigentes el pasado 9 de julio. En el Anexo B se presentan los precios antes de impuestos, fiscalidad y precios de venta al público en los países de la Comunidad.

Dentro del sistema que establece el procedimiento para la fijación de precios máximos de venta al público de las gasolinas, merece especial atención el tratamiento que recibe la gasolina sin plomo. El logro de una disponibilidad y distribución equilibradas de gasolina sin plomo, obligado tanto por la Directiva comunitaria 85/210, como por la aparición en España a partir de octubre de 1990 de vehículos dotados con catalizador, precisa de un mínimo de puntos de venta de este tipo de gasolina superior a los 225 actuales. La escasa demanda de gasolina sin plomo, por tener hasta el pasado día 9 la gasolina con plomo un precio menor que aquélla, hacía económicamente imposible que la distribución de gasolina sin plomo aumentase de

forma sustancial. Por tanto, se ha considerado conveniente una incentivación del consumo de este tipo de gasolina en aquellos vehículos que, aunque no obligados a su uso por no disponer de catalizador, sí pueden hacerlo, de manera que esta mayor demanda permita un incremento significativo del número de puntos de venta. En opinión del Gobierno, esta incentivación sólo puede lograrse por un menor precio de la gasolina sin plomo frente a la gasolina normal, y esto a su vez, en un mercado libre como aquél al que nos encaminamos, sólo puede alcanzarse mediante una menor fiscalidad de la gasolina sin plomo.

Por consiguiente, se ha decidido que el precio de venta al público de ésta se sitúe a un nivel en torno a las dos pesetas por debajo del precio de la gasolina súper con plomo. Dado que el coste diferencial de fabricación y distribución de la gasolina sin plomo resulta en la actualidad hasta tres pesetas por litro superior al de la gasolina súper con plomo, el tipo impositivo del impuesto sobre hidrocarburos de la gasolina sin plomo se establece en cinco pesetas por litro por debajo del de la gasolina con plomo. En el futuro, cuando el nivel de consumo sea significativo, como es de esperar, los mayores costes de distribución de la gasolina sin plomo se reducirán, por lo que habrá que revisar las cifras anteriormente mencionadas.

El nuevo mecanismo de precios máximos trata de posibilitar una mayor competencia entre los distintos operadores, cumpliendo así con las recomendaciones de la Comunidad Económica Europea que establecen que el precio de venta al público de cada producto deberá dejar de ser fijo en el plazo máximo de dos años desde el momento en que se produzca la abolición de los derechos exclusivos de comercio al por menor. Esta es la razón que justificó en julio de 1989 el diseño de un sistema de precios máximos de venta al público de fuelóleos y que ahora exige la aplicación y establecimiento de un sistema análogo para gasolinas y gasóleos de automoción, cuyo comercio al por menor fue liberalizado en junio de 1988.

La reforma del sistema de precios de venta tendrá un efecto neutral sobre la recaudación, dado que la menor recaudación fiscal derivada de la desaparición de las rentas del petróleo será compensada por los mayores ingresos por el impuesto sobre hidrocarburos, cuyos tipos impositivos se incrementan.

Efectivamente, la implantación del nuevo régimen de los productos petrolíferos trae como consecuencia la desaparición de los ingresos que hasta ahora se venían obtenido por el concepto de renta del monopolio, que obliga a introducir algunas modificaciones importantes en la Ley 45/1985, de impuestos especiales. Las que se han introducido y figuran en el Real Decreto-ley que estamos considerando son las siguientes: primero, se establecen nuevos tipos impositivos en el impuesto sobre hidrocarburos con el fin de que absorba la fiscalidad que anteriormente provenía de la renta del monopolio. En base a los tipos impositivos del impuesto sobre hidrocarburos, aprobados por este Real Decreto-ley, la recaudación fiscal correspondiente al ejercicio de 1990 se estima que alcanzará los 822.337 millones de pesetas. Esta cifra estimada de recaudación para el presente ejercicio coincide con el valor previsto en los Presupuestos Generales del Estado para 1990.

En segundo lugar, al englobarse en los nuevos tipos impositivos la fiscalidad del impuesto especial y la renta del monopolio, se ha hecho necesario sustituir el derecho a la devolución del impuesto, que ahora se reconoce por el consumo de gasóleo B en usos agrícolas en el transporte de cabotaje interinsular de Baleares y entre este archipiélago y la península, por un derecho a una devolución parcial que represente una cantidad equivalente a la que actualmente es objeto de devolución.

Hasta el pasado día 9 de julio, el procedimiento de gestión empleado para la devolución al sector agrícola ha permitido, al existir un precio fijo, determinar el número de litros consumidos por sector. Con el sistema de precios máximos ya no es posible efectuar esta conversión, y por ello se ha optado por un porcentaje de devolución sobre el importe de la adquisición. Por uniformidad se establece también el mismo procedimiento para la devolución a la navegación del cabotaje de Baleares. El porcentaje adoptado es el 34 por ciento, que representa, sobre el precio máximo de venta del gasóleo B, una cuantía de la devolución de 19,60 pesetas por litro, superior a las 18 pesetas por litro que se venía practicando hasta el pasado 9 de julio. La devolución al sector pesquero tiene su apoyo legal en el carácter de exportación de los avituallamientos y el procedimiento que se viene utilizando no exige ahora tipo alguno de modificación.

En tercer lugar, la desaparición de la renta del monopolio en las operaciones del mercado interior ha obligado a derogar la disposición adicional de la ley de impuestos especiales, por la que se sometían las importaciones de productos petrolíferos a una renta equivalente a la que entonces soportaban los mismos productos fabricados por la industria nacional. La deseada exclusión del ámbito objetivo del monopolio de los querosenos distintos de los de aviación se ha realizado mediante la modificación del artículo 2.º1 del Real Decreto-ley 5/1985, de adaptación del monopolio de petróleos a través de este Real Decreto-ley. La utilización, en ambas modificaciones, del Real Decreto-ley se debe a razones de urgencia que hacían necesaria esta vía, como consecuencia de la puesta en marcha de un nuevo régimen de precios.

Desaparecido el monopolio de comercialización, establecido el nuevo sistema de precios y reformado el régimen fiscal, también resultaba innecesario el mantenimiento de las existencias de gasolinas, gasóleos y querosenos del monopolio de petróleos. Por ello, el acuerdo del Consejo de Ministros del pasado 6 de julio autorizó la transmisión a Campsa, por vía de venta, de dichas existencias, a las 24 horas del día 9 de julio de 1990, de gasolina, gasóleo y queroseno corriente y agrícola propiedad del Estado y afectas al monopolio de petróleos. El importe de la venta, que se estima en unos 30.000 millones de pesetas, será ingresado por Campsa en el Tesoro en un plazo no superior a 90 días naturales contados a partir de la fecha de transmisión.

Estamos en presencia, señor Presidente, de un conjunto de disposiciones (la principal de las cuales es cierta-

mente la modificación legal e impositiva contemplada en el Real Decreto-ley que hoy traigo a convalidación en nombre del Gobierno) que modifican sustancialmente, aunque no de manera definitiva, el sistema que existía hasta ahora de monopolio en la distribución y venta de los productos derivados del petróleo. Los próximos años, sin duda, habrán de traer la total libertad de mercado, de acuerdo con los principios básicos de la Comunidad Económica Europea, que prohíben los monopolios de esta naturaleza en todos los países y que velan porque no exista discriminación entre los diferentes productores de los distintos Estados miembros.

Teniendo como teníamos, por un lado, un compromiso fijo, en torno al 1 de julio, con la Comunidad Económica Europea, y habiendo fijado la Ley de Presupuestos que sólo en los últimos días del mes de junio, y en los primeros del actual, fue publicado un sistema de tipo que seguía, naturalmente, las anteriores normas vigentes, ha sido necesario y urgente recurrir al procedimiento del Real Decreto-ley, para el cual pido ahora a SS. SS. el voto afirmativo.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Ministro.

¿Turno en contra de la convalidación? **(Pausa.)**

¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Lasuén.

El señor **LASUEN SANCHO:** Gracias, señor Presidente.

Con brevedad intervengo para decir que nuestro Grupo votará a favor de la convalidación del Decreto-ley por las razones que ha expuesto el señor Ministro, que son suficientemente convincentes, a nuestro entender.

Quisiera aprovechar la ocasión para indicar al Gobierno que nuestro Grupo le exhortaría a que aplicara los mismos principios que ha expuesto el señor Ministro al resto de los precios energéticos. Obviamente, los compromisos que tenemos adquiridos con la Comunidad Económica Europea tienen distinta urgencia e importancia respecto a los otros precios energéticos, pero eventualmente es imprescindible que a la mayor brevedad posible, y compatible, como he dicho, con los compromisos adquiridos, España realice una política de precios energéticos cada vez más liberalizada y cada vez más convergente con los niveles y estructuras que tiene el resto de los precios energéticos en la Comunidad Económica Europea. Y cuanto antes lo hagamos, independientemente de cuál sea el plazo definitivo de los compromisos adquiridos en cada caso, más fácil será la adecuación de la economía española al nivel de competitividad que todos deseamos.

Porque, efectivamente, señores, la liberalización de los precios de los productos petrolíferos, desde el punto de vista de la demanda final de los productos petrolíferos y de la demanda final de los productos energéticos, no es la parte más importante —escasamente significa el 33 por ciento de todos los demás productos energéticos— ni la más significativa para garantizar nuestra competitividad.

Los precios del carbón y los del kilowatio, así como los de las termias de gas, son más voluminosos en cuantía —significan en conjunto casi el 66 por ciento del total de los precios energéticos— y mucho más críticos respecto a la productividad del país, porque afectan más al aparato productivo que los precios energéticos, que fundamentalmente inciden en el transporte y, sobre todo, mantienen divergencias más importantes que los productos petrolíferos anteriormente en España. Las divergencias son importantes, en muchos casos muy significativas, para los grandes productores; en algunos momentos claramente discriminatorias para su nivel de competitividad. Por consiguiente, nuestro Grupo aprovecha la oportunidad para, como digo, apoyar la convalidación del Decreto y exhortar al Gobierno a que siga aplicando los mismos criterios que ha desarrollado aquí en la fijación del resto de los precios de la política energética.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Lasuén.

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Espasa.

El señor **ESPASA OLIVER:** Gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, también con brevedad voy a fijar la posición de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Nuestro voto va a ser favorable a la convalidación del Real Decreto-ley, no sin señalar que no nos parece la forma más oportuna la modificación de impuestos por la vía de decretos leyes que después hayan de ser convalidados.

Entendemos la urgencia y las razones que nos ha expresado el señor Ministro, pero quisiéramos señalar esta advertencia de carácter político general.

En segundo lugar, nosotros damos el voto favorable con la intención y a la espera de que este Decreto sea tramitado como proyecto de ley, y así lo pediremos. Además, hacemos esta petición porque, sin discrepar en el fondo de varios de los argumentos que ha expresado el señor Ministro, nuestra posición en este sentido nos lleva a plantear la necesidad de un nuevo artículo en este Real Decreto-ley que permitiese la inclusión de una tasa específica en el precio de la gasolina; una tasa que no variaría el precio global de venta al público; una tasa que lo único que haría según nuestra intención sería reordenar el ingreso por fiscalidad en el impuesto de hidrocarburos, detrayendo una parte para esta tasa especial de protección ecológica.

Es una tasa que existe en otros países comunitarios, como Holanda y Dinamarca, y que —insisto— desde la posición de Izquierda Unida no se trata de incrementar el precio de venta al público, ni de incrementar la fiscalidad, sino de reordenarla, detrayendo parte de los ingresos que vienen señalados en los epígrafes del artículo 1.º del Real Decreto-ley que vamos a convalidar con la inclusión de un nuevo artículo que modificaría la Ley 45/1985 en el sentido —repito— de introducir una tasa específica de protección ecológica con fines preestablecidos. Por eso se trataría de una tasa y no de un nuevo epígrafe del impuesto.

Tenemos una diferencia de fiscalidad significativa en la

gasolina súper, que es donde nosotros pretendemos imponer esta tasa, respecto a la media comunitaria. La propuesta de directiva para la armonización final de la fiscalidad en los hidrocarburos y en las gasolinas habla de la necesidad de llegar a diciembre de 1992 con una fiscalidad homogénea en cada producto energético y, por tanto, esta diferencia que tiene España en el caso de la gasolina súper respecto a la media comunitaria es donde podría, y en la opinión de Izquierda Unida debería, introducirse la fiscalidad específica en forma de tasa de protección ecológica.

Por tanto, nuestro voto es afirmativo, pero matizado, en la línea de señalar insuficiencias a esta nueva redistribución del impuesto de hidrocarburos que acaba con las rentas del monopolio. No voy a abundar en los argumentos que ha expresado el Ministro de Economía, pero sí queremos señalar que notamos una importante o grave ausencia de preocupación ecológica en esta reordenación de la fiscalidad de los productos energéticos, y más concretamente de las gasolinas para usos de automóviles, que nosotros quisiéramos ver reflejada en esta reordenación fiscal.

Por esta razón Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha presentado en el Congreso de los Diputados una proposición no de ley, en este mismo sentido que ahora estoy defendiendo, respecto al Real Decreto-ley que vamos a convalidar. Pero quisiera también aprovechar la posibilidad de tramitar como proyecto de ley este Real Decreto-ley y plantear al resto de la Cámara la posibilidad de que España se asemejase en el tema de protección ecológica y de impuesto específico para corregir la contaminación que produce el uso de gasolinas en los vehículos mecánicos, en los automóviles, a lo que ocurre en otros países de los «doce», por ejemplo, en Holanda y Dinamarca.

Creo que es una buena oportunidad y, en todo caso, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya quiere señalar que es la primera en proponer una medida concreta de este estilo para hacer realidad las preocupaciones ecológicas que distinguidos miembros del Gobierno han señalado respecto al uso y consumo de gasolinas y de automóviles —me estoy refiriendo al señor Secretario de Estado de Hacienda—, pero que no se trata sólo de decir las cosas, sino también de hacerlas. Si el Grupo Socialista y el Gobierno quieren, tienen ahora una oportunidad para hacer realidad sus votos y sus palabras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Espasa.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camacho.

El señor **CAMACHO ZANCADA:** Señor Presidente, señorías, estamos ante unas medidas del Gobierno, encabezadas por este Real Decreto-ley, que tocan el hueso de la moderna competitividad de nuestra industria y de nuestro comercio exterior e interior. Por tanto, no se pueden pasar por alto sin pena ni gloria todas las medidas adoptadas el día 6 de julio, que tienen gran trascendencia para nuestra economía.

El señor Ministro ha hecho un repaso importante de todas las medidas, no se ha centrado sólo en el Real Decreto-ley, y ha citado una que a este grupo parlamentario le queda por conocer, que es el acuerdo del Consejo de Ministros por el que se transmiten todas las existencias de gasolinas y gasóleos en manos del Estado a Campsa. Esto no lo hemos conocido. Esperamos que nos informe o, en todo caso, que nos lo remita al Parlamento porque tiene una gran importancia, como vamos a ver después.

Ha dicho que se van a pagar 30.000 millones de pesetas por Campsa. Habrá otros 30.000 millones, según decía el Presidente de Campsa, por impacto financiero, y parece que 8.000 ó 10.000 millones por gastos financieros. Lo paga Campsa, que es una empresa mixta, donde hoy en día hay accionistas privados. Campsa, naturalmente, es una empresa ya semipública. Seguimos manifestando nuestras enormes dudas sobre la posibilidad, sumada a esa privatización parcial de Repsol, de que los bienes del Estado, como es toda la existencia del monopolio, se puedan transferir a una empresa mixta en este momento sin tener en cuenta y sin saber cuáles son las existencias, los precios fijados y cuál es la realidad en que nos estamos moviendo.

Entrando en el análisis de la intervención del señor Ministro, tengo que decir que a nosotros nos parece excesivo el que se transforme la renta del petróleo íntegramente en impuesto. Nos parece excesivo para un país como España cuando hemos podido aprovechar la ocasión para hacer algo mejor. Por ejemplo, que la gasolina súper pase de 37 a 43,50, la normal de 18 a 27,30 pesetas, y de 35 a 38,50 la gasolina sin plomo es una manera más de seguir presionando al ciudadano fiscalmente en un producto de primera necesidad y que yo he comparado, naturalmente, al pan o a la vivienda. Y mucho más cuando se oye decir a los representantes de la Administración del Estado que la gasolina va a subir más, que nos tenemos que acostumbrar a pagarla más cara. En este sentido acaban de salir unas declaraciones del Presidente de Campsa.

Estamos a la espera de una armonización fiscal de los impuestos por la Comunidad Europea, pero también sabemos que deberemos influir, señores del Gobierno, para que esa armonización fiscal grave más el alcohol o el tabaco, que no son productos de primera necesidad, que la gasolina y los carburantes. Por tanto, no entendemos cómo se puede aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid para aumentar el impuesto fical sobre este producto de primera necesidad gravando a las clases medias y a las que utilizan hoy el vehículo y, por supuesto, a nuestra industria.

Se aduce que los países de la Comunidad Europea tienen más impuestos sobre carburantes. Yo creo que no se puede aducir nada global y generalmente sin matización. Aquí se han cogido los puntos de referencia de los países más caros pero si vemos, por ejemplo, Luxemburgo el impuesto especial es de 29,77 pesetas o en Grecia es de 19,64 pesetas. Si nos vamos al IVA, tenemos 6,59 en Portugal y el promedio europeo del IVA es mucho más bajo. Hemos

escogido los países más caros a la hora de decir que estamos adaptándonos.

Yo quería decirle, señor Ministro, que sobre la gasolina sin plomo hay una recomendación de la Comisión de la Comunidad Europea para que no se grave fiscalmente y se ha pasado de 35 a 38,50 pesetas. No creo que hayamos dado ninguna ventaja a estos usuarios.

Ahora bien, estamos hablando de impuestos especiales. Esta es una cosa rígida, fija, pero es que hay muchas más cuestiones a debatir en nuestra homologación a Europa.

Se nos llena la boca con decir que somos europeos a la hora de fijar los gastos. Sin embargo, aquí nos mantenemos con unos sistemas rígidos y arcaicos que están impidiendo el desarrollo interior de la economía. Por ejemplo, hay una traba burocrática que no existe en ningún país de Europa con los que nos hemos comprado en esta materia. En ningún país existe el control sindical de los contratos laborales, como ocurre en España, que tendrá su incidencia. En ningún país existe la obligación de bandera con fletes oficiales, que es un factor de coste del que nunca se ha hablado que encarece en 200 pesetas por tonelada. ¿Cuándo se va a modificar, señor Ministro, ese decreto que está impidiendo un desarrollo libre de la economía en este sector? Todavía existe en España la cuota de comercio de crudo. Esto significa el 20 o el 30 por ciento del comercio. ¡Cómo no se va a modificar de una vez esa cuota de comercio de crudo!

La peseta sigue revaluándose. El señor Ministro decía que habrá que esperar a la segunda etapa del Sistema Monetario Europeo para someterla a revisión, pero hoy es un coste adicional y los tipos de interés, señor Ministro, en España están un 3,7 más altos que en el resto de los países de la Comunidad Europea, además, en esos países hay otro tipo de compensaciones. Nosotros sabemos que allí los servicios funcionan, que es con lo que se pagan los impuestos; nosotros sabemos que aquí soportamos la más alta presión fiscal de Europa. Y por último, señor Ministro —un punto importante—, se está gravando al automovilista, a un sector de clases medias que utiliza el vehículo como herramienta de trabajo y paga al adquirir el vehículo el 33 por ciento de IVA, lo que no se paga en ningún país de la Comunidad Europea. Nosotros vamos a pedir que este Real Decreto-ley venga como proyecto de ley a los efectos exclusivos de que se pueda modificar el IVA para la adquisición de automóviles y que no se pague el 33 por ciento, que es ahogar más fiscalmente al usuario del vehículo.

Señor Ministro, usted sabe que en este momento, un país como Estados Unidos, tiene una gran controversia porque el Presidente Bush, después de haber prometido en la campaña electoral que no iba a subir los impuestos, quiere subir unos centavos la gasolina; el equivalente a dos pesetas de aquí. Hay un gran debate nacional. En España nadie se estremece porque absorban toda la renta del petróleo y, además, porque en la conformación del precio de la gasolina hayan puesto ustedes, como acabo de oír decir en esta tribuna, un diferencial de dos pesetas para costes y distribución. Si analizamos el precio, yo les diría que por qué han puesto una pesetas y no han puesto tres o cuatro; han podido ponerlas igual, incluso la Comunidad Europea quizás les pedía que pusieran más, y ya hablaremos de eso. Si ustedes dicen que dos pesetas para costes y distribución, yo le voy a hacer un pequeño análisis de los precios que nos han diseccionado aquí.

El precio del crudo vigente en estos 14 días se ha calculado a 16,20 pesetas, y hay una tendencia al alza. El margen de los países comunitarios que tomamos como homologación —porque la fórmula es bastante diabólica, por cierto— es de 10,40 pesetas. En ese margen están los costes de distribución; en ese margen están las tarifas de lo que cobraba CAMPSA y lo que hay que pagar al concesionario. ¿Por qué metemos ahora dos pesetas más de redondeo? Es que somos insaciables a la hora de aplicar un impuesto indirecto que todos sabemos lo cómodo que es, pero no son impuestos progresistas, ya no digo progresivos. Son impuestos que se detraen antes, que se ingresan en las arcas de Hacienda, que el Gobierno es muy feliz porque los tiene en su cajoncito antes de que el usuario los disfrute y, sin embargo, están gravando más a las clases más necesitadas; no están gravando más a los que más tienen, como yo le he oído decir hace poco al señor Ministro en la televisión. Y creo que es una política del Programa 2000, que también patrocina el señor Vicepresidente del Gobierno. Estamos haciendo un impuesto regresivo y un impuesto que grava a las clases más necesitadas.

Yo creo, señor Ministro, que estamos tocando el hueso de una medida de política económica crucial para este país. Ha venido un verano y con calor, pero yo entiendo que vamos a ser vigilantes con la revisión que se va a hacer cada 14 días de este precio, porque, señor Ministro, usted hoy habla mucho de competitividad y sabe que hay que hablar de ello. Creemos que la competitividad de la industria española va a sufrir un grave revés en este momento, con una política energética en el tejado y pendiente de resoluciones comunitarias, con la presión fiscal que tenemos que soportar, la inseguridad jurídica, la revisión constante de los precios al alza y una revaluación continua de la peseta en comparación con el resto de Europa. Señor Ministro, hemos desaprovechado una ocasión de oro. En el año 1980 el barril de crudo estaba a 34 dólares y hoy está a 15 dólares. El dólar, en el año 1985, estaba a 170 pesetas; hoy está a 100 pesetas. ¿Cómo no hemos hecho una adaptación y una liberalización de estos precios en estos años de mayoría absoluta del Gobierno, para hacer algo coherente y no tener la amenaza permanente de la espada de Damocles de la Comunidad que nos está llegando? Hoy mismo les vence un plazo de contestación por la indebida adaptación de este Real Decreto-ley; y ahora se lo explicaré, señor Ministro de Industria, con la benevolencia del Presidente, al que pido unos minutos más.

Mire usted, señor Ministro, también vamos a pedir que se tramite como proyecto de ley por una cuestión crucial: la devolución o la restitución a los agricultores del IVA. Ha dicho usted que se les va a devolver el 34 por ciento del valor de adquisición de petróleo, reformando la fórmula anterior. En la fórmula anterior el agricultor detraía en el régimen general un 4 por ciento de IVA. Con este

Real Decreto el IVA sobre el gasóleo que adquiere es un 10,7 por ciento. Me parece que es una presión para el agricultor que habrá de reformar de alguna manera porque, si no, no lo va a poder repercutir en los «inputs» utilizados, uno de los cuales y fundamental es el energético. De manera que este Grupo al que tengo el honor de representar va a pedir la tramitación como proyecto de ley (para que no quede en promesa y, si son promesas, con compromiso formal a efectos del 33 por ciento de IVA por adquisición de automóviles y del IVA que tienen que soportar los agricultores por el «input» energético.

Señor Ministro, los precios máximos que se han utilizado aquí son unos precios muy bien hechos por ustedes, magníficamente hechos para el Gobierno y quizás para catorce días, pero nada más que para catorce días. Después de catorce, de veintiocho, de treinta y seis o cuarenta y dos días tendrán que revisar al alza estos precios, por dos razones: realidad económica y realidad legislativa comunitaria. Les he preguntado antes, y me tendrían que responder, cuánto va a ganar CAMPSA —empresa mixta hoy— con las 10,40 pesetas, con el coste de las dos pesetas, y cuál es el margen de adaptación que se ha hecho. Pero es que en el margen de adaptación que han tenido del monopolio de petróleos a un régimen de liberalización ya no hay quien entienda, según viene el Real Decreto, cómo se ha dicho en la disposición sexta de la Orden Ministerial, por la que se fijan los precios máximos, que las comisiones a percibir por los concesionarios del monopolio de petróleo seguirán siendo fijadas por el Ministerio de Economía y Hacienda según el procedimiento vigente y serán satisfechas por la compañía administradora del monopolio de petróleos. Además, insisten ustedes en que van a continuar recibiendo los productos monopolizados en su comercialización. Le pregunto, señor Ministro, si esto quiere decir que el usuario del coche y el gasolinero vamos a estar recibiendo un producto monopolizado. La Comunidad Europea esto no lo va a consentir. Usted ha dicho una cosa que está en el «Diario de Sesiones» y supongo que es un lapsus. Ha dicho que ha desaparecido el monopolio de la comercialización. Eso no es cierto, ni siquiera el del producto; ustedes lo están diciendo en la Orden Ministerial. Si esto lo han leído en la Comunidad Europea supongo que tendrán ustedes algún dictamen motivado, alguna referencia, alguna advertencia inmediatamente, porque esto no se compadece con lo que han hecho ustedes, que es transferir el resto de un monopolio del Estado a la compañía arrendataria del monopolio CAMPSA, en la que a su vez hay accionistas privados que todos conocemos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Camacho, le ruego concluya.

El señor **CAMACHO ZANCADA:** Señor Presidente, voy a terminar inmediatamente.

Desde luego, si hubiera una oficina antimonopolio en España como la que hay en la República Federal de Alemania —y siento que el señor Ministro de Industria, que está aquí, esté sufriendo con ENASA y MAN esos calvarios— estos decretos no hubieran pasado.

Señor Ministro, vamos a votar afirmativamente este Real Decreto. Nosotros creemos que no posibilita la libre competencia; eso lo sabe usted y eso lo sabe la Comunidad Europea. Es un paso tímido y confuso. Se puede dificultar en este momento la importación de productos refinados. Usted sabe que han fijado un precio máximo tope, a un nivel en el que cualquier compañía que quiera importar un producto tiene que repercutir unos costes a la importación que se salen; luego estamos en lo que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas llama una medida de efecto equivalente a una restricción cuantitativa, y esa medida de efecto equivalente está prohibida por la legislación comunitaria. Ustedes han restringido la libre competencia. Vamos a ver si dura catorce, veintiocho o cuarenta y dos días, pero nos tememos una escalada en los precios de los carburantes, aunque les felicitamos por la forma en que políticamente han llevado este Real Decreto, que es de una enorme importancia.

Yo, señor Ministro —y termino ya, señor Presidente—, he dicho que vamos a votar a favor y vamos a estar vigilantes cada catorce días sobre cómo se está produciendo la subida de los precios. Pero en materia de adaptación del monopolio de petróleos, en materia de liberalización del precio de los carburantes, me van a permitir que les diga algo que me contaron hace poco y es un chiste. Decían que Cristóbal Colón —ahora que estamos en el Quinto Centenario— fue el primer socialista porque en materia de adaptación del monopolio de petróleos, cuando salió de España no sabía adónde iba, cuando llegó a América no sabía dónde estaba y cuando regresó a España no sabía de dónde venía, y todo esto lo hizo con el dinero de los españoles. **(Rumores.)**

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Camacho.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO:** Señoras y señores diputados, voy a plantear cuál es la posición del Grupo Socialista respecto a la convalidación del Real Decreto-ley 3/1990, de 6 de julio, que hoy nos ocupa. La posición del Grupo Socialista, es naturalmente favorable a su convalidación, y voy a expresar los motivos básicos de esta posición, habida cuenta de que el posicionamiento del resto de los grupos ha sido también favorable y, por tanto, el tema no suscita un debate muy controvertido en cuanto a su argumentación.

la base fundamental de este Real Decreto-ley solamente se puede entender en el contexto de una serie de medidas tomadas por el Gobierno en su reunión del 6 de julio, todas ellas dirigidas hacia la desaparición del monopolio de petróleos, de conformidad con el artículo 48 de los acuerdos de adhesión de España a la Comunidad Económica Europea. Se da un paso más en esa liberalización —el más significativo quizá, desde mi punto de vista— que supone el establecimiento del sistema de precios

máximos de venta al público. Se liberalizan, por tanto, los precios de gasolinas y gasóleos y se establece un sistema de precios máximos revisables cada catorce días.

La fórmula para la fijación del precio —se ha dicho ya en esta tribuna— tiene tres sumandos. El primero es el precio medio europeo antes de impuestos. Por tanto, el precio de estos productos en los países de la Comunidad está perfectamente identificado y es uno de los elementos que conforman la decisión sobre el precio. El segundo es el margen de adaptación al mercado español, esas dos pesetas que significan que están en razón fundamentalmente del hecho de que lo que se fija es un precio máximo y, por tanto, hay que dar un margen a quien comercializa los productos para elegir respecto de los precios por debajo del precio que se plantea. Y el tercero, que es el relativo a impuestos, la carga fiscal, es el que exige principalmente la modificación de la Ley de Impuestos Especiales, puesto que pasamos de tener tres fuentes de ingresos para el fisco, como eran el IVA, los impuestos sobre hidrocarburos y la renta de petróleos, desaparece la renta de petróleos y su cuantía se integra aproximadamente en el Impuesto sobre hidrocarburos. Eso es lo que exige la modificación de la Ley de Impuestos Especiales, pero sin modificar la cuantía de la fiscalidad que se aplica en su totalidad sobre el precio de la gasolina. Se mantiene la fiscalidad globalmente, lo que ocurre es que la antigua renta del petróleo desaparece y pasa a integrarse en el Impuesto sobre hidrocarburos que, por consiguiente, aumenta en sus tipos. Ello nos lleva a tener que modificar la Ley de Impuestos Especiales tanto en los tipos como en la devolución a los agricultores y al cabotaje marítimo. La devolución que se hacía de la totalidad del Impuesto ahora se hace en la misma cuantía, pero será de un porcentaje del impuesto y no de su totalidad.

En definitiva, la modificación que se establece no afecta al contenido fiscal del precio de la gasolina. Yo creo que hay que decir aquí que ese contenido fiscal es inferior al de los países de nuestro entorno, inferior a la media de los países de la Comunidad Económica Europea. El precio medio europeo antes de impuestos —esto se deduce fácilmente— es uno de los componentes y el precio final de las gasolinas en España es inferior al de la media de la Comunidad Económica Europea; ello es debido a que la fiscalidad es inferior a la que se aplica en el resto de los países de la Comunidad Económica Europea. No me da la impresión, en absoluto, de que haya una expectativa de aumento de los precios, más aun cuando los precios están fijados como acabo de referir a SS. SS. Es decir, el precio medio europeo no tiene en estos momentos expectativa de crecimiento y, por tanto, esta liberalización en modo alguno, desde mi punto de vista, va a suponer un aumento de los precios a corto plazo.

Creo que en este conjunto de medidas hay una preocupación ecológica, preocupación que responde a los planteamientos de esta Cámara que recientemente aprobó una proposición no de ley en la Comisión de Industria solicitando del Gobierno que facilitase, mediante una política de precios adecuada, el mayor consumo de gasolina sin plomo. El precio de la gasolina sin plomo se ve beneficiado en esta serie de medidas, puesto que la presión fiscal, el coste de los impuestos sobre la gasolina sin plomo es cinco pesetas menos que en la gasolina súper. Ello nos lleva a que se reduzca el precio de la gasolina sin plomo en 3,50 pesetas, poniéndose por debajo de la gasolina súper, lo que va a suponer que de una forma efectiva aumenten los puntos de venta de gasolina sin plomo y que, a lo largo de este año, se generalice la posibilidad de que todas las personas que puedan utilizar sus vehículos este combustible tengan puntos de abastecimiento suficientes, puntos que pretendemos que no disten uno de otro más de 25 kilómetros en ningún caso y que sean, como poco, equivalentes a los servicios mínimos que se establecen en casos especiales en cada una de las provincias.

Señoras y señores Diputados, por todos estos motivos, nuestro Grupo se muestra favorable a la convalidación de este Real Decreto-ley, que pensamos que no es necesario que se tramite como proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Sáenz Lorenzo.

Vamos a proceder a las votaciones.

Votación para la convalidación o derogación del Real Decreto-ley 3/1990, de 6 de julio.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 280; a favor, 277; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE:** Queda convalidado el Real Decreto-ley.

Habiendo solicitado el Grupo Popular la tramitación como proyecto de ley, se somete a votación la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley convalidado.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 283; a favor, 98; en contra, 181; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada la tramitación como proyecto de ley del Real Decreto-ley convalidado.

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961