



FISCALIDAD Y PRECIO DE LOS CARBURANTES EN CANARIAS Y LA PENÍNSULA (1925-1990)

TAXATION AND PETROL PRICES IN CANARY ISLANDS AND MAINLAND (1925-1990)

Concepción Pérez Hernández*

Recibido: 24 de febrero de 2015

Aceptado: 27 de abril de 2015

Cómo citar este artículo/Citation: Pérez Hernández, C. (2016). Fiscalidad y precio de los carburantes en Canarias y la Península (1925-1990). *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 62: 062-015. <http://anuariosatlanticos.casade-colon.com/index.php/aea/article/view/9420>

Resumen: El precio de los carburantes ha sido históricamente más bajo en Canarias que en la Península y Baleares. Las peculiaridades del mercado insular y de sus instituciones explican la diferencia. Este artículo estudia la evolución de los precios de la gasolina de automoción desde 1925 a 1990, examina las razones de tal diferencia y mide su magnitud.

Palabras clave: historia económica; Canarias; gasolina; precios; impuestos.

Abstract: Fuel prices in the Canary Islands have been historically lower than in the Mainland and the Balearic Islands. These differences in prices are a consequence of the peculiarities insular market and of its institutions. This article studies the behavior of petrol prices during the 1925-1990 period, examining the reasons for such differences and measuring its magnitude.

Keywords: economic history; Canary Islands; petrol; prices; taxes.

1. INTRODUCCIÓN

La presión fiscal que soportan los carburantes es objeto recurrente de debate. Intervienen en su discusión productores, distribuidores de refinados petrolíferos y consumidores. Actualmente, en la mayor parte de los países europeos, los tributos que inciden en el precio de los combustibles utilizados en el transporte por carretera son el *impuesto específico sobre los carburantes* y el *impuesto sobre el valor añadido* (IVA). Su suma tiene un peso considerable sobre el precio final de las gasolinas y de los gaseosos, siendo del 58% y del 50%, respectivamente¹. La doctrina más reciente justifica esta fiscalidad como compensación a las externalidades derivadas del uso de energías contaminantes²; no obstante, en la historia de esta fiscalidad se han dado otras razones.

Originalmente, la fiscalidad sobre el consumo de gasolinas estuvo vinculada al desarrollo del sector automovilístico; así ocurrió en Gran Bretaña en 1909 o en Oregón (EEUU) en 1918³. El incremento del

* Profesora Colaboradora del Departamento de Dirección de Empresas e Historia Económica. Facultad de Economía, Empresa y Turismo. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara. C/ Profesor José Luis Moreno Becerra, s/n. 38320. San Cristóbal de La Laguna. Tenerife. España. Teléfono: +34 922 317 187; correo electrónico: caperez@ull.es

1 Comisión Europea de la Energía. *Oil bulletin*, 16-12-2013.

2 MIRRLEES (2011).

3 A la iniciativa de Oregón se sumaron otros Estados. No obstante, este impuesto no fue la única fuente fiscal de financiación de las carreteras; citemos el *Road tax* en Gran Bretaña (1921) o el impuesto de rodaje en España (1926). MIRRLEES (2011), p. 269-270 y *The Economist*, 19-10-2013.

parque móvil y de la demanda de inversión en carreteras justificó su constitución y carácter finalista. El Estado atendía así la demanda del sector, que exigía mejoras en la eficiencia y seguridad en la conducción, con obras de ensanche o alquitranado de las vías.

No obstante, este no fue el único motivo de la extensión de esta figura fiscal. En Estados Unidos se estableció en 1932 como impuesto federal, siendo parte de las políticas anti-crisis durante la Gran Depresión —añadiéndose a los preexistentes tributos estatales—. En Italia se introdujo en 1935 para cubrir parte de los gastos de la guerra de Abisinia. En Francia en 1928 para compensar la caída de los ingresos en el impuesto sobre la sal. Y en España en 1932, con fines meramente recaudatorios; Canarias, donde el tributo se aplicó desde 1927, fue una excepción.

Este trabajo pretende aclarar las causas, y el efecto sobre los precios, de la fiscalidad específica sobre la gasolina y de aquellas otras relacionadas con la ausencia en Canarias del Monopolio estatal sobre el petróleo⁴. Su contraste con el ámbito del Monopolio resulta ineludible⁵.

2. EL MONOPILIO DE PETRÓLEOS Y LA FISCALIDAD DE LOS CARBURANTES EN ESPAÑA

Los derivados petrolíferos han tenido un marcado carácter estratégico en toda política de desarrollo económico desde la Primera Guerra Mundial. La guerra reveló la importancia de los carburantes en el sistema de transportes y la debilidad de las naciones europeas en su provisión. De aquí que sus Gobiernos trataran de protegerse de las acciones oligopólicas de las multinacionales mediante la creación de empresas públicas o mediante políticas de apoyo a la industria nacional.

El caso español ejemplifica lo dicho. En 1927 se declaró monopolio de Estado toda la actividad económica relacionada con los hidrocarburos⁶. Su administración se adjudicó a un consorcio bancario que creó Campsa (Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos) como sociedad anónima con participación estatal. Se eliminaron los tributos de carácter local o provincial y el arancel de aduanas a todo petróleo importado por la Arrendataria⁷. Se pretendía, entre otros fines, reducir los precios de venta de los petróleos en el mercado interior e incrementar los ingresos públicos⁸.

El Ministerio de Hacienda fijó los precios de los productos petrolíferos, esto es, un *precio-renta* que tuvo en cuenta los costes de adquisición, los intereses del capital, los fletes y otros gastos de explotación⁹, además de un recargo por unidad de producto. Su cálculo atendía a las decisiones de política energética; el bajo precio de unos productos trataba de compensarse con el mayor precio de otros, y esta función recayó por lo general en las cotizaciones de la gasolina-auto y de los lubricantes¹⁰. Finalmente, el beneficio líquido del Monopolio se distribuía como sigue: Campsa, un 4% y el Estado, el resto o *renta del Monopolio*¹¹.

A partir de 1932, al *precio-renta* se le agregaron sucesivas figuras impositivas. La reforma tributaria de este año fijó el impuesto sobre la gasolina para el área del Monopolio que afectó a su *precio-renta*, quedando solo exenta la gasolina adquirida por la industria pesquera. Al *precio-renta* de 66 céntimos de

4 Un primer estudio al respecto puede verse en PÉREZ (2000).

5 Los textos de GABALDÓN (1967); ROSA (1967) y BOURGON (1982) han sido de gran utilidad para este trabajo. Además, hemos consultado los expedientes referidos a estos tributos en los archivos de los Cabildos de Tenerife (ACIT) y Gran Canaria (ACGC) y del Mando Económico en el Archivo Intermedio Militar de Canarias (AIMC). Los precios utilizan como fuente los boletines oficiales, las ordenanzas del Mando Económico y la documentación de Cepsa, localizada en el Archivo General de la Administración (AGA).

6 TORTELLA y otros (2003).

7 La Real Orden de 26-01-1928 aclaró que los únicos tributos de carácter municipal sobre los productos petrolíferos serían los vigentes antes del establecimiento del Monopolio.

8 TORTELLA (1990) concluye que tales objetivos no se consiguieron al menos entre 1927 y 1936.

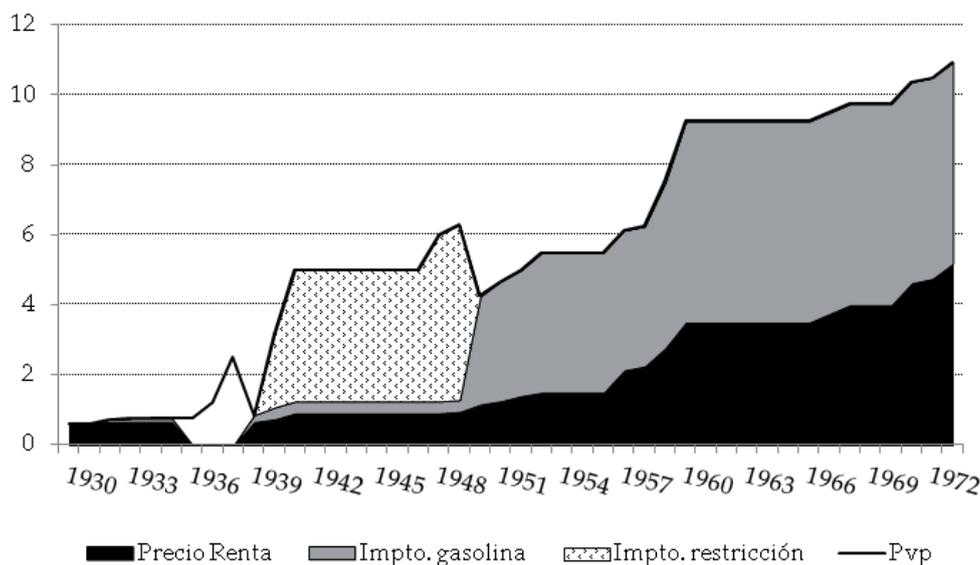
9 Hasta 1930 se admitieron dos zonas en razón a la distancia entre surtidores y factorías costeras. ANESPE (1972), p. 510.

10 CORELLA (1981).

11 EDO (1989) señala el carácter fiscal de este beneficio.

peseta por litro se le sumó 10 céntimos, que supuso el 13% del precio final de venta de la gasolina¹², y su ingreso correspondía de manera exclusiva al Estado¹³.

Gráfico 1
Imposición y precios medios anuales de la gasolina corriente en el área del Monopolio, 1930-1973 (pts/litro)



Fuente: Tabla I del apéndice

El *precio-renta* y este impuesto se mantendrían en ese umbral hasta la Guerra Civil. Luego, durante la contienda, el Gobierno, presionado por el incremento de los costes de abastecimiento, actualizó en varias ocasiones el precio de la gasolina¹⁴. El aumento de los fletes como consecuencia de los riesgos del conflicto y la desfavorable evolución de los tipos de cambio, fueron los elementos determinantes de esta actuación, según el propio Gobierno. Pero, a nuestro juicio, intervinieron también otras circunstancias, como las dificultades de negociación y de acceso al mercado petrolero, el aumento de los costes de distribución en el mercado interior e, incluso, la pérdida de activos a manos de las tropas sublevadas¹⁵.

Finalizada la guerra, el nuevo Gobierno intentó recuperar el equilibrio de las cuentas públicas. Elevó el impuesto sobre la gasolina un 240%, que quedó fijado en 34 céntimos, mientras mantuvo el *precio-renta* al nivel de la preguerra¹⁶. La política autárquica, los problemas financieros de postguerra y el aumento del control anglo-norteamericano en el tráfico petrolero durante la Segunda Guerra Mundial, especialmente severo con la España franquista¹⁷, condicionaron el establecimiento de medidas restrictivas en el consumo de productos petrolíferos, fundamentalmente de gasolina: racionamiento, instalación de gasógenos en los vehículos e introducción de un nuevo recargo, el *impuesto transitorio de restricción al consumo de gasolina*.

En efecto, en 1940, al vigente impuesto de 34 céntimos se le sumó un recargo del 515% y, poco después, del 1.103%; la imposición sobre la gasolina alcanzó entonces el 82% del precio total de venta

12 Nos referiremos siempre a céntimos de peseta.

13 El tributo lo recaudó Campsa, que obtenía un premio por su gestión. La aprobación del impuesto eliminó los arbitrios municipales y provinciales que se habían mantenido tras la declaración del Monopolio. A cambio, el Estado abonaría a las administraciones perjudicadas una cantidad equivalente a lo recaudado por el impuesto municipal de 1931 (Ley de 17-03-1932).

14 No hemos podido desagregar el *precio-renta* del precio de venta al público entre 1936-1939.

15 *Gaceta de la República*, 22-01-1937 y 23-01-1938.

16 La Ley de 25-05-1939 elevó el impuesto sobre la gasolina y estableció otro similar para el gasoil. La Ley de 16-12-1940 reorganizó el sistema tributario e incorporó el impuesto de la gasolina y del gasoil, así como el del queroseno y otros, a la Contribución de Usos y Consumos sobre la energía y primeras materias.

17 VIÑAS (1979), pp. 319-325.

al público¹⁸, y su precio oficial se multiplicó por 6,6 con respecto al de preguerra. El desequilibrio del mercado energético, agravado por la política intervencionista, y las necesidades financieras del sector público, motivaron la persistencia de este recargo y su incremento en 1948 y 1949 (27% y 5%)¹⁹.

No obstante, hubo algunas excepciones. Los transportes públicos e industriales lo abonaban en el caso de superar el cupo, mientras que los organismos públicos, la Falange y los servicios diplomáticos extranjeros pagaban únicamente el *precio-renta*²⁰. Una excepcionalidad que, obviamente, se prestaba al fraude, a pesar del férreo control de las autoridades²¹.

El impuesto de restricción fue suprimido el 1 de enero de 1950, cuando mejoró el abastecimiento de petróleos²². Ahora bien, este hecho no implicó una rebaja significativa de la carga fiscal sobre el consumo de gasolina, por cuanto la renovación impositiva supuso el establecimiento de una tarifa similar a la suma de los dos gravámenes precedentes. Al propio tiempo, y después de una década sin hacerlo, el Gobierno procedió a la actualización del *precio-renta*. La imposición conformaba entonces un 73% del precio de la gasolina pagado por el consumidor. Además, la Hacienda ofreció un trato especial para el sector agrario, y un año más tarde ofreció igual trato a la pesca de bajura²³. La distinción intentaba impulsar el desarrollo técnico del medio rural.

El impuesto sobre el petróleo y sus derivados y, concretamente, el que repercutía en el consumo de gasolinas de automoción, sufrió algún incremento a lo largo de los años 50, por lo general acompañado de movimientos similares en el *precio-renta*. Al final de la década, el retraso en la revisión de la imposición condicionó una nueva rebaja de la carga tributaria sobre el precio final hasta el 63%²⁴. No obstante, el Estado no perdió ingresos. La demanda de gasolina de automoción era cada vez mayor; las matrículas anuales de vehículos en España habían pasado de 7.103 en 1950 a 153.403 en 1959²⁵. En 1960, el parque móvil español era de 290.519 turismos (9,6 por hab). El consumo de gasolina-auto en el área del Monopolio había aumentado en una década de 16 kg/hab a 26,6 kg/hab²⁶.

La política de estabilización generó un incremento del 32% en el precio de la gasolina entre 1958-60, que se tradujo en una breve recesión de la demanda. La búsqueda de un mayor equilibrio externo y la reducción del déficit público justificaron esta variación, motivada por un aumento del *precio-renta* y de la imposición. La gasolina de automoción asumía el coste de las nuevas políticas en mayor proporción que el resto de los productos petrolíferos destinados a la industria o a otros transportes²⁷.

No obstante, el crecimiento demográfico y económico, el desarrollo de la industria automovilística nacional, el despegue turístico, el aumento de la renta media, el acceso al crédito y el cambio en las pautas de consumo, favorecieron un renovado impulso de la demanda de automóviles y, con ella, del consumo de gasolina a lo largo de la década de 1960. En diez años, el parque móvil de turismos se multiplicó por ocho y el consumo de gasolina por 3,6²⁸. Durante los ocho primeros años de esta década no hubo cambio alguno en los precios del combustible; los incrementos posteriores irían únicamente a favor de la *renta del Monopolio*. El tributo había quedado estancado en las 5,75 pesetas, de tal modo

18 La gestión del recargo correspondió, a diferencia del impuesto que recaudaba la Arrendataria, a la recién creada *Comisaría de Carburantes Líquidos* (leyes de 13-05-1940 y 2-08-1941).

19 La gestión del recargo se trasladó de la *Comisaría de Carburantes Líquidos* a la *Dirección General de la Contribución de Usos y Consumos*, manteniéndose separada de la recaudación del impuesto sobre la gasolina, que seguía teniendo a su cargo la Arrendataria. En cuanto a las peculiaridades jurídicas de estos cambios normativos, véase GABALDÓN (1967), pp. 222-224.

20 La Orden de 28-12-1946 eximía a la Cruz Roja y la Iglesia.

21 COMÍN (1994), p. 39.

22 Orden de 23-12-1949.

23 El impuesto era inicialmente un 32% más bajo que para el sector automovilístico. La Orden de 22-12-1950 aumentó la rebaja al 46%.

24 A finales de la década se reorganizó el sistema tributario. La *contribución de usos y consumos* se redefinió como *impuesto sobre el gasto*: el *general* consideró a los petróleos, y el de *lujo*, las gasolinas supercarburantes.

25 CARRERAS y TAFUNELL (2005), p. 555.

26 Véase Tabla II del apéndice.

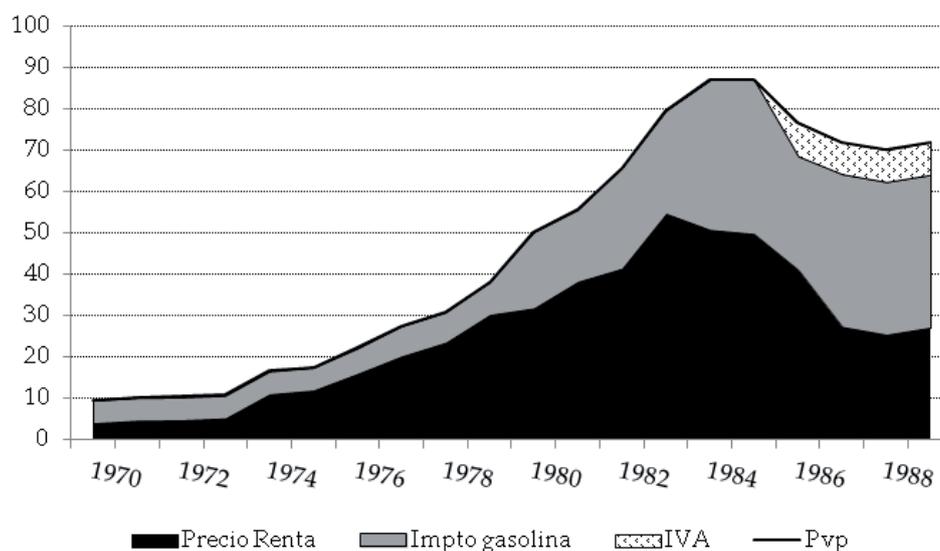
27 Decreto 1303, 27-07-1959.

28 ANESPE (1972), p. 103. Mientras los datos del consumo son los relativos al área del Monopolio, los del parque móvil se refieren al conjunto de la nación.

que en 1973, justo antes de la crisis petrolera, su peso sobre el precio final se había reducido al 53%²⁹.

Durante la crisis económica de los años 70, el impuesto sobre el petróleo y sus derivados desempeñó el papel de amortiguador de la subida de los precios energéticos en los mercados internacionales. Y aunque la elevación del déficit presupuestario del Estado había conducido en 1976 a una primera revisión de los tipos impositivos, lo cierto es que el peso del impuesto sobre el precio final de la gasolina continuó reduciéndose hasta llegar al 21% en 1979. No obstante, durante la segunda crisis del petróleo, la política fiscal empezó a ser más consecuente con el nuevo panorama energético mundial, trasladando a los consumidores, especialmente a los de gasolina- auto, la realidad de un mercado caracterizado por una oferta más restringida.

Gráfico 2
Imposición y precios medios anuales de la gasolina corriente en el área del Monopolio (ptas/litro), 1970-1989



Fuente: Tabla I del apéndice

Alcanzado el *precio-renta* máximo en 1983, el impuesto sobre la gasolina incrementó su protagonismo en la determinación del precio final, siendo de un 43% en 1985. A partir de ahora, el consumo se vio afectado por un nuevo tributo: el *impuesto sobre el valor añadido (IVA)*³⁰. Su suma al impuesto especial sobre la gasolina volvía a situar la carga fiscal en torno al 63% del precio de venta.

La adhesión de España a la Comunidad Económica Europea determinó el desmantelamiento del Monopolio de petróleos. En 1990, el Gobierno introdujo el sistema de precios máximos para la venta al público de gasolinas y gasóleos de automoción en el ámbito de la Península y Baleares, y autorizó a los comerciantes minoristas la importación de ambos productos³¹. La liberalización del mercado llegó en 1998. En la actualidad, el precio medio de la gasolina es uno de los más bajos de la Unión Europea, debido a la relativamente baja presión fiscal —en torno al 50%—, lo que paradójicamente coincide con unos márgenes comerciales y unos precios antes de impuestos más elevados que la media europea³².

29 La Ley 41/1964, 11 de junio, incorporó el *impuesto sobre los petróleos y sus derivados* a los *impuestos especiales*.

30 Un impuesto cuyos ingresos varían en función del valor de los carburantes —incluida la cuantía del impuesto especial.

31 El precio máximo se determinaba en función de un precio medio europeo, de los impuestos vigentes y de un margen de adaptación al mercado, fijado en 2 ptas/litro.

32 COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA (2012).

3. LAS ESPECIFICIDADES FISCALES EN EL CONSUMO DE GASOLINA EN CANARIAS

El archipiélago canario y los territorios de soberanía del norte de África quedaron fuera del Monopolio de petróleos y de su regulación, así como de la fiscalidad que, en lo relativo al consumo de carburantes, afectó al territorio peninsular y balear³³. En el caso de Canarias, las especificidades fiscales en esta materia tuvieron su origen en el Real Decreto-ley de Puertos Francos de 11 de julio de 1852, ratificado y ampliado por las leyes de 22 de julio de 1870 y 6 de marzo de 1900, en la que se hacía constar:

Serán libres de todo derecho o impuesto, sea cual fuere su denominación, y quedarán exceptuados de los monopolios establecidos o que puedan establecerse, todas las mercancías que se importen o exporten en Canarias [...]

En virtud de lo anterior, el precio de los petróleos quedaba definido básicamente por el juego de la oferta y la demanda. En este incidía, además, una fiscalidad insular propia. La posición estratégica del archipiélago en el comercio internacional motivó la presencia de empresas petroleras desde antes de la Primera Guerra Mundial. Hablamos de Vacuum Oil, Shell, Texas, Anglo Iranian o Petróleos Porto Pi que, primero a través de representantes, y luego directamente, vendían los refinados. A partir de 1930, se sumaba Cepsa y su refinería³⁴. Los precios siguieron las pautas de los mercados internacionales, afectados primero por acuerdos colusivos entre las empresas multinacionales y luego por la depresión económica internacional. La creación en 1933 de DISA, distribuidora de los productos de Cepsa, animó el mercado hasta, tras una dura guerra de precios, provocar una caída por debajo de los costes en las islas occidentales³⁵.

La llegada del franquismo lo cambió todo. La coyuntura bélica mundial y la política autárquica otorgaron a Cepsa una situación de monopolio, pues pasó a ser la única productora e importadora de refinados petrolíferos para el mercado de Canarias. Cierto es que Vacuum Oil, Shell, Texas y DISA siguieron realizando la labor de distribución en el mercado interior, pero los precios de los productos petrolíferos quedaron definitivamente establecidos por el Estado, que hizo de ello su principal instrumento de política energética. El sistema para la fijación de precios coincidía ahora con el del área de Monopolio, variando únicamente la empresa mayorista de referencia y la fiscalidad. Este sistema de precios oficiales se mantuvo hasta 1991, cuando se cambió al de precios máximos, un año después que en la Península y Baleares y previo a su definitiva liberalización³⁶.

Aclaremos ahora la tipología impositiva que afectó al precio de las gasolinas desde su primera presencia en el mercado interno. En síntesis, aludimos a dos tipos de impuestos: los arbitrios insulares de importación y los impuestos específicos sobre el consumo de gasolina³⁷.

4. LOS ARBITRIOS INSULARES EN LA IMPORTACIÓN DE DERIVADOS PETROLÍFEROS

Desde la creación de los Cabildos Insulares, el *arbitrio insular a la importación y exportación de mercancías* fue la principal fuente de financiación de esta institución hasta la aprobación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (1972). El arbitrio se abonaba a la entrada de las mercancías procedentes de otra isla, de la Península o del extranjero, y destinadas al mercado interno³⁸, y los productos

³³ El Decreto-ley que creó el Monopolio estatal consideró la posibilidad de ampliar su ámbito territorial, si bien las iniciativas en ese sentido fracasaron.

³⁴ PÉREZ (2010).

³⁵ PÉREZ (2000).

³⁶ El sistema insular de precios máximos reconoció un margen de adaptación al mercado del 150%, superior al de la Península y Baleares (4,5 ptas/litro), justificado por los mayores costes de logística y distribución.

³⁷ A estos impuestos debemos agregar las tasas y arbitrios portuarios y, antes de la Guerra Civil, la contribución de consumos. Así, en el caso de Santa Cruz de Tenerife, esta aficción suponía 13,3 céntimos por kg neto de gasolina, lo que incrementaba el precio final en un 18-20%.

³⁸ Las excepciones al pago pueden consultarse en ROSA (1967).

petrolíferos estaban sujetos a este tributo³⁹. Interesa recordar al respecto que en la Península y Baleares los petróleos no fueron gravados por arancel alguno mientras estuvieron sujetos al Monopolio.

El petróleo importado podía reexportarse o bien destinarse al avituallamiento a naves, y, en ambos casos, inicialmente se abonó el correspondiente arbitrio de exportación. Luego, y con objeto de evitar la doble imposición, los Cabildos de Gran Canaria y Tenerife habilitaron el procedimiento para devolver el arbitrio a la importación abonado por las mercancías reexportadas, que pagarían únicamente el arbitrio a la exportación. Además, exceptuaron del pago de este arbitrio a algunos productos y a los destinados a determinados mercados (como el de avituallamiento).

El establecimiento de la refinería de Cepsa en Tenerife obligó al Cabildo a cambiar esta práctica. La importación de crudos destinados a su transformación y venta fuera del mercado insular dificultaba la liquidación del arbitrio de importación en el puerto, puesto que, de cobrarse sobre la materia prima descargada, procedía luego su devolución cuando esta materia, ya transformada, se reexportara. Este problema se resolvió eximiendo del pago del arbitrio de importación al petróleo crudo, y estableciendo un servicio de inspección de arbitrios dentro de la propia refinería para cobrar el tributo solo a los productos refinados destinados al mercado interno⁴⁰.

La tributación exigida por los Cabildos a través de los arbitrios de importación no fue uniforme, como tampoco sus efectos sobre el precio de los bienes importados⁴¹. En un principio, las tarifas adoptadas por el Cabildo de Tenerife y Lanzarote tuvieron como base imponible el peso bruto de la mercancía, mientras que Gran Canaria y el resto de las islas optaron por su valor⁴².

Las primeras tarifas sobre la importación de productos petrolíferos se establecieron en 1914. En Tenerife variaron entre 0,5 y 2,5 ptas por tonelada bruta⁴³, dependiendo de que su procedencia fuera de otra isla o del exterior del archipiélago; a partir de 1915, esta dualidad desapareció y subió el gravamen a 5 ptas/tonelada bruta; en 1921 sería 10 ptas y 20 ptas en 1935. En el caso de Gran Canaria, se fijaron en un el 1% *ad valorem* y en el 2% a partir de 1937⁴⁴. Esta diferencia en la base imponible fue favorable para las empresas importadoras radicadas en Gran Canaria, lo que motivó desde un primer momento la denuncia de las empresas que operaban en el mercado regional. El ejemplo de la Vacuum Oil es significativo; en 1915 reclamaba al Cabildo de Tenerife que utilizase como criterio para la liquidación de los arbitrios el valor de la mercancía, tal y como venía haciendo el de Gran Canaria, argumentando el encarecimiento que sufrían los derivados petrolíferos en el mercado tinerfeño⁴⁵. En 1916 reclamaba en sentido contrario, pidiendo criterios homogéneos al Cabildo de Gran Canaria en relación a las zonas exentas del pago del arbitrio de exportación⁴⁶. La empresa denunciaba, pues, que la acción institucional distorsionaba la competencia dentro del propio mercado canario.

39 Desde un primer momento se convirtieron en una de las principales partidas de importación de la economía canaria. PÉREZ (2003).

40 La excepcionalidad obligó a Cepsa a abonar al Cabildo una tasa anual de inspección.

41 Además, las fechas en el inicio del cobro también difirieron; Gran Canaria y Tenerife en 1914, Lanzarote, La Gomera y La Palma en 1915, Fuerteventura en 1918 y El Hierro en 1927.

42 El valor de las mercancías era fijado de forma periódica por la Junta de Valoraciones, lo que implicaba cierto desfase temporal con los precios de mercado; no obstante, esta fórmula permitía establecer precios acordes a la política comercial. El sistema basado en el peso era menos flexible, pero los Cabildos que lo adoptaron creyeron que alteraba menos el sistema de franquicias. MIRANDA (2005a), p. 111.

43 Esto es, incluido el envase (bidón, caja o lata). Y es que hasta después de la 2ª Guerra Mundial no se realizaron cargamentos de petróleo por tubería y, sólo después de 1950, se emplearon camiones cisterna en el mercado interior.

44 Con la aprobación de la Carta Municipal en 1941, el Cabildo de Gran Canaria introdujo un recargo en los arbitrios de importación y exportación del 100% destinado a la financiación de los municipios. MIRANDA (2005a). Ese recargo también se practicó por el Cabildo de Tenerife de 1937 a 1947; sin embargo, no consta su aplicación a las gasolineras en la facturación de la empresa Cepsa.

45 También aludía a las dificultades que generaba el criterio del peso empleado por el Cabildo de Tenerife en el comercio de reexportación interinsular y hacia la costa africana, así como a las diferencias entre las propias sucursales de la empresa, según fueran las ventas desde Tenerife o Gran Canaria. ACIT. *Hacienda*. Leg.1-4, 16-07-1915.

46 MIRANDA (2005a), p. 218.

Cuadro 1

Arbitrio a la importación y estimación de las cantidades a pagar al Cabildo de Gran Canaria y Tenerife por caja de gasolina¹

Años	Precio fob gasolina ² (ptas/caja)	Cabildo Gran Canaria		Cabildo Tenerife		
		Tarifa ad valorem	Arbitrio pagado (ptas/caja)	Tarifa ptas/tm bruta	Arbitrio pagado (ptas/caja)	% del arbitrio sobre precio fob
1915	5,65	1%	0,06	5,00	0,17	3%
1920	16,12	1%	0,16	5,00	0,17	1%
1925	10,22	1%	0,10	10,00	0,33	3%
1930	7,75	1%	0,08	10,00	0,33	4%
1935	3,98	1%	0,04	20,00	0,66	17%

¹ La caja de gasolina contiene 36 litros y su peso bruto es de 33 kilogramos

² Se ha utilizado como referencia del precio fob, el del mercado USA publicado por TORTELLA (1990), p. 90.

Elaboración propia.

La caída del precio de los productos petrolíferos en el periodo de entreguerras y la actualización de tarifas en el Cabildo de Tenerife, no hicieron sino acentuar esa diferencia fiscal entre islas. Si en 1915, como probaba la Vacuum, el arbitrio de importación sobre tonelada bruta de Tenerife significaba pagar casi el triple de lo que se pagaba en Gran Canaria con su arbitrio *ad valorem*, en la década de 1930, según nuestra estimación, la diferencia pudo alcanzar hasta los 16 puntos porcentuales (cuadro 1). Ello puede explicar el relativo abandono del mercado tinerfeño por parte de las empresas multinacionales extranjeras que, como denunció Cepsa, sólo mostraron interés por el mercado de las islas occidentales cuando se instaló la refinería⁴⁷.

El sistema *ad valorem* acabó imponiéndose en el cobro de los arbitrios insulares. Después de 1946, y tras años de debate, el Cabildo de Tenerife adoptó una tarifa *ad valorem* al 3%, que se aplicó tanto sobre las gasolinas producidas en la isla como sobre las importadas. No obstante, la Junta de Valoraciones del Cabildo fijaba precios distintos para una y otra a la hora de hacer efectiva la liquidación. En principio, el precio base para aplicar la tarifa *ad valorem* de las gasolinas de producción propia era un 40% inferior al de las importadas⁴⁸. La razón no estaba en el mejor precio de las primeras, sino en el hecho de que su arbitrio solo afectaba al petróleo crudo importado y destinado a su elaboración. Y como este no se gravaba a su entrada —por estar en gran medida destinado al avituallamiento y a la exportación— sino a la salida de refinería, esto es, cuando ya era producto transformado, al precio de base del nuevo arbitrio había que restarle el valor añadido en el proceso de refinado.

El establecimiento de la refinería tuvo también consecuencias sobre los criterios de aplicación del arbitrio de importación a los derivados petrolíferos en Tenerife. El Cabildo, en atención a las demandas de Cepsa, a la defensa de la industria local y al refuerzo de la competitividad del puerto, fue introduciendo algunas exenciones; en 1931 quedaron excluidos del pago del arbitrio los gasóleos y fuelóleos importados y destinados al suministro a la navegación (lo que ya era efectivo en Gran Canaria desde una década atrás); en 1935, la empresa obtuvo además la dispensa del pago del arbitrio de los derivados consumidos en el proceso de refinado⁴⁹; por último, en 1936, la corporación insular dejó de cobrar a Cepsa la cuota por el servicio de inspección. Estas decisiones implicaron una merma en los recursos financieros del Cabildo, que fue compensada con ingresos procedentes del impuesto sobre la gasolina, como luego veremos.

Hasta la Ley 30/1972, que lo suprimió, apenas hubo cambios en el *arbitrio de importación y exportación*. El nuevo Régimen Económico y Fiscal introducía el *arbitrio insular a la entrada de mercancías*,

⁴⁷ Hasta el establecimiento de la refinería, el puerto de Santa Cruz de Tenerife, a diferencia del de Las Palmas, no contó con un servicio regular de suministro de petróleo a buques; en el mercado local de gasolinas operaban fundamentalmente comerciantes locales; la Vacuum Oil apenas contaba en 1927 con una cuota del 4% de las importaciones insulares. PÉREZ (2000).

⁴⁸ Véase lo publicado por la Junta de Valoraciones en *BOP. S/C de Tenerife*, años 1948-1950.

⁴⁹ Concesión que tendría consecuencias porque, más tarde, la compañía Unelco reclamaría igual privilegio para el fuelóleo que consumía en la producción de energía eléctrica.

unificaba el sistema de arbitrios para todo el archipiélago y excluía del nuevo gravamen sobre la importación al tráfico entre islas. La gestión de los arbitrios se dejaba a la Junta Interprovincial de Arbitrios Insulares (JIAI), que luego transferiría a los Cabildos las cantidades correspondientes. La tarifa que se estableció con carácter general fue de un 5% como máximo sobre el valor *CIF* de lo importado; las gasolinas, incluidas en el capítulo 27.1 del arancel de Aduanas, tributarían por el 4%⁵⁰.

5. EL ARBITRIO SOBRE EL CONSUMO DE LA GASOLINA EN TENERIFE Y GRAN CANARIA

Este arbitrio se estableció en Canarias en 1927, es decir, cinco años antes de que se introdujera en el territorio del Monopolio una figura similar; y mientras su fijación aquí fue meramente recaudatoria, en el caso insular su objetivo fue financiar las obras de conservación de las carreteras.

Los antecedentes de este impuesto se encuentran en la iniciativa emprendida por el Cabildo de Tenerife en 1922: preocupado por la escasez de fondos estatales destinados a este objeto, la entidad propuso al Ministerio de Fomento el establecimiento de un arbitrio de peaje sobre los vehículos que, con o sin motor, transitaran por las carreteras de la isla⁵¹. El proyecto, sin embargo, no fraguó, por cuanto el Ministerio consideró entonces que la propiedad estatal de las vías no permitía al Cabildo el establecimiento de un arbitrio propio y de esas características⁵².

Igual preocupación, la conservación de carreteras, motivó el proyecto de 1924 propuesto por el Automóvil Club de Tenerife⁵³, considerado por los hacendistas como el verdadero antecedente del impuesto sobre la gasolina en Canarias⁵⁴. Esta entidad propuso al Cabildo establecer un canon de carácter «voluntario» de 5 céntimos por litro de gasolina que consumieran los automovilistas. Cabe suponer que el carácter privado de la iniciativa motivaría el rechazo de algunos consumidores. Ahora bien, la propuesta contó con el apoyo institucional, y cabe pensar que fue la fórmula adoptada por la entidad local para poder soslayar su incapacidad legal para fijar este impuesto tras la negativa del Ministerio.

La liquidación debía ser realizada por las casas importadoras al facturar la gasolina a la salida del almacén, y su importe ingresarse en la caja del Cabildo y figurar en sus presupuestos como un donativo del Automóvil Club⁵⁵. Obviamente, el carácter finalista de este impuesto no podía ser puesto en práctica por la entidad cabildicia por cuanto las vías eran estatales. De ahí que se cerrara su mecánica con la cesión de este donativo al donante; el Automóvil Club sería quien ejecutara las obras.

El impuesto inició su andadura el 1 de junio de 1924 y en ese mismo ejercicio debían consignarse los correspondientes créditos en el presupuesto extraordinario del Cabildo⁵⁶. Sin embargo, no hemos podido constatar el ingreso de cantidad alguna en el ejercicio 1924-25, ni en el siguiente, a pesar de consignarse en este último un crédito inicial de 37.000 pesetas, en el que, finalmente, no llegó a liquidarse derecho alguno⁵⁷. Dado que conforme lo descrito por el propio Automóvil Club, el pago del canon se produjo, entendemos que las cantidades ingresadas se contemplaron al margen de los presupuestos de la entidad insular⁵⁸.

En julio de 1926 se aprobó a nivel nacional el llamado *impuesto de rodaje*, con fines similares a los que tenía el canon voluntario sobre la gasolina en Canarias, esto es, la conservación de las carreteras. Se produjo entonces cierto solapamiento que obligó a buscar una fórmula más sólida para el canon volunta-

50 Resolución de 30-11-1972.

51 El Cabildo se quejaba del criterio estatal de asignación de fondos para conservación de carreteras, vinculado al número de kilómetros construidos. Alegaba que la ausencia de ferrocarriles en Canarias conllevaba un tráfico de vehículos intenso y un deterioro de las vías mayor que el del territorio peninsular. ACIT. *Fomento*. Caja 6949, expte. 1921-1922.

52 ACIT. *Fomento*. Caja 6949, expte. 1921-1922.

53 El Automóvil Club de Tenerife se creó en 1910 con la intención de proteger los intereses de los automovilistas.

54 GABALDÓN (1967) y ROSA (1967).

55 ACIT. *Fomento*. Cajas 6960 y 6961. Expte. 23 (1924).

56 ACIT. *Fomento*. Cajas 6960 y 6961. Expte. 23 (1924).

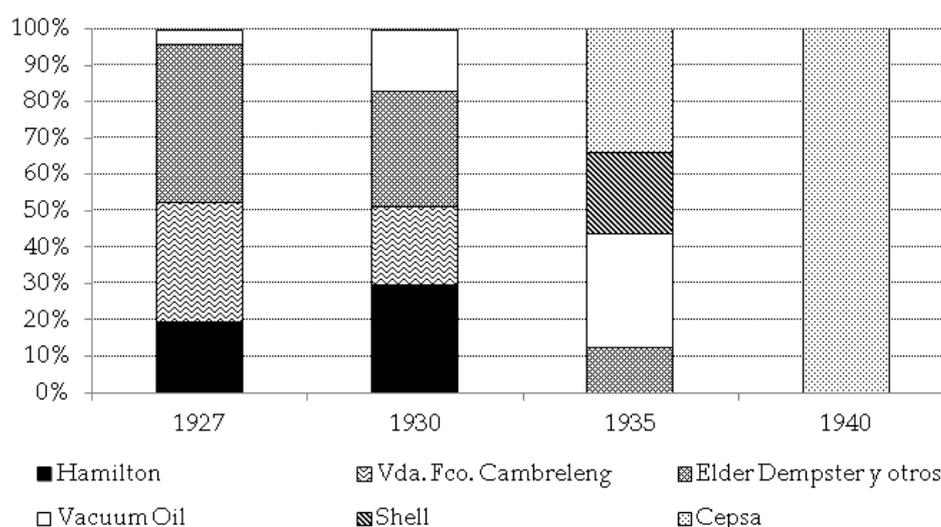
57 ACIT. *Intervención*. Bac 422-423. Liquidación de los presupuestos ordinarios y extraordinarios de 1924-25 y 1925-26.

58 Efectivamente, desde 1924, el Automóvil Club se dotó de activos con los que proceder a la ejecución de las obras en carreteras. Véase *Prensa Jornada Deportiva*, 28-06-2012, p. 40.

rio⁵⁹. Esta llegó con el Real Decreto-ley de 7 de enero de 1927, que aprobó la creación del *impuesto sobre la gasolina* en Canarias. El tributo conllevó la supresión transitoria en las Islas del *impuesto de rodaje*⁶⁰. La nueva figura tenía carácter estatal, si bien su aplicación se limitó a Tenerife y a Gran Canaria⁶¹. A diferencia del impuesto sobre la gasolina peninsular de 1932, concebido para aumentar los ingresos corrientes de la Hacienda estatal, los ingresos del impuesto sobre la gasolina en Canarias tuvieron como único fin la conservación, reparación y, desde 1929, la construcción de vías de comunicación en la isla en la que el tributo se liquidara⁶² «que a la vez de fomentar la riqueza de esta región, facilite[n] el ser visitada[s] por los numerosos extranjeros que pasan en ella gran parte del año»⁶³.

La nueva figura fiscal, que en el caso de Tenerife venía a suplir al canon voluntario, amplió su ámbito de acción y estableció una tarifa de 8 céntimos por litro de gasolina consumida por «los elementos de transporte mecánico». Los Cabildos insulares fueron los encargados de su recaudación, liquidándose en el momento en el que las compañías importadoras daban entrada en el muelle a la mercancía y repercutiendo su coste en el consumidor⁶⁴. La Guerra Civil trastocó la diversidad de compañías declarantes del impuesto cuando Cepsa acabó por concentrar todo el tráfico de importación de gasolinas destinadas al mercado interno (gráfico 3).

Gráfico 3
Participación de las compañías importadoras en la liquidación del impuesto de la gasolina en Tenerife, 1927-1940



Fuente: ACIT. *Libro diario de Caja del arbitrio sobre la gasolina*. Bac 815.

Al igual que ocurrió con el arbitrio de importación, la producción por parte de Cepsa de sus propias gasolinas a partir de 1931 motivó cambios en la liquidación del tributo en Tenerife, al exigirse a la salida de la refinería e imputarse en la factura del cliente. En caso de que la gasolina no se destinara a

59 En realidad, el hecho imponible era distinto, ya que el impuesto de rodaje gravaba la propiedad del vehículo.

60 El impuesto de rodaje desaparecería de la Hacienda estatal al refundirse con otros tributos y arbitrios de las mismas características y crearse la Patente Nacional de Circulación de Automóviles en 1927. Este impuesto sí se aplicaría en Canarias, aunque con una tarifa reducida al 50%. GABALDÓN (1967).

61 El Cabildo de La Palma solicitó su aplicación en 1929, pero le fue denegada por el Ministerio. ACIT. *Hacienda*, sign.6/39 (1928-1930).

62 El Estado admitió entonces que si quedaban remanentes de la conservación, el Cabildo podría participar en la construcción de nuevas vías. ACIT. *Hacienda*, sign.6/39 (1928-1930).

63 Véase exposición de motivos del Real Decreto-ley 1694, 23-06-1927, por el que se crearon las Juntas Administrativas de Obras Públicas.

64 ACIT. *Hacienda*. Sign 12/24-26, 1935-1936.

la automoción, el contribuyente debía reclamar su devolución a la hacienda insular⁶⁵. Nótese, pues, la diferencia en el objeto imponible de este impuesto respecto del que se establecería en la Península en 1932, que recaía sobre toda la gasolina vendida por Campsa.

El reparto de la recaudación del nuevo tributo, de aplicación exclusiva en las dos islas centrales, se diseñó con una estructura similar a la adoptada en el *impuesto de rodaje*, variando las instituciones con derecho a su percepción⁶⁶: 35% para los Cabildos y 65% para el Automóvil Club de cada isla⁶⁷. No obstante, las asociaciones del Automóvil Club quedaron sujetas al control de las Juntas Administrativas de Obras Públicas, que acabarían gestionando los fondos asignados a aquellas⁶⁸. A partir de 1929, además, se permitió a los Cabildos retener un 5% por premio de cobranza, reconociéndoseles así su labor como agentes recaudadores del tributo estatal⁶⁹.

Cuando a mediados de los años 30, tras la guerra de precios entre empresas petroleras, el Cabildo de Tenerife cedió a la presión de Cepsa, eximiéndola del pago de los arbitrios de importación y exportación de determinadas productos, la institución compensó la pérdida de ingresos aumentando el impuesto sobre el consumo de la gasolina al amparo del Decreto de 4 de diciembre de 1931. En principio 1 céntimo por litro de gasolina consumida, y 3 céntimos a partir de 1936⁷⁰; su destino fue la financiación de los gastos ordinarios del Cabildo⁷¹. En suma, mientras el canon de Tenerife alcanzaba los 11 céntimos, el de Gran Canaria no sufrió alteración alguna.

Cuadro 2
Imposición y precios de la gasolina en Tenerife y Península (ptas/litro), 1925-1939

Año	Tenerife					Península y Baleares		
	Arbitrios (a)			pvp (b)	(a)/(b)	Impto.(c)	pvp (d)	(c)/(d)
	Import.	gasolina	Total					
1925	0,01	0,05	0,06	0,80	7%		0,63	0%
1927	0,01	0,08	0,09	0,57	16%		0,53	0%
1929	0,01	0,08	0,09	0,55	16%		0,55	0%
1931	0,01	0,08	0,09	0,52	17%		0,62	0%
1933	0,01	0,08	0,09	0,54	17%	0,1	0,76	13%
1935	0,02	0,08	0,10	0,18	56%	0,1	0,76	13%
1937	0,02	0,11	0,13	0,52	25%	0,1	1,20	8%
1939	0,02	0,11	0,13	0,65	20%	0,1	0,86	12%

Fuente: Para los pvp en Tenerife, PÉREZ (2000) y, en Península y Baleares, PARIS (1943).
Elaboración propia.

En términos porcentuales, la carga fiscal que soportó la gasolina auto entonces fue superior en Canarias que en el resto del Estado⁷². No obstante, fueron los precios antes de impuestos los que marcaron

⁶⁵ Estaban exentas las gasolinas para motores industriales o naves y las destinadas a uso militar.

⁶⁶ En el *impuesto de rodaje* correspondía el 35% a las Diputaciones Provinciales y el 65% al Patronato Nacional de Firms.

⁶⁷ El Automóvil Club de Gran Canaria se creó para poder participar en este tributo. MIRANDA (2005a), p. 248.

⁶⁸ De carácter provincial, estuvieron participadas por representantes de todos los Cabildos insulares, Juntas de Obras de los Puertos, Automóvil Club, Asociación General de Exportación y Estado. La ausencia inicial de medios materiales y humanos, y el temor de los Cabildos centrales sobre un destino de la inversión fuera de la propia isla generadora de los recursos, condicionó que las asociaciones insulares del Automóvil Club continuaran con la ejecución de las obras. Sin embargo, la insistencia de la autoridad estatal implicó el traspaso de los fondos a las Juntas a partir de 1932. ACIT. *Libro de cuentas corrientes del impuesto sobre la gasolina, 1933-1950* sign. 891 y ACIT. *Hacienda*. Sign. 6/39 (1928-1930).

⁶⁹ ACIT. *Libro de cuentas corrientes del impuesto sobre la gasolina, 1933-1950* sign. 891 y ACIT. *Hacienda*. Sign. 6/39 (1928-1930). El premio de cobranza lo mantuvieron los Cabildos hasta 1960.

⁷⁰ BOP, S/C Tenerife, 6-03-1936 y ACIT. *Intervención*. Caja 12, exptes. 24-26 (1935).

⁷¹ ROSA (1967), p. 278.

⁷² En el mercado grancanario la suma de tributos era inferior a la de Tenerife, pero con un precio antes de impuestos tradicionalmente inferior en aquel mercado su peso en el precio final debía ser igual o mayor que el de Tenerife.

la mayor diferencia entre el mercado insular y el área del Monopolio, al menos desde el establecimiento de la refinería en Tenerife. El *precio-renta* fijado por el Estado fue superior al precio antes de impuestos en el mercado canario, resultando finalmente que el precio de venta al público en las islas, a pesar de la mayor carga fiscal que soportaba, fuese más bajo que en la Península y Baleares (cuadro 2).

6. LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y EL MANDO ECONÓMICO: RECARGOS Y NUEVOS ARBITRIOS

Al igual que ocurrió en el territorio del Monopolio, la Segunda Guerra Mundial aportó novedades en lo relativo a la fiscalidad sobre el consumo de gasolina en Canarias, que se tradujeron en la aprobación de recargos y nuevos arbitrios⁷³. Ahora bien, mientras que en el área de Monopolio las nuevas imposiciones tenían por objeto restringir el consumo de combustibles, no parece que se persiguiera el mismo objetivo en el caso de Canarias. Por el contrario, la nueva fiscalidad intentó sobre todo aumentar los ingresos de la hacienda local y estatal, que debía afrontar una importante reducción de la actividad comercial con el exterior, el aumento del paro y de la problemática social y la consolidación del nuevo régimen político. Prueba además esta tesis el hecho de que las medidas de restricción al consumo de combustibles se aplicaron con retraso y de forma limitada en el caso de las Islas⁷⁴. En realidad, fueron los cupos y la evolución de los precios elementos suficientes de disuasión. Y aunque la fiscalidad se incrementó y, naturalmente, ayudó a reprimir el consumo, no estuvo entre los objetivos planteados en las ordenanzas de las autoridades, que reconocían las escasas alternativas existentes al transporte por carretera y a los petróleos.

Los protagonistas de las iniciativas fiscales fueron los Cabildos Insulares, amparados nuevamente en el artículo 14 del Decreto de 4 de diciembre de 1931, y el Mando Económico de Canarias⁷⁵. Y conocemos la actuación del Cabildo de Tenerife que, al anterior arbitrio de 11 céntimos, le sumó ahora una exacción especial, aprobada en marzo de 1941, de 24 céntimos por litro de gasolina importada o salida de refinería para consumo insular⁷⁶. El arbitrio trataba en suma de formalizar lo que ya venía ingresando el arca cabildicia desde septiembre de 1940 como *impuesto voluntario por la «diferencia en el precio de la gasolina y el petróleo»*⁷⁷. Dicha diferencia no era otra que la «existente entre el precio fijado a la gasolina por la Junta Provincial de Abastos y el que regía anteriormente para la venta de dicho producto»⁷⁸. Se fijaba, además, que su recaudación tendría como finalidad no solo la construcción de carreteras sino mitigar el «paro obrero involuntario»⁷⁹. Y como conocemos el precio medio en refinería de la gasolina en 1941, que era de 43 céntimos (excluidos arbitrios), y el de venta al público en Tenerife, 1 peseta, podemos inferir que el precio de la tasa oficial dejaba margen para la nueva exacción⁸⁰.

73 Estuvieron exentos del pago de cualquier tributo provincial o local sobre la gasolina el Ejército desde 1929, la Cruz Roja desde 1936 y la Falange desde 1941.

74 Las medidas de restricción al consumo de combustibles, establecidas en el área de Monopolio desde mayo de 1940, no se extendieron a Canarias hasta finales de 1941 (Decreto 6-11-1941); entre ellas no se consideró el *impuesto de restricción al consumo de gasolinas*.

75 La potestad tributaria del Mando Económico no se reconoció de forma explícita en la normativa, de ahí el desconocimiento existente sobre la aplicación y gestión de la que habla GABALDÓN (1967), pp. 248. No obstante, las evidencias que dejó su ejercicio han de esclarecernos algunos aspectos.

76 BOP, S/C de Tenerife, 27-03-1941.

77 Desconocemos si ese impuesto voluntario, cobrado con anterioridad y autorizado por el Gobierno civil, importaba también 24 céntimos. En cualquier caso, hacemos notar que la cuantía coincide con el incremento que en 1939 había alcanzado el impuesto de la gasolina en el área del Monopolio. ACIT. Hacienda. Presupuestos y finanzas I. Caja 16, expte. 48.

78 Ante la entrada en vigor de este impuesto especial, Cepsa reclamó un trato diferenciado que el Cabildo no le reconoció. ACIT. Intervención. Leg. 15, expte 18.1 y 15-23.

79 La medida se unía a la introducción de un recargo voluntario del 50% sobre el arbitrio a la importación de mercancías cuya finalidad era la de mitigar el paro obrero con la contratación pública y el aumento de los recursos de la beneficencia. No obstante, de dicho recargo -10 ptas/tm- quedó exento la importación de petróleos, gasolina y gasoil. ACIT. Intervención. Leg. 15, expte. 54.

80 Véase Apéndice. Tabla III.

La actuación concreta en esta materia no se conoce con igual detalle para Gran Canaria. Pero unas exacciones muy próximas a estos 24 céntimos se reflejan en un informe de la Junta de Valoraciones de ese Cabildo de 1941; aludimos al arbitrio que en ese informe se dice destinado a la Junta de Abastos y Transportes (20 céntimos) y al *arbitrio pro-paro obrero* (2'5 céntimos) (cuadro 3); en total, en torno a 31 céntimos de impuestos sobre un precio en origen de la gasolina de 43 céntimos⁸¹. Una imposición, que siendo en su totalidad inferior a la de Tenerife, no implicó un precio de venta al público menor, por cuanto a los anteriores costes hubo que añadir los fletes y seguros de su transporte desde la refinera⁸².

Cuadro 3
Precio descompuesto de la gasolina en Gran Canaria, 1941

Concepto	Cálculo	Ptas/litro
Precio refinera ¹	(a)	0,43
Arbitrio de importación (Cabildo)	(b) = 2% (a)	0,01
Utilidades casa vendedora	(c) = 20% ((a)+(b))	0,09
Arbitrio sobre la gasolina	0,08 ptas/litro	0,08
Arbitrio pro-paro obrero	0,025 ptas/litro	0,03
Arbitrio Junta de Abastos y Transporte	0,20 ptas/litro	0,20
Total coste (excl. flete, seguro y otros distribución)		0,84

¹ El precio de referencia es el de la refinera de Cepsa. Desconocemos el flete y seguro en 1941 del transporte entre Tenerife y Gran Canaria.

Fuente: MIRANDA (2005), p. 250 y AGA. *Cepsa* (facturas). Elaboración propia.

Estos arbitrios especiales, cuya trayectoria solo conocemos en detalle por la documentación del archivo del Cabildo de Tenerife, estuvieron en vigor hasta, al menos, 1945, aunque con dificultades para su aplicación. Así ocurrió a finales de 1941, cuando el Cabildo se vio obligado a realizar una primera rebaja en el canon del arbitrio especial. Su origen estuvo en la orden cursada por el Ministerio de Industria, de incrementar el precio de los fuelóleos consumidos por las eléctricas españolas; una medida que pretendía desincentivar el uso del petróleo, sustituyéndolo por recursos energéticos nacionales. Las nefastas consecuencias que tendría esta medida en la Eléctrica de Tenerife, donde el fuelóleo se había implantado como alternativa a la escasez de carbón mineral, condicionó la decisión del Mando Económico de trasladar la subida de precios del fuelóleo a la gasolina. No obstante, para evitar que tal subida recayera en el consumidor, el Mando optó por reducir en 3 céntimos el margen de beneficios de mayoristas y minoristas, y por obligar al Cabildo de Tenerife a reducir en 5 céntimos el arbitrio especial. En resumen, el arbitrio pasó de 24 a 19 céntimos por litro consumido⁸³.

Luego, por oficio de 31 de diciembre de 1941, el Mando hizo suyo 10 céntimos de los 19 ingresados por el Cabildo, ordenando su inversión en su propio plan de carreteras y obras hidráulicas. Solo dos meses después, el Mando comunicó el incremento de su participación al 90% de la parte correspondiente al Cabildo⁸⁴. En agosto de 1942, la Junta de Restricción de Carburantes lo suprimió con carácter transitorio, argumentando las restricciones internacionales a la importación de combustibles y sus elevados precios. Los derechos liquidados en este ejercicio por ese concepto fueron 289.760,28 pesetas, esto es, un 15% de lo que se había presupuestado⁸⁵.

Finalmente, a comienzos del ejercicio de 1943, el Cabildo de Tenerife solicitó al Mando Económico la reposición de la exacción especial⁸⁶. La localización de uno de los escandallos del precio de la gasolina, que elaboraba el Mando Militar y remitía a la Junta Superior de Precios, sugiere que el Mando aceptó la propuesta cabildicia, aunque reduciendo el tipo a 11 céntimos (cuadro 4). En todo caso, la inexistencia

⁸¹ Precio autorizado por el Ministerio de Industria para la venta de gasolina por la refinera de Tenerife.

⁸² Creemos que la autoridad estatal favoreció la diferenciación fiscal entre islas en cuanto compensaba la desigualdad en el precio antes de impuestos que generaba el transporte interinsular.

⁸³ ACIT. *Intervención*. Leg. 16. Expte. 48.

⁸⁴ ACIT. *Intervención*. Leg. 16. Expte. 48.

⁸⁵ ACIT. *Intervención*. BAC 1690.

⁸⁶ ACIT. *Intervención*. Leg. 16. Expte. 48.

de una referencia explícita de lo recaudado por este concepto en las cuentas del Cabildo a partir de 1943, así como su nueva reclamación en 1946, impide confirmar esta tesis⁸⁷.

Cuadro 4
Precio de la gasolina descompuesto. Tenerife (ptas/litro), 1943-1945

Concepto	desde 01-04-1943	desde 31-01-1945
Precio de refinería	1,25	0,85
Arbitrio de importación	0,02	0,02
Impuesto Cabildo (carretera)	0,11	0,11
Impuesto Cabildo consumo	0,11	0,11
Impuesto vigilancia	0,05	0,05
Comisión revendedores	0,05	0,05
Transportes (promedio)	0,07	0,07
Entretención bombas	0,01	0,01
Mermas	0,02	0,02
Sustitución bidonaje y reparación	0,03	0,03
Almacenaje y gastos de almacén	0,01	0,01
Gastos generales y beneficios	0,12	0,12
Impuesto del Mando Económico		0,10
Total. Venta al público al detall	1,85	1,55

Fuente: AIMC. *Mando Económico*. Caja 100. Leg. 1. Expte 10, 27-03-1945.

La normativa nacional que introdujo nuevas restricciones al consumo de gasolina en 1944 provocó que se introdujera en Canarias una imposición disuasoria al consumo de gasolina⁸⁸. La Orden de 28 de julio de 1944 del Mando Económico trataba de incentivar la instalación de gasógenos en los automóviles que circulaban en el archipiélago, al tiempo que articulaba un sistema de financiación para aquellos afectados que no dispusieran de recursos. La Orden indicaba:

Todos los coches particulares tendrán un recargo transitorio de 1,15 ptas/litro de gasolina que abonarán a la Junta de Carburantes Líquidos al retirar el cupo correspondiente a su coche, salvo los que tengan montado gasógeno que quedarán exentos de ese recargo [... Además, lo] recaudado se invertirá en dotar de gasógenos a los vehículos de transporte que sean el único medio de vida del propietario.

No obstante, la realidad se impuso. El problema no radicó tanto en el coste del gasógeno como en las dificultades de su importación y de provisión de materias primas a la industria local; de ahí que lo que fue en un principio una exigencia de cumplimiento inmediato terminara flexibilizándose⁸⁹. De hecho, a partir de mayo de 1945 la recaudación obtenida por este concepto cambió de objetivo, destinándose a un Fondo de Obras Sociales; sorprendentemente, a la construcción de hoteles⁹⁰.

En 1945 se regulariza el suministro de crudos a la refinera Cepsa. Se asiste entonces a una reducción de los precios de los refinados y, en tal contexto, el Mando Económico aprueba la introducción de un nuevo recargo sobre el precio de venta de las gasolinas, que a partir del mes de febrero de ese año se sumó a los establecidos por las corporaciones insulares (cuadro 4). Su tarifa de 10 céntimos por litro se implantó con la finalidad de completar la recaudación destinada a la construcción de los citados hoteles de turismo⁹¹. El Mando Económico encomendó la liquidación del tributo a las cuatro empresas distribui-

⁸⁷ La negativa del Mando a admitir la recuperación de la exacción especial por parte del Cabildo en 1946, la fundamentó en la prioridad dada a su plan de obras y al solapamiento con una tributación propia sobre el consumo de la gasolina. ACIT. *Hacienda. Presupuestos y Finanzas*. Caja 17, expte. 19.

⁸⁸ Circular 62. Comisaría de Carburantes Líquidos. *BOE*, 29-05-1944.

⁸⁹ AIMC. *Mando Económico. Junta Provincial de Restricción de carburantes líquidos*, Cajas 302-303.

⁹⁰ Al menos, así se desprende de las cuentas de Hoteles de Turismo de las que tenemos referencia entre noviembre de 1944 y mayo de 1945. AIMC. *Mando Económico*. Caja 303.

⁹¹ En 1944, antes que se estableciera el recargo sobre la gasolina, el Mando Económico había aprobado el cobro de arbitrios sobre el consumo de queroseno, gasóleo, fueloil, asfalto y lubricantes que oscilaban entre los 0,02 y 0,15 ptas/litro, dirigidos también a la financiación de establecimientos hoteleros.

doras de petróleo en las islas —Shell, Vacuum, Texaco y DISA—, que se adjudicaban la distribución de los distintos cupos de derivados petrolíferos en el mercado canario⁹², de modo que este tributo se cobraba en la fase del comercio al detalle y en todo el archipiélago, a diferencia de los que hasta ahora cobraban los dos Cabildos capitalinos.

A pesar de la multiplicidad de figuras tributarias, el total de lo sufragado por los consumidores de gasolina en Canarias no alcanzó la proporción del impuesto de restricción establecido para el área del Monopolio. Mientras aquí los impuestos sumaron 4,09 pesetas por litro de gasolina, en Canarias, en el caso más gravoso -como el de los vehículos que no llevaban gasógeno-, se abonaron impuestos a lo sumo de 1,54 pesetas por litro. Ahora bien, la menor presión fiscal insular contrasta con las diferencias en el precio pagado antes de impuestos; el *precio-renta* en la Península y Baleares, que se mantuvo durante la mayor parte del periodo bélico en 0,91 pesetas el litro, fue claramente inferior al de Canarias, que osciló entre las 1,56 de un primer momento y las 1,16 pesetas el litro. Y si tenemos en cuenta el escándalo citado más arriba, en 1943 el precio refinería para la gasolina consumida en Canarias fue incluso superior al *precio-renta* en el área Monopolio, donde no había refinería.

7. LA CONVALIDACIÓN DE LA EXACCIÓN SOBRE LA GASOLINA Y LA AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO GEOGRÁFICO DEL IMPUESTO

Finalizado el periodo bélico, cabría suponer que los citados recargos serían suprimidos, retornándose a la situación anterior a 1936. Sin embargo no fue así, como parece deducirse del Decreto de 4 de febrero de 1960, que convalidó la exacción sobre el consumo de gasolina, y cuya disposición final segunda derogaba el acuerdo del Mando Económico de Canarias sobre la elevación de aquella carga fiscal.

La vigencia entre 1946 y 1960 del acuerdo de elevación del impuesto es, pues, obvia. Ahora bien, los estudios realizados no han aclarado qué cuantía fue la que se cobró por este concepto en esas fechas; quiénes eran los obligados a liquidar el tributo; qué organismo lo gestionó después de desaparecido el Mando; y, por último, cuál fue el destino final de la recaudación⁹³.

Bourgon Tinao apunta que tras la desaparición de la Comisaría de Carburantes Líquidos en 1946, la Junta de Carburantes de Canarias siguió hasta 1977 con algunas de las competencias que en la Península habían pasado a la Delegación del Gobierno en Campsa⁹⁴. Desestimados los Cabildos como gestores de la parte del impuesto que había resultado del acuerdo del Mando⁹⁵, pudiera aventurarse, en virtud de lo dicho por Bourgon, que fuera el órgano militar también quien continuara con la gestión de aquel recurso considerado como una «elevación del impuesto de la gasolina». Aunque, de continuar la filosofía de su implantación, el destino de lo recaudado no podía ser otro que la obra pública estatal que controlaba la Junta Administrativa de Obras Públicas.

En cuanto al agente obligado a liquidar, excluida la refinería de Cepsa⁹⁶, sugerimos que fueron las empresas distribuidoras de gasolina en las islas las encargadas de hacerlo, tal y como había tenido lugar en el periodo inmediatamente anterior. Y en lo relativo a la cuantía y al ámbito de aplicación de «lo elevado por el Mando» —vigente entre 1946 y 1960—, las dudas se mantienen. No obstante, si la convalidación de la exacción ha de entenderse como la regularización de una situación previa anómala,

92 AIMC. *Mando Económico*. Caja 100, leg. 1, expte. 10.

93 Esas dudas también las manifiesta GABALDÓN (1967), p. 248.

94 La competencia a la que se refiere BOURGON (1982), p. 180, fue la de facilitar información sobre las modificaciones de los precios de los productos petrolíferos.

95 Conforme lo registrado en las liquidaciones presupuestarias, los Cabildos siguieron ingresando el impuesto sobre la gasolina entre 1946 y 1960, pero no la llamada exacción especial de 1941, lo que corrobora en parte ROSA (1967), p. 278. No obstante, destacamos, por las implicaciones que tiene en el examen de los ingresos liquidados, que sí varió el método de ingreso del impuesto; a partir de 1951 en Gran Canaria, y de 1956 en Tenerife, se excluyó de las cuentas cabildicias el 65% correspondiente a las Juntas Administrativas de Obras Públicas.

96 Hemos examinado una muestra amplia de la facturación de Cepsa a las distribuidoras del mercado insular entre 1931 y 1962, y los impuestos cargados por la refinería se limitaron en Tenerife al arbitrio de importación y a la exacción de 11 céntimos del consumo de gasolina. AGA. *Industria. Cepsa*. IDD 8.04 (facturas).

como apunta Gabaldón⁹⁷, nuestra tesis es que la cuantía de «lo elevado por el Mando» coincide con lo que en 1941 se consideró como «diferencia del precio de la gasolina», esto es, una cifra cercana a los 24 céntimos. En efecto, estos 24 céntimos sumados a los 8 establecidos en el impuesto de la gasolina originalmente se aproximan bastante a la tarifa que definitivamente se consolidó en 1960⁹⁸.

En efecto, la nueva tarifa para la exacción de la gasolina a partir de esta fecha fue de 33 céntimos por litro consumido por el transporte mecánico, de los que 29 se ingresarían directamente en las arcas de las Juntas Administrativas de Obras Públicas y 4 céntimos en la de los Cabildos de cada una de las islas del archipiélago⁹⁹. Su abono se exigía junto al precio de la gasolina en el surtidor y la obligación de liquidar correspondía al expendedor. El destino de la exacción fue, como en su origen, la reparación y conservación de carreteras, y los gestores de la recaudación, los respectivos Cabildos Insulares.

El ámbito regional se había establecido por fin en la nueva norma, pero no la homogeneidad en la exacción, porque mientras el Cabildo de Tenerife percibía el canon de 4 céntimos que le correspondía como al resto de los Cabildos, la entidad tinerfeña añadía el viejo canon de 3 céntimos fijado en 1936 y cuyo destino era sufragar gastos ordinarios. Diferencia que se mantuvo hasta la aprobación de la Ley 30/1972 del Régimen Económico-Fiscal de Canarias, cuando se suprimió el arbitrio adicional del Cabildo de Tenerife.

En relación al territorio peninsular, la cuantía de los impuestos cargados sobre el precio de la gasolina seguía siendo inferior. La suma del arbitrio de importación, aún después del incremento registrado en 1947, y de la nueva exacción para la gasolina, quedaba en 1960 entre los 37 y 40 céntimos por litro consumido —11% del PVP— frente las 5,75 pesetas en la Península —62% del PVP—, si bien, al igual que en el periodo bélico, los precios de la gasolina autorizados a la refinería para su venta en el mercado canario fueron bastante elevados en relación al *precio-renta* establecido en la zona controlada por el Monopolio (gráfica 4). No obstante, las cosas parecieron cambiar a partir de 1959; la libre importación de productos petrolíferos condicionó entonces la caída de los precios-refinería y su distanciamiento respecto del *precio-renta* en la Península¹⁰⁰.

La cuantía de la exacción sobre la gasolina, subordinada desde 1960 a la Ley de tasas y exacciones parafiscales estatales¹⁰¹, se actualizó en abril de 1981 a 58,7 céntimos por litro de gasolina consumida¹⁰². En ese mismo periodo el precio de la gasolina había aumentado de 3,75 pesetas a 47,62 pesetas el litro, con lo que la pérdida de significación del tributo en el precio final era evidente. Y si bien el precio de venta al público era más bajo que en la Península, el precio antes de impuestos volvió, por lo general, a ser superior. En realidad, el Estado fijaba un precio de la gasolina de automoción elevado para compensar los precios reducidos de otros derivados destinados al consumo de sectores estratégicos en las islas, como el eléctrico o el de la potabilización de aguas.

La Ley 30/72 de Régimen Económico Fiscal de Canarias nada tuvo que decir con respecto a la anterior exacción parafiscal estatal¹⁰³. Sin embargo, la crisis energética de los años 70 y su impacto económico obligaron al Estado a adoptar medidas económico-fiscales complementarias, con el fin de financiar las haciendas municipales. Estas medidas afectaron puntualmente a la carga impositiva de las gasolinas consumidas en Canarias¹⁰⁴.

97 GABALDÓN (1967), p. 248-253.

98 BOURGON (1982), p. 319, señala que el impuesto se elevó por el Mando «a 25 céntimos por litro». Y aunque de ello pudiera deducirse que está refiriéndose a la cuantía total del impuesto de la gasolina; por lo que hemos argumentado, creemos que esa cifra responde al importe de la exacción especial que en 1941 se sumó a los 8 céntimos originales.

99 La tesis anterior explica el porqué del cambio en la proporción que se reparten Cabildos y Juntas de Obras Públicas, sobre el que llamó la atención GABALDÓN (1967), p. 252-253. Con la convalidación los Cabildos ingresaron 1 céntimo más que antes por cada litro de gasolina consumido, mientras las Juntas obtuvieron una cuantía similar.

100 La facturación de Cepsa que hemos consultado limita la serie a 1931-1962.

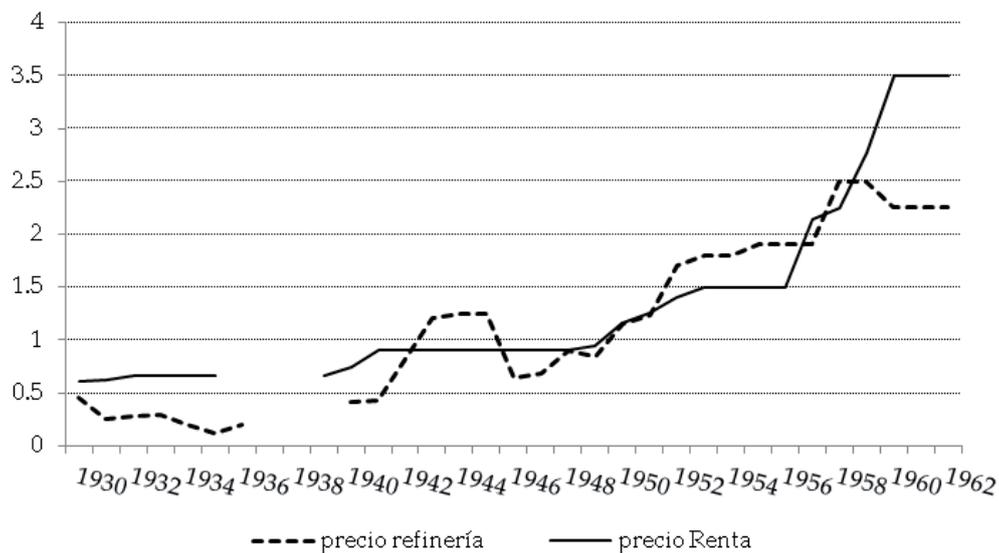
101 Ley de 26-12-1958.

102 Ley de Presupuestos Generales del Estado, 30-12-1980.

103 La novedad vino con la introducción de un arbitrio insular sobre el lujo que gravó el consumo de la gasolina supercarburante hasta 1980.

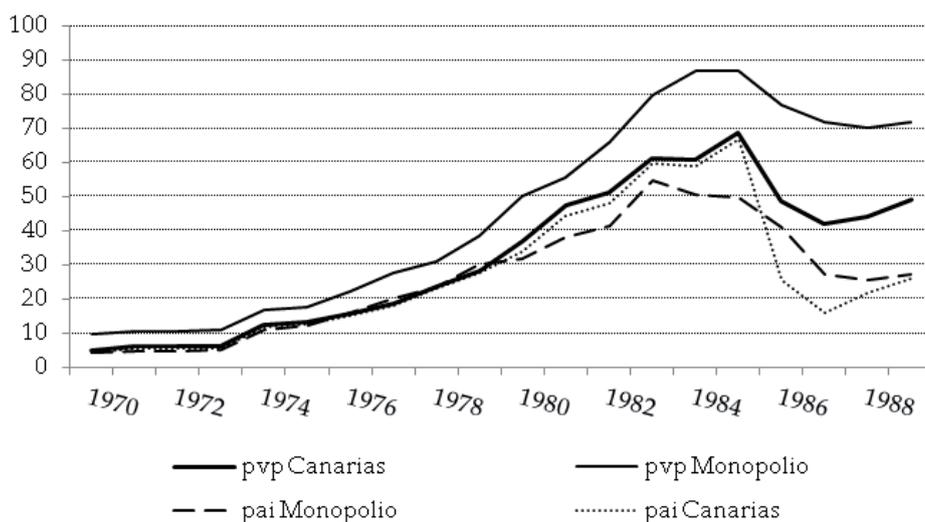
104 El establecimiento de la llamada *nueva exacción reguladora de precios sobre la gasolina de automoción* en 1980 generó un conflicto entre las administraciones estatal y canaria, que concluyó con su derogación con efectos retroactivos. BOURGON (1982), pp. 324-332 y R.D. Ley 14/1984, 19 de diciembre.

Gráfico 4
 Precio de la gasolina-refinería para el mercado insular y precio-renta en área Monopolio(ptas/litro),
 1930-1962



Fuente: Tablas I y II del apéndice.

Gráfico 5
 Comparativa entre los precios de Canarias y área de Monopolio, 1970-1989 (ptas/litro)



Fuente: Tablas I y III del apéndice.

Ahora bien, el verdadero cambio en la imposición sobre el consumo de gasolina llegó tras la constitución de la nueva administración autonómica. El *Estatuto de Autonomía* recogió la especificidad del régimen económico-fiscal y reconoció la potestad del Gobierno de Canarias para establecer y exigir sus propios tributos.

En el ejercicio de esa competencia se aprobó en 1986 el primer impuesto de carácter autonómico sobre el consumo de combustibles¹⁰⁵. Para la gasolina de automoción se fijaba un tributo de 22 ptas/litro, esto es, un 45% del precio que se fijó para su venta al público (gráfico 5). El incremento fue, pues, muy elevado, pero pasó relativamente desapercibido porque su introducción coincidió con la reducción de precios de los combustibles por parte del Ministerio. Además, con el impuesto se regularizaban los superávits de Cepsa, generados como consecuencia de la disparidad entre los precios de venta fijados por el Estado para los refinados y la evolución a la baja de los precios del crudo¹⁰⁶.

La nueva organización autonómica asumió también la antigua exacción sobre la gasolina destinada a la conservación y mantenimiento de carreteras, que a partir de 1990 se reguló como una exacción propia¹⁰⁷. La Comunidad Autónoma, no obstante, mantuvo la gestión de la exacción en manos de los Cabildos, que a partir de entonces fueron también los únicos destinatarios de los fondos recaudados.

Por último, el *impuesto general indirecto de Canarias*, sustituto del IVA aplicado en la Península y Baleares, fijó un tipo impositivo cero en la venta de carburantes¹⁰⁸. Así pues, en 1990, y antes de entrar en vigor el sistema de precios máximos en las Islas, los tributos que gravaban el consumo de gasolina se limitaban al *arbitrio insular de importación*, la exacción insular destinada a la financiación de las carreteras y el *impuesto especial sobre los combustibles*. El total de los impuestos llegaba así al 41% del precio de venta al público de la gasolina, es decir, 20 puntos porcentuales por debajo de la carga soportada en la Península y Baleares. Transitoriamente, los precios fijados antes de impuestos fueron más reducidos en Canarias que en la Península.

Actualmente, con el mercado liberalizado, el precio de la gasolina en Canarias soporta una imposición en torno al 30%¹⁰⁹, correspondiendo casi un 28% al *impuesto especial sobre combustibles* de la Comunidad Autónoma¹¹⁰; el resto se atribuye a la *exacción fiscal sobre el consumo de combustibles de automoción* que gestionan los Cabildos Insulares¹¹¹. En lo que respecta al precio de la gasolina antes de impuestos, vuelve a ser mayor en Canarias que en la Península y Baleares; una diferencia que supera el 20% con las provincias que disponen de refinería¹¹².

8. CONCLUSIONES

El precio de los carburantes en Canarias ha sido tradicionalmente más bajo que en el resto del territorio nacional. Este hecho estuvo motivado por la exclusión de Canarias del ámbito del Monopolio estatal de petróleos y por una singular y limitada imposición sobre el consumo.

En principio, la ausencia del Monopolio estatal permitió, al menos hasta 1940, contar con unos precios antes de impuestos más bajos que los precios renta fijados en el área del Monopolio. El mercado canario tenía entonces como referencia el mercado internacional de derivados y el establecimiento de la

105 Ley 5/1986, 28 de julio.

106 En vísperas de la aprobación del Impuesto Especial sobre Combustibles, algunos parlamentarios canarios denunciaban que el superávit de Cepsa por ese concepto estaba entre los 8.000 y 10.000 millones de pesetas. *El Día*, varios artículos, 10-18 de julio de 1986.

107 Disposición adicional 5ª de la Ley 5/1990, 22 de febrero y Decreto Legislativo 1/1994, 29 de julio de la Comunidad Autónoma Canaria.

108 Ley 20/1991, 7 de junio.

109 El gasóleo, que actualmente surte la mayor parte del parque móvil, soporta una fiscalidad menor, en torno a un 24%, un porcentaje ya próximo al de la gasolina.

110 La actualización de los tipos se publica periódicamente en los presupuestos de la Comunidad Autónoma. Entre 1992 y 1996 rigió un recargo transitorio a este tributo del 15% destinado a la financiación de las corporaciones locales.

111 Desde 2003 los Cabildos pueden fijar, dentro de un margen, sus propias tarifas. Ley 9/2003, 3 de abril sobre medidas tributarias y de financiación de las haciendas territoriales de Canarias.

112 *Estadística petróleos-CNMC*, noviembre 2013.

refinería de Cepsa en 1930 introducía un elemento adicional favorecedor de la competencia. La fijación de los precios de los carburantes por parte del Estado, que comenzó en Canarias tras la Guerra Civil, alteró la relación existente entre los precios antes de impuestos en Canarias y en el área del Monopolio, de modo que hasta que la Comunidad Autónoma asumió la prerrogativa de la fijación de precios, estos fueron más altos en las Islas que en la Península y Baleares. Pero, esa última situación fue transitoria, ya que los costes de logística y distribución insular actuales han encarecido las gasolinas.

La política estatal de precios cargó frecuentemente sobre las gasolinas de automoción parte del coste de los fuelóleos y gasóleos empleados por las industrias locales, fundamentalmente eléctricas y potabilizadoras. Una práctica que se vio facilitada durante la Autarquía por el monopolio que *de facto* tuvo Cepsa en la importación y producción de refinados para el archipiélago. La falta de adecuación de los precios oficiales a los mercados internacionales dio lugar a la creación expresa de figuras tributarias especiales e, incluso, a la obtención de superávit a favor de Cepsa. Aunque para el periodo del primer franquismo algunos de nuestros datos no están del todo confirmados, podemos señalar que las figuras fiscales que afectaron al precio de los carburantes en Canarias fueron, por lo general, de menor cuantía y proporción que las del área del Monopolio, y también diferentes en su concepción y aplicación. Destacamos la precocidad del impuesto sobre la gasolina auto y su carácter finalista, y el que los arbitrios a la importación, el impuesto sobre el consumo y las exacciones especiales, contaran con una regulación propia y heterogénea en el ámbito del archipiélago.

APÉNDICE

Tabla I
Imposición y precios medios anuales de la gasolina corriente
en Península y Baleares (ptas/litro), 1927-89

Años	Precio Renta	Impuestos		Pvp	Impuestos/PVP (%)
		General	Restric		
1930	0,61			0,61	0%
1931	0,62			0,62	0%
1932	0,66	0,08		0,74	11%
1933	0,66	0,10		0,76	13%
1934	0,66	0,10		0,76	13%
1935	0,66	0,10		0,76	13%
1936				0,76	
1937				1,20	
1938				2,50	
1939	0,66	0,20		0,86	23%
1940	0,74	0,34	2,09	3,17	77%
1941	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1942	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1943	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1944	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1945	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1946	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1947	0,91	0,34	3,75	5,00	82%
1948	0,91	0,34	4,75	6,00	85%
1949	0,95	0,34	5,00	6,29	85%

CONCEPCIÓN PÉREZ HERNÁNDEZ

1950	1,16	3,09		4,25	73%
1951	1,26	3,42		4,68	73%
1952	1,40	3,60		5,00	72%
1953	1,50	4,00		5,50	73%
1954	1,50	4,00		5,50	73%
1955	1,50	4,00		5,50	73%
1956	1,50	4,00		5,50	73%
1957	2,14	4,00		6,14	65%
1958	2,25	4,00		6,25	64%
1959	2,77	4,73		7,50	63%
1960	3,50	5,75		9,25	62%
1961	3,50	5,75		9,25	62%
1962	3,50	5,75		9,25	62%
1963	3,50	5,75		9,25	62%
1964	3,50	5,75		9,25	62%
1965	3,50	5,75		9,25	62%
1966	3,50	5,75		9,25	62%
1967	3,75	5,75		9,50	61%
1968	4,00	5,75		9,75	59%
1969	4,00	5,75		9,75	59%
1970	4,00	5,75		9,75	59%
1971	4,63	5,75		10,38	55%
1972	4,75	5,75		10,50	55%
1973	5,18	5,75		10,93	53%
1974	11,00	5,75		16,75	34%
1975	11,94	5,75		17,69	33%
1976	15,95	6,36		22,31	29%
1977	20,19	7,50		27,69	27%
1978	23,50	7,50		31,00	24%
1979	30,20	8,11		38,31	21%
1980	31,77	18,56		50,33	37%
1981	38,22	17,53		55,74	31%
1982	41,38	24,50		65,88	37%
1983	54,67	25,00		79,67	31%
1984	50,75	36,25		87,00	42%
1985	49,75	37,25		87,00	43%
1986	41,10	27,50	8,23	76,83	47%
1987	27,29	37,00	7,71	72,00	62%
1988	25,42	37,00	7,71	70,13	64%
1989	27,13	37,00	7,88	72,00	62%

Nota: La serie responde a los precios de la gasolina normal, no obstante, los octanos de referencia son: hasta 1956, 62 IO; 1957-1959, 70 IO; 1960-75, 80/82 IO; 1976-1985, 90IO y 1986-1989, 92 IO. El precio de 1930 es el medio entre el centro y la periferia peninsular. Los de 1936-1938 son los fijados oficialmente por el gobierno de la República. Fuente: ANESPE (1972), Gaceta y BOE de años respectivos y Memorias de la Delegación del Gobierno en Campsa. Elaboración propia.

Tabla II

Precios refinería, imposición y precios de venta al público de la gasolina en Tenerife (ptas/litro), 1940-1962

Años	Precio refinería	Arbitrio import.	Impto gasolina	Exacc. Especial Cabildo	Arbitrios Mando Eco.	Total impuestos	PVP	Carga fiscal sobre pvp
1940	0,42	0,02	0,08	0,11		0,21	0,77	27%
1941	0,43	0,02	0,08		0,27	0,37	1,00	37%
1942	0,82	0,02	0,08		0,14	0,24	1,60	15%
1943	1,21	0,02	0,08		0,14	0,24	1,85	13%
1944	1,25	0,02	0,08		0,19	0,29	1,85	16%
1945	0,85	0,02	0,08	0,19	0,10	0,39	1,55	25%
1946	0,64	0,02	0,08	0,03	0,24	0,37	1,27	29%
1947	0,68	0,01	0,08	0,03	0,24	0,36	1,47	25%
1948	0,90	0,02	0,08	0,03	0,24	0,37	1,75	21%
1949	0,85	0,02	0,08	0,03	0,24	0,37	2,05	18%
1950	1,15	0,02	0,08	0,03	0,24	0,37	2,05	18%
1951	1,23	0,02	0,08	0,03	0,24	0,37	2,75	14%
1952	1,71	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	2,90	13%
1953	1,80	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	2,90	13%
1954	1,80	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	2,90	13%
1955	1,90	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	2,95	13%
1956	1,90	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	2,95	13%
1957	1,90	0,03	0,08	0,03	0,24	0,38	3,90	10%
1958	2,50	0,05	0,08	0,03	0,24	0,40	3,65	11%
1959	2,50	0,05	0,08	0,03	0,24	0,40	3,65	11%
1960	2,25	0,04	0,08	0,03	0,24	0,39	3,75	10%
1961	2,25	0,04	0,33	0,03		0,40	3,75	11%
1962	2,25	0,04	0,33	0,03		0,40	3,85	10%

Fuente: Para los precios autorizados por el Ministerio a la refinería: AGA. *Industria. Cepsa*. IDD 8 (Facturas). Para el importe del arbitrio de importación *ad valorem* aplicado a partir de 1946, se ha estimado, aplicando la tarifa correspondiente al 60% del precio refinería. Para la suma de los arbitrios especiales se han tomado los valores medios anuales estimados de "la diferencia del precio de la gasolina", los 3 céntimos de la exacción especial vigente en Tenerife desde 1936 y el impuesto de vigilancia de 5 céntimos (se debe considerar que de 1942 a 1945 el Mando Económico hizo suyo parte de estos tributos). Para el precio de venta al público: RULL (1982), pp. 61-66.

Tabla III

Precios y fiscalidad de la gasolina de automoción en Tenerife (ptas/litro), 1963-1990

Años	Precio excl. imptos	Arbitrio import.	Exacción conv. gasolina	Exacción especial Cabildo	Impto. (*) Cdad Autónoma	Total impuestos	PVP	carga fiscal sobre pvp
1963	3,45	0,04	0,33	0,03		0,40	3,85	10%
1964	3,45	0,04	0,33	0,03		0,40	3,85	10%
1965	3,45	0,04	0,33	0,03		0,40	3,85	10%

1966	3,55	0,04	0,33	0,03		0,40	3,95	10%
1967	4,69	0,05	0,33	0,03		0,41	5,10	8%
1968	4,36	0,05	0,52	0,03		0,60	4,96	12%
1969	4,36	0,05	0,52	0,03		0,60	4,96	12%
1970	4,36	0,05	0,52	0,03		0,60	4,96	12%
1971	5,54	0,06	0,52	0,03		0,61	6,15	10%
1972	5,54	0,06	0,52	0,03		0,61	6,15	10%
1973	5,55	0,08	0,37			0,45	6,00	8%
1974	11,66	0,17	0,42			0,59	12,25	5%
1975	12,48	0,18	0,42			0,60	13,08	5%
1976	15,23	0,22	0,42			0,64	15,87	4%
1977	17,79	0,26	0,42			0,68	18,47	4%
1978	23,04	0,34	0,42			0,76	23,80	3%
1979	27,58	0,40	0,42			0,82	28,40	3%
1980	34,05	0,50	0,59		2,00	3,08	37,13	8%
1981	44,38	0,65	0,59		2,00	3,24	47,62	7%
1982	47,93	0,70	0,59		2,00	3,29	51,22	6%
1983	59,69	0,84	0,59			1,43	61,12	2%
1984	59,11	0,86	0,73			1,59	60,70	3%
1985	66,80	0,98	0,80			1,77	68,57	3%
1986	25,32	0,37	0,80		22,00	23,17	48,49	48%
1987	15,97	0,23	0,80		25,00	26,03	42,00	62%
1988	21,86	0,32	0,80		21,00	22,12	43,98	50%
1989	25,83	0,38	0,80		22,00	23,18	49,01	47%
1990	34,38	0,50	0,90		22,00	23,40	57,78	41%

Fuente: El importe del arbitrio de importación del Cabildo se ha estimado aplicando la tarifa *ad valorem* vigente sobre el 48% del precio sin impuestos (valor materia prima). Para la exacción convalidada de la gasolina y la nueva exacción de medidas reguladoras del precio de la gasolina (1980 y 1983) cfr. BOE, 1960-1990. Para el Impuesto Especial sobre el consumo de gasolina de la Comunidad Autónoma, véase BOC, 1986-1990. Los precios de venta al público son los promedios anuales de lo publicado en BOE, 1962-1990. Los datos de 1980-1982 se corresponden con la *nueva exacción estatal de medidas reguladoras del precio de la gasolina*.

BIBLIOGRAFÍA

- Anuario español del petróleo* (1972). Madrid: Delegación del Gobierno en Campsa.
- BOURGON TINAO, L. (1982). *Los puertos francos y el Régimen Especial de Canarias*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- CARRERAS, A. y TAFUNELL, X. (2005). *Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX*. Madrid: Fundación BBVA.
- COMÍN, F. (1994). «El fraude fiscal en la Historia: un planteamiento de sus fases», *Hacienda Pública española. Monográfico, 1*, pp. 31-46.
- COMISIÓN NACIONAL DE LA COMPETENCIA (2012). *Informe de seguimiento del mercado de carburantes de automoción en España*. <http://www.cncompetencia.es/Inicio/Informes/InformesyEstudiossectoriales/tabid/228/Default.aspx>. [recuperado el 12 de mayo de 2014].

- CORELLA, I. (1981). «La imposición sobre el petróleo y la política energética», *Hacienda Pública Española*, 71, pp. 65-84.
- EDO HERNÁNDEZ, V. (1989). «El Monopolio español de petróleos 1927-1991: Un análisis descriptivo en el contexto de las características monopolísticas, fiscales, de gestión y estructurales», *Información Comercial Española*, 670-671, pp. 154-162.
- GABALDÓN LÓPEZ, J. (1967). «La Hacienda estatal en las Islas Canarias», en NIETO, A. (dir.). *Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario, I Curso 1965-66*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife, pp. 147-256.
- MIRANDA CALDERÍN, S. (2005a). *Las fuentes de financiación del Cabildo de Gran Canaria, 1913-1945*. Las Palmas: Caja Rural de Canarias.
- MIRANDA CALDERÍN, S. (2005b). «Dos hitos en la hacienda de los Cabildos Insulares: la Carta Intermunicipal de 1941 y las funciones sociales desempeñadas con los arbitrios sobre la gasolina en 1927 y sobre el tabaco en 1938». *Hacienda Pública*, 13, pp. 63-84.
- MIRRELES, J. y otros (2011). «Tax on Motoring», *Mirrlees Review, II. Tax by design*. London: Institute for Fiscal Studies, pp. 269-282. <http://www.ifs.org.uk/mirrleesreview/design/ch12.pdf> [recuperado el 15 de octubre de 2013].
- PARÍS EGUILAZ, H. (1943). *El movimiento de precios en España*, Madrid: Instituto de Economía Sanco de Moncada.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, C. (2000). «El comportamiento del precio de los combustibles en Canarias. Un análisis histórico», en BOZA, J.; RODRÍGUEZ, S. y RODRÍGUEZ, A. (eds.). *Economía Canaria 1999*. Las Palmas: Gobierno de Canarias y la Caja de Canarias, pp. 449-463.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, C. (2003). «El tráfico de productos petrolíferos en el Archipiélago Canario, 1862-1973», *Revista de Estudios Regionales*, 68, pp. 161-186.
- PÉREZ HERNÁNDEZ, C. (2010). «La internacionalización de Cepsa en la España del Monopolio», *Revista de Historia Industrial*, 42, pp. 89-119.
- ROSA OLIVERA, L. de la (1967). «Las haciendas locales en las Islas Canarias», en NIETO, A. (dir.). *Estudios de Derecho Administrativo Especial Canario, I Curso 1965-66*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife, pp. 257-305.
- RULL BUIXADERA, R. (1982). «El sector petrolífero en el Archipiélago Canario», en *La energía en Canarias. Situación actual y alternativas*, Cuadernos de Economía Canaria, 4. Santa Cruz de Tenerife: Junta de Canarias, Consejería de Industria y Energía. Ministerio de Industria y Energía, pp. 39-70.
- TORTELLA, G. (1990). «Campsa y el monopolio de petróleos, 1927-1947», en MARTÍN ACEÑA, P. y COMÍN, F. *Empresa pública e industrialización en España*. Madrid: Alianza, pp. 81-136.
- TORTELLA, G.; BALLESTERO, A. y DÍAZ, J. L. (2003). *Del Monopolio al libre mercado. La historia de la industria petrolera española*. Madrid: Lid Empresarial.
- VIÑAS, Á. (1979). *Política comercial exterior en España (1931-1975)*. Madrid: Banco Exterior de España.