

La UE-25 y la fiscalidad de los combustibles de automoción

Mónica Martínez Blasco*
Santiago Niño Becerra**

En la Europa de los Veinticinco, el volumen y la cuantía de la imposición indirecta que grava los combustibles de automoción, y a pesar de la evidente integración económica existente en el área, continúa siendo coto restringido de la política nacional. No obstante, la fiscalidad de estos derivados del petróleo muestra una tendencia hacia la homogeneización entre los diferentes miembros; fiscalidad que, por otra parte, no guarda ninguna relación, en ninguno de los países, con el PIB per capita de los distintos miembros.

Palabras clave: gasolina, gasoil, PIB, tributación, impuesto sobre hidrocarburos, integración europea.

Clasificación JEL: H87, F15.

1. Introducción

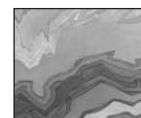
La armonización fiscal parece ser uno de los aspectos políticos más difíciles de abordar dentro de la UE por la especial sensibilidad que despiertan las políticas fiscales entre la población. Específicamente, la fiscalidad de los combustibles de automoción, por ser éstos bienes de amplio consumo y de uso imprescindible, es uno de los temas que despierta una mayor sensibilidad debido al componente económico que incorporan, pero, a la vez, debido al componente político que el tema acarrea.

Mientras los países miembros compartimos una moneda desde 1999, tenemos una regulación comercial común, estamos coordinados en materia de energía,

transportes, comunicaciones y ya de forma inminente, también en un aspecto tan importante como es la educación (Tratado de Bolonia, 1999), la armonización fiscal sigue siendo un tema que se deja para el futuro.

En el presente estudio se ha marcado como objetivo el valorar, para los países que forman la Europa de los 25, si existe alguna relación entre el nivel impositivo indirecto con el que se grava tanto la gasolina Euro-súper 95 como el gasóleo de automoción, con el PIB *per capita* de dichos países, con el coste de adquisición antes de impuestos de cada uno de los citados productos y con su precio final de venta.

Teniendo en cuenta que formamos un área de comercio común, sin fronteras, y que las multinacionales instaladas ampliamente en todos los países miembros se ocupan de la distribución de los combustibles de automoción, en el presente estudio



COLABORACIONES

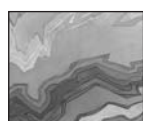
* Profesora de Contabilidad de Costes. Facultad de Economía IQS. Universidad Ramon Llull.

** Catedrático de Estructura Económica. Facultad de Economía IQS. Universidad Ramon Llull.

CUADRO 1
PIB PER CAPITA, TASAS INDIRECTAS APLICADAS A CADA TIPO DE COMBUSTIBLE Y PRECIOS ANTES DE IMPUESTOS Y FINALES DE LA GASOLINA EURO-SÚPER 95 Y DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN

País	Gasolina Euro-Súper 95					Gasóleo			
	Clave	PIB per cápita	Precio antes Impuestos (1,000 litros)	Tasas Indirectas (1,000 litros)	Precio Final (1,000 litros)	Precio antes Impuestos (1,000 litros)	Tasas Indirectas (1,000 litros)	Precio Final (1,000 litros)	Dummy
Bélgica.....	BE	26,700	409.36	564.19	1,178.48	436.51	332.91	931.00	0
Chipre.....	CY	16,700	409.04	301.69	817.34	426.22	246.81	773.98	1
República Checa.....	CZ	8,300	367.90	375.85	885.06	378.55	315.85	826.34	1
Dinamarca.....	DK	36,300	385.15	547.43	1,165.73	395.90	369.88	957.23	0
Alemania.....	DE	26,400	360.60	654.5	1,177.52	387.80	470.40	995.51	0
Grecia.....	GR	15,000	413.11	296	836.75	427.44	245.00	793.48	0
España.....	ES	19,300	387.14	395.69	908.08	405.39	293.86	811.13	0
Estonia.....	EE	6,500	308.18	287.6	703.02	334.12	245.42	683.86	1
Francia.....	FR	26,100	328.82	589.2	1,097.95	376.20	416.90	948.55	0
Hungría.....	HU	8,000	382.25	425.64	1,009.86	414.43	347.23	952.08	1
Irlanda.....	IE	35,300	373.85	442.68	988.00	403.84	368.06	934.00	0
Italia.....	IT	23,200	412.39	558.64	1,165.24	422.38	403.21	990.71	0
Letonia.....	LV	4,500	351.42	263.6	725.72	349.74	224.21	677.26	1
Lituania.....	LT	5,100	380.16	288.17	788.63	384.65	245.89	744.04	1
Luxemburgo.....	LU	55,100	403.41	442.08	946.95	410.65	252.85	763.03	0
Malta.....	MT	11,100	452.71	312.28	902.69	376.75	247.48	736.59	1
Países Bajos.....	NL	28,500	427.00	664.9	1,299.36	432.21	380.40	967.01	0
Austria.....	AT	28,800	391.97	424.7	980.00	408.19	310.14	862.00	0
Polonia.....	PL	5,000	372.79	351.91	884.13	382.73	251.56	773.83	1
Portugal.....	PT	12,800	367.79	522.6	1,059.56	377.78	308.29	816.42	0
Eslovaquia.....	SK	6,100	366.38	388.37	898.15	386.74	363.32	892.57	1
Eslovenia.....	SI	12,800	350.13	370.95	865.30	374.64	296.59	805.48	1
Finlandia.....	FI	28,100	370.83	597.32	1,181.14	395.92	346.81	906.13	0
Suecia.....	SE	30,800	383.20	520.78	1,129.98	416.26	362.15	973.01	0
Reino Unido.....	UK	29,100	330.10	707.15	1,218.77	352.25	707.15	1.244.80	0

Fuentes: — Precio de la gasolina y del gasóleo antes de impuestos y precio final de la gasolina y del gasóleo- Oil Bulletin-European Commission- Directorate General for Energy and Transport # 1232, Bruselas, 5 de octubre de 2004.
— Impuestos Indirectos - Oil Bulletin-European Commission- Directorate General for Energy and Transport, Bruselas, agosto de 2004.
— PIB per capita a precios corrientes de 2004 (estimado) - Eurostat.



COLABORACIONES

se espera que los precios finales de los productos sólo difieran en una de las partidas que forman su precio, es decir, que la variabilidad zonal en los precios depende de las tasas que sobre ellos se aplican y no de su coste antes de impuestos.

Además, se ha querido comprobar la convergencia real, o no, de los tipos impositivos que se están aplicando sobre los combustibles de automoción en los países de nueva incorporación a la UE con los 15 países miembros anteriores a su incorporación. Para dicho análisis se ha añadido una variable cualitativa que distingue entre los países de la UE15 y los de la UE25.

2. Datos

Los datos para realizar el análisis (Cuadro 1) han sido tomados de la página Web de la Comisión Europea para la Energía.

En concreto, los datos que se muestran sobre los diferentes precios de los combustibles pertenecen al Boletín Petrolero que publica el Directorio General de la Energía y el Transporte de la Comisión Europea para los países que conforman la Unión Europea de los 25.

Los datos sobre los precios finales al consumo de la gasolina y el gasóleo en los distintos países fueron tomados de los cierres de la primera semana de octubre y la información sobre precios antes de impuestos y las diferentes tasas aplicadas se refieren al mes de agosto de 2004, ya que no se dispone de información más actualizada en el momento de realizar este estudio. La formación de los precios finales a partir de los precios antes de impuestos se obtiene al añadir a los precios sin impuestos las cargas indirectas y el IVA que establece cada país sobre los derivados del petróleo.

CUADRO 2
VALOR DE LAS VARIABLES EN FUNCIÓN DE LA MEDIA

País	Gasolina Euro-Súper 95					Gasóleo		
	Clave	PIB per cápita	Precio antes Impuestos (1,000 litros)	Tasas Indirectas (1,000 litros)	Precio Final (1,000 litros)	Precio antes Impuestos (1,000 litros)	Tasas Indirectas (1,000 litros)	Precio Final (1,000 litros)
Bélgica.....	BE	132	108	125	119	111	100	105
Chipre.....	CY	83	108	67	82	108	74	66
República Checa.....	CZ	41	97	83	89	96	95	94
Dinamarca.....	DK	179	102	121	117	100	111	129
Alemania.....	DE	131	95	145	119	98	141	119
Grecia.....	GR	74	109	66	84	108	73	73
España.....	ES	95	102	88	91	103	88	79
Estonia.....	EE	32	81	64	71	85	73	73
Francia.....	FR	129	87	130	111	95	125	121
Hungría.....	HU	40	101	94	102	105	104	123
Irlanda.....	IE	175	99	98	100	102	110	114
Italia.....	IT	115	109	124	117	107	121	119
Letonia.....	LV	22	93	58	73	89	67	68
Lituania.....	LT	25	100	64	79	98	74	74
Luxemburgo.....	LU	272	106	98	95	104	76	67
Malta.....	MT	55	119	69	91	96	74	74
Países Bajos.....	NL	141	113	147	131	110	114	110
Austria.....	AT	142	103	94	99	104	93	95
Polonia.....	PL	25	98	78	89	97	75	87
Portugal.....	PT	63	97	116	107	96	92	92
Eslovaquia.....	SK	30	97	86	90	98	109	105
Eslovenia.....	SI	63	92	82	87	95	89	92
Finlandia.....	FI	139	98	132	119	100	104	112
Suecia.....	SE	152	101	115	114	106	108	127
Reino Unido.....	UK	144	87	157	123	89	212	182

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 1.

Los datos sobre el PIB *per capita* corresponden a las estimaciones que realiza Eurostat para los 25 y para el año 2004.

En el Cuadro 2 se muestran los valores del Cuadro 1 tomando como base cien los valores medios de cada variable respecto a la totalidad de los países que forman la muestra.

Con el fin de determinar si existe una proporción lineal entre las tasas indirectas y las variables consideradas, los datos expuestos han sido ajustados aplicando Mínimos Cuadrados Ordinarios a cada combustible por separado, mediante la regresión múltiple:

$$\log TI = F(\log PIBpc, \log PAI, \log PF, D)$$

Donde:

TI: Importe de las tasas indirectas aplicadas a 1.000 litros de gasolina o gasóleo.

PIBpc: PIB *per capita*.

PAI: Precio antes de impuestos de 1.000 litros de gasolina o gasóleo.

PF: Precio final de 1.000 litros de gasolina o gasóleo.

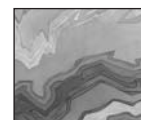
D: Variable cualitativa que ha tomado el valor 1 para el caso de un país integrante de la UE después de mayo de 2004, 0 en caso contrario.

3. Resultados

Los resultados obtenidos tras la aplicación de la regresión se muestran en el Cuadro 3 para el caso de la gasolina Euro-súper 95 y en el Cuadro 4 para el del gasóleo de automoción. Por lo que respecta a cada variable considerada puede deducirse:

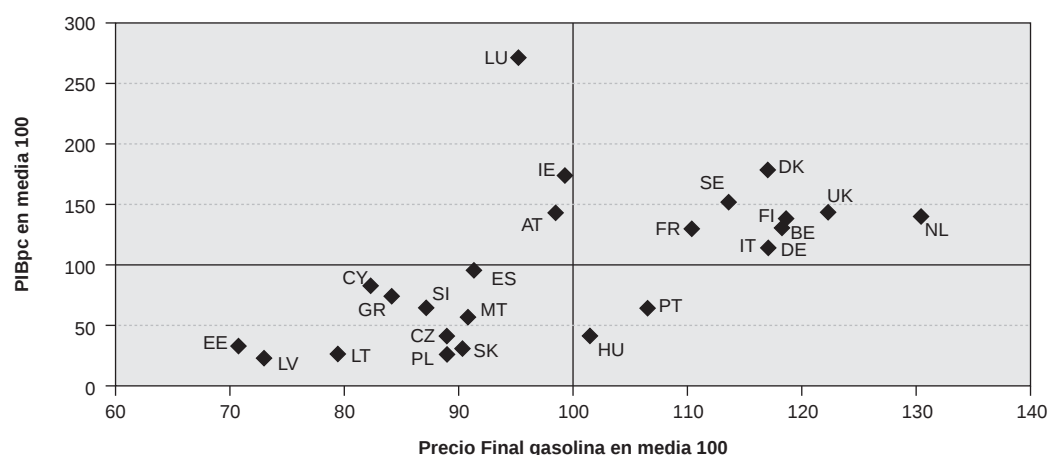
PIB per capita

En cuanto a la significación del coeficiente que define a la variable PIB *per capita*, y tanto para el ajuste realizado para la gasolina como para el gasóleo, los



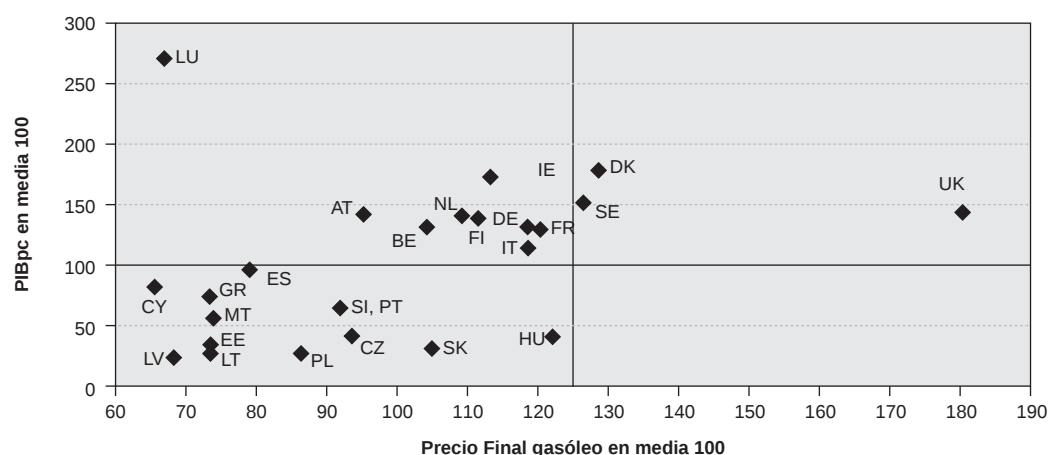
COLABORACIONES

GRÁFICO 1
RELACIÓN ENTRE EL PIB PER CAPITA Y EL PRECIO FINAL DE LA GASOLINA EURO-SÚPER 95 EN MEDIA 100

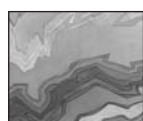


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 2.

GRÁFICO 2
RELACIÓN ENTRE EL PIB PER CAPITA Y EL PRECIO FINAL DEL GASÓLEO DE AUTOMOCIÓN EN MEDIA 100



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 2.



COLABORACIONES

resultados de aplicar un test de t sobre la significación de los coeficientes muestra que los valores de *p-value* para dicha variable, en ambos casos, son superiores a 0,05.

Los resultados ponen de manifiesto que para los coeficientes que determinan la regresión en el modelo propuesto respecto a las *tasas indirectas*, tanto para la gasolina Euro-súper 95 como para el del gasóleo de automoción, el PIB *per capita* es una variable no significativa en el modelo. En otras palabras, cuando se

fijan las tasas indirectas que van a gravar los combustibles de automoción no se tiene en cuenta el nivel de PIB de la población que va a ser destinataria de tales tasas y que, por tanto, esas tasas son fijadas en función de otros parámetros distintos al PIB *per capita*.

Estos resultados son consistentes con los valores medios que se muestran en el Cuadro 2, donde se puede comprobar que no existe una relación entre el PIB *per capita* en media 100 y el *precio final* de los combustibles también en media

CUADRO 3
RESULTADOS DE LA REGRESIÓN PARA LA GASOLINA EURO-SÚPER 95

Impuestos Indirectos	Coef.	Std. Err.	t	P>t	[95% Conf. Interval]	
PIBpc.....	0.0333	0.0232	1.4334	0.1671	-0.0152	0.0819
Precio Gasolina antes de Impuestos.....	-0.8197	0.1012	-8.0937	9.73E-08	-1.0310	-0.6085
Precio Final de la Gasolina	1.6419	0.0748	21.9364	1.84E-15	1.4858	1.7981
Dummy.....	-0.0046	0.0149	-0.3135	0.7571	-0.0358	0.0265
Constante.....	-0.2996	0.3167	-0.9459	0.3554	-0.9604	0.3611

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 1.

CUADRO 4
RESULTADOS DE LA REGRESIÓN PARA EL GASÓLEO

Impuestos Indirectos	Coef.	Std. Err.	t	P>t	[95% Conf. Interval]	
PIBpc.....	0.0139	0.0231	0.6030	0.5532	-0.0342	0.0621
Precio Gasóleo antes de Impuestos.....	-1.0607	0.1385	-7.6570	2.27E-07	-1.3496	-0.7717
Precio Final del Gasóleo	1.8547	0.0747	24.8110	1.70E-16	1.6988	2.0107
Dummy.....	-0.0046	0.0140	-0.3298	0.7449	-0.0340	0.0247
Constante.....	-0.2407	0.4075	-0.5907	0.5613	-1.0908	0.6093

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Cuadro 1.

100. Tomando el caso de Estonia, su PIB *per capita* medio es de 32 puntos, en cambio, el precio final de la gasolina Euro-súper 95 en este país es de 71 puntos y el del gasóleo de automoción de 73. En relación a su PIB, los estonios están pagando los combustibles a más del doble del precio que, según la cuantía de su PIB *per capita* deberían pagar.

Los Gráficos 1 y 2 muestran la dispersión entre el PIB *per capita* y el *precio final* de los dos combustibles de automoción seleccionados; cualquier posición alejada de las líneas representativas de las medias indican desequilibrios entre PIBpc y precios, más acusados en función de su alejamiento.

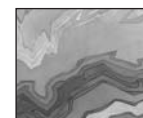
Precio antes de impuestos y precio final del combustible

Para las dos variables y para los dos tipos de combustibles estudiados, los coeficientes de significación han resultado significativos. El hecho de que los precios de los combustibles antes de impuestos sean semejantes en los países miembros de la Unión y de que en sus precios finales las *tasas indirectas* —de porcentaje también muy parecido en los

países— tengan un peso muy elevado, contribuye al resultado final en cuanto a la significación de los coeficientes de estas variables.

El signo negativo en el coeficiente que acompaña al Precio *antes de impuestos* muestra que las *tasas indirectas* y el *precio final* del combustible tienen movimientos opuestos. Este hecho puede ser interpretado del modo siguiente: los gobiernos de los países que cuentan con un menor coste *antes de impuestos* en sus combustibles tienden a no trasladar los beneficios del menor coste a su mercado nacional incrementando las *tasas indirectas* sobre los combustibles, de esta forma, sus precios finales se asemejan a los del resto de países y no produciéndose protestas por parte de los consumidores. Por el contrario, cuando en el mercado sube el precio del crudo, esta subida tampoco se traslada totalmente al consumidor final, ya que los gobiernos, para evitar conflictos, reducen las tasas que aplican a los combustibles.

El signo positivo que muestra la variable *precio final* del combustible pone de manifiesto la relación directa entre fiscalidad de los combustibles y su *precio final* de venta. Las *tasas indirectas* que se aplican a los



COLABORACIONES

precios de los combustibles son una parte muy importante del *precio final* del producto, de ahí su significación y su sentido positivo en la regresión realizada. Sirva de ejemplo el caso del Reino Unido, donde las *tasas indirectas* que se aplican a la venta de los combustibles de automoción, tanto para la Euro-súper 95 como para el gasóleo, son más del doble del precio del combustible antes de impuestos.

Dummy

En cuanto a la variable cualitativa que se ha añadido al modelo, es necesario comentar que el interés principal al incorporar esta variable fue identificar si los países de nueva incorporación llegaban a la UE con diferencias apreciables (estadísticamente diferentes de cero) respecto a los miembros de la Unión antes de la ampliación en cuanto al tratamiento fiscal de los combustibles.

Esta variable, al otorgar el valor 1 a los países del Este, está midiendo si existen diferencias significativas entre las tasas impositivas indirectas en los combustibles, y si existen entre los nuevos países incorporados a la UE y los países de la UE15.

En ambos casos, tanto para la gasolina como para el gasóleo, la variable ha resultado no significativa para el modelo propuesto, por lo que las diferencias en cuanto a niveles de fiscalidad en los combustibles de automoción entre los países de la EU15 y de la EU25 son poco importantes a pesar de que no cuentan con niveles de PIBpc semejantes.

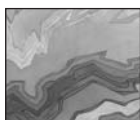
4. Conclusiones

- Los resultados del estudio muestran que, a pesar de que los países de la UE25 no cuentan con una armonización fiscal explícita en lo referente a los combustibles

de automoción, la falta de significación en la variable cualitativa muestra que esta fiscalidad está implícita en las políticas de los diferentes gobiernos, por lo que, aunque no se ha producido la homologación de las fiscalidades que gravan los combustibles aquí contemplados y teniendo en cuenta que todos los Estados aplican semejantes políticas fiscales a los combustibles, cabe plantearse si es pertinente la homologación. Ciertamente es que en algunos países los tributos que gravan los combustibles de automoción son muy elevados - destaca el caso del Reino Unido -, pero, teniendo en cuenta que los presupuestos de ingresos de esos países contemplan unas entradas fiscales procedentes de las figuras que gravan los combustibles, es razonable pensar que si aquellas se redujesen, o bien otras serían aumentadas, o bien nuevas figuras serían incorporadas a fin de que no se redujesen los ingresos fiscales de dichos Estados; en el polo opuesto, lo contrario puede ser aplicado a los países que cuentan con una muy reducida fiscalidad sobre los combustibles de automoción.

- Los países que cuentan con unos niveles de precios más elevados en sus combustibles de automoción *antes de impuestos*, son los que gravan menos los derivados del petróleo analizados en este estudio y, al contrario, los países con menores costes de puesta en el mercado, son los que gravan más sus combustibles. Por ejemplo, en el caso de Francia, su precio *antes de impuestos* y *precio final* de la gasolina Euro-súper 95 es de 87 y 130 en relación a la media, es decir, una diferencia de 43 puntos. Para Malta, con unos precios de coste de 119 su precio final es de 91.

- La armonización fiscal entre los países de la UE25 muestra sus desequilibrios entre los impuestos, los precios finales y el PIB *per capita*, en los países



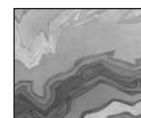
COLABORACIONES

más pobres. El caso de Hungría es un ejemplo de ello, con un 40 por 100 de PIB *per capita*, su gasolina se paga a 102 puntos en relación a la media de todos los países y su gasóleo a 123, con tasas indirectas en los dos tipos de combustibles de 102 y 104, sobre la media respectivamente.

- País a país, la vinculación entre los precios que los consumidores deben pagar por la gasolina Euro-súper 95 y por el gasóleo de automoción que consumen y el PIB *per capita* que generan, puede llegar a ser nula; así, de entre los países contemplados, Luxemburgo es el que cuenta con el PIBpc más elevado, sin embargo, el precio en este país de la gasolina Euro-súper 95 ocupa el lugar décimo cuarto ordenando éstos de mayor a menor y, en cuanto al gasóleo, su precio en Luxemburgo es el segundo más barato de la UE25. En el lado contrario, Letonia dispone del PIBpc más reducido

de la Europa ampliada y los precios de la Euro-súper 95 y del gasóleo son, respectivamente, el segundo y el tercero más baratos de la Unión.

- España es un país en el que, atendiendo exclusivamente al PIB *per capita* de sus ciudadanos, los consumidores están pagando por la gasolina Euro-súper y por el gasóleo de automoción un precio inferior a que correspondería al PIB *per capita* español. Mientras que el PIBpc de España es el 95 por 100 del medio de la UE25, el precio en España de la Euro-súper 95 equivale al 91 por 100 de la media de los veinticinco y el del gasóleo de automoción al 79 por 100; en otras palabras, fijándonos, únicamente, en el PIB *per capita* español y en la media de la UE25, en España existe un margen de subida del precio de los combustibles de automoción: 4 puntos en la gasolina Euro-súper 95 y de 16 puntos en el gasóleo.



COLABORACIONES

AVISO PUBLICO

SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

SOLICITUD DE DEVOLUCION DE FIANZAS

PLAZOS PARA PRESENTACION DE PRUEBAS

Aplicación a los Certificados concedidos desde el día 1 de octubre de 2000,
salvo que exista reglamento específico que lo modifique

Plátanos	TREINTA DIAS siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 896/01
Productos Agrícolas Transformados (PAT)	NUEVE MESES siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 1520/00
Productos agrícolas: Materias grasas, plantas vivas, productos floricultura, leche y productos lácteos, carne vacuno, semillas, frutas y hortalizas, carne porcino, huevos, carne de ave, arroz, azúcar, sector vitivinícola, cereales, etc.	DOS MESES siguientes a la expiración del período de validez del Certificado.	Rgto. CE n.º 1291/00

- En todos los productos el PLAZO MAXIMO para solicitar la resolución de los expedientes es de VEINTICUATRO MESES desde el día siguiente a la expiración del Certificado. Transcurrido este plazo no se efectuará la devolución del importe de la Fianza, aun en el caso de que se presente la correspondiente prueba de realización de las operaciones.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMEX. PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS. SERVICIO DE FIANZAS

Solicitudes de devolución de fianzas constituidas (Importación y Exportación)

La Orden de 26 de febrero de 1986 («BOE, 7 de marzo»), modificada por la Orden de 27 de julio de 1995, establece que la devolución de las fianzas se realizará por la Secretaría General de Comercio Exterior a solicitud del interesado.

Las solicitudes de devolución de las fianzas constituidas ante los Servicios Centrales, deberán dirigirse a la Secretaría General de Comercio Exterior (Servicio de Fianzas, Paseo de la Castellana, 162, planta cuarta, 28071 Madrid).

Las solicitudes de devolución de las fianzas, constituidas ante las Direcciones Regionales y Territoriales de Comercio y CATICES, deberán presentarse en la misma Dirección o CATICE que concedió los correspondientes certificados.

El no solicitar, los interesados, la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas con la aportación de las pruebas, en los plazos establecidos en la legislación nacional y comunitaria en vigor, para los diversos productos agrícolas, dará lugar al oportuno Acuerdo Declarativo de Incumplimiento.

Con el fin de agilizar la resolución de los expedientes de devolución de las fianzas constituidas a disposición de la Secretaría General de Comercio Exterior, es recomendable se adjunte a las solicitudes la fotocopia del correspondiente «Resguardo de depósito o Garantía en Efectivo», o «Resguardo de Garantía Otorgada mediante Aval o Seguro de Caución».

SERVICIO DE FIANZAS

Acuerdo declarativo de incumplimiento (Fianza constituida en las operaciones de Importación y Exportación)

Ingreso de las liquidaciones

Las cantidades a ingresar en el Tesoro Público-Recursos Eventuales, como consecuencia de los expedientes de Acuerdo Declarativo de Incumplimiento de *Resguardos de Garantías Otorgadas por Terceros*, pueden hacerse efectivas por la EMPRESA TITULAR DE LOS CERTIFICADOS.

— En MADRID:

MINISTERIO DE ECONOMIA Y HACIENDA
DIREC. GRAL. DEL TESORO Y POLITICA FINANCIERA
Paseo del Prado, 4
28071 MADRID

— En PROVINCIAS:

INTERVENCION DE HACIENDA de la localidad en que resida la Entidad Delegada que constituyó la *Garantía Otorgada por Terceros (Aval o Certificado de Seguro de Caución)*.

Realizado el ingreso y expedida la CARTA DE PAGO, esta CARTA DE PAGO *original* deberá remitirse a:

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO
SERVICIO DE FIANZAS
P.º Castellana, 162, Pl. 4.ª
28071 MADRID

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

Secretaría General de Comercio Exterior

SUB. GRAL. COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS AGROALIMENTARIOS

SERVICIO DE FIANZAS

Paseo de la Castellana, 162, cuarta planta, 28071 Madrid

Teléfonos: (91) 349 38 67 y 349 39 13