

Apoya el objetivo global de utilización de biocombustibles establecido en el Plan de Energías Renovables (PER) para 2010

AOP a favor de la utilización de biocombustibles en el transporte

AOP y sus compañías asociadas están a favor de la diversificación de las fuentes de suministro energéticas, en particular de las renovables, y apoyan la utilización de biocombustibles en el transporte.

En este sentido, entienden que lograr que el 5,83% del consumo de energía primaria en España proceda de biocarburantes en 2010, como establece el PER, es un objetivo ambicioso, pero alcanzable, especialmente si se evita fijar objetivos intermedios de más corto plazo –con insuficiente margen de maniobra– y se permite que los operadores dispongan de la máxima flexibilidad para alcanzarlo con diferentes tipos de biocombustible. Para ello, es esencial la activa y permanente colaboración de la Administración y las empresas del sector.

AOP propone alcanzar dicho objetivo a través de la máxima utilización de ETBE procedente de bioetanol en las gasolinas y de nuevos proyectos de biodiesel para los gasóleos, cumpliendo con las exigencias europeas de calidad de productos vigentes en cada momento. En cualquier caso, los objetivos a largo plazo en materia de consumo de biocarburantes tendrán que tener en cuenta la disponibilidad real de biocombustibles, de manera que su incorporación al mercado no implique tensiones en los precios.

Para el cumplimiento del objetivo global del PER, AOP propone, en primer lugar, maximizar la utilización de la capacidad actual de producción de ETBE y su incorporación al blending de gasolinas; en segundo lugar, extender en el mercado el uso de biodiesel, mediante la formulación de gasóleo convencional

de acuerdo con la norma EN-590, hasta el límite de biodiesel contemplado en la misma y mediante la formulación de gasóleos especiales con mayores proporciones de biodiesel, compatibles con los estándares europeos.

La promoción del uso del biodiesel se ha convertido, prácticamente, en una necesidad, si se quiere reducir la dependencia española del petróleo. El mercado español experimenta un fuerte déficit de gasóleo como consecuencia de la dieselización del parque y del incremento del transporte por carretera. El biodiesel contribuirá a reducir el déficit existente sin redundar en incrementos de la factura petrolera o de las emisiones de CO₂.

Los intensos trabajos de investigación llevados a cabo por las compañías pertenecientes a AOP en los últimos años, así como el desarrollo internacional que esta tecnología viene alcanzando, ponen de manifiesto las opciones más viables en materia de transporte y almacenamiento. Las gasolinas y gasóleos acordes con las normas EN-228 y EN-590, respectivamente, pueden almacenarse en tanques y transportarse por oleoducto multiproducto sin requerir medidas ni precauciones especiales. De hecho, en España se realiza transporte de gasolinas con ETBE por este sistema desde hace seis años. En el caso específico de mezclas de gasolinas con bioetanol, su uso como componente de las

gasolinas exigiría una logística separada para transporte desde los centros de producción hasta los de distribución capilar debido a sus propiedades físico-químicas, entre ellas su afinidad con el agua y su corrosividad en ciertos metales.

Por motivos de defensa de la calidad, AOP se opone a la realización de mezclas de biocarburantes con gasolina o gasóleo en las estaciones de servicio. Cuando se relacionan seguridad y carburantes, todas las precauciones están justificadas. Por ello, las empresas asociadas a AOP expresan su voluntad de continuar desarrollando proyectos de producción de biodiesel y de avanzar en la investigación de técnicas y procesos que faciliten el logro del objetivo del PER. Todo ello, combinado siempre con el aseguramiento global de la calidad y su más estricto control.

En resumen, la situación de la tecnología avala el apoyo de las empresas integradas en AOP a la promoción del uso de ETBE y de biodiesel, de acuerdo con los estándares europeos. Es esencial para la consecución de los objetivos nacionales, la participación activa del sector y su permanente colaboración con la Administración en la investigación y el desarrollo de nuevos sistemas de transporte y suministro más eficientes, que garanticen una puesta a disposición del cliente más segura en las mejores condiciones de calidad y precio.



En este número

En portada

AOP a favor de la utilización de biocombustibles en el transporte.

PNA 2008-2012

El sector del refino recibirá finalmente 16,133 millones de toneladas anuales.

(Pág. 2)

Gasóleo profesional

Entrada en vigor de las normas de utilización del gasóleo profesional.

(Pág. 2)

Precios finales

La errónea comparación entre la cotización del petróleo y el precio de los carburantes.

Información y gráfico.

(Pág. 3)

Gráficos de precios

PAI y Ci de la gasolina sin plomo 95 y del gasóleo A en España.

(Pág. 4)

Convocado el IV Premio AOP de Periodismo

(Pág. 4)

Como prueba del compromiso del sector petrolero con la implantación de biocarburantes y apoyo a las iniciativas del PER, diversas compañías asociadas a AOP han anunciado su decisión firme de construir plantas para la fabricación de biodiésel en España. Se han anunciado ya varias, cuya producción supondrá más de 1,5 millones de toneladas/año a partir de 2010, ligeramente superior al objetivo del PER.

El sector del refino recibirá finalmente 16,133 millones de toneladas anuales

Se aprueba el Plan Nacional de Asignación (PNA) 2008-2012

El 24 de noviembre del pasado año el Consejo de Ministros aprobó definitivamente el segundo Plan Nacional de Asignación (PNA) de Emisión de Gases de Efecto Invernadero para el periodo 2008-2012, que supone una reducción del 16% respecto al primero y de un 20% en relación con las emisiones producidas por la industria en 2005. El Gobierno notificó la aprobación del Plan a la Comisión Europea.

La aprobación del nuevo PNA ha supuesto la reducción de la asignación de derechos de emisión a todos los sectores afectados hasta 152,659 millones de toneladas/año (Mt/año), frente a los 182,175 Mt/año del primer plan, puesto que el objetivo final en España es que las emisiones globales de CO₂ a la atmósfera no superen en más de un 37% las del año base (1990), en promedio anual, en el periodo 2008-2012. La corrección a la baja necesaria para alcanzar el techo de 15% sobre 1990 impuesto por la Directiva de Comercio de Emisiones se consigue por otros mecanismos recogidos en la propia Directiva y en el Protocolo de Kioto.

Según el Gobierno, para la distribución de los derechos entre los distintos sectores, se han tenido en cuenta la capacidad tecnológica, el potencial de reducción de cada sector y el grado de exposición a la competencia internacional. De acuerdo con estos criterios, el sector del refino de petróleo contará con 16,13 millones de toneladas año, ligeramente por encima de lo que establecía el borrador, 15,89 millones, y de lo asignado en el plan anterior (15,25 millones).

El Plan 2008-2012 se sometió a consulta pública durante el pasado verano y se recibieron 113 observaciones, 65 de las cuales procedían de titulares de instalaciones, 25 de asociaciones industriales,

siete de otras asociaciones (ONGs, asociaciones de consumidores, vecinos, etcétera), trece de Administraciones Públicas y tres de particulares.

Entre estas alegaciones se encontraban las presentadas por AOP, que consideraba que la propuesta inicial del Gobierno no trasladaba completamente a la cuantificación de los derechos concedidos las emisiones adicionales provocadas por la fabricación de los productos con las nuevas especificaciones que entran en vigor el 1 de enero de 2009; éstas suponen la limitación del contenido en azufre de gasolinas y gasóleo de automoción a 10 mg/kg; asimismo los gasóleos B y C y los combustibles marinos (bunkers) sufren importantes reducciones escalonadas durante el periodo de vigencia del PNA de acuerdo con las Directivas 2002/88, 2002/91, 2003/17 y 2005/33. Por ello, AOP solicitó un incremento de 627.000 toneladas anuales de la cantidad de derechos de los que se han concedido 244.000 t/año, algo menos del 40% de la petición.

Entre sus alegaciones, AOP también citó la necesidad de revisar el procedimiento de asignación de derechos a las instalaciones individuales, así como el procedimiento de asignación de derechos para nuevos entrantes, puesto que el actual resulta perjudicial para el refino y, probablemente, para otras industrias.

En particular, el hecho de que el PNA reserve una bolsa común para los nuevos entrantes de todos los sectores, del 5,40% del total asignado, es decir, 7,825 millones de toneladas, deja en situación de desventaja a sectores como el refino; una de las condiciones que el Plan fija para poder solicitar derechos cualquier nuevo entrante es la disponibilidad de todas las licencias y permisos para la instalación, es decir, los medioambientales, los municipales, los de carácter industrial, urbanístico, etc., lo que implica en la práctica que la instalación esté construida en su totalidad y lista para ponerse en marcha; los proyectos de refino tienen una duración superior a los 40 meses desde su inicio hasta su puesta en marcha; los de otros sectores, que en menos de 24 meses pueden estar operativos, tienen más facilidad para recurrir a la bolsa común.

Es fundamental que todos los proyectos en curso de las refinerías existentes tengan los correspondientes derechos cuando entren en funcionamiento en 2009.

Actualmente hay inversiones programadas por valor de casi 6.000 millones de euros en nuevas instalaciones productivas que emitirán CO₂ por lo que no se les puede privar de derechos de emisión porque la bolsa común se haya agotado antes de su puesta en marcha.

AOP siempre se ha mostrado a favor de la creación de un gasóleo profesional

Entra en vigor la normativa que regula el uso del gasóleo profesional

El gasóleo profesional para transportistas es una realidad desde el pasado 1 de enero, tras la entrada en vigor de la Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de medidas de prevención del fraude fiscal, a través de la que se regula esta nueva figura. La aplicación del gasóleo profesional consiste fundamentalmente en la devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos a los transportistas de mercancías y de viajeros por carretera, así como a los taxis, para compensar la subida que este impuesto ha experimentado en 2007. Además, la nueva legislación permite a las comunidades autónomas que así lo estimen devolver a los transportistas el coste que hayan soportado por abonar el tipo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVDMH), el denominado "céntimo sanitario".

Estas bonificaciones a los profesionales del transporte se han articulado a través de la Orden EHA/3929/2006, de 21 de diciembre, en la que se especifican más detalladamente las características y requisitos del nuevo sistema.

La nueva normativa establece que la cuantía máxima de devolución para los transportistas no excederá de 50.000 litros por vehículo al año, salvo que se trate de taxis, en cuyo caso será de 5.000 litros por vehículo. El derecho a la devolución de los impuestos del gasóleo suministrado en las estaciones de servicio, sólo podrá realizarse si el pago del gasóleo suministrado en ellas se efectúa por medio de la tarjeta-gasóleo profesional.

AOP entiende que la creación del gasóleo profesional es positiva para el sector del transporte y siempre ha apoyado su creación. Además, ha considerado

que la mejor fórmula para articular dicha figura es la devolución de parte del impuesto, posterior al consumo, de forma que en estas condiciones, con un producto indiferenciado, se puede utilizar, sin modificaciones importantes, la infraestructura de suministro existente.

No obstante, AOP cree necesario que la articulación de esta nueva normativa no debe suponer exigencias de imposible cumplimiento, ha de facilitar los plazos necesarios para la adaptación de las instalaciones, y debe evitar la creación de distorsiones en el mercado, que supongan desvíos de consumos de un canal a otro debido a las restricciones creadas. Por ello, AOP ha propuesto una ampliación del periodo transitorio a 6 meses, para facilitar la adaptación a la nueva normativa.

Los impuestos y los costes fijos amortiguan las variaciones

La errónea comparación entre la cotización del petróleo y el precio de los carburantes en las estaciones de servicio

Las subidas o bajadas que experimentan las gasolinas o gasóleos en los mercados internacionales no se trasladan en la misma proporción a los precios finales de estos productos en los surtidores

Es frecuente escuchar que cuando las cotizaciones del petróleo o los carburantes en los mercados internacionales de referencia bajan en determinado porcentaje, no ocurre lo mismo con el precio al que los consumidores pagan el carburante en las estaciones de servicio, que bajan en menor proporción.

Este argumento, que suele transformarse en acusación contra las petroleras, parte de un error de base: el precio de la materia prima en los mercados internacionales es sólo uno de los costes, o componentes, que conforman su precio final en el surtidor de las estaciones de servicio, pero no el único.

Existen otros costes fijos, como los de transporte, almacenamiento, mantenimiento de existencias de seguridad, comerciales, amortización, remuneración al minorista o margen mayorista y, funda-

mentalmente, los impuestos que amortiguan las subidas o bajadas que se producen de los carburantes en los mercados internacionales.

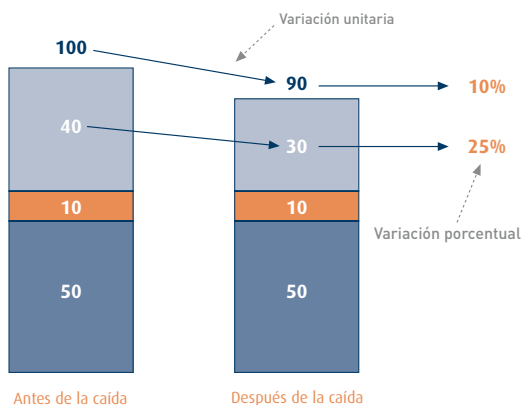
Hay que recordar que, actualmente, casi un 50% del precio de venta al público de los carburantes en España son impuestos. Y, cuanto mayor es la fiscalidad de un producto, no sólo de los carburantes, menor incidencia tiene en los precios finales la variación, en más o en menos, del coste de algunos de sus componentes de fabricación.

Por tanto, no es correcto tratar de equiparar los porcentajes de variación del petróleo y los carburantes en los mercados internacionales con el precio de venta al público de dichos carburantes en las estaciones de servicio.

Para ilustrar más claramente el error que supone esta comparación, en el pri-

mer gráfico adjunto se muestra un ejemplo en el que se puede apreciar cómo una bajada de 10 cts de /litro en el coste del carburante, lo que representa un 25% de caída, sólo supone un 10% de descenso en el precio de venta al público de dicho carburante. De igual forma, en el segundo gráfico, se puede observar como la subida de 10 cts de /litro en el coste del carburante, es decir un 25% de subida en el mismo, sólo supone un incremento del 10% en el precio de venta al público de dicho carburante.

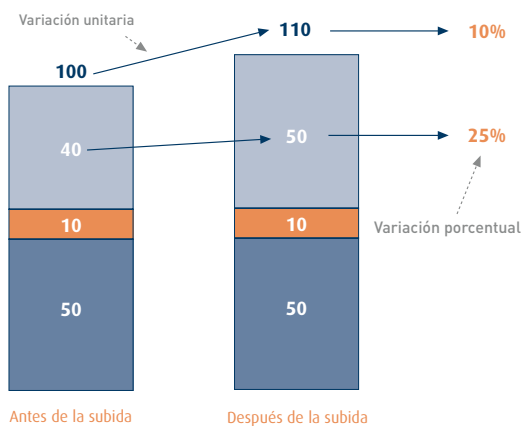
En resumen, las subidas o bajadas que experimentan las gasolinas o gasóleos en los mercados internacionales no se trasladan en la misma proporción a los precios finales de estos productos, pues tanto los impuestos como determinados costes fijos minoran el porcentaje de variación.



Caída

Es erróneo comparar las variaciones porcentuales entre el coste del crudo o del carburante y el precio en el surtidor, ya que los impuestos y los costes fijos minoran el porcentaje cuando se producen bajadas.

Una bajada de 10 cts. euro/litro en el coste del carburante supone un 25% de caída en el mismo. En el precio del surtidor sólo supone un 10% de caída.



Subida

Los impuestos y los costes fijos también amortiguan la subida porcentual cuando sube el coste de los carburantes o del crudo.

Un incremento de 10 cts. euro/litro en el coste del carburante supone un 25% de subida en el mismo. En el precio del surtidor sólo supone un 10% de subida.

- Coste carburante
- Costes fijos
- Impuestos

Coste del Carburante= Cotización de la gasolina o del gasóleo en los mercados internacionales. El crudo, la gasolina y el gasóleo tienen cotizaciones diarias diferentes que son independientes entre sí.
Costes Fijos= Coste de almacenamiento, transporte, mantenimiento de existencias de seguridad, comerciales, amortización, remuneración al minorista y margen mayorista.

Convocado el "IV Premio AOP de Periodismo"

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos, AOP, ha convocado el "IV Premio AOP de Periodismo". Este galardón nació con el objetivo de promocionar el valor social de la actividad petrolífera en España y galardonar los trabajos periodísticos que guarden relación con el petróleo o la actividad del sector petrolero, en sus diferentes vertientes.

Podrán presentarse todos los trabajos difundidos en el año 2006 en cualquier medio de comunicación español (prensa, radio, televisión y soportes digitales). También podrán ser presentadas las informaciones o artículos de prensa extranjera, siempre que hayan sido publicados en diarios nacionales.

El contenido de éstos deberá tratar sobre el petróleo o la actividad del sector petrolero, con inclusión de aquellos que se centren en los valores de investigación, el desarrollo tecnológico e industrial, las repercusiones socioeconómicas y la protección del medio ambiente.

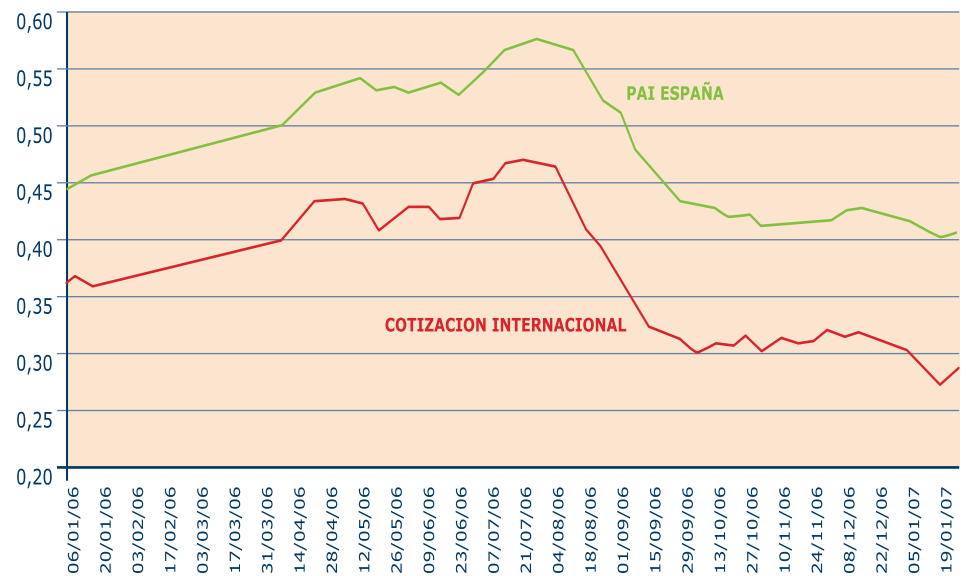
El fallo del Jurado se dará a conocer antes del 31 de marzo de 2007. La entrega del premio se llevará a cabo en el transcurso de un acto programado al efecto, que se convocará oportunamente en el primer semestre de 2007.

En la pasada edición, correspondiente al año 2005, el premio recayó en el reportaje "La Ruta del Oro Negro", emitido en el programa "Informe Semanal" de TVE, y del que fueron autoras las periodistas María Jesús Canellas y Outi Saarinen.

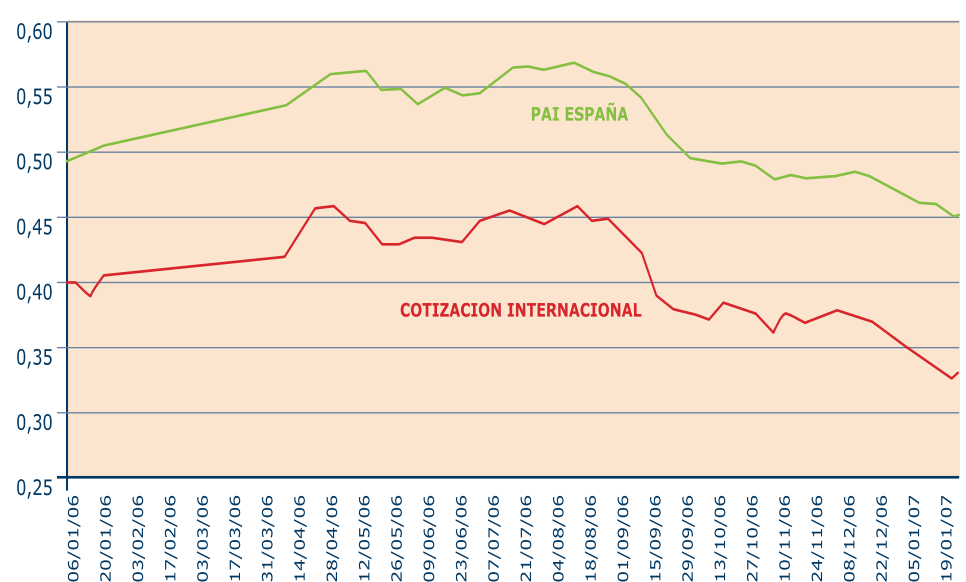
Más información:
www.aop.es

Mercado y precios

euro/litro PAI Y Ci DE LA GASOLINA SIN PLOMO 95 EN ESPAÑA (Euro/litro)



euro/litro PAI Y Ci DEL GASÓLEO A EN ESPAÑA (Euro/litro)



PAI= precio antes de impuestos=Coste producto (Ci) + costes de logística y comercialización + amortizaciones + margen minorista y mayorista.
Ci =Media ponderada de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (70%) y CIF Noroeste de Europa (30%)

Fuentes: Boletín Petrolero de la UE y Platt's.



Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos

C/ Sor Ángela de la Cruz, 2 - 11
28020 Madrid. España
Tel.: 91 572 10 05 - Fax: 91 570 27 63
www.aop.es - aop@aop.es

Todas las informaciones recogidas en este Boletín son reproducibles entera o parcialmente. Para obtener más información puede dirigirse al número señalado.

Impreso en papel ecológico - DL: M-5634-2003

¿Quiere recibir este Boletín por vía electrónica?

Llame a nuestro número de teléfono o envíe un mensaje a la dirección de e-mail de AOP, indicando su nombre, medio de comunicación o empresa a la que pertenece y la dirección de correo electrónico a la que quiere que se le envíe.