

## EDITORIAL

En este nuevo número del boletín AOP Informa queremos hacer un balance de los principales temas que han rodeado al sector petrolero en el primer semestre, como el comportamiento de la demanda de productos petrolíferos, como consecuencia de la incierta coyuntura económica y la incorporación de biocarburantes.

Se espera que en este año poco a poco algunos países vayan saliendo de la crisis y sus economías se vayan estabilizando. De hecho, algunos organismos especializados como la Agencia Internacional de la Energía (AIE) o los Países Exportadores de Petróleo (OPEP) prevén un ligero aumento de la demanda mundial de petróleo en 2010, como consecuencia de una reactivación de la economía mundial. Dado que hay suficiente capacidad productiva, tanto de crudo como de sus derivados, ésta mayor demanda conllevaría una estabilización en los precios.

En España aún no se prevé una recuperación de la misma manera y los indicadores de consumo no son alentadores, con la excepción del mes de marzo. En nuestro país la actualidad del sector de los hidrocarburos viene determinada por las normativas relativas a la incorporación de biocombustibles, y la atención a los impuestos, que sufren modificaciones con la entrada en vigor del nuevo tipo de IVA.

### EN ESTE NÚMERO

Incorporación de biocarburantes	Página 2
Financiación de energías	Página 3
Demanda de petróleo y recuperación económica	Página 4
El sector recuerda...	Página 4

## La incorporación de biocarburantes, un compromiso real del sector petrolero español

Las compañías petrolíferas llevan años comprometidas con la incorporación de biocarburantes, realizando inversiones y modificando los suministros y sistemas logísticos, de acuerdo a los requerimientos de calidad de los vehículos y carburantes y con ello salvaguardar las garantías para el consumidor final. Estos esfuerzos se han reflejado positivamente en la anotación definitiva de Certificados de Biocarburantes realizada recientemente por la Comisión Nacional de Energía (CNE) para el año 2009. (Continúa en la página 2)

## Balance positivo del esfuerzo en la incorporación de biocarburantes en 2009

El sector petrolero español está realizando un gran esfuerzo técnico, logístico y comercial para implantar los biocarburantes, que además de representar un complemento para los carburantes fósiles, tienen la ventaja de que reducen las emisiones de CO<sub>2</sub>. AOP apoya la promoción de las energías renovables y la diversificación de las fuentes de energía convencionales. De hecho, está colaborando para que dichos objetivos sean llevados a la práctica de la forma más eficiente y racional y conseguir así el mayor beneficio para la sociedad en su conjunto.

Estos esfuerzos se han reflejado positivamente en la anotación definitiva de Certificados de Biocarburantes de la Comisión Nacional de Energía (CNE) para el año 2009, en el que los ambiciosos objetivos obligatorios de incorporación del 3,4% en contenido energético se han alcanzado gracias al esfuerzo de los operadores. La obligatoriedad vigente de incorporación de bios entró en vigor el 1 de enero 2009 y hasta octubre de ese mismo año el sistema de certificación no ha estado disponible, lo que ha obligado a los operadores a realizar un gran trabajo en muy poco tiempo. Todo ello sin que los consumidores finales hayan sufrido ninguna consecuencia negativa en lo que ha sido el mayor cambio estructural de la distribución de carburantes para el transporte en los últimos años.

LA OBLIGATORIEDAD VIGENTE DE INCORPORACIÓN DE BIOS ENTRÓ EN VIGOR EL 1 DE ENERO 2009 Y HASTA OCTUBRE DE ESE MISMO AÑO EL SISTEMA DE CERTIFICACIÓN NO HA ESTADO DISPONIBLE, LO QUE HA OBLIGADO A LOS OPERADORES A REALIZAR UN GRAN ESFUERZO EN MUY POCO TIEMPO

### Dificultades para incorporar biocombustibles en tiempo y forma

Para 2010, la obligación de incorporación se ha aumentado al 5,83%, pero las dificultades surgidas en la actualización de las especificaciones en vigor de los carburantes (Real Decreto 61/2006) hacen inviable el cumplimiento de la misma, puesto que los operadores tendrían que incorporar bios por encima de los valores que permite la legislación vigente.

Por su parte, la industria automovilística ha manifestado serias reticencias al uso de biocarburantes con porcentajes mayores al 10% en el caso del bioetanol y al 7% en el caso del biodiesel, ya que tales mezclas no son aptas para los motores que se fabrican actualmente. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA, en sus siglas en inglés) publicó el pasado mes de abril la "ACEA Communication - vehicles and biofuels towards 2020" en la que reconoce que durante un número significativo de años habrá una parte del parque que necesitará E5 (combustible con un porcentaje menor de bios). Por ello, solicitan que hasta 2015 no se introduzcan mezclas de mayor porcentaje.

Además, la CNE ha señalado recientemente en el Informe sobre el Proyecto de RD por el que se modifica el RD 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de carburantes, que los



objetivos de comercialización de biocarburantes deberían adaptarse, según la Comisión, a: la cantidad real de bios que pueden incorporar los carburantes fósiles, previsiones de demanda, estructura de mercado y disponibilidad de infraestructuras de almacenamiento y mezcla. A esto se suma que, según la CNE "el retraso en la aprobación de este RD afecta negativamente al grado de cumplimiento de los objetivos correspondientes al ejercicio 2010 del vigente mecanismo de fomento del uso de biocarburantes, haciendo prácticamente inalcanzable el objetivo global fijado para este ejercicio a nivel sectorial".

AOP solicita que no se fijen objetivos más altos que los que el parque pueda admitir en función de las normas europeas aprobadas, ya que se ha demostrado que el parque automovilístico actual no admite los porcentajes establecidos de bios, por lo que su incorporación dejaría al consumidor indefenso frente a posibles problemas en su motor. Además, es importante conocer cuanto antes los objetivos a corto plazo (2011-2013) para que los sujetos obligados puedan realizar planes adecuados a su negocio, algo imposible con la indefinición actual.

Todos estos aspectos han sido puestos de manifiesto por la industria petrolera en sus recientes comentarios al Plan de Acción de Energías Renovables (PANER) 2010-2020, remitidos al IDAE y al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.





## El sector petrolero considera que pretender que un tipo de energía financie otra es inconsistente

Ante las recientes propuestas realizadas en relación a la creación de una tasa impositiva sobre los carburantes de automoción para financiar el desarrollo de las energías renovables, AOP cree que no se debe financiar una energía con un uso determinado a costa de otra con un uso final distinto.

**El principio en que se basa la propuesta carece de fundamento en cuanto a que mezcla argumentos** sobre limitaciones tecnológicas en la reducción de emisiones de los carburantes fósiles en su uso en el transporte. Además, ofrece unas supuestas ventajas medio ambientales de otras tecnologías con unos usos finales que nada tienen que ver con el transporte, como es la generación eléctrica para uso industrial y doméstico. Desde nuestro punto de vista, la comparativa de sectores energéticos totalmente dispares carece de sentido y tratar de financiar un sector energético con unas tasas procedentes de otro no tiene consistencia energética ni económica. Las subvenciones cruzadas han demostrado en el pasado ser ineficientes y provocar distorsiones indeseables a corto, medio y largo plazo.

La creación de una nueva tasa sobre los carburantes fomentará la ineficiencia y el derroche energético. Se pretende seguir vendiendo barato un producto caro, lo que ha generado un déficit del orden de 15.000 millones. No trasladar el precio final de la energía eléctrica ni sus costes verdaderos manda un mensaje equivocado al consumidor.

La recaudación fiscal de los hidrocarburos líquidos supone unas 10 veces más que la de la electricidad. En 2009, según datos de la Agencia Tributaria, el sector petrolero ha aportado al Estado sólo en impuestos especiales más de 10.000 millones de

euros, mientras que los del sector eléctrico han sido de casi 1.300 millones de euros en este periodo. Los carburantes soportan adicionalmente el impuesto de Venta Minorista sobre determinados hidrocarburos (IVMDH), que en 2009 ha supuesto 1.200 millones de recaudación. Además, hay que añadir el IVA que se aplica a ambos impuestos, por lo que el total recaudado por los carburantes en 2009 fue de 14.250 millones de euros frente a menos de 1.500 de la electricidad.

---

### LA RECAUDACIÓN FISCAL DE LOS HIDROCARBUROS LÍQUIDOS ES 10 VECES SUPERIOR A LA DE LA ELECTRICIDAD

Añadir un impuesto de estas características generaría un incremento de la carga impositiva, cuando ya en torno a la mitad del precio de los carburantes de automoción son impuestos.

Y en cuanto al objetivo de semejante medida, las mejoras medioambientales relacionadas con los combustibles se están consiguiendo en dos áreas: en las refinerías, mediante el ahorro energético y la producción de carburantes que posibilitan menores emisiones, y en los propios motores de los vehículos. El refinado continúa reduciendo sus emisiones de CO<sub>2</sub> de acuerdo a la Directiva del Comercio de

Emisiones y la diversificación de fuentes y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI); en los carburantes, se está llevando a cabo la disminución de CO<sub>2</sub> mediante la incorporación de biocarburantes, reglamentada por la Directiva de Renovables y la de calidad de carburantes que tienen objetivos concretos para los carburantes de automoción.

Por otro lado, los fabricantes de vehículos están mejorando la eficiencia y reduciendo sus emisiones de GEI, con unos objetivos muy ambiciosos marcados por la UE.

En definitiva, aplicar una tasa a los carburantes para fomentar otras energías no es sostenible y generaría un desvío perverso de recursos de los consumidores dedicados al transporte para destinarlo a la subvención de otros sectores.

---

### APLICAR UNA TASA A LOS CARBURANTES PARA FOMENTAR OTRAS ENERGÍAS NO ES SOSTENIBLE Y GENERARÍA UN DESVÍO PERVERSO DE RECURSOS DE LOS CONSUMIDORES DEDICADOS AL TRANSPORTE PARA DESTINARLO A LA SUBVENCIÓN DE OTROS SECTORES

## La demanda de petróleo está pendiente de la **recuperación** de la **economía mundial**

Durante la jornada del "Balance Energético 2009 y Perspectivas 2010" Alfredo Barrios Prieto, Presidente de AOP, analizó la situación del sector petrolero, tanto a nivel mundial como nacional, así como las previsiones para los próximos meses de este año. En 2010 se prevé una recuperación moderada del consumo, en línea con la recuperación económica en casi todas las economías.

El precio del crudo desde octubre de 2009 se ha caracterizado por su estabilidad alrededor de los 70 a 80 dólares/barril, debido a la moderación de la demanda. Las previsiones realizadas para este año indican que el precio se va a mantener en la situación actual, debido al crecimiento moderado de la demanda mundial prevista de cerca del 1%.

Por otro lado, los márgenes de refino han experimentado durante el 2009 y los primeros meses de 2010 un fuerte descenso, con un importante impacto económico en este sector, producido por el exceso de capacidad de refino, resultado de una menor demanda, y de las exportaciones procedentes de las nuevas macro-refinerías de India y Oriente Medio.

Respecto al consumo de productos petrolíferos en España, éste cayó un 4,7% entre abril de 2009 y abril de 2010, con la excepción de un ligero repunte en el mes de marzo. El avance del mes de mayo refleja un ligero aumento del 0,3% para los gasóleos y consolida la caída de las gasolinas en el -5,1%.

A pesar de los bajos márgenes de refino y de la coyuntura económica, la industria petrolera española continúa apostando por importantes inversiones para adaptar sus refinerías a la mayor demanda de destilados medios (gasóleos) a la que se ha orientado el mercado español, y para disminuir todavía más sus impactos medioambientales, así como para mejorar su eficiencia energética. Este fuerte compromiso del sector repercute positivamente en la mejora de la seguridad de suministro al disminuir las importaciones e incrementa el empleo cualificado, no sólo directo, sino que también actúa de locomotora de otros sectores como las ingenierías, bienes de equipo, montajes y otros servicios.



### EL SECTOR RECUERDA...

El sector petrolero recuerda que **los impuestos representan más del 50%** del precio final para el consumidor

AOP ha puesto a disposición de los visitantes de su página web una demostración de cómo se forma el precio de los combustibles y qué componentes influyen en el mismo, en el que los impuestos tienen un gran peso.



Antes de hacer cualquier comparación o análisis, hay que diferenciar entre el mercado del petróleo y el de los carburantes. **Éstos no tienen una relación directa con la variación del precio del barril de petróleo**, puesto que el crudo hay que refinarlo y de él se extraen los diferentes productos que consumimos día a día como la gasolina, el gasóleo o los lubricantes.

Los impuestos son el principal componente del precio del carburante, puesto que **representan más de la mitad del precio final** que se paga en las gasolineras. Además, desde el 1 de julio ha entrado en vigor la subida del IVA del 16 al 18%. La gasolina y el gasóleo son los productos energéticos que más impuestos soportan: hasta el 30 de junio, el 51% del precio de venta de la gasolina corresponden a impuestos, y en el gasóleo es el 45%, según los precios publicados en el último Boletín Europeo.

