

M E M O R I A

20  
14





Carta del Presidente y del Director General



Acontecimientos de 2014



Estructura y organización de AOP



Actividad de AOP



Datos Estadísticos



**Carta del Presidente  
y del Director General**

**01**

## Carta del Presidente y del Director General

**P**ara AOP es una satisfacción y una obligación publicar la memoria anual con los datos más relevantes de nuestra industria. La transparencia y la labor de divulgación, a los medios de comunicación y a la Sociedad, del complejo funcionamiento de la misma guían todas nuestras actuaciones. AOP siempre persigue el diálogo abierto y franco con las distintas Administraciones cómo la mejor vía para desarrollar una legislación eficiente que beneficie a la Sociedad en general y al interés común.

El hecho más importante que se produjo en nuestra industria el año pasado fue, sin duda, la caída del precio del petróleo en el segundo semestre. A principio del ejercicio nadie predijo ni su caída, ni el alcance de la misma. En la primera parte del año, los precios continuaron relativamente estables en el rango de 105-115 \$/barril el Brent, similar al que estuvieron oscilando desde finales del año 2010. Desde los precios máximos del año alcanzados a mediados de junio, el crudo inició una carrera descendente hasta la segunda quincena de enero de este año en el que alcanzó 46 \$/barril. A pesar de la caída tan abrupta, la media anual del Brent fue de 99 \$/barril, 10 \$/barril menos que el año anterior. Es preciso resaltar también la correlación inversa entre el dólar y el crudo, a medida que éste fue cayendo, el dólar se fue revalorizando frente a otras monedas y entre ellas el euro. Además, debe tenerse en cuenta que cuando el crudo alcanzó su nivel mínimo de los últimos años en enero de 2015, el euro se había depreciado alrededor de un 20% desde su nivel más alto, lo que ha contrarrestado también parte de la caída de los precios internacionales en dólares en

su traslado a los precios al por menor en España y es preciso tenerlo en cuenta a la hora de hacer comparaciones.

La sobreproducción mundial de petróleo en el segundo semestre de más de 2 millones de barriles/día y la decisión de la OPEP, liderada por Arabia Saudita, de no rebajar sus cuotas y mantener su participación en el mercado en su reunión de noviembre, alimentaron las bajadas de precios. Los recortes en inversiones que han anunciado la gran mayoría de compañías internacionales y los productores de no convencionales como consecuencia de la caída de los precios no se traducirán en una menor producción hasta dentro de cierto tiempo.

El mundo debe al liderazgo tecnológico norteamericano la caída de los precios por la explotación de los recursos no convencionales, se ha producido un cambio estructural en el mercado, ahora hay dos productores con flexibilidad para modular la producción mundial, EEUU y Arabia Saudita. A medio plazo vamos a tener una menor dependencia de la OPEP.

La caída del precio del petróleo, de mantenerse por un periodo largo de tiempo, tendrá indudablemente un efecto muy positivo para la economía mundial y, en particular, para la española. Tiene un reflejo inmediato en la inflación como hemos apreciado a lo largo de estos meses con inflaciones negativas, en un mayor poder adquisitivo de familias y en menores costes empresariales.



Federico Molina y Álvaro Mazarrasa

La economía española confirmó su mejoría, especialmente palpable según avanzaba el año, los indicadores económicos mejoraron y, en concreto, los datos de consumo de productos petrolíferos han ido mejorando paulatinamente. En 2014, se confirmó la situación de superávit por cuenta corriente de la economía española a la que contribuyeron las exportaciones de productos petrolíferos por un total de 14.200 millones de euros.

En el terreno de la distribución de carburantes queremos señalar que la campaña emprendida desde distintos ámbitos contra el sector es totalmente injustificada. En la estructura actual de precios de los

carburantes auto, los impuestos y los costes de distribución, suman aproximadamente el 64 % del precio total, los costes del producto al por mayor, que oscilan diariamente, solo representan un 36 % del precio final, por ello pretender que las bajadas de precios se trasladen en la misma proporción que los precios del crudo es una barbaridad matemática. Los impuestos amortiguan las variaciones de los costes al por mayor tanto en las subidas como en las bajadas. Los carburantes son un producto energético fiscal, en concepto del Impuesto Especial de Hidrocarburos y de IVA en 2014 se recaudaron 16.550 M € a través de los carburantes. Sin duda, son los productos energéticos más gravados fiscalmente.



Hay que tener en cuenta que la venta media en España por estación de servicio ha disminuido de 3,5 millones de litros en 2007 a solo 2,4 en 2014. Hay casi 2.000 puntos de venta adicionales y menos litros que vender, por lo que los costes unitarios de distribución han crecido. En los mercados comparables de la UE en estos años se ha producido la tendencia contraria, los puntos de venta han disminuido de forma acusada y la demanda se ha mantenido.

En las gráficas comparativas de la evolución de los costes del producto al por mayor, medidos por la Cotización Internacional en los mercados de referencia y la media de los Precios Antes de Impuesto, se comprueba cómo hay un paralelismo casi milimétrico que desmonta el tópico de los cohetes y las plumas. Las acusaciones generales en este sentido las consideramos faltas del debido rigor, superficiales e injustas hacia un sector en el que existe competencia real y efectiva. El mercado español es transparente, con publicación en tiempo real de los precios en todas las

estaciones de servicio, cosa que no existe en ningún otro sector de la distribución. No existe ningún oligopolio, las asociadas a AOP tienen una cuota del 60% del total de los 10.700 puntos de venta, solo fijan el precio de venta en menos del 20% de las mismas por la modificación de la Ley de Hidrocarburos de 2013. Hay competencia en marcas y formatos con la aparición de nuevos competidores como los hipermercados, las cooperativas que venden al público, nuevos operadores no integrados, agrupaciones de estaciones independientes, acuerdos comerciales de todo tipo con cadenas de distribución, descuentos a través de los medios de pago y medios de fidelización diversos. La demonización que se ha hecho del sector es injusta.

En 2014, se realizó la trasposición de la Directiva de Eficiencia Energética, a nuestro modo de entender de una forma discriminatoria que coloca en inferioridad a los mayoristas frente a otros participantes en el mercado. La implantación de un sistema de

obligaciones generalizado de Eficiencia Energética a todos los sectores energéticos, a nuestro entender, es un mero instrumento recaudatorio. AOP cree que se debería haber utilizado una figura tributaria.

Confiamos en que la situación económica continúe mejorando a lo largo de este ejercicio y ello contribuya a la creación de empleo, las asociadas a AOP contribuyen de forma importante mediante la inversión y la innovación continua que requiere la industria del refino y de la distribución de productos petrolíferos.

En 2014 se produjeron también cambios internos en la Junta Directiva como consecuencia de los relevos en la representación de los asociados. En primer lugar y debido a su proyección profesional, D. Josu Jon Imaz se

vio obligado a dejar la Presidencia de AOP al ser nombrado CEO de Repsol. Su labor al frente de la Asociación, en los casi tres años que ocupó su Presidencia, ha sido reconocida y muy valorada por todos los asociados. La Junta Directiva considera que en dicho periodo se impulsó el diálogo con la Administración del Estado, con los diferentes Grupos Parlamentarios y la Comisión Europea, y agradeció su especial atención a los asuntos asociativos y su impulso a lo largo de su mandato.

Además, se produjeron los relevos en la Junta Directiva de D. Pedro Miró, D. Jorge Lanza y D. Manuel Pérez Jurado. La Junta Directiva y el Secretariado agradecieron igualmente a los miembros salientes su apoyo y trabajo en favor de AOP y les deseó lo mejor para su futuro personal y profesional.

Federico Molina  
**Presidente**



D. Álvaro Mazarrasa  
**Director General**







**Acontecimientos  
de 2014**

**02**

## Acontecimientos de 2014

### EL SISTEMA ECONÓMICO

#### Visión Internacional

**E**l año 2014 ha terminado en un ambiente de volatilidad acusada y creciente incertidumbre, en gran parte provocada por el cambio de tendencia registrado en los mercados de materias primas y, de manera especial, en el de petróleo. La evolución de las principales economías se presenta llena de contrastes: mientras Estados Unidos crece con solidez, la Unión Europea y Japón continúan en un ritmo de actividad escasamente dinámico y bajo la amenaza de la deflación. Los conflictos de alcance geopolítico han agravado la posición de varias economías emergentes, haciendo más intenso el empeoramiento de perspectivas derivado del fin de las políticas de estímulo monetario en Estados Unidos y Gran Bretaña. La necesidad de acometer reformas que permitan resistir las crisis financieras y paliar la creciente desigualdad ha dejado de cuestionarse.

Los principales organismos multilaterales, con los datos de 2014 en la mano, piden a los principales líderes que pasen a la acción. El FMI estima que el crecimiento mundial ha mantenido en 2014 una tasa de crecimiento sin apenas cambios sobre el año anterior, el 3,4%. Las economías emergentes han visto descender su tasa de crecimiento del 4,7% en 2013 al 4,6% en 2014, mientras el grupo de economías avanzadas registra un avance del 1,4% al 1,8%, con mejoras en casi todos los países que, sin embargo, no han sido tan sustanciales como algunos esperaban a principios de año. Estados Unidos ha experimentado un crecimiento del 2,4%, dos décimas superior al 2,2% alcanzado en 2013 y similar al registrado en Reino Unido (2,6%) y Canadá (2,5%). La Eurozona abandona

las tasas negativas y alcanza un crecimiento del 0,9%, con Italia todavía en números rojos (-0,4%), un tímido avance en Francia (de una décima, hasta el 0,4%), y un impulso sustancial en Alemania –que despegó 1,4 puntos desde el 0,2% alcanzado en 2013, registrando un crecimiento del 1,6%– y en España, donde la mejora alcanza más de dos puntos y medio, pasando del -1,2% en 2013 al +1,4% en 2014.

En Estados Unidos la actividad económica ha crecido a un ritmo sólido en 2014. El mercado laboral muestra signos firmes de recuperación y el gasto de las familias está aumentando de forma moderada, favorecido por el incremento de poder adquisitivo que ha supuesto en la segunda mitad del año el descenso del precio del petróleo. No obstante, la caída de los precios energéticos ha supuesto que la inflación finalice el año en el 0,8%, por debajo del objetivo de la Reserva Federal.

La Unión Europea ha vivido un año 2014 bajo la espada de una inflación insuficiente para dar a la economía real el impulso que necesita, con un índice armonizado que ha registrado una caída del 0,2% en el mes de diciembre mientras los tipos de interés se encuentran en mínimos históricos. La nueva Comisión que tomó posesión en el mes de octubre tiene ante sí retos importantes –culminar la Unión Bancaria, revitalizar la industria, mantener el liderazgo ambiental, rediseñar el modelo social...– que determinarán el futuro de la Unión y de los países que la integran.

Japón no ha conseguido culminar con éxito el camino hacia la dinamización económica que emprendiera



hace dos años. El PIB apenas ha crecido un 0,1% en 2014, después de entrar en recesión técnica en el tercer trimestre. El incremento de impuestos indirectos acometido en abril apenas ha modificado la inflación interanual en diciembre, que ha finalizado el año con un crecimiento del 2,4%, y ha frenado el despegue del consumo privado, a pesar de la mejora en el mercado laboral, que ha registrado a final de año la tasa de paro más baja desde 1997.

En las principales economías emergentes, la evolución económica ha estado determinada en buena parte por los conflictos políticos. Rusia ha experimentado una contracción sustancial a raíz de las sanciones internacionales impuestas tras la anexión de Crimea y la intervención en Ucrania, un escenario agravado por la evolución de la cotización internacional del crudo. Esta circunstancia ha pesado también sobre varias economías latinoamericanas, como México, Brasil y, sobre todo, Venezuela, así como sobre los países más débiles de oriente medio. En China, de acuerdo con el

programa establecido para llevar a cabo un enfriamiento paulatino de la economía, el crecimiento se ha situado en el 7,4%, cuatro décimas por debajo del registrado en 2013. Las expectativas favorables y el impulso que las reformas realizadas en India han conferido a las inversiones, han favorecido un incremento del 7,2% en la tasa de crecimiento del PIB del subcontinente, frente al 6,9% correspondiente al año 2013.

### **Economía española**

Nuestro país ha acabado el año 2014 como la economía más dinámica de la zona euro, según los datos del FMI. El crecimiento del PIB estimado por el INE ha cerrado el año con un crecimiento del 1,4% en términos reales, después de tres años de caídas. El consumo privado empezó a mostrar crecimientos interanuales positivos desde el primer trimestre del año, si bien es cierto que partía de unos niveles de demanda todavía deprimidos. Junto con la inversión

en bienes de equipo, que crece un 5,1% en el año, constituye el principal impulso de la economía nacional en 2014, con un incremento del 3,4%. La demanda exterior, que había finalizado 2013 con una aportación positiva al crecimiento del 1,5%, detrae este año 8 décimas, a raíz de un crecimiento de las importaciones superior al registrado por las exportaciones, diferencia que se intensifica en la segunda mitad del año.

En el lado de la oferta, se registran avances en todas las ramas de actividad, a excepción de la agricultura, con crecimientos anuales del 2,1% en la industria, el 3,4% en la construcción y el 2,3% en los servicios, mientras el valor añadido bruto del sector agropesquero desciende un 3,4% en el conjunto del año. Los datos del último trimestre muestran también descensos en la remuneración media de los asalariados, que se reduce un 0,5% en términos interanuales; la productividad por asalariado, un 0,4% menor que en 2013; y el excedente bruto de explotación, que desciende un 0,2%, mientras los impuestos netos crecen un 3,7% respecto al cuarto trimestre del año 2013.

En consonancia con este incremento de actividad, se han visto datos positivos en el mercado laboral que pueden interpretarse al menos como un freno a su deterioro, ya que es difícil hablar de mejoras cuando uno de cada cuatro españoles dispuesto a trabajar no encuentra empleo. Según la EPA, la ocupación creció un 2,53% en términos interanuales en el cuarto trimestre de 2014, mientras el número de parados se redujo en el 8%, dejando la tasa de paro en el 23,8%

de la población activa. Esta magnitud, por su parte, acumula desde diciembre de 2011 un descenso del 1,8%.

En línea con el resto de la zona del euro, la evolución de los precios en nuestro país se ha visto influida en el último trimestre de 2014 por el descenso de los precios energéticos. La tasa de inflación cerró el mes de diciembre con un descenso del 1%, la más baja desde agosto de 2009. La inflación media anual del año 2014 quedó en el -0,15%, frente al avance del 1,4% registrado en 2013. La inflación subyacente ha finalizado el año con una variación nula.

Los resultados de la balanza de pagos a finales de año acusan también el deterioro que se ha producido en la posición frente al exterior, frenado en buena parte por la mejora del saldo energético en la segunda mitad del año. La balanza comercial cerró en 2014 con un superávit de 1.200 millones de euros, lejos de los 15.100 millones registrados en 2013. La cuenta de capital redujo su saldo de 6.900 millones a 4.400 en el conjunto del año, dejando la capacidad de financiación frente al exterior en 5.216 millones de euros, equivalentes al 0,5% del PIB, un nivel inferior en 1,6 puntos al presentado en 2013. Un riesgo adicional de cara a un año electoral, mientras la deuda pública ha terminado el año en el 97,7% del PIB y a pesar de que el déficit de las Administraciones Públicas se acerca al nivel comprometido con las autoridades comunitarias, 5,69% en diciembre de 2014, muy por debajo del 6,62% registrado en 2013.



## EL SECTOR PETROLERO

### **Visión Internacional**

Pocos esperaban en enero de 2014 que el precio del crudo llegaría en diciembre a experimentar una caída superior al 40%. Esta evolución ha venido determinada por diversos factores entre los que destacan la falta de dinamismo en la economía mundial y el mantenimiento de niveles elevados de producción en los principales suministradores. El agravamiento de los conflictos en algunas zonas exportadoras no ha llegado a afectar al suministro, pero sí han hecho mella en el consumo las dificultades de Europa para relanzar su economía, la estrategia china de enfriamiento de la actividad o las expectativas de aumento de tipos de interés en Estados Unidos, Reino Unido y Japón, que han supuesto un descenso de las inversiones en numerosas economías emergentes.

En el año 2013, la demanda media de petróleo superó a la oferta media en 400.000 barriles diarios, a diferencia de lo sucedido en 2014: en ningún trimestre del año la demanda media ha llegado a acercarse a la oferta, llegando incluso a presentar una brecha de 1.300.000 barriles diarios en el segundo trimestre del año, según datos de la AIE. Así, la demanda media de 2014 se ha situado en 92,5 millones de barriles diarios, frente a una oferta de 93,3 millones de barriles diarios. Del crecimiento alcanzado por la oferta mundial de crudo, estimado por la Administración norteamericana de energía en 1.996.000 barriles diarios, más del 80% ha



procedido de Estados Unidos, con un importante protagonismo de los crudos ligeros no convencionales. Fuera de la OCDE no se han registrado aumentos de oferta relevantes. Sin embargo, la demanda de crudo ha aumentado en esta área más de un millón de barriles diarios en 2014, mientras retrocedía medio millón de barriles diarios en la OCDE. Junto a la atonía económica, cabe señalar otros factores que han contribuido a la contención de la demanda en las economías más desarrolladas, a pesar del descenso en las cotizaciones, como son la depreciación del euro o el mantenimiento de tipos impositivos elevados sobre el petróleo y sus derivados. Lo que sí se ha observado es un importante aumento de las reservas, en relación con los últimos años, tanto de crudo como de productos petrolíferos, para el conjunto de los países de la OCDE, intensificado en los últimos meses de 2014.

Como consecuencia de estos movimientos, se ha observado un incremento en la actividad de refino en la segunda mitad de año, lo que se pone de manifiesto por una mayor tasa de utilización entre julio y noviembre (una media del 83,5%, frente al 81,1% correspondiente al mismo periodo de 2013). El hecho de intensificar la actividad en un momento de mercado favorable ha inducido en algunas áreas ciertas mejoras de los márgenes.

### **Mercado Nacional**

El consumo de productos petrolíferos en España ha mostrado en 2014 una leve tendencia al alza, intensificada en el último trimestre, al irse trasladando al consumo los efectos en las bajadas de los precios finales derivadas de los movimientos en los mercados internacionales. Ello no ha impedido terminar el año con un nuevo descenso respecto al año anterior, estimado en el 0,5%. La demanda se ha reducido desde 2007 en un 27,5%, a un ritmo medio anual del 4,5%, situándose en niveles del año 1996, que fue también un año de crisis económica.

En 2014 ha descendido el consumo de gasolinas, un 0,8%, y cae con fuerza en todos sus componentes la rúbrica de "otros productos" (lubricantes, productos asfálticos, coque y otros productos). El conjunto de carburantes de automoción experimenta, sin embargo, un crecimiento del 1,4% en el año, gracias a la subida de los gasóleos de automoción, que crecen un 2%. Las benignas temperaturas del otoño y la caída de la actividad en el sector agrario lastran el

crecimiento de los gasóleos en su conjunto, que limitan en el año al 0,4% el ascenso de su consumo. Por el contrario, los productos más relacionados con la actividad industrial y comercial presentan evoluciones que contrastan con los exiguos resultados de los últimos años. Así, el fuelóleo y el GLP, que venían experimentando descensos interanuales consecutivos desde el año 2010, han elevado respectivamente sus tasas de crecimiento en 2014 en un 3,7% y un 4,1%. También los querosenos registran una evolución muy positiva, con un incremento del consumo del 2,7%.

En 2014, las importaciones de crudo han superado los 59 millones de toneladas, un 2% superior al volumen importado en 2013, a la vez que se mantiene la estructura diversificada en cuanto al origen de los proveedores, esencial para reducir los riesgos vinculados a la continuidad en el suministro. Por orígenes, los países de la OPEP continúan representando la mayor parte del suministro, con una aportación del 52% del crudo importado. El suministrador más importante este año ha sido Nigeria (16,8%), seguido de México (14,5%), y Arabia Saudí (12,3%).

En este contexto, la actividad de las refinerías españolas no ha experimentado incrementos sustanciales de ritmo frente al año 2013. Se ha procesado un total 61,4 millones de toneladas de materia prima, un 0,6% superior al total del año anterior. La utilización de la capacidad de refino se ha situado, en media anual, en el 79,8%, similar al nivel alcanzado en 2013.

Las exportaciones de productos petrolíferos han alcanzado los 19.337 miles de toneladas, un 4,3% por encima del cierre de 2013, mientras las importaciones se han incrementado un 16%, hasta los 16.616 miles de toneladas. El saldo exportador en el comercio exterior de productos petrolíferos se ha situado en 2014 en 2,72 kt, muy por debajo del alcanzado en 2013.

De nuevo en 2014, la industria del refino ha vuelto a superar el mínimo establecido por la actual legislación respecto a la proporción de biocarburantes que ha de incorporarse a las gasolinas y gasóleos de automoción. En el caso de la gasolina, la proporción media de biocarburante incorporada en el año se sitúa en el 5,95% mientras, en el caso del gasóleo, asciende al 4,23%. Las referencias normativas se sitúan en la actualidad en el 3,9% para las gasolinas y el 4,1% para los gasóleos.





**Estructura y  
organización de AOP**

**03**

## Estructura y organización de AOP

### OBJETIVOS

**E**l principal objetivo de AOP es la defensa de los intereses generales de sus asociados estableciendo una serie de prioridades en las actuaciones que tienen en cuenta el interés particular de las Compañías y el servicio que la Asociación puede prestar a la sociedad:

- ▶ Seguimiento de la legislación petrolera y colaboración con las autoridades competentes de la Administración, dando su opinión en aquellos asuntos que afectan al sector.
- ▶ Responsabilidad con el medio ambiente, las condiciones de seguridad e higiene de las instalaciones o puntos de venta y distribución de productos petrolíferos, así como la seguridad de los mismos para los consumidores.
- ▶ Organización de encuentros, foros y eventos sobre temas de interés para las compañías asociadas.
- ▶ Compromiso de cumplimiento de la normativa española y de la Unión Europea, así como cualquier otra que pueda ser de aplicación, en materia de defensa de la competencia.



**MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2014**

En este momento forman parte de AOP:

**SOCIOS:**

- BP
- CEPSA
- GALP ENERGÍA
- REPSOL
- SARAS ENERGÍA

**ASOCIADOS ADHERIDOS**

- SHELL



BP



CEPSA



GALP ENERGÍA



REPSOL



saras



REPSOL

SARAS ENERGÍA

SHELL



## ORGANIZACIÓN

AOP está organizada, tal y como recogen sus Estatutos, de acuerdo con principios democráticos y a través de los siguientes órganos de gobierno: la *Asamblea General*, la *Junta Directiva* (que planifica la gestión y coordina las Comisiones de Trabajo y Grupos Especiales sobre temas de interés para la Industria) y el *Secretariado* (encargado de la gestión diaria de la Asociación).

### LA JUNTA DIRECTIVA

#### PRESIDENTE:

**D. Federico Molina** (1) – CEPSA

#### VICEPRESIDENTA 1ª:

**D.ª Lourdes Rodríguez** (2) – REPSOL

#### VICEPRESIDENTE 2º:

**D. Luis Aires** (3) – BP

#### VICEPRESIDENTE 3º:

**D. Nuno Moreira da Cruz** – GALP ENERGÍA

#### VOCALES:

**D. Enrique González** – BP

**D. Carlos Molina** – BP

**D. Carlos Navarro** – CEPSA

**D. Ignacio de la Peña** – GALP ENERGÍA

**D. Luis Delgado** – GALP ENERGÍA

**D. Juan Carlos Ramírez** (4) – REPSOL

**D. Federico Tarín** – REPSOL

**D. Giampero Spanedda** – SARAS ENERGÍA

**D. Emilio Borrego** – SARAS ENERGÍA

#### VOCAL INVITADO:

**D.ª Natalia Latorre** – SHELL

(1) Sustituye a **D. Pedro Miró** desde septiembre de 2014

(2) Sustituye a **D. Manuel Pérez Jurado** desde julio de 2014

(3) Sustituye a **D. Jorge Lanza** desde noviembre de 2014

(4) Sustituye a **D. Josu Jon Imaz** desde septiembre de 2014

## EL SECRETARIADO

### **D. Álvaro Mazarrasa**

Director General

### **D.ª Inés Cardenal**

Directora de Comunicación y Asuntos Legales

### **D.ª Ana Lacasa**

Directora Financiera y de Estudios Económicos

### **D. Carlos Martín**

Director Técnico y de Medio Ambiente

### **D.ª Patricia Marín**

Secretaría

### **D. Vicente Casas**

Apoyo administrativo

## LAS COMISIONES Y GRUPOS DE TRABAJO

Las comisiones y grupos de trabajo operativos durante 2014, con sus respectivos presidentes, fueron los siguientes:

• ASUNTOS LEGALES y PONENCIA FISCAL

### **D. Federico Tarín**

• BIOCOMBUSTIBLES y EMS:

### **D. Carlos Navarro**

• COMUNICACIÓN

### **D. Enrique González**

• ESTACIONES DE SERVICIO

### **D. Luis Delgado**

• REFINO

### **D. Federico Molina**

**ESTADOS FINANCIEROS**

AOP es una asociación sin ánimo de lucro de ámbito nacional, constituida el 11 de enero de 1993 por tiempo indefinido e inscrita en el registro del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, sin obligación de presentar sus cuentas financieras. No obstante, las

cuentas anuales de AOP son auditadas por un auditor externo y están registradas en el Registro Mercantil de Madrid.

El principal ingreso de AOP son las cuotas de sus compañías asociadas. Las cuotas se calculan anualmente, de acuerdo a los estatutos de AOP.

**CUENTA DE RESULTADOS ABREVIADA**

	<b>2.014</b>	<b>2.013</b>
<b>Ingresos</b>	886.626	921.741
Cuotas Asociados	846.000	846.000
Ingresos financieros	1.826	8.496
Otros ingresos	2.579	2.717
Compensación con cargo a reservas	36.221	64.528
<b>Gastos</b>	886.626	921.741
Gastos de personal	611.318	599.676
Gastos operativos	154.278	152.656
Servicios externos (Comunicación, legal y contable)	44.895	88.735
Cuotas a Asociaciones	62.054	62.050
Otros gastos (Auditoría, impuestos y prevención)	7.692	9.413
Amortización del inmovilizado	6.389	9.210

**BALANCE ABREVIADO**

	<b>2.014</b>	<b>2.013</b>
<b>Activo</b>	460.134	497.031
<b>Pasivo</b>	460.134	497.031



Actividad de AOP

04



## Actividad de AOP

### Proyecto de RD ITC MI IP 04 “Instalaciones de suministro a vehículos”

Durante el ejercicio 2014, AOP ha continuado instando la aprobación del Real Decreto por el que se ha de aprobar la nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) MI-IP 04 sobre “Instalaciones para suministro a vehículos”.

En opinión de AOP, la nueva ITC MI-IP 04 es necesaria para dotar de certidumbre regulatoria al sector de distribución de carburantes a través de instalaciones de suministro y aprovechar los avances en la normalización en materia de seguridad en estas instalaciones.

En este sentido, la nueva ITC MI-IP 04 permitirá incorporar las mejores técnicas disponibles en materia de protección del suelo y aguas subterráneas y adaptar las prescripciones técnicas y de seguridad a las nuevas realidades del mercado, situando a la normativa española a nivel homologable al de las normativas más avanzadas en materia de protección ambiental y control de la contaminación en instalaciones para suministro a vehículos.

### Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

#### ► Mesa general de seguimiento protocolo Kioto

En el mes de noviembre se reunió la mesa de seguimiento del protocolo de Kioto, convocada por la Oficina Española de Cambio Climático. En la reunión se analizó la evolución de las emisiones de GEI incluidas en el mecanismo europeo de comercio de derechos de emisión, así como la aplicación del sistema en España durante 2013, primer año de la tercera fase prevista en la normativa que lo regula. Se revisó también la situación de los trabajos de la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión de GEI.

Según los datos presentados, en el año 2013 las emisiones del sector refino fueron de 14,24 millones de t de CO<sub>2</sub>, inferiores en un 6,9% a las del año anterior. Las inversiones en eficiencia realizadas en los últimos años han favorecido un descenso en las emisiones por encima del registrado en la cantidad de materia procesada, estimado por CORES en el 1,4%.

	<b>Asignación Derechos</b>	<b>Emisiones 2013</b>	<b>Superávit / Déficit</b>	<b>% Sup / Def</b>	<b>Emisiones 2012</b>	<b>%(E13-E12) /E12</b>
Refino de petróleo	11,66	14,24	-2,58	-22,13	15,05	-5,4

Fuente: OECC



El informe elaborado por la Oficina Española de Cambio Climático subraya que, aunque las emisiones en 2012 y 2013 no son directamente comparables –puesto que en 2013 se han incluido nuevos gases y emisores–, en cualquier caso las emisiones de 2013 se caracterizan por un descenso acusado en el sector de generación. En opinión de AOP, algunas de las conclusiones obtenidas, al tratar de agregar resultados para el conjunto de la industria, no permitían apreciar las características de cada actividad en particular y, en el caso de nuestro sector, podían dibujar un paisaje alejado de la realidad. Por ello, planteamos la conveniencia de introducir ciertas aclaraciones.

En primer lugar, se observan disparidades importantes en cuanto a las necesidades de permisos y las asignaciones existentes, con sectores que presentan superávit sustanciales y otros con fuertes déficit, como sucede en el refino. Por ello, sugerimos que el documento debería indicar que el valor promedio utilizado en el preámbulo no refleja la elevada asimetría existente. A la vista de esta circunstancia, no parece que el objetivo de la Fase III de conseguir una protección más efectiva frente a la fuga de carbono se haya conseguido. Carece de justificación la diferencia que se aprecia entre unos y otros sectores, así como la aplicación uniforme en todos los sectores del factor de



corrección intersectorial cuando existen estas divergencias y asimetrías en las asignaciones gratuitas.

Asimismo, el anexo con los datos sectoriales debería incorporar información acerca de las correcciones realizadas en las asignaciones que permitiese distinguir qué sectores han tenido que adquirir derechos para cubrir el total de sus emisiones en 2013 y cuánto han precisado. Las refinerías son deficitarias en un 18% respecto a las emisiones reales y en 2013 tuvieron que adquirir un total de 2.580.978 derechos, equivalentes al 56% del déficit total de la industria.

Se echa de menos en el informe –que se limita a la comparación con el año anterior– un análisis del grado de avance en 2013 respecto a los años 1990 y/o 2005 y una valoración del avance hacia el cumplimiento del objetivo en 2020. Otro aspecto en el que convenía abundar es en los factores que han

favorecido la reducción de emisiones en los sectores que la han conseguido, de modo que puedan apreciarse los beneficios y costes transversales de las reducciones. Un caso que nos afecta directamente es la mejora en las emisiones del sector eléctrico derivada de un cambio en el mix más orientado a las renovables: mientras el sector eléctrico se beneficia de un menor coste de compra de derechos y de las primas al régimen especial, el refino debe afrontar el coste de la compra de permisos, aumentado tras la aplicación del factor de corrección intersectorial, y los costes indirectos del CO<sub>2</sub> trasladados a través de la factura eléctrica, en la que la mejora sectorial de emisiones del 25% y, por tanto, la reducción pareja de los costes de cobertura de las emisiones del sector eléctrico no ha tenido reflejo.

#### ► *Mecanismo de Reserva de Estabilidad (MSR)*

Dentro del desarrollo del Marco Europeo sobre Clima y Energía a 2030, en el mes de enero la Comisión Europea presentó una propuesta para reformar el mecanismo europeo de comercio de emisiones (ETS) con la introducción de una reserva de estabilidad cuyo objetivo es regular la cantidad de permisos en el mercado para que no se desplomen los precios –como ha ocurrido a raíz de la crisis económica– y que el sistema siga suponiendo un incentivo para reducir las emisiones. Según la propuesta, la reserva comenzaría a utilizarse en 2021.

Sin embargo, a fecha de cierre de esta Memoria, el Consejo de la UE y el Reglamento Europeo han

acordado que empiece a operar en 2019, lo que dejaría un margen escaso a las compañías para prepararse ante un cambio de tal magnitud. En opinión de AOP, cualquier modificación adicional del sistema antes del final de la Fase III supondría una intervención en el mercado que incrementaría la desconfianza e iría en contra de la certidumbre regulatoria que la industria necesita para poder acometer inversiones en tecnologías bajas en carbono. De hecho, ya se ha producido este año una intervención de este tipo, tras la aprobación del Reglamento 176/2014 de 24 de febrero, que permite a la Comisión retrasar la subasta de 900 millones de permisos, con el fin de ir compensando el exceso existente en el mercado.

El diseño de la reserva debería, pues, asegurar que el volumen de la reserva es suficiente para garantizar el nivel de liquidez futuro necesario, por un lado, y, por otro, que se produce el mínimo número de intervenciones, salvaguardando así la confianza en las subastas. Por ello, desde AOP consideramos conveniente aumentar el límite inferior de la reserva establecido en la propuesta, hasta los 800 millones de derechos. Asimismo, también redundaría en beneficio del sistema reducir a un año el lapso entre el momento en que la información sobre los derechos en circulación esté disponible y aquél en que se ejecute la modificación del volumen de subastas. En un periodo de dos años, como el inicialmente propuesto, pueden producirse cambios suficientes en la coyuntura como para que la medida deje de estar justificada.

Pero hay que considerar otros aspectos, como es el hecho de que la demanda de los operadores participantes en el sistema es directamente proporcional a la cantidad de derechos asignados a la industria como protección frente a la fuga de carbono, es decir, para evitar una pérdida de competitividad frente a otras regiones del mundo que no tienen medidas equivalentes. Por ello, una reducción de los permisos disponibles debería venir acompañada de una propuesta de revisión de las provisiones actuales para evitar la fuga de carbono, para no introducir en el mercado mayor volatilidad. Como AOP ha tenido ocasión de manifestar a este respecto, para asegurar que las instalaciones más eficientes no sufren costes indebidos y evitar que aumente progresivamente la desprotección de los sectores industriales, sería necesaria la eliminación del factor de corrección sectorial que ha sido aplicado en la Fase III (2013-2020). El propio Consejo Europeo, en esta línea, señalaba en sus Conclusiones del 23-24 de octubre que no se aumentase la complejidad administrativa, que se garantizaran condiciones de competencia equitativas o que las instalaciones más eficientes no tuvieran que “asumir costes de carbono excesivos que den lugar a fugas de carbono”.

► *Revisión de la Directiva ETS en el periodo post-2020*

El Consejo Europeo del 23 y 24 de octubre refrendó el objetivo de reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero del 40% en 2030

respecto al año 1990. La carga se repartirá entre los sectores sujetos y no sujetos al régimen de comercio de derechos de emisión, de tal modo que los primeros deberán reducir sus emisiones un 43% (vs 2005) y los segundos un 30% (vs 2005).

El régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS) reformado, será el principal instrumento para la consecución de este objetivo. En relación con esta revisión, la limitación de las ayudas de compensación de los costes del EU ETS para la industria y la aplicación del factor de corrección intersectorial (CSCF) ya están erosionando rápidamente la protección contra la fuga de carbono en el sector, incluso para las instalaciones de refino más eficientes, y se están convirtiendo en un obstáculo para la competitividad.

Las medidas que se adopten en la fase IV del EU ETS (2021-2030) para evitar la fuga de carbono deberán ser tales que garanticen como mínimo que las instalaciones más eficientes a nivel del benchmark no tengan costes derivados del comercio de emisiones, ni directos ni indirectos. En caso contrario, el sistema de comercio de emisiones EU ETS se convertiría más en un sistema de penalización que de incentivación a la reducción de emisiones (la única opción sería reducir la producción, incluso para las instalaciones con mejor desempeño).

Resulta vital para el refino seguir estando incluido en el grupo de sectores en riesgo de fuga de carbono, y por tanto tener la oportunidad de conseguir el 100% de asignación gratuita para las refinerías más eficientes.

En definitiva, en relación con la revisión de la Directiva ETS, AOP propone:

- La revisión de las reglas de asignación gratuita para reflejar, de forma dinámica, el nivel real de producción.
- La eliminación del CSCF.
- La aplicación de benchmarks más realistas, basados en el 25% (primer cuartil) de las instalaciones más eficientes.
- La compensación íntegra de los costes indirectos de forma armonizada en toda la UE.

### **Artículo 7 bis de la Directiva de Calidad de Carburantes**

El 17 de diciembre, el Parlamento Europeo acordó no oponerse a la propuesta de la Comisión Europea sobre métodos de cálculo y requisitos de información para la implementación de la obligación de reducir la intensidad de carbono de los carburantes consumidos en el transporte en la UE en 2020 (artículo 7 bis de la Directiva de Calidad de Carburantes).

Con ello, se ponía fin a un periodo de debate y discusiones que ha durado más de cinco años, tras el cual se ha podido encontrar, finalmente, una solución factible y ponderada para el cumplimiento de una obligación, ya de por sí exigente, como es la de la reducción en un 6% de la emisiones de GEI en los combustibles para el transporte.

Ahora corresponde a los Estados miembros transponer la correspondiente Directiva de Implementación (Directiva (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015) de modo que los suministradores de carburantes puedan conocer cuanto antes la forma en que deberán dar cumplimiento a la citada obligación.

### **BREF de refino**

Con fechas 9 y 30 de octubre de 2014 se aprobaron la Decisión de Ejecución de la Comisión por la que se establecen las conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles (MTD) del refino y la Decisión por la que se determinan el tipo, formato y frecuencia de la información que deben facilitar los Estados miembros sobre las técnicas de gestión integrada de emisiones aplicadas en las refinerías, todo ello con arreglo a la Directiva de Emisiones Industriales (Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo).

Las citadas conclusiones sobre las MTD establecen la descripción de las mejores técnicas disponibles, la



información para evaluar su aplicabilidad, los niveles de emisión asociados y, si procede, las medidas de rehabilitación del emplazamiento de que se trate. Las autoridades competentes deben fijar valores límites de emisión que garanticen que, en condiciones normales de funcionamiento, las emisiones no superan los niveles de emisión asociados a las MTD. Para ello, en un plazo de cuatro años, deberán revisar y, si fuera necesario, actualizar las condiciones del permiso correspondiente.

En virtud de dichas Decisiones se reconoce con carácter general la posibilidad de utilización en las refinerías de la denominada "burbuja" como técnica de gestión de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), sujeta, eso sí, a obligaciones específicas de información para determinar si se está aplicando adecuadamente

## Transposición Directiva Eficiencia Energética

España tenía la obligación de trasponer al ordenamiento jurídico nacional antes del 5 de junio de 2014 la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética. El plazo se agotó sin avances y el Gobierno se ha visto obligado a hacerlo con la mayor urgencia, como se señala en el preámbulo del Real Decreto Ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. Este Real Decreto Ley, que daría lugar posteriormente a la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, regula el sistema de obligaciones de eficiencia energética contemplado en el artículo 7 de la Directiva.

La Ley establece un sistema de obligaciones para las empresas comercializadoras de gas y electricidad, para los operadores de productos petrolíferos al por mayor, y para los operadores de gases licuados del petróleo al por mayor. Mediante Orden del Ministerio de Industria, Energía y Turismo cada año se definirá un objetivo de ahorro anual y la cuota sobre el mismo correspondiente a cada sujeto obligado, en función de sus ventas finales de energía del año  $n-2$ . En función de dicha cuota se calcularán las aportaciones monetarias que los obligados deberán realizar al Fondo Nacional de Eficiencia Energética, que estará



gestionado por el IDAE y cuya finalidad será financiar las iniciativas nacionales de eficiencia energética. De manera alternativa a las contribuciones al Fondo, la ley habilita al Gobierno para el establecimiento y desarrollo de un sistema de acreditación de ahorros de energía final, mediante la emisión de Certificados de Ahorro Energético, que permitiría que fueran las propias entidades obligadas las que desarrollasen de manera directa actuaciones de ahorro energético.

Las numerosas imprecisiones que contiene la Ley, así como las correcciones de que ha sido objeto, han llevado a AOP a desarrollar en 2014 una intensa actividad en pro de un sistema de obligaciones técnicamente viable, equitativo y acorde con nuestro Derecho. En nuestra opinión, tal y como están planteadas varias de las estipulaciones, no solo no respetan lo recogido en la Directiva de eficiencia energética, sino que quiebran varios principios de nuestra Constitución.

- La adscripción de la aviación al mecanismo comunitario de comercio de emisiones (ETS) garantiza el cumplimiento de los objetivos de eficiencia energética del sector de la aviación, lo que hace innecesario incluir en el sistema de obligaciones las ventas de queroseno de aviación. Se trata de un elemento que afecta directamente a la competitividad del sector de transporte aéreo y a la movilidad de los viajeros en nuestro país y que, por otra parte, no responde a una exigencia de la Directiva, que contempla como facultativa la inclusión en el sistema de los suministradores de energía en el sector del transporte.
- A este respecto, conviene recordar que la inclusión de los distribuidores o minoristas de combustible para el transporte está enunciada con carácter meramente potestativo (no obligatorio) en el artículo 7.4 de la Directiva, a diferencia de la de los suministradores de gas y electricidad. Solo cuatro Estados Miembros, de los 28, los han incluido en sus sistemas nacionales.
- Ello es así por varios motivos, entre los que consideramos muy relevante el hecho de que el regulador europeo ya tuviera en cuenta que el sector del transporte está sujeto a medidas regulatorias, tanto horizontales como sectoriales, dentro del vigente Paquete de Energía y Clima de la Unión Europea, que persiguen el mismo objetivo que la Directiva de Eficiencia energética. Por otro lado, la capacidad de los operadores mayoristas de productos petrolíferos para influir en el consumo energético de los usuarios finales es prácticamente nula, a diferencia de los comercializadores de otras energías, por lo que no resulta equivalente exigirles obligaciones similares. Desde el punto de vista técnico, las diferencias son también sustanciales, ya que las refinerías de petróleo no son centros de transformación de energía, sino de fabricación de productos, muchos de ellos sin uso energético, que no están sujetos al sistema de obligaciones. La cuantificación del ahorro como mera diferencia entre entradas y salidas no es nuestro caso posible.
- La transposición dista mucho de ser fiel a la Directiva, con el consiguiente perjuicio para los sujetos incluidos en el sistema de obligaciones: por un lado, la Ley regula el funcionamiento del Fondo Nacional de Eficiencia Energética, pero no los mecanismos alternativos, dejando sin opciones a los participantes. Por otro, mientras la Directiva señala claramente como obligados a los responsables del transporte de energía o a las empresas minoristas de ventas de energía, la ley española los excluye y se aplica solo y exclusivamente a los operadores al por mayor, tanto de productos petrolíferos como de gases licuados del petróleo. Estos quedan, por lo tanto, en una situación de discriminación e inferioridad competitiva



respecto a competidores directos no incorporados al sistema de obligaciones, como los mayoristas extranjeros importadores o los minoristas no integrados verticalmente.

- La urgencia de la transposición ha podido llevar a una valoración poco profunda de los extremos comentados y llevar incluso a actuaciones de dudosa compatibilidad con algunos principios constitucionales, como el de generalidad e igualdad en materia de contribución al sostenimiento de cargas y gastos públicos, cuando no discrimina en función de la capacidad económica y establece cargas que no están suficientemente justificadas; o los principios de seguridad jurídica y de irretroactividad de las normas restrictivas de derechos, no solo al utilizar para el cálculo hechos del pasado, sino al permitir su corrección posterior; o incluso el principio de reserva de ley material en materia tributaria, ya que permite regular los elementos esenciales de las contribuciones en una Orden Ministerial, que no es una norma de rango suficiente para hacerlo.

Las dificultades en la implementación de la norma se han hecho patentes tanto en el debate sobre la Orden Ministerial por la que se establecen las obligaciones de aportación al Fondo Nacional de Eficiencia Energética para el año 2015, como en el Proyecto de Real Decreto sobre auditorías energéticas. En el caso de la

primera, los ajustes que se contemplan respecto a las aportaciones de 2014 adolecen de falta de transparencia y presentan numerosos errores, que tendrán para las empresas participantes consecuencias económicas directas. En el segundo, las imprecisiones que contiene son sin duda uno de los elementos que está retrasando su publicación, necesaria para poner en marcha un mecanismo de supervisión y control fiable que la Directiva considera esencial para el cumplimiento de los objetivos.

### **Directiva sobre infraestructuras de combustibles alternativos**

Tras su aprobación definitiva por el Consejo, el 22 de octubre se ha publicado la Directiva 2014/94/UE relativa a la implantación de una infraestructura para combustibles alternativos, que deberá trasponerse a los ordenamientos nacionales antes del 18 de noviembre de 2016.

El texto obliga a los Estados miembros a establecer sus propios marcos de acción nacionales para el desarrollo del mercado respecto de los combustibles alternativos en el sector del transporte y la implantación de la infraestructura correspondiente. Prevé la utilización de estándares técnicos comunes para los dispositivos de recarga y llenado y sienta las bases para establecer un sistema de información al consumidor, que deberá incluir una metodología de comparación de precios clara y sólida.

La tabla siguiente recoge las estipulaciones acerca del despliegue de las diferentes infraestructuras contempladas en la Directiva:

	<b>Cobertura</b>	<b>Plazos</b>
Suministro de electricidad para el transporte en áreas urbanas, suburbanas y otras zonas densamente pobladas	Número apropiado de puntos accesibles	Antes de 2021
Gas natural comprimido (GNC) en áreas urbanas, suburbanas y otras zonas densamente pobladas	Número apropiado de puntos	Antes de 2021
CNG a lo largo de los corredores de las redes transeuropeas de transporte (TEN-T)	Número apropiado de puntos	Antes de 2026
Suministro eléctrico en puerto	Puertos incluidos en la red troncal TEN-T. Otros puertos.	Antes de 2026
Hidrógeno, para los Estados que elijan desarrollarlo	Número apropiado de puntos	Antes de 2026
Suministro de GNL en puertos de mar	Puertos incluidos en la red troncal TEN-T.	Antes de 2026
Suministro de GNL en puertos interiores	Puertos incluidos en la red troncal TEN-T.	Antes de 2031
GNL para vehículos pesados de mercancías	Número apropiado de puntos a lo largo de la red troncal TEN-T	Antes de 2026

Los marcos de acción nacionales deberán tener en cuenta las necesidades de los distintos modos de transporte existentes en su territorio, incluidos aquellos que cuentan con pocas alternativas a los combustibles fósiles, así como los intereses de las distintas partes implicadas. Deberán remitirse a la Comisión antes del 18 de noviembre de 2016.

Entre los elementos que incluirán, sobresale el establecimiento de metas y objetivos nacionales de



carácter cuantitativo, que podrán revisarse, a partir de una evaluación de la demanda a escala nacional, regional o comunitaria, garantizando al mismo tiempo que se cumplan los requisitos mínimos establecidos en materia de infraestructura. Estos objetivos irán acompañados de medidas que garanticen su consecución. Cada tres años, la Comisión evaluará los progresos y presentará un informe al Parlamento Europeo. En función de los resultados, la Comisión deberá proponer nuevos planes de acción.

Para la industria europea del refino, el nivel de madurez del mercado no justifica, hoy por hoy, un despliegue de este calibre ni es suficiente para atraer a los inversores privados. La iniciativa está muy centrada en las infraestructuras y confiere una escasa importancia a la necesidad de contar con una economía sostenible y competitiva, dispuesta a acometer el cambio de modelo. Por otro lado, no se hace referencia a cómo compensar las pérdidas de ingresos tributarios que se derivarán de la reducción del consumo de combustibles fósiles, según los avances previstos.

Tampoco parece sensato abandonar las actuales líneas de trabajo, como la mejora en la eficiencia energética de los motores de combustión interna, por ejemplo, que resultan mucho más eficaces en términos de coste y cuentan con un amplio potencial para seguir incrementando durante años su contribución a la reducción de emisiones.

## Biocombustibles

### ► *Biocarburantes de doble cómputo*

En el mes de enero, AOP recibió en el trámite de audiencia pública de la CNMC la Propuesta de Resolución por la que se aprueba el listado de materias primas para la fabricación de biocarburantes de doble cómputo a efectos del cumplimiento de las obligaciones de consumo y venta de biocarburantes con fines de transporte, las obligaciones impuestas a los sujetos obligados en materia de energías renovables y el objetivo establecido para la utilización de la energía en todas las formas de transporte. La Resolución sería aprobada en el mes de abril.

En el texto de la propuesta, AOP observaba algunos elementos susceptibles de mejora, y así se lo transmitió a la CNMC.

En primer lugar, acerca de la lista de biocombustibles de doble cómputo, el texto limita los tipos de materias primas a dos: aceites usados vegetales o animales y grasas animales de categoría I y II. Ambas materias primas, por sus características físico-químicas, son utilizadas para su transformación en biocarburantes con destino a gasóleo, por lo que se excluye la posibilidad de doble cómputo a los biocarburantes que puedan ser incorporados a la gasolina. Además, se presenta como una lista exhaustiva que, en opinión de AOP, debería ser revisada

periódicamente y susceptible de ampliación incluyendo a las materias celulósicas no alimentarias y material lignocelulósico, reconocidas por la Directiva de Fomento del Uso de Energías Renovables 2009/28/CE para el doble cómputo de biocarburantes y utilizadas para la fabricación de bioetanol con destino a gasolina. Con el fin de favorecer un mercado con disponibilidad suficiente de biocombustibles y con precios competitivos, AOP propuso asimismo la ampliación de la lista con determinados desechos y residuos agrarios e industriales.

En cuanto a la procedencia y origen de las materias primas, AOP recomendaba introducir medidas más estrictas para el control del fraude, en virtud de la experiencia en este sentido con que cuentan ya otros países, como Alemania o el Reino Unido. Las propuestas concretas se referían principalmente a vincular la entrada en vigor de la resolución con el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad; introducir paulatinamente los biocarburantes de doble cómputo; establecer herramientas que permitan establecer de forma fiable la trazabilidad de los biocarburantes importados y definir de forma clara y concreta lo que se considera aceite vegetal usado.

#### ► *Lista definitiva plantas biodiésel con cuota*

El 4 de febrero se publicó en el BOE la Resolución de 24 de enero de 2014, de la Secretaría de Estado



de Energía, por la que se publica la lista definitiva de las plantas o unidades de producción de biodiésel con cantidad asignada para el cómputo de los objetivos obligatorios de biocarburantes, de acuerdo con lo establecido en la Orden IET/822/2012, de 20 de abril, por la que se regula la asignación de cantidades de producción de biodiésel para el cómputo del cumplimiento de los objetivos obligatorios de biocarburantes.

A partir del 5 de mayo de 2014 y hasta el 4 de mayo de 2016 (ampliable por dos años más) los operadores deberán adquirir el biodiésel a una de las plantas con cuota asignada según esta Orden, de modo que estas adquisiciones puedan computarse para el cumplimiento de los objetivos de biodiésel impuestos por el Gobierno español.

La cantidad total asignada asciende a 5.018.473 de toneladas anuales de biodiésel. De esta cantidad,

la correspondiente a España asciende a 3.173.600 toneladas, que se distribuyen en 23 instalaciones ubicadas en Andalucía, Valencia, Galicia, País Vasco, La Rioja, Murcia, Castilla y León, Castilla la

Mancha, Navarra, Aragón, Cataluña y Asturias. La mayor asignación ha correspondido a Andalucía, cuyas cinco plantas de biodiesel aglutinan el 33% de la cuota total, en tono a 1.049.000 toneladas.

**Plantas o unidades de producción a las que se ha asignado cantidad de producción de biodiésel**

<b>Solicitante</b>	<b>Localidad planta</b>	<b>Asign. Año 1t (*)</b>	<b>Asign. Año 2t</b>
ABD-001 iniciativas Bioenergéticas, S.L.	Calahorra	250.000	250.000
ABD-002 Stocks de Valles, S.A.	Montmeló	31.000	31.000
ABD-003 Biocom Pisuerga, S.A	Castrojeriz	6.000	6.000
ABD-005 Infinita Renovables, S.A	Castellón de la Plana	600.000	600.000
ABD-006 Infinita Renovables, S.A	Ferrol	300.000	300.000
ABD-007 Biodiesel Aragon, S.L	Altorricón	100.000	100.000
ABD-008 Aceites de Sur Coosur	Tarancón	55.440	55.440
ABD-011 Getión de Recursos y Soluciones Empresariales, S.L.	Los Arcos	28.160	22.160
ABD-016 Saras Energía, S.A Unipersonal	Cartagena	200.000	200.000
ABD-020 BIONORTE S.A.	San Martín Rey Aurelio	25.000	25.000
ABD-021 Vesta Biofuels Brunsbüttel GmbH & Co. KG	Alemania	250.000	250.000
ABD-022 Biour Transformación, S.L.U.	Palos de la Frontera	240.000	240.000
ABD-023 Bionor Berantevilla, S.L.U.	Berantevilla	60.000	60.000
ABD-025 Biodiésel Caparroso, S.L.	Caparroso	83.000	83.000
ABD-027 Iberol, S.A.	Portugal	46.895	46.895
ABD-030 Argent Energy (UK) LTD	Reino Unido	45.000	45.000
ABD-032 Ital Bi Oil SRL	Italia	80.000	80.000
ABD-033 Eco Fox SRL	Italia	156.916	156.916
ABD-034 Harvest Energy LTD	Reino Unido	250.000	250.000

\* Cantidad en toneladas métricas

Solicitante	Localidad planta	Asign. Año 1t (*)	Asign. Año 2t
ABD-035 Sunoil Bio Fuels BV	Países Bajos	50.000	50.000
ABD-041 SIA BIO VENTA	Letonia	100.000	100.000
ABD-043 Bioteruel SL	Albacete del Arzobispo	5.000	5.000
ABD-044 Novaol SRL	Italia	165.748	147.665
ABD-048 ecoMotion GmbH	Alemania	100.000	100.000
ABD-049 ecoMotion GmbH	Alemania	12.000	12.000
ABD-052 Biodiesel Bilbao S.L.	Ziérbana	200.000	200.000
ABD-053 Novaol SRL	Italia	203.315	194.717
ABD-055 BIO-OILS Huelva, S.L.U.	Palos de la Frontera	500.000	500.000
ABD-057 Albabío Andalucía, S.L.U.	Níjar	9.000	9.000
ABD-063 Vital Fettrecycling GmbH	Alemania	100.000	100.000
ABD-064 Vital Fettrecycling GmbH	Alemania	85.000	85.000
ABD-066 Biocom Energía, S.L.	Algemesí	110.000	110.000
ABD-069 Abengoa Bioenergía San Roque, S.A.	San Roque	200.000	200.000
ABD-074 Linares Biodiésel Technology, S.L.	Linares	100.000	100.000
ABD-121 BETARenowable Group, S.L.	Elda	30.000	30.000
ABD-122 BETARenowable Group, S.L.	Begonte	35.000	35.000
ABD-124 BETARenowable Group, S.L.	Los Yébenes	6.000.000	6.000.000

\* Cantidad en toneladas métricas

### Mesa redonda del refino europeo - 22 de mayo y 11 de diciembre

Como ya suele ser habitual desde su primera convocatoria en 2012, la Dirección General de Energía de la Comisión Europea ha celebrado en 2014 dos encuentros sectoriales que han contado con la participación de representantes de la industria, de las

instituciones nacionales y comunitarias y de otras partes interesadas. El primer foro europeo del refino se celebró este año en el mes de mayo y el segundo tuvo lugar en el mes de diciembre.

Uno de los principales asuntos tratados en ambas reuniones fue el progreso en torno a los análisis acerca del impacto que la legislación comunitaria tiene sobre

la competitividad de la industria (fitness check). Según se propuso, este trabajo deberá convertirse en referencia para entender la posición competitiva del sector y los efectos de las iniciativas normativas existentes y futuras.

En la reunión de mayo se subrayaba el cierre de instalaciones con una capacidad de 1,8 millones de barriles diarios desde 2008, después de los cierres de 2014, que han supuesto 110.000 barriles diarios menos. También se ha hecho énfasis en los elevados costes energéticos que sufren las refinerías europeas, que se sitúan entre los más altos del mundo y que inciden directamente en los márgenes. La Comisión presentó los resultados de la evaluación de impacto del nuevo marco sobre energía y clima 2030 sobre la industria del refino, con escasos detalles. Se considera que la reducción de la dependencia energética es esencial para el cumplimiento de los objetivos del marco, que pasan por romper el vínculo entre emisiones de GEI y crecimiento del PIB. Según aseguró la representante de la Dirección General de Energía, la Comisión tiene previsto limitar ahora y en el futuro el riesgo de fuga de carbono y no prevé reformar el ETS antes de 2021. Para el sector, es necesario contar con medidas adecuadas para hacer frente al desafío sin precedentes que supone el objetivo de reducir las emisiones en un 40% (43% para los sectores incluidos en el ETS). Mantener la diversidad de suministradores y la fortaleza del sector de refino, en el actual contexto, son elementos imprescindibles para asegurar el abastecimiento.



La reunión de diciembre se enfocó bajo unas perspectivas muy diferentes de evolución del mercado. Según constataron los participantes, si bien es cierto que el consumo en Europa no termina de despegar, en la segunda mitad del año 2014 se ha observado cierta recuperación de los márgenes favorecida por el descenso de las cotizaciones internacionales del crudo.

La reunión de diciembre se centró exclusivamente en presentar los resultados preliminares del fitness check. A falta de completar la evaluación, las primeras conclusiones apuntan a que los requerimientos legislativos comunitarios existentes tendrían un impacto equivalente a unos 45 céntimos en el coste de cada barril procesado en las refinerías de la UE. Tres son las vías principales que canalizan este impacto: los costes operativos, que se ven incrementados por medidas como las vinculadas a la reducción de emisiones o al tratamiento de residuos; la incidencia sobre las especificaciones de los productos, que

orienta las decisiones de las compañías por caminos más costosos que los que toman las competidoras de fuera de la UE y se pone de manifiesto, por ejemplo, en la aplicación de la Directiva sobre calidad de los combustibles; y el descenso de la demanda inducido por iniciativas cuyo objetivo es reducir el consumo, impulsando el ahorro o el cambio hacia otras fuentes de energía. En opinión de la Comisión, estos elementos explicarían en torno al 20% de la caída de márgenes acaecida desde 2007.

Del lado de la industria se recordó que el impacto esperado en los próximos años, derivado de las normas que están entrando en vigor actualmente, va a ser elevado y se sugirió, entre otras cuestiones, analizar las diferencias regionales en materia de impacto, que pueden derivarse de las estructuras específicas locales, normativas o socioeconómicas. Se insistió también sobre la necesidad de contar con un marco jurídico estable y atractivo para la inversión: Europa seguirá necesitando combustibles fósiles después de 2030, lo que precisa un mercado interior fuerte y un sistema de refino y distribución competitivo, que aseguren el suministro en las mejores condiciones.

Las reuniones han permitido poner sobre la mesa la importancia de defender la competitividad de la industria, tanto a través de un entorno normativo interior estable y sensato, que desincentive los comportamientos inadecuados y favorezca la creación de valor, como de una posición internacional que

tenga en cuenta las actuaciones del resto de bloques económicos globales. Asimismo, se ha puesto de manifiesto la necesidad de que la industria informe sobre sus preocupaciones a todos los actores participantes en el proceso legislativo, nacionales y comunitarios.

### **Agencia Internacional de la Energía: revisión de la política energética**

En julio de 2014 AOP participó, en representación del sector, en la reunión organizada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo en colaboración con representantes de la Agencia Internacional de la Energía. El objeto de la reunión era recabar información para la realización de exámenes en profundidad para la revisión de las políticas energéticas de sus países miembros. La intervención de AOP se refirió a la evolución de la política energética en su ámbito de actuación durante los últimos cinco años.

### **Marco de Energía y Cambio Climático 2030 de la Unión Europea**

Durante el año 2014 se ha presentado, debatido y aprobado el nuevo marco de energía y clima de la UE, que recoge propuestas de objetivos y políticas en estas materias para el periodo 2020-2030. Por encima de todos ellos, la meta de alcanzar la descarbonización de la economía –eficiente en términos de coste– en el año 2050.



Tres son los objetivos principales que se establecen:

- Una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del 40% para 2030, en relación con los niveles de 1990.
- Un incremento de la participación de la energía procedente de fuentes renovables en 2030 para que alcance, al menos, el 27% del consumo energético.
- Una mejora del 27% en la eficiencia energética, que se revisará para tratar de llegar al 30%.

Para alcanzar estos objetivos se proponen medidas como la reforma del mecanismo de intercambio de derechos de emisión (ETS) para incluir, a partir del 1 de enero de 2021, un mecanismo de reserva de estabilidad de mercado; se utilizarán nuevos indicadores para evaluar las políticas energéticas europeas y se adoptarán planes nacionales armonizados que garanticen la consecución de los objetivos y doten de mayor transparencia y coordinación al proceso de toma de decisiones políticas, a la vez que ofrecen a los inversores mayor certidumbre.

Desde AOP queremos insistir en el compromiso de nuestro sector con la consecución de un mercado energético europeo más seguro, competitivo y sostenible. En relación con los objetivos y herramientas contemplados en el marco de clima y energía 2030, mantenemos que:

- Los precios de la energía y de los costes medioambientales deben ser adecuados, de manera que favorezcan la competitividad de la industria europea.
- Los objetivos de la Unión Europea tienen que estar alineados con el compromiso del resto de la comunidad internacional.
- Los estudios de impacto deben ser realistas, previos a la implantación de cualquier medida y en su realización se debe contar con las partes interesadas.
- El objetivo del 40% de reducción de gases de efecto invernadero debería estar condicionado a la existencia de un amplio acuerdo internacional para su exigibilidad de manera que no se vea comprometida la competitividad de la industria europea.
- El objetivo de energías renovables debería revisarse a fin de incorporar asunciones realistas sobre la disponibilidad de fuentes de energía renovable obtenidas a partir de materias primas que no compitan con usos alimentarios humanos y animal y cuyo balance de emisiones sea positivo una vez integrados en el análisis de su ciclo de vida los cambios del uso de la tierra.
- En cuanto a la revisión de la vigente Directiva de Eficiencia Energética, no parece razonable que el plazo para su modificación coincida prácticamente

con el plazo dado a los Estados miembros para su transposición. Además, los objetivos marcados por la vigente Directiva son meramente orientativos. Por tanto, la valoración de impacto sobre la que se habrá de sustentar la propuesta de modificación de la Directiva de Eficiencia Energética no podrá recoger adecuadamente el alcance de las medidas adoptadas para el cumplimiento de los fines de la Directiva.

- Desde AOP rechazamos cualquier acción de intervención en el mercado de ETS, como la reserva de estabilidad, mecanismo de alteración de los volúmenes con el fin de controlar el precio del CO<sub>2</sub>, lo cual no está de acuerdo con las directrices del mercado e impactará en los costes para las industrias energéticas europeas con la consiguiente pérdida de competitividad.

### Consejo Europeo, octubre 2014

El marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 fue el elemento central de los debates del Consejo europeo del 23 y 24 de octubre. Los jefes de Estado y de Gobierno refrendaron en sus conclusiones el objetivo de reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero del 40% en 2030 respecto al año 1990. La carga se repartirá entre los sectores sujetos y no sujetos al régimen de comercio de derechos de emisión, de tal modo que los primeros deberán reducir sus emisiones un 43% y los segundos un 30%. El mecanismo de comercio de emisiones será el



principal instrumento para la consecución de este objetivo. Se mantendrán las asignaciones gratuitas de permisos, para evitar el riesgo de fugas de carbono y salvaguardar la competitividad, al menos mientras otros países no adopten medidas equivalentes. Por su parte, los Estados miembros con un PIB per cápita inferior al 60% de la media de la UE podrán optar por seguir concediendo derechos de emisión gratuitos al sector de la energía hasta 2030, aunque después de 2020 el importe máximo concedido a título gratuito no podrá ser superior al 40% de los derechos atribuidos. Además, se constituirá una nueva reserva del 2% de los derechos del régimen de comercio de derechos de emisión de la UE para hacer frente a necesidades de inversión adicionales particularmente elevadas en Estados miembros con bajos niveles de renta, que se utilizará para dotar un fondo que gestionarán los Estados miembros beneficiarios. Hasta el 31 de diciembre de 2030 los fondos se distribuirán en un 50% atendiendo a las emisiones verificadas y en un 50% atendiendo al criterio del PIB.



Para los sectores no contemplados en el régimen de comercio de derechos de emisión se mantendrá hasta 2030 el mecanismo vigente de fijación de objetivos nacionales. Asimismo, se incrementará la disponibilidad y utilización de los instrumentos de flexibilidad existentes.

Respecto a la reducción de las emisiones y de los riesgos asociados a la dependencia de los combustibles fósiles del sector del transporte, el Consejo pedía a la Comisión que continuara estudiando instrumentos y medidas para intensificar los esfuerzos en este campo a partir de 2020.

También se hacía referencia en las conclusiones del Consejo al establecimiento de un objetivo mínimo del 27% en la cuota de energías renovables dentro del consumo total de energía de la UE en 2030. Este objetivo será vinculante.

Se fijaba asimismo un objetivo indicativo de mejora del 27% en eficiencia energética que se revisará en 2020 y podrá ampliarse al 30%. El cumplimiento se evaluará con respecto a las previsiones de consumo energético futuro, a partir de los criterios actuales. En materia de seguridad energética, el Consejo refrendó nuevas medidas destinadas a reducir la dependencia energética de la UE y a aumentar su seguridad tanto en electricidad como en gas, además de reconocer la importancia de incrementar los ahorros y recurrir a fuentes autóctonas. Entre otros asuntos, el Consejo destacaba la conclusión de proyectos críticos en el sector del gas, el mejor uso de las capacidades de regasificación y almacenamiento de gas, el incremento de la protección de las infraestructuras energéticas críticas o el refuerzo de la comunidad de la energía.

También convinieron los representantes de los Estados miembros en desarrollar un sistema de gobierno fiable y transparente, sin cargas administrativas innecesarias,

para contribuir a garantizar que la UE alcance sus objetivos de política energética, dejando la flexibilidad necesaria a los Estados miembros y respetando plenamente la libertad de estos para determinar su combinación energética.

### **Comunicación *Actuaciones para un renacimiento industrial de la Unión Europea***

El Consejo Europeo de primavera, celebrado en marzo de 2014, subrayó en sus conclusiones el importante vínculo existente entre la Estrategia "Europa 2020", la competitividad industrial y las políticas climática y energética.

De cara a la celebración de este Consejo, AOP colaboró con CEOE en la elaboración de un documento que recogiera la posición de las empresas industriales españolas acerca de las medidas propuestas para impulsar el sector industrial europeo y defender su competitividad en los mercados internacionales. Para conseguir el objetivo europeo de que el peso de la industria suponga el 20% del PIB en 2020 es necesario un esfuerzo al más alto nivel.

Según señalaba el texto, los países emergentes asiáticos han visto crecer en los últimos años su participación en el valor añadido manufacturero mundial, mientras que la UE ha ido descendiendo. Entre los asuntos que se ponían de manifiesto, se hacía

referencia a la necesidad de introducir un concepto más amplio de la política industrial, que incluyese la cadena de valor y los grandes demandantes de productos del sector industrial, de modo que puedan desarrollarse estrategias globales que beneficien al conjunto de la economía europea.

Para impulsar la actividad industrial en la UE y salvaguardar la competitividad de las empresas, CEOE consideraba necesario alcanzar un Pacto Industrial que asegure el desarrollo e implantación de medidas concretas en los siguientes ámbitos: regulación, costes energéticos y cambio climático, formación, internacionalización, financiación, I+D+i y PYMEs. Todos ellos repercuten de manera directa en las empresas integradas en AOP, si bien, dada la naturaleza de sus actividades, la incidencia de los dos primeros aspectos merece una atención especial.

Como AOP ha manifestado en reiteradas ocasiones, la competencia en un mercado global significa que, para muchas empresas, el cumplimiento de una regulación densa y compleja suponga un lastre para su progreso internacional. Así lo manifestaba la posición de CEOE, que pedía una simplificación del marco legislativo actual para reducir las cargas administrativas que soportan las empresas. Muchas eran las iniciativas mencionadas en el texto para agilizar los procedimientos y eliminar duplicidades y cargas. Entre otras puede mencionarse la necesidad de aplicar el "Test de competitividad" a las nuevas iniciativas legislativas, de evitar que los cambios de gobierno no conlleven cambios en la legislación que

comprometan las inversiones, de una mayor coordinación entre autoridades municipales y regionales o de asegurar que la introducción de nuevos impuestos sea en todo caso neutral para la competitividad de las mismas y de nuestra economía.

En materia de energía y cambio climático, como señalaba el documento, la recuperación de la actividad pasa por garantizar unos precios competitivos de la energía que, a su vez, requiere de un marco regulatorio estable, del apoyo a las tecnologías más eficientes o de la optimización de las infraestructuras existentes. En el medio y largo plazo, el diseño de nuestro mix energético debe garantizar que España pueda cumplir con las políticas y compromisos adquiridos al menor coste posible. Para alcanzar tal objetivo, desde CEOE se consideraba que España precisa de un mix de generación equilibrado, en el que todas las tecnologías se encuentren representadas en su justa medida. Por otra parte, el documento subrayaba la necesidad de que el acuerdo internacional que se pretende alcanzar en 2015 esté suscrito por todas las partes de la Convención Marco de Naciones Unidas para el Cambio Climático, que sea jurídicamente vinculante y que incluya objetivos comparables para todos los países industrializados y medidas de mitigación para los países en desarrollo, en función de sus responsabilidades y capacidades. Contar con tal acuerdo internacional equilibrado debería determinar el objetivo a 2030 que plantee la UE. Respecto a la modificación del mecanismo europeo de comercio de derechos de emisión, CEOE recordaba que debería hacerse con

sumo cuidado para no perjudicar a la competitividad de la industria. Asimismo, consideraba necesario mantener las asignaciones gratuitas para los sectores en riesgo de fuga de carbono y entendía que, dada la coyuntura económica española, existe margen para incrementar la concesión de ayudas estatales para compensar los costes indirectos, puesto que se sitúan en la actualidad muy por debajo de otros competidores europeos.

### **Efectos que está teniendo la diferencia de tipos autonómicos del Impuesto Especial de Hidrocarburos en Comunidades Autónomas fronterizas**

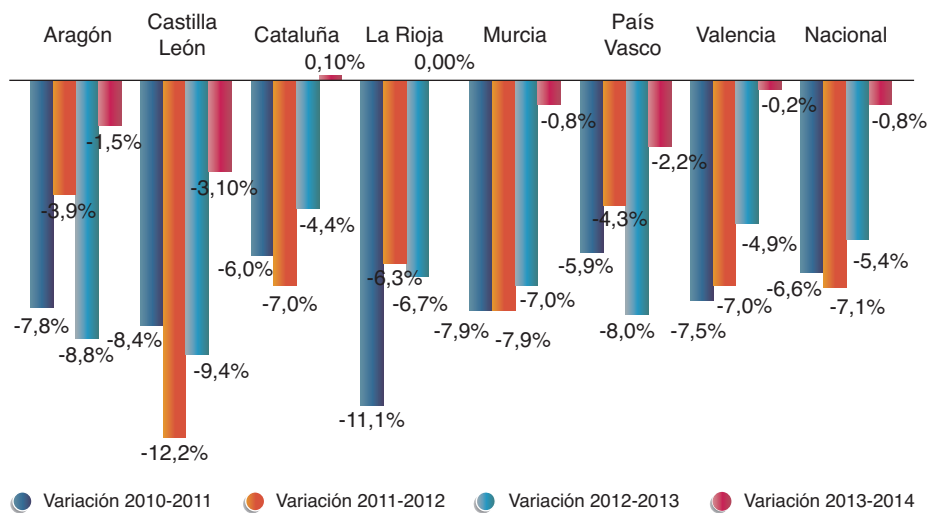
En el año 2006, cuando se aprobó el Impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH), AOP advirtió del riesgo de una ruptura de la unidad del mercado peninsular de combustibles, contradiciendo el espíritu de armonización fiscal preconizado por las autoridades de la Unión Europea, y que fue utilizado como argumento político para crear el impuesto.

El análisis de la evolución de los datos disponibles viene a refrendar esta advertencia. Desde que el IVMDH se integró en el Impuesto especial sobre Hidrocarburos se han mantenido las necesidades de aumentar ingresos de las Comunidades Autónomas, presionadas por mayores exigencias para cumplir los objetivos de déficit y la dificultad para recuperar la recaudación en un escenario de atonía económica.

En las zonas fronterizas se siguen produciendo distorsiones en el mercado de carburantes derivadas del desvío de consumos de unas zonas a otras. Estos "efectos frontera" influyen negativamente en la comercialización y distribución de productos petrolíferos, con notable pérdida de eficiencia e incremento de costes, además de posibilitar el aumento del fraude fiscal. Es llamativo el hecho de que las únicas comunidades que han eliminado el impuesto –Navarra en 2013– o lo han reducido – Cantabria en 2014 –están situadas en la zona de influencia de aquellas que nunca lo han aplicado: Aragón, País Vasco y La Rioja.

Estos desvíos de consumo se han observado con especial incidencia desde que en los primeros meses de 2012 algunas Comunidades Autónomas (Valencia, Castilla y León y Cataluña) llegaron al límite máximo del tramo autonómico, de tal manera que entre estas CCAA y otras fronterizas que no han implantado el tramo autonómico existen diferencias de 5,7 céntimos de € por litro (4,8 céntimos de € por litro más el correspondiente IVA).

**Variaciones en el consumo de gasolina en las CCAA que aplican el tipo autonómico máximo en el IEH y sus fronteras (\*)**

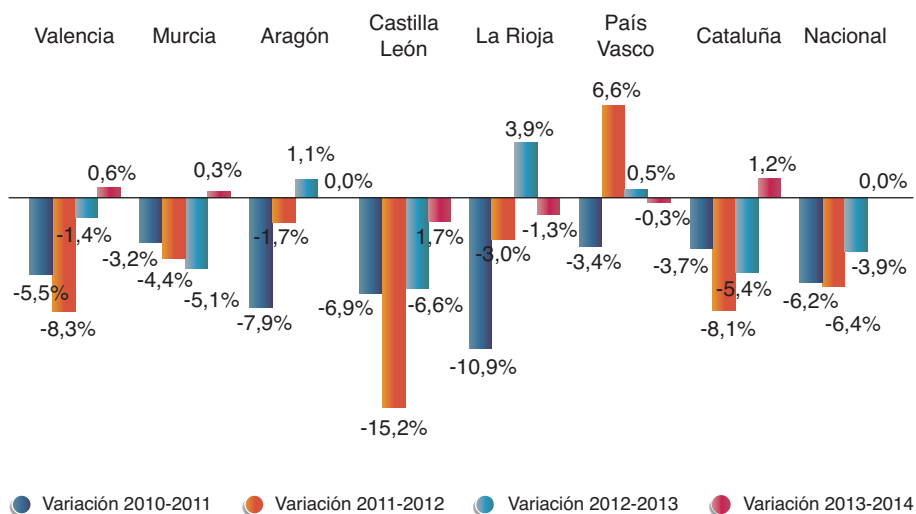


Fuente: CORES

\* Coincide con las comunidades que aplicaban tipos máximos en el IVMDH con anterioridad al 1 de enero de 2013.



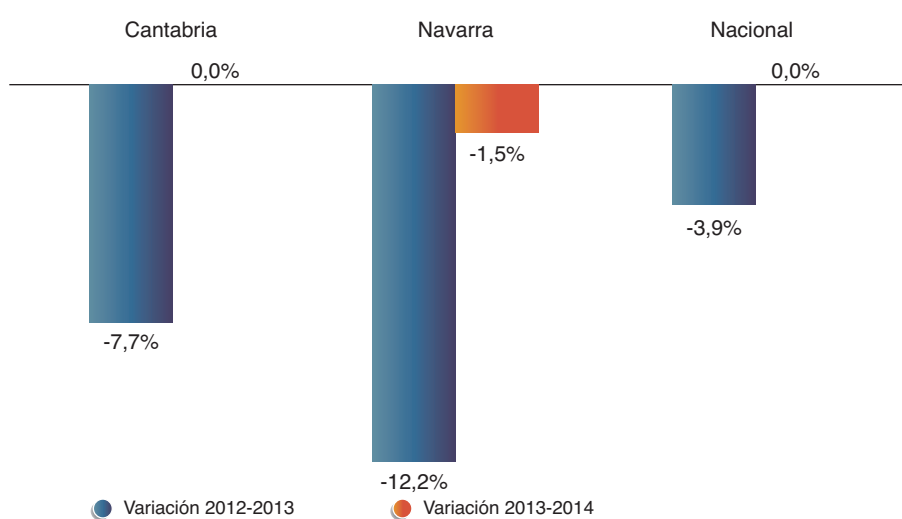
Variaciones en el consumo de gasóleo A en las CCAA que aplican el tipo autonómico máximo en el IEH y sus fronteras (\*)



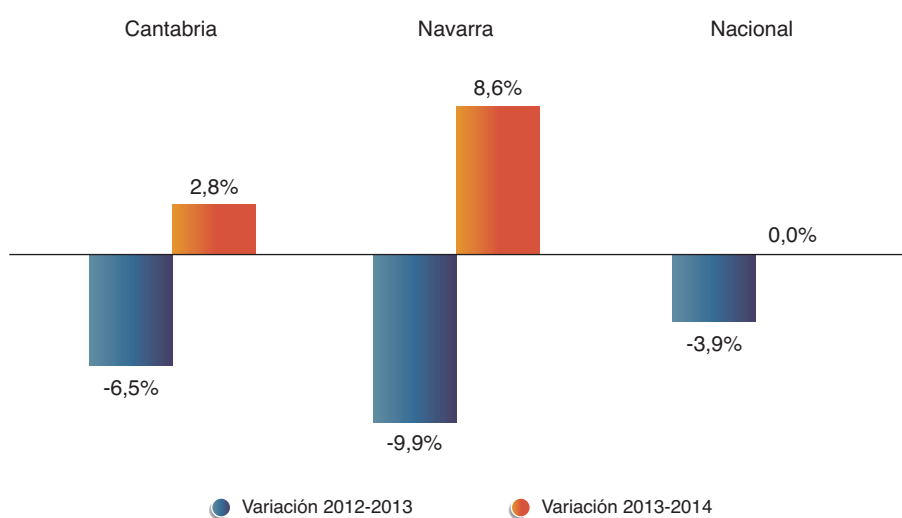
Fuente: CORES

\* Coincide con las comunidades que aplicaban tipos máximos en el IVMDH con anterioridad al 1 de enero de 2013.

Variaciones en el consumo de gasolina en las CCAA que han modificado el tipo en 2013 y 2014



Variaciones en el consumo de gasóleo A en las CCAA que han modificado el tipo en 2013 y 2014





- En 2014 se ha moderado sustancialmente el descenso del consumo que se venía observando en los últimos años en el conjunto del territorio nacional, principalmente en el caso de los gasóleos.
- El descenso general de precios ha mitigado en algunas comunidades el efecto del impuesto. En el caso de Valencia, Cataluña o Murcia, este efecto se ha podido ver impulsado por el sustancial incremento del turismo en 2014.
- En regiones como Castilla y León o Aragón, con economías menos abiertas al turismo internacional y similar estructura de poblamiento, se mantiene este año el efecto observado en años anteriores: tanto en gasolina como en gasóleo la caída es muy superior en Castilla y León, donde el tramo autonómico del IEH se aplica en su tipo máximo.
- Pero donde se observa el "efecto frontera" con mayor contundencia es en las comunidades que han modificado el tipo aplicado en los dos últimos años. Navarra lo retiró en 2013 y Cantabria lo ha reducido de 48 euros por 1.000 litros a 24, para el año 2014. Ambas registraron en 2013 caídas considerables en el consumo de gasóleo y, sobre todo, en el de gasolina, muy superiores a la media nacional y a las registradas en las comunidades limítrofes sin impuesto. En 2014 el descenso se ha frenado de manera radical. Si bien

la evolución del consumo de gasolina no está muy lejos de la media nacional, el incremento en el consumo de gasóleo es verdaderamente llamativo, especialmente en Navarra.

### **Impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH), sentencia TJCE**

Con fecha 27 de febrero de 2014, el Tribunal Europeo de Justicia ha emitido una sentencia en la que declara que el Impuesto sobre las ventas minoristas de determinados hidrocarburos (IVMDH), vigente hasta el pasado 1 de enero de 2013, es contrario a la Directiva sobre los impuestos especiales, como venía defendiendo AOP desde la puesta en marcha del impuesto.

Según el Tribunal, el impuesto carece de la finalidad específica que exige la Directiva sobre impuestos especiales. No basta en este sentido el hecho de que los ingresos del IVMDH deban estar obligatoriamente afectados a atender gastos en materia sanitaria, lo que se considera una mera modalidad de organización interna del presupuesto español. Tampoco se considera que sirve a una finalidad específica al afectar sus rendimientos a las CCAA para que estas financien el ejercicio de algunas de sus competencias.

Según se especifica, para considerar que persigue una finalidad específica, el IVMDH debería tener por objeto, por sí mismo, garantizar la protección de la salud y del medioambiente. Si los rendimientos del impuesto se

utilizaran exclusivamente para reducir los costes sociales y medioambientales vinculados específicamente al consumo de los hidrocarburos que se gravan, existiría el vínculo directo que echa en falta el Tribunal. Sin embargo, esto no sucedía, ya que los rendimientos se destinaban a financiar los gastos sanitarios en general, que pueden financiarse mediante los rendimientos de toda clase de impuestos, como pone de manifiesto la sentencia.

Asimismo, el Tribunal consideraba en la sentencia que no procedía limitar en el tiempo los efectos de la misma, señalando específicamente que “el Gobierno español y la Generalitat de Cataluña no obraron de buena fe al mantener este impuesto en vigor durante más de diez años”. Con ello, los consumidores han quedado legitimados para reclamar las cantidades aportadas por este concepto sin un plazo fijo.

Sin embargo, a priori la devolución podría limitarse a las cantidades de los años no prescritos, es decir, entre finales de 2009 y 2012, lo que deja el monto total a devolver en unos 2.500 millones de euros.

### **Casos de fraude en la distribución de carburantes**

En los últimos años se ha observado un número creciente y alarmante de casos de compañías que operan en el mercado de carburantes y eluden el pago de impuestos, generando un grave quebranto a la Hacienda Pública. Más aún, en algunos casos, algunas



compañías se permiten ofrecer precios más bajos en los productos petrolíferos que comercializan gracias a la adulteración del carburante, poniendo en serio peligro los motores de los vehículos de un gran número de consumidores. Tanto en este supuesto como en los relacionados con liquidaciones fraudulentas de IVA, esas prácticas han ocasionado, asimismo, un grave perjuicio a los competidores que actúan legalmente.

Tras muchos meses denunciando esta situación, la Guardia Civil dismanteló una primera red que defraudaba el IVA en 2012 y otra en 2013, fraude que entre las dos operaciones superaba los 220 millones de euros. En el año 2014, las operaciones “Nehar” y “Toleum”, han destapado tramas en las que se produce no solo fraude fiscal, sino también adulteración del producto.

Desde el año 2009, en que se eliminó el requisito legal de contar con una autorización administrativa para el

ejercicio de la actividad como operador al por mayor de productos petrolíferos y se sustituyó por una comunicación y declaración responsable del interesado, se ha observado un incremento sustancial del número de compañías que defraudan el pago de impuestos y generan graves distorsiones en el mercado, al poder ofrecer precios más bajos y captar así una proporción significativa del consumo. Esta situación se agrava en aquellas tramas en las que, además, se adultera gasóleo. Este fraude consiste la manipulación de gasóleo agrícola y de calefacción ('B' y 'C'), bonificados fiscalmente y no aptos para su uso en automoción, para eliminar los trazadores fiscales que permiten diferenciarlo a simple vista del gasóleo 'A', y mezclarlo con otros productos no sujetos al impuesto para abaratar aún más su coste fiscal. La diferencia de tipos impositivos entre el producto que el operador adquiere y el que vende a gasolineras y transportistas, le permite defraudar millones de euros a la Hacienda Pública por el Impuesto Especial de Hidrocarburos, a lo que se sumaría la defraudación en el IVA y otros impuestos.

Se da también la circunstancia de que gran parte de estas compañías presuntamente defraudadoras tampoco mantienen los niveles obligatorios de existencias mínimas de seguridad ni reportan información a los organismos encargados de control de su nivel de cumplimiento como la Corporación de Reservas Estratégicas o el propio Ministerio de Industria.

Además, se produce la paradójica situación de que otro operador al por mayor al que estos operadores

presuntamente defraudadores se dirijan para comprarle productos petrolíferos no podría negarles dicho suministro, puesto que los operadores peticionarios aparecen inscritos en el registro de la CNMC y los operadores al por mayor cumplidores de la legalidad se expondrían en tal caso a una posible denuncia por negativa de suministro.

Por ello, a juicio de AOP, es urgente volver al régimen de autorización previa y tomar medidas concretas para que estas situaciones anómalas e ilegales se detecten lo antes posible y, con ello, se minoren sus efectos dañinos para la Hacienda Pública, el mercado de distribución de carburantes y, fundamentalmente, los consumidores.

Así se lo ha transmitido AOP a la Secretaría de Estado de Hacienda, a la Secretaría de Estado de Energía y a la Oficina Económica del Presidente del Gobierno, junto con diferentes propuestas para evitar en lo posible que sigan creciendo este tipo de actividades, que se resumen como sigue:

- Medidas dirigidas a impedir la venta al por mayor de Operadores clandestinos no inscritos en el registro. Se trata de disuadir a los operadores minoristas de que realicen compras a operadores no registrados, atraídos por los atractivos precios que les proponen, con la introducción de obligaciones de comprobación de la inscripción en el Registro y la introducción de sanciones vinculadas a estas conductas.

- Requisitos de acceso a la condición de operador: incremento de la solvencia a acreditar y nueva garantía para obligaciones propias. Se considera necesario reforzar la vigilancia por parte del Ministerio de Industria del cumplimiento de las condiciones necesarias para la realización de las condiciones requeridas para el ejercicio de la actividad de operador petrolífero, sin que ello suponga un freno al libre acceso al mercado. AOP propone incluir entre las obligaciones vigentes la de constituir un aval que refuerce el compromiso de la compañía y permita a la Administración obtener una compensación en caso de fraude.
- Pago de las existencias mínimas de acuerdo a las ventas reales del operador, estableciendo un procedimiento de notificación y estimación de cantidades más exigente y con regularización posterior en el caso de operadores que inicien su actividad. El incumplimiento de las obligaciones de ingreso de las cuotas correspondientes podría conllevar el inicio de un expediente de inhabilitación.
- Acortar los plazos de tramitación de posibles expedientes sancionadores y relativos a la inhabilitación para ejercer la actividad de operador al por mayor e incluir el incumplimiento de las obligaciones tributarias entre los supuestos que permiten la apertura de expediente.
- Medidas dirigidas a mejorar los procedimientos de trabajo conjunto entre diversas administraciones y mayores niveles de control. Es necesario que los órganos de control de la Agencia Tributaria y de la Corporación de Reservas Estratégicas puedan recibir, conforme al ejercicio de sus respectivas funciones, la información de todas y cada una de las compañías que intervienen en la cadena de distribución de productos petrolíferos en el territorio nacional. Asimismo, desde AOP reclamamos un esfuerzo en las tareas de revisión para garantizar que lleguen a todos los operadores minoristas, que en número creciente están dejando de depender de los principales operadores mayoristas, de acuerdo con la legislación implementada recientemente.

### **Comentarios AOP a los proyectos de Ley de IVA e Impuestos Especiales**

A finales del mes de junio el Gobierno presentó su reforma tributaria, que acabaría viendo la luz en el mes de noviembre y supondría la modificación de la normativa en materia de IRPF, Impuesto de Sociedades, IVA e impuestos especiales, así como del régimen económico fiscal de Canarias. Respecto a estos últimos, AOP analizó sus implicaciones para la actividad de las compañías que integran la Asociación y transmitió al Gobierno sus opiniones y propuestas alternativas, donde destacaban asuntos como los siguientes:

- En la nueva regulación de infracciones y sanciones relativas al IVA, se proponía distinguir dos escenarios según se hubiera producido o no perjuicio económico para la Administración, a la hora de considerar como infracción las infracciones por falta de comunicación o comunicaciones incorrectas relativas a los supuestos de inversión del sujeto pasivo en los casos de entrega de bienes inmuebles en ejecución de garantía o de ejecuciones de obras.
- En la propuesta referida a la Ley 20/1991, de 7 de junio, de modificación de los aspectos fiscales del régimen económico fiscal de Canarias, se modifica el régimen de sanciones aparejado a la no consignación en la autoliquidación a presentar por el período correspondiente de las cuotas de las que sea sujeto pasivo el destinatario de determinadas operaciones, así como el correspondiente a su falta de comunicación en plazo o su comunicación incorrecta. Sin embargo, desde AOP entendemos que la sanción que finalmente se ha mantenido para el primer caso resulta desproporcionada –multa equivalente al 75% de la cuota tributaria– frente a las recogidas para los otros dos casos, establecidas en el 1% de las cuotas devengadas correspondientes a las entregas respecto de las que se ha incumplido la obligación de comunicación.
- Asimismo, ya habíamos observado la inadecuación al vigente artículo 21.3 de la



Directiva 2003/96/CE del artículo 47.1.b), relativo a los supuestos de no sujeción al impuesto especial sobre hidrocarburos. Lejos de aprovechar la modificación de la Ley 38/1992 para adecuarlo, con el fin de no seguir causando un perjuicio económico al sector del refino español frente a sus homólogos europeos, el legislador ha optado por mantener la redacción existente. En ella se condiciona la aplicación del supuesto de no sujeción a que los hidrocarburos se utilicen en el proceso de fabricación de hidrocarburos mientras que el artículo 21.3 de la Directiva establece que no estará sujeto el consumo de los productos energéticos producidos en una refinería excepto si se utilizan para la propulsión de vehículos.

- También proponíamos eliminar el nuevo Capítulo II del Título III, relativo al Impuesto sobre la electricidad, entendiendo que la creación de un

impuesto específico no es coherente con la normativa comunitaria, que incluye la electricidad, conjuntamente con los productos energéticos, dentro de los impuestos especiales, y en su artículo 2, indica que los productos estarán sujetos en el momento de su fabricación.

### **Grupo de Trabajo Transporte de Mercancías Peligrosas**

Tras la publicación del Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, por el que se regulan las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, se han suscitado dudas acerca de la interpretación de alguna de sus disposiciones. Como AOP tuvo ocasión de plantear al Subdirector General de Transporte Terrestre, no quedaban claros asuntos como los conceptos de cargador y descargador, algunos aspectos relacionados con la designación del consejero de seguridad, el alcance del concepto de "maquinaria" o los aspectos relacionados con la asunción de responsabilidades en las operaciones de carga o descarga.

Con el fin de debatir sobre una interpretación común, AOP ha creado en su seno un Grupo de Trabajo sobre Transporte de Mercancías Peligrosas y se ha incorporado como miembro de pleno derecho a la Subcomisión de coordinación para el transporte de mercancías peligrosas por carretera del Ministerio de Fomento. En las reuniones se han debatido diferentes asuntos relacionados con la interpretación del citado

RD 97/2014 y la repercusión que puede tener en el sector del transporte de mercancías peligrosas y de distribución de combustibles y carburantes.

### **Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire**

A lo largo del ejercicio 2014 el Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire de AOP ha realizado el seguimiento de la tramitación de las Propuestas de Directiva sobre limitación de las emisiones a la atmósfera de determinados agentes contaminantes procedentes de las instalaciones de combustión medianas y sobre reducción de las emisiones nacionales de ciertos contaminantes atmosféricos, presentadas por la Comisión en diciembre de 2013.

En virtud de dicho seguimiento, se ha trasladado de forma argumentada tanto a la Administración española, como al Consejo de la UE y al Parlamento Europeo, la necesidad de excluir del ámbito de aplicación de la Directiva de Instalaciones de Combustión Medianas las instalaciones de las refinerías ya cubiertas por las previsiones de la Directiva de Emisiones Industriales, a fin de evitar solapes normativos innecesarios.

### **Grupo de Trabajo sobre "fugas" de estaciones de servicio**

En el mes de septiembre se ha puesto en marcha un Grupo de Trabajo con el objetivo de facilitar una respuesta segura y contundente de los Cuerpos y Fuerzas

de Seguridad del Estado a los suministros impagados en las estaciones de servicio, esto es, los casos en que el cliente abandona la instalación donde ha realizado el repostaje sin haber procedido al abono del mismo. El grupo, liderado por AOP, cuenta con la participación de UPI, AEVECAR y CEEES. Los trabajos previstos tienen como objetivo formar e informar a la Administración competente acerca de la trascendencia de este problema, que se pone de manifiesto tanto en el número de incidentes registrados como en el impacto económico que conllevan y los riesgos que presentan, asociados a la seguridad y la integridad física de los empleados que tratan de evitar las fugas de estos conductores.

Se trata de un asunto de creciente importancia, que en los tres últimos ejercicios ha supuesto más de 115.000 incidencias, con un impacto económico estimado en unos cinco millones de euros anuales a los que habría que añadir el coste de casi dos millones asociado a la tramitación de las correspondientes denuncias, que recae en su mayor parte en pequeños empresarios minoristas.

Desde las entidades participantes en el Grupo de Trabajo, se ha ofrecido a la Administración toda la colaboración posible en el diseño y puesta en marcha de soluciones que permitan prevenir estas incidencias y mitigar su impacto, en el convencimiento de que la reducción de los plazos de identificación y sanción de los comportamientos delictivos es esencial para disuadir de su comisión. Las propuestas planteadas

pasan por una agilización de los trámites relacionados con las denuncias, una implicación mayor de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en la identificación de infractores y la reclamación de importes adeudados y la implantación de medios telemáticos para el envío de pruebas a la autoridad competente, con el fin de agilizar los procedimientos.

### **Estudio comparativo gasolina y gasóleo versus combustibles alternativos**

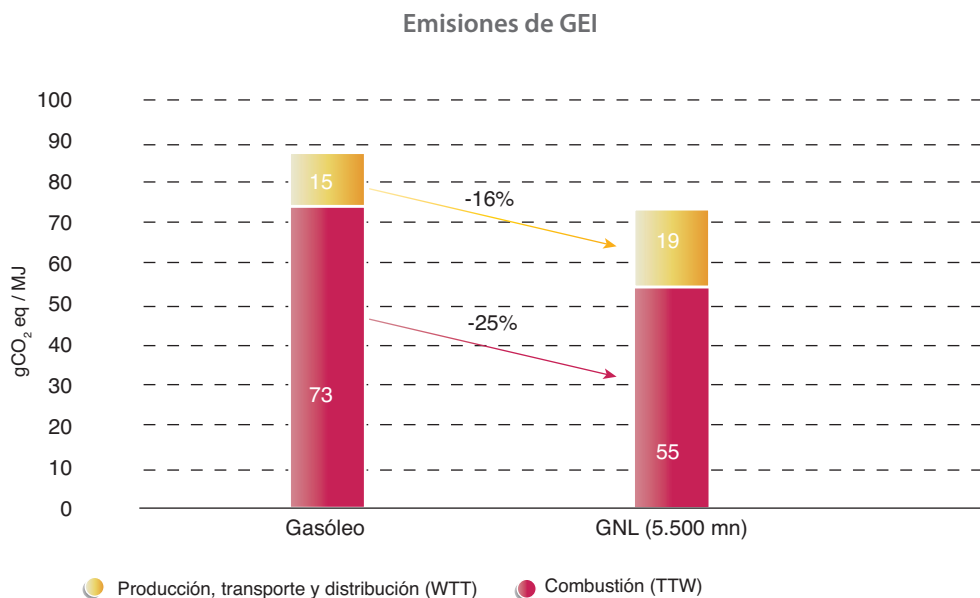
Al hilo de los últimos desarrollos legislativos, AOP ha elaborado un estudio que muestra cómo los carburantes fósiles van a seguir propulsando la mayor parte del transporte en Europa durante los próximos años. Pero lo harán de una manera compatible con los objetivos ambientales de la UE, en línea con la evolución que han observado en los últimos años.

La política vigente en materia de transportes favorece la eficiencia en su uso y el uso de recursos renovables, mientras que las hojas de ruta para los escenarios 2030 y 2050 inciden en el establecimiento de objetivos sobre el transporte que persiguen la reducción de consumo energético, la disminución de la dependencia exterior y un menor impacto medioambiental del transporte. El transporte aporta hoy el 20% de las emisiones de GEI, supone el 33% del consumo de energía final y depende del petróleo en un 93%. Ante esta situación, las alternativas existentes deben valorarse desde todos los puntos de vista (técnico, ambiental, tecnológico, fiscal) para obtener una relación coste – eficacia completa.

En materia de emisiones, la industria europea del automóvil lidera los esfuerzos a nivel mundial en la introducción de estándares de eficiencia en vehículos ligeros, que se han traducido en menores emisiones de contaminantes atmosféricos y de CO<sub>2</sub>. Tanto, que estos logros en eficiencia van a compensar el aumento en el número de vehículos previsto en los próximos años, propiciando crecimientos cada vez menores del consumo energético. Existen posibilidades de reducción del consumo energético de los vehículos dotados de un motor de combustión interna de hasta el 50% durante las próximas décadas.

La aportación de los biocarburantes está hoy en cuestión, dados los elevados costes requeridos para su puesta en el mercado y su impacto ambiental indirecto. Aunque sí hay un elevado grado de consenso en torno al uso de biocarburantes avanzados (los derivados de residuos o algas, entre otros), para su implantación serán necesarias inversiones que necesitarán contar con un marco regulatorio predecible y atractivo.

Otra de las apuestas en materia de carburantes es el gas natural, que no resuelve el problema de la dependencia exterior, ni mejora los resultados de los derivados del petróleo al hablar de emisiones, especialmente si comparamos el ciclo de vida del producto en su totalidad.



Fuente: DENA (Agencia Alemana de Energía, con datos de JEC 2014)



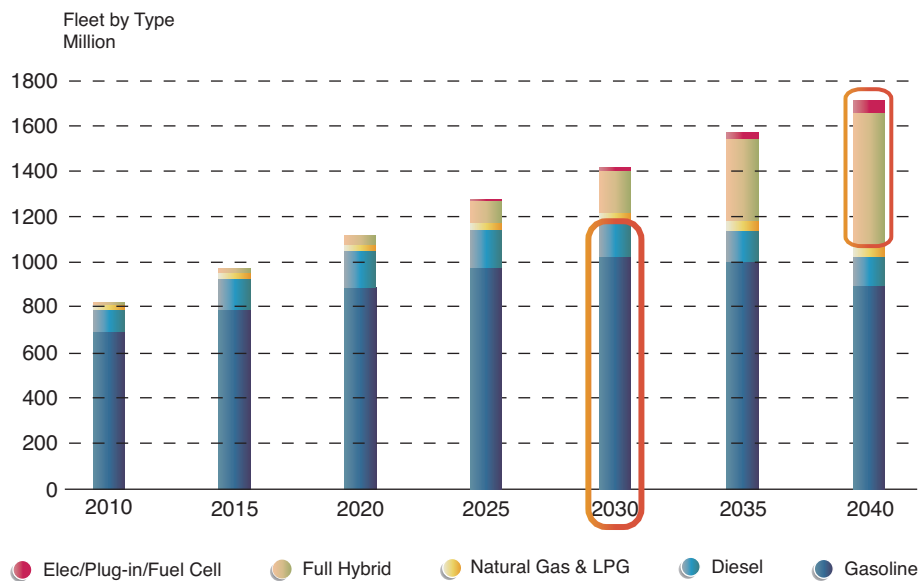
Por otro lado, el gas natural cuenta con un tratamiento tributario menos gravoso que los derivados del petróleo, lo que contribuye a favorecer una percepción de menor precio en los consumidores, que desaparecería si ambos productos igualasen su carga fiscal.

Otra de las opciones que se plantea como alternativa al uso de carburantes derivados del petróleo son los vehículos eléctricos. Por ahora no existe una buena solución para el problema del almacenamiento de energía, lo que los sitúa como una solución aceptable en el futuro para la movilidad urbana, mientras el transporte de larga distancia y de mercancías seguirá dependiendo de carburantes líquidos. La realidad es

que éstos permiten recorrer más km con volúmenes de producto menores, gracias a su mayor densidad energética y, usados en vehículos nuevos, cada vez mejores, no representan incrementos sustanciales de emisiones.

Se estima que en 2030 más del 60% de los vehículos ligeros de transporte por carretera seguirán siendo propulsados por motores de combustión interna alimentados por carburantes líquidos. El porcentaje aún podría ser de más del 50% en 2040. Los modelos "enchufables" sólo representarían, en estas previsiones, alrededor del 5% de la flota de vehículos ligeros en 2040, frente al 33% de los híbridos puros.

Fleet by Type



Fuente: ExxonMobil, Outlook for Energy (2015)

## Informaciones prácticas web

Desde el gabinete de prensa de la asociación, a lo largo del año 2014, se elaboraron diversos informes con referencias a documentos y estudios sectoriales sobre temas de actualidad relacionados con la industria petrolera. Entre ellos, la evolución de los precios internacionales del crudo y de los productos petrolíferos, el peso de los impuestos en el precio final, etc.





### Visita EMRA- PETDER

El pasado mes de julio, representantes de la autoridad energética de Turquía (EMRA) y de la asociación turca de la industria petrolera (PETDER) tuvieron ocasión de visitar España y conocer de primera mano el trabajo de AOP y de algunos de sus asociados. Asimismo, se celebraron encuentros con representantes del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de la CORES y de CLH.

### Balance energético 2013 y perspectivas 2014

El Director General de AOP, Alvaro Mazarrasa, intervino en la sesión dedicada al análisis del balance energético de 2013 y perspectivas para 2014, celebrado el 7 de mayo de 2014 en el Auditorio de la Fundación Canal, en Madrid y organizado por el Club Español de la Energía. Un punto de encuentro anual de referencia que, de nuevo este año, congregó a casi 200 profesionales del sector y representantes del panorama económico y empresarial español.

Tres hechos determinaron en el año 2013 la evolución del sector petrolero: el aumento de la oferta en

Norteamérica gracias al aumento en la producción de crudos no convencionales; las dificultades en materia de competitividad que atraviesa la industria europea y la caída continuada en nuestro país del consumo de productos petrolíferos.

- Norteamérica ha demostrado liderazgo tecnológico, actitud emprendedora, flexibilidad regulatoria y aceptabilidad social a la búsqueda y desarrollo de los recursos no convencionales de gas y petróleo. Con ello, el "tight oil" ha pasado de 600.000 Bbl/día de producción en 2008 a 3,7 millones en 2013, propiciando una contribución al PIB del 0,3% en 2013, junto con unas expectativas de creación de empleo que ascienden a 1,7 millones para 2020. Por otro lado, este incremento de producción ha favorecido una menor volatilidad de los precios del petróleo y sus derivados en los mercados internacionales.
- El refino europeo ha experimentado en 2013 fuertes caídas de márgenes derivadas no solo de las menores cotizaciones de algunos productos, sino de los sobrecostes que conlleva un euro fuerte y un marco regulatorio de singular exigencia. Los niveles de costes existentes en EEUU y en los países productores de Oriente Medio aportan a su refino una sustancial ventaja competitiva, que se acrecienta conforme aumentan sus niveles de producción.



- La demanda de productos petrolíferos cayó de nuevo con fuerza en 2013, hasta el 9%. Afortunadamente, tras este largo periodo de caída, a partir del mes de septiembre se han observado algunos indicadores de recuperación del consumo, más intensos en la primera mitad de 2014. Por otro lado, la caída de demanda interna ha llevado al refino español a exportar y contribuir positivamente a la reducción del déficit por cuenta corriente, lo que ha permitido alcanzar un saldo neto exportador de 4.128 kt de productos

petrolíferos en 2013. A pesar de la constante reducción de los márgenes, el refino español ha mantenido en 2013 niveles de utilización por encima del 80% y es hoy el más competitivo y eficiente de la UE. En el mercado minorista nacional, en 2013 se ha reducido de nuevo la participación de los operadores integrados en AOP, mientras crece la cuota de las marcas independientes y operadores no integrados, los hipermercados y las cooperativas con venta al público.



Para el futuro próximo, las tensiones geopolíticas seguirán influyendo en los precios internacionales del crudo y sus derivados, aunque su devenir es incierto. También será determinante en este sentido el crecimiento de la producción en Canadá y en EEUU. En la UE, las inversiones van a verse condicionadas por la postura adoptada acerca de la implementación del marco de energía y clima a 2030, así como por la garantía de estabilidad regulatoria a medio plazo y la reducción de los impactos de los diferenciales en costes con nuestros competidores mundiales.

### **Genera 2014-organización**

De nuevo en 2014 AOP participó en la organización de la XVII edición del salón Genera, la Feria Internacional de Energía y Medio Ambiente 2014, celebrada en Madrid del 6 al 8 de mayo, que ha congregado en esta ocasión a 15.000 participantes, con la presencia de 297 empresas de 46 países. Desde 2001, AOP viene participando en el comité organizador, junto a representantes de todos los sectores cuya actividad se desarrolla en el ámbito energético.

En el marco de la feria se han celebrado diferentes jornadas técnicas y foros sectoriales y de promoción empresarial, como el Foro Genera, la Galería de Innovación o las Jornadas de Encuentros Bilaterales para la Transferencia de Tecnología en Energía y Medio Ambiente, donde se contabilizó un total de 260 ofertas y demandas de cooperación tecnológica.

## Web AOP

En 2014 la web de AOP ([www.aop.es](http://www.aop.es)) se ha reformado para reorganizar los contenidos, facilitando al usuario la búsqueda de información. La web de la asociación ha continuado difundiendo la actualidad de la industria petrolera española, que diariamente se actualiza con un resumen de prensa de las noticias más relevantes y de interés para el sector.

La web también permite tener un conocimiento más detallado del sector petrolero, a través de las diferentes infografías, informaciones prácticas y de una serie de fichas, que muestran los temas más relevantes de esta industria.

La web de AOP se actualiza diariamente con un resumen de prensa de las noticias más relevantes y de interés para el sector

The screenshot shows the homepage of the AOP website. At the top, there is a navigation bar with links for 'Inicio', 'Contacto', 'RSS', and a search bar labeled 'Buscador AOP'. Below the navigation bar, the main header identifies the site as the 'Portal de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos' and shows the date 'viernes, 08 de mayo de 2015'. A secondary navigation menu includes 'QUIÉNES SOMOS', 'PUBLICACIONES', 'MULTIMEDIA', and 'COMUNICACIÓN'. The main content area features several promotional tiles: 'MULTIMEDIA Usos del Petróleo', '¿SABES COMO SE REPARTE TU DINERO?' with a 'COMPOSICIÓN DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES' link, and 'Accede a la memoria 2013'. Below these, a 'DESTACADO' section highlights the 'Jornada Aop-Motortec' with presentations by Antonio Merino, Mariano Marzo, and Carlos Martín. At the bottom, a section titled 'INFORMACIÓN PRÁCTICA DEL SECTOR' displays a table of petroleum product consumption data for February 2015.

CONSUMO PRODUCTOS PETROLÍFEROS (datos Coreis)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Boletín Estadísticos del mes de Febrero 2015.</li> <li>Avance Marzo 2015. Ver más meses</li> </ul>		
Febrero 2015	kt	Tv (%) (*)
GLP's	173	7,2



**Datos estadísticos**

**05**



## Datos Estadísticos del Sector en 2014

### Datos mundiales



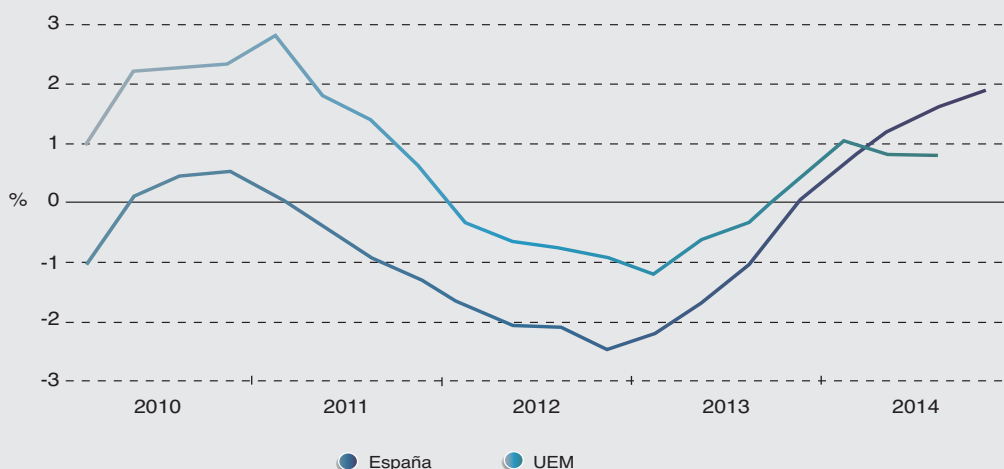
#### Indicadores Económicos



**A** lo largo de 2014, la economía española ha ido afianzando la trayectoria de recuperación que inició en la segunda mitad del año pasado, en un entorno de mejora continuada de las condiciones financieras, aumento de la confianza y evolución favorable del mercado laboral. De acuerdo con la información disponible, se estima que la economía estaría creciendo a una tasa intertrimestral del 0,6 % en el último trimestre del año, lo que, de confirmarse, situaría la tasa de variación interanual del PIB en el 1,9 %. Con este cierre del año, el PIB aumentaría un 1,4 % en el conjunto de 2014. Para 2015, se espera que continúe la recuperación, previéndose un crecimiento del 2 %.

En los últimos meses ha proseguido el empeoramiento del entorno exterior, singularmente de la UEM, lo que ha llevado a revisar a la baja las perspectivas de actividad de numerosos países en 2015. Se estima, no obstante, que el previsible debilitamiento de nuestros mercados de exportación a lo largo del año que viene se verá compensado por la prolongación de la mejoría de las condiciones de financiación, la depreciación del tipo de cambio del euro y el nivel considerablemente más reducido de los precios del petróleo que se proyecta en la actualidad.

En el siguiente gráfico se muestra la evolución de los datos de PIB desde 2010 en España y en la UEM.



**Producto interior bruto (Tasas de variación interanual)**

**Fuente:**  
Eurostat, INE y Banco de España

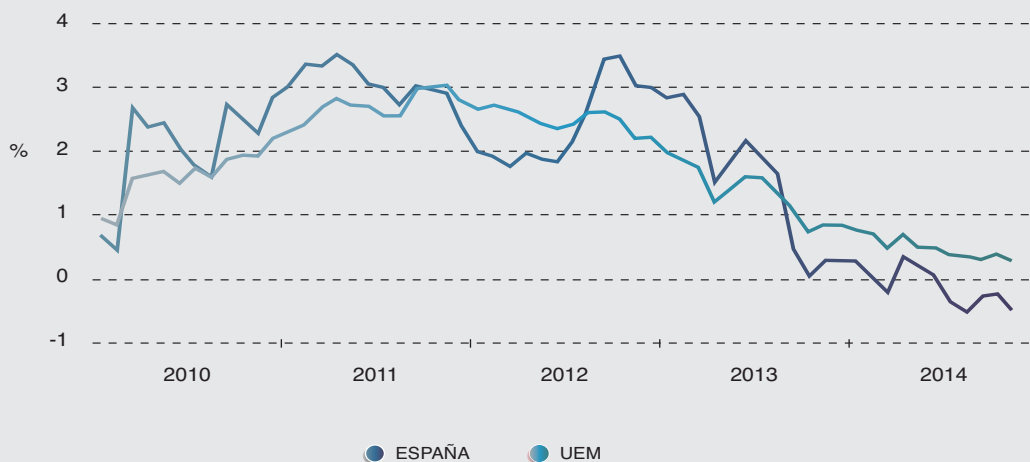
El descenso de la tasa de inflación se ha intensificado en el cuarto trimestre, más allá de lo que era previsible hace unos meses, como derivación de la aceleración de la caída del precio del crudo en el tramo final del año y de su impacto sobre los precios de los productos energéticos. No obstante, todo ello ha coincidido con una tendencia más generalizada hacia una inflación más baja, o incluso negativa, que afecta a prácticamente todos los componentes del índice general, que ha mantenido crecimientos nulos o levemente negativos desde el mes de mayo.

tasa de inflación en la UEM, de modo que el diferencial de inflación se hizo más favorable para España, situándose en noviembre en 0,8 puntos porcentuales (pp).

En estas circunstancias, las previsiones de inflación se han revisado a la baja, tanto para el conjunto de este año como para 2015. En términos del IPC, cabe esperar que, si se mantiene la fuerte moderación del coste del crudo, la inflación continúe en terreno negativo durante la parte inicial de 2015.

El descenso de los precios en España en los últimos meses ha sido más intenso que la desaceleración de la

En el siguiente gráfico se puede ver la evolución en España y en la UEM desde 2010 del Índice de Precios de Consumo Armonizado (IPCA).



**Índices armonizados de precios de consumo (Tasas de variación interanual)**

**Fuente:**  
Eurostat, INE y Banco de España



## **Demanda, producción, consumos y reservas de crudo**

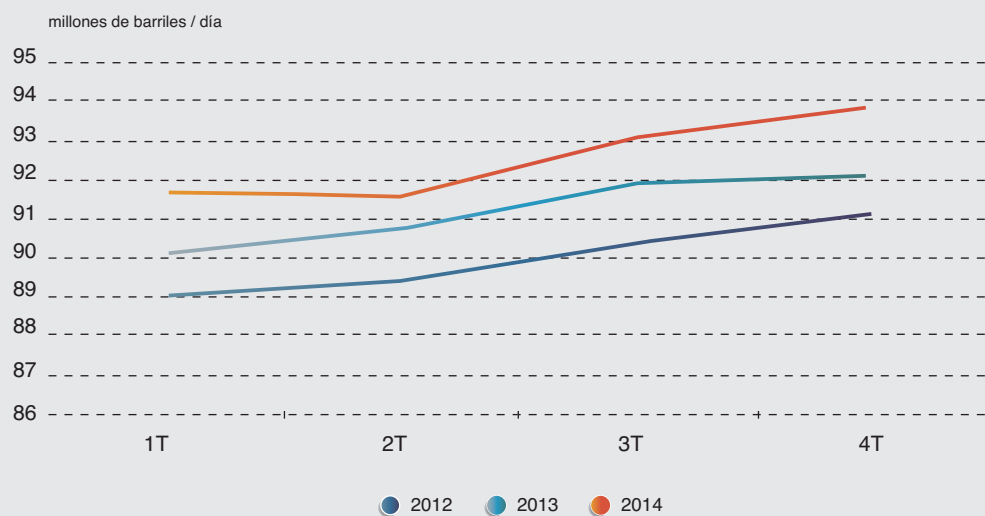
La demanda media de crudo en 2014 ha sido de 92,5 MBbl/día frente a los 91,2 del año anterior.

En el primer trimestre del año, la demanda mundial se situó en 91,7 MBbl/día. En el segundo, permaneció prácticamente estable situándose en 91,6 MBbl/día. Durante el tercer trimestre del año, aumentó hasta alcanzar los 93,1 MBbl/día. En el último trimestre del año, creció hasta 93,8 MBbl/día.



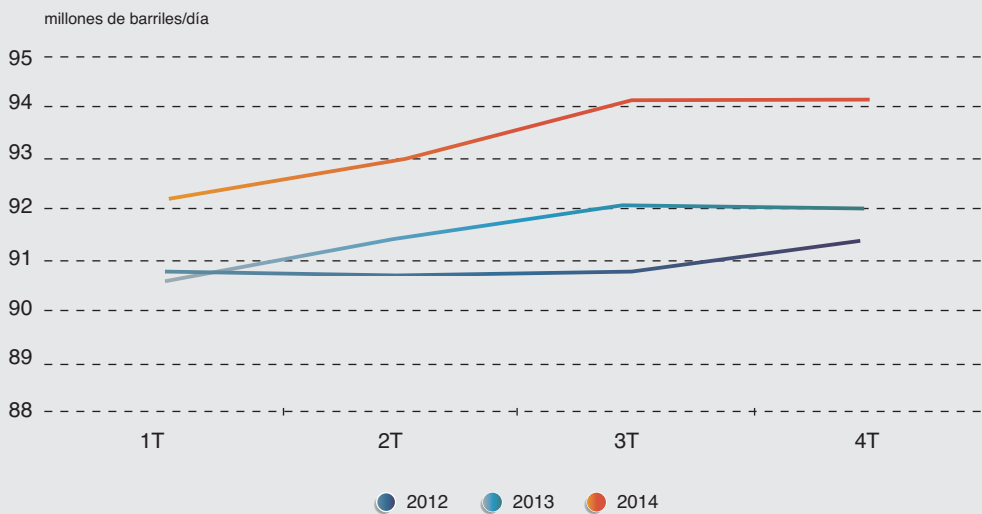
### **Demanda mundial de crudo**

**Fuente:**  
Agencia Internacional de la Energía.



El promedio de la producción mundial de crudo en 2014 se ha mantenido a niveles superiores a los de 2013 alcanzando los 93,62 MBbl/día de media, frente a los 91,57 MBbl/día de media del año anterior.

En el primer semestre del año, la producción mundial se situó de media en 92,19 MBbl/día, en el segundo aumentó hasta los 92,96 MBbl/día. Y, durante el segundo semestre del año ha permanecido estable situándose de media en 94,7 MBbl/día.



**Producción mundial de crudo**

**Fuente:**  
Agencia Internacional de la Energía.

En la siguiente gráfica, se muestra la evolución de la producción mundial de crudo OPEP desde el año 2012.

La producción media de mercado de la OPEP en 2014 ha sido del 30,28 MBbl/día.



**Producción mundial de crudo OPEP**

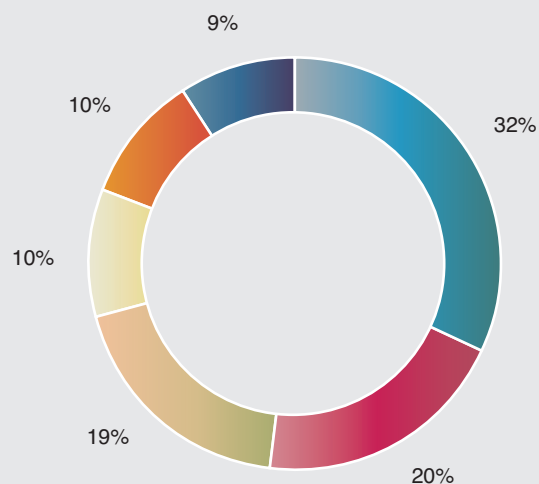
**Fuente:**  
Agencia Internacional de la Energía.

**Distribución de la producción de crudo por áreas geográficas**

**Fuente:**  
BP Statistical Review of World Energy, junio 2014



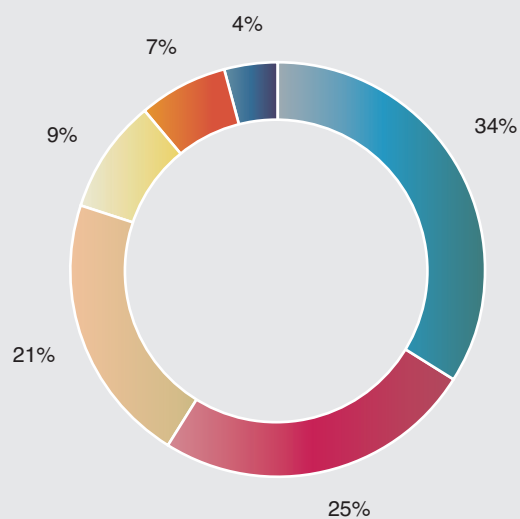
La mayor parte de la producción mundial de crudo procede de Oriente Medio (32,2%). Europa y Eurasia se han consolidado a lo largo de los últimos años como la segunda área geográfica con mayor nivel de producción y alcanzan el 20,3% de la misma. América del Norte les sigue con el 18,9%.



La distribución del consumo mundial de crudo por áreas geográficas es la siguiente: el área que registra el mayor consumo es Asia Pacífico (33,8%) seguida por América del Norte (24,5%) y por Europa y Eurasia (21%).

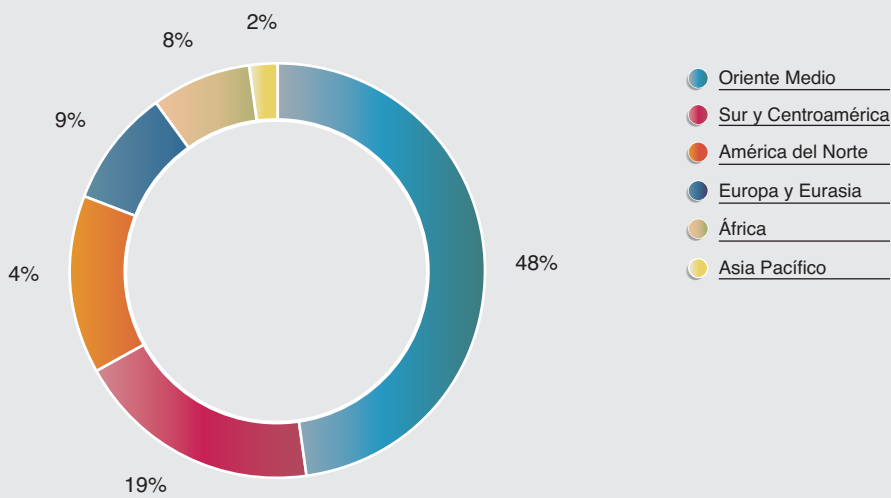
**Distribución del consumo de crudo por áreas geográficas**

**Fuente:**  
BP Statistical Review of World Energy, junio 2014





La distribución de las reservas mundiales de crudo sigue apuntando a Oriente Medio como el área geográfica con mayor número de reservas probadas con un 47,9% del total. Lejos se sitúan Sur y Centroamérica con un 19,5% y América del Norte con un 13,6%.



**Distribución de las reservas por áreas geográficas**

**Fuente:**  
BP Statistical Review of World Energy, junio 2014

La evolución de la cotización internacional del crudo Brent en 2014 ha situado la media anual en 99 \$/Bbl frente a los 109 \$/Bbl del año anterior.

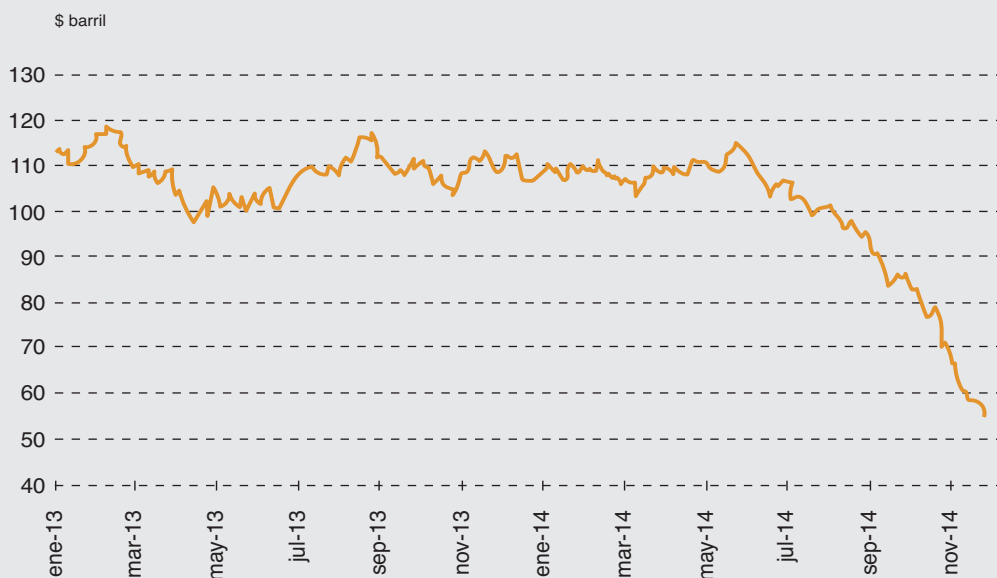
El hecho más importante que se produjo durante el año, fue sin duda, la caída del precio del petróleo en la segunda parte del año, a principio del ejercicio nadie predijo ni su caída, ni el alcance de la misma. Los mercados de futuros en el mes de

junio solo indicaban caídas a un año de 6 \$/barril.

En la primera parte del año, los precios continuaron relativamente estables en el rango de 105-115 \$/barril el Brent, similar al que estuvieron oscilando desde finales del año 2010. Desde los precios máximos del año alcanzados a mediados de junio, el crudo inició una carrera descendente.

**Precio del  
crudo Brent  
2013-2014**

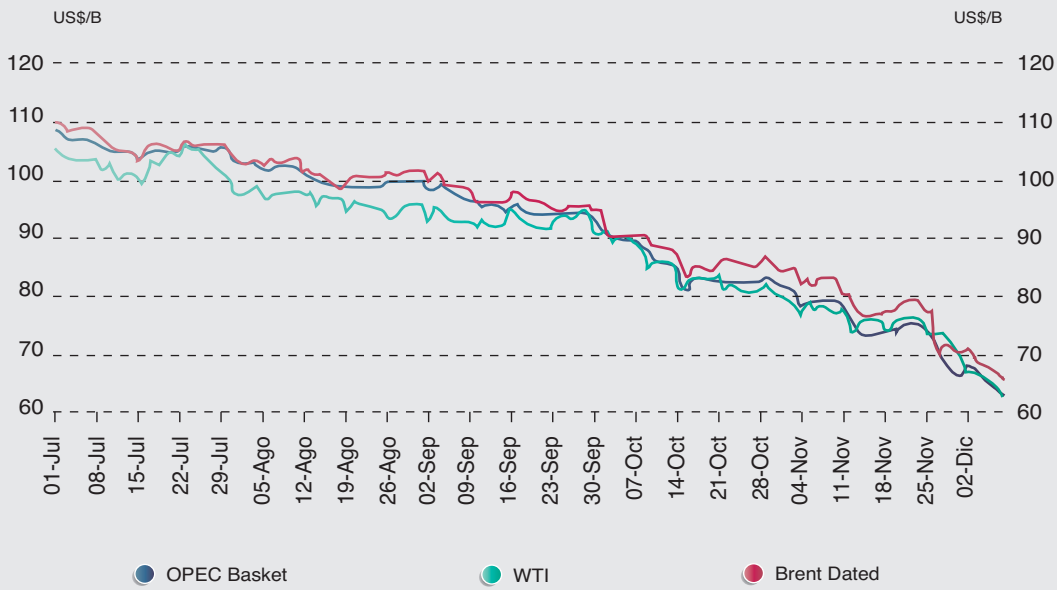
**Fuente:**  
Cotizaciones internacionales



Por lo que respecta a la cesta de crudo OPEP, el precio medio en el año 2014 se ha situado en 99,57 \$/Bbl, un 3,3% por debajo de la media de 2013 (105,72 \$/Bbl).

En la reunión del 15 de junio de 2005, se aprobó un nuevo mecanismo de cálculo de la cesta que consiste

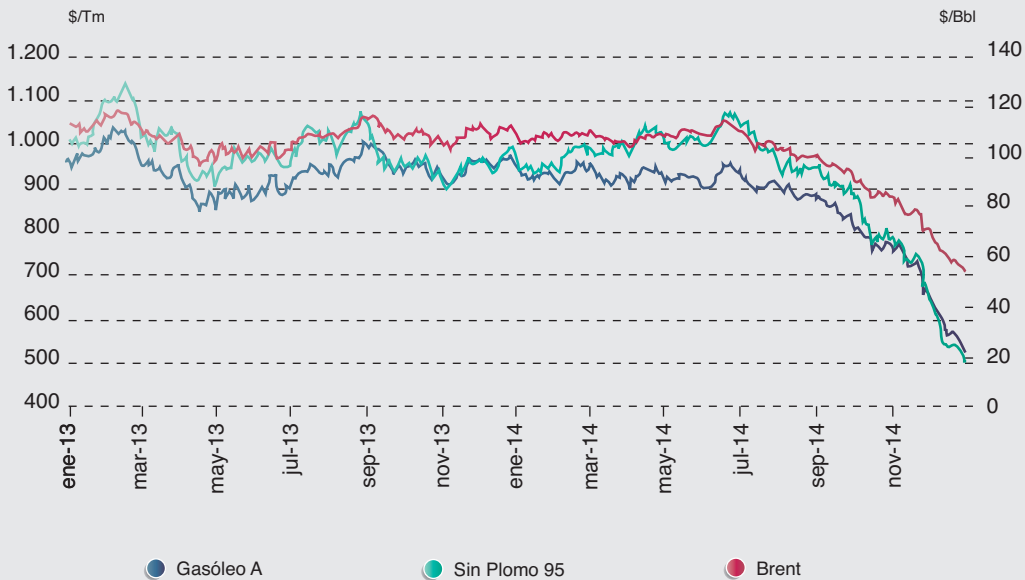
en una media ponderada, en base a volumen de exportaciones, de once tipos de crudo representativos de todos los países de la OPEP y que resulta en una referencia de crudo más pesado y con mayor contenido de azufre que la utilizada anteriormente.



**Evolución del precio del crudo, segundo semestre de 2014**

Fuente: OPEP

En el siguiente gráfico se aprecia la evolución de las cotizaciones internacionales del crudo Brent, de la gasolina sin plomo 95, y del gasóleo A a lo largo del año 2013 y 2014.



**Cotizaciones internacionales de productos petrolíferos**

Fuente: Cotizaciones internacionales



## Datos nacionales



### Importaciones

En 2014 las refinerías españolas importaron 59,05 millones de toneladas de crudo, un 2% más respecto al año anterior.

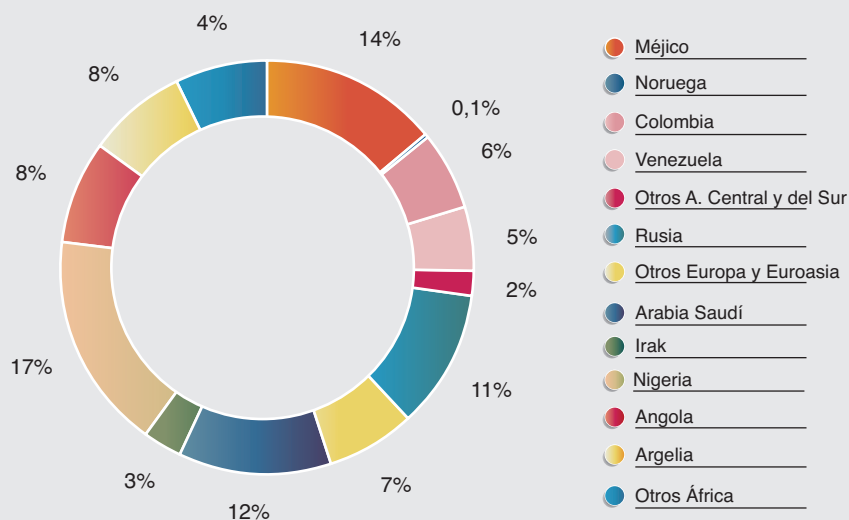
Como en años anteriores, el crudo recibido en los terminales de las refinerías se caracteriza por la multiplicidad de países de procedencia. Los principales países suministradores fueron:

- Nigeria con un 24% del total.
- Méjico con un 19% del total.
- Arabia Saudí, con un 11% del total.
- Angola con un 10% del total.

Las importaciones de países de la OPEP sumaron el 61% del total anual.

#### Orígenes de las importaciones de crudo 2014

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES



El siguiente cuadro retrata el balance de productos petrolíferos en 2014 y los compara con los datos anuales de 2013. Se detalla la balanza comercial petrolera en España.

Cabe destacar el hecho de que la balanza de productos petrolíferos, en unidades físicas, ha presentado un saldo neto exportador de 2.721 millones de toneladas.

El buen momento que atraviesa la actividad exportadora de la industria del refino, se ha reflejado lo largo del año, siendo destacables los crecimientos de las exportaciones de gasóleos y de gasolinas. En 2014, las exportaciones alcanzaron 19,33 millones de toneladas, con una variación anual positiva de 4,3%. Las importaciones de productos petrolíferos fueron 16,61 millones de toneladas, con una tasa de variación positiva del 16%.

	2014	2013	% var.
<b>Consumos</b>			
Productos petrolíferos (kt)	54.350	54.641	-0,5
<b>Comercio Exterior</b>			
Importaciones de crudo (kt)	59.055	57.872	2,0
Saldo neto exp.-imp. productos petrolíferos (kt)	2.721	4.218	-35,5
<b>Producción Interior</b>			
Crudo (kt)	305	368	-17,1
Crudo y materia prima procesada (kt)	61.407	61.037	0,6

**Balance productos petrolíferos**

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos CORES

**B Refino**

Las refinерías existentes en España, su localización y capacidad, se detallan a continuación.

**Refino en España**

**Fuente:**  
CNE



**Capacidades de refino España 2014**

Fuente:  
AOP

Refinería	Dest. Atmosf. Mt/año	Dest. Atmosf. Bbl/d	FCC Equiv. Mt/a	Us. Proceso	Capacidad Mt/a	Capacidad Kbbl/día
Cartagena	11,0	220.000	8,4	Dest. Atm.	77,90	1.559
A Coruña	6,0	120.000	4,0	Dest. Vacío	30,13	533
Puertollano	7,5	150.000	4,9	Dest. Vacío Lubes	2,70	49
Tarragona	9,0	180.000	3,9	FCC	10,34	196
Bilbao	11,0	220.000	7,0	Hydrocracking	9,44	181
Tenerife	4,5	90.000	0,7	Visbreaking	8,71	151
Algeciras	12,0	240.000	2,8	Coquización	8,70	150
Huelva	10,0	200.000	4,3	Reformado	9,20	216
Castellón	5,5	108.000	3,6	HDS/HDT	49,49	1.043
Asesa	1,4	28.000				
<b>TOTAL</b>	<b>77,9</b>	<b>1.556.000</b>	<b>39,5</b>			

El refino español compite con el europeo en condiciones de mercado enteramente liberalizado y sus instalaciones, en cuanto a capacidad de conversión y desulfuración, están a la cabeza de las de la UE, como se ha detallado en la tabla anterior.

A pesar del desfavorable entorno, el refino español mantuvo su plan inversor, superando los 6.500 millones de euros en el periodo 2008-2013.. Un ambicioso programa de inversiones que para adaptación del refino español a la demanda, mejoras medioambientales y mayor eficiencia energética.

Se pusieron en marcha ya los proyectos de Castellón y Algeciras (2009) y Huelva (2010), en 2011, entraron en funcionamiento de las nuevas unidades de Cartagena y Bilbao. Ya en 2014 se completará el "Proyecto Esfera" en la refinería de Castellón para aprovechar las instalaciones recientemente construidas en la dársena sur del puerto para transportar GLP por barco.

Este esfuerzo está permitiendo la adaptación de las refinerías a la mayor demanda de destilados medios

produciendo más de 8 millones de toneladas/año adicionales. Además permite a las refinerías españolas reducir el impacto medioambiental y mejorar su eficiencia energética.

Se trata de una apuesta estratégica para preservar la competitividad en un sector cada vez más global.

Todo ello ha tenido reflejo en una mejora de la seguridad de suministro y la balanza comercial española gracias fundamentalmente a la disminución de las importaciones de destilados medios: De hecho, el saldo neto exportador de productos petrolíferos se ha elevado en 2014 hasta 2,7 millones de toneladas.

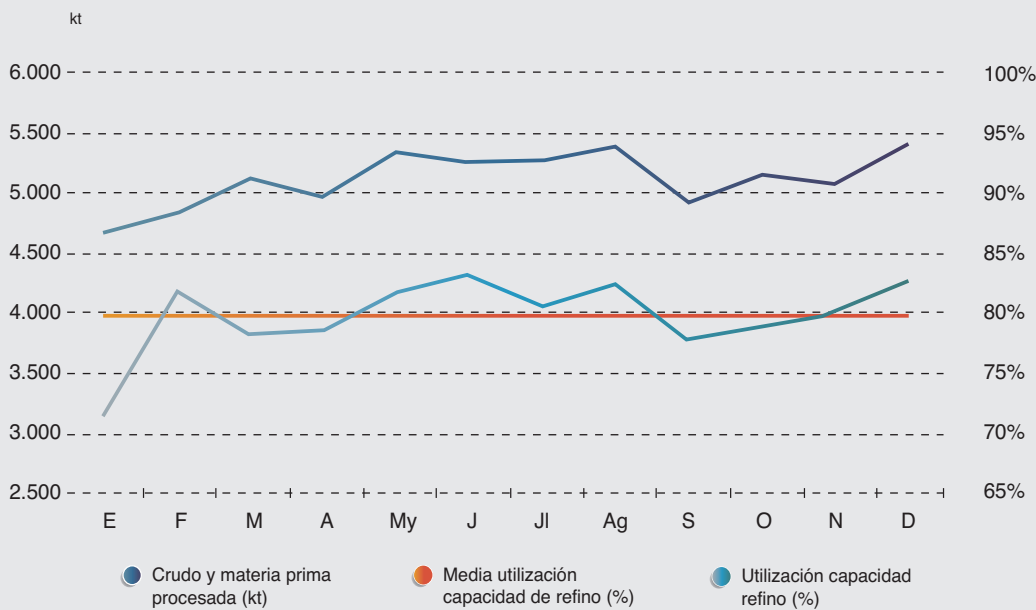
Además, estas inversiones generan un importante volumen de empleo, tanto directo como indirecto, fomentando la creación de una red de empresas de servicio industrial de primer nivel. Se trata de empleo de larga duración y cualificado.

Se aprobaron las siguientes inversiones en las refinerías españolas ya existentes:

- Aumento en la capacidad de procesamiento de crudo
- Unidades de destilación atmosférica y a vacío en Huelva, Cartagena, Algeciras
- Transformación de fueles y gasóleos pesados en diesel
- Cokers en Castellón, Cartagena y Bilbao
  - Hydrocrackers en Huelva, Cartagena y Algeciras

- Productos más limpios
- Plantas de hidrógeno y de hidrodesulfuración
- Mayor eficiencia energética
- Unidades de cogeneración eléctrica

En 2014, las cantidades de crudo y materia prima procesadas fueron 61,04 millones de toneladas, un 1,4% menos que en el año anterior.



**Grado de utilización de la capacidad de refino 2014**

**Fuente:** Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

**Nota:** No se ha actualizado la capacidad de refino desde enero de 2014 a 77.000 kt anuales

La caída de la demanda, la competencia del refino de fuera de la UE y los bajos márgenes como consecuencia, han obligado a cerrar numerosas refinerías en distintos países de la UE.

Las refinerías que no hayan invertido en adaptarse a la demanda, en ser más eficientes y capaces de procesar crudos más pesados tendrán serios problemas en el futuro. Afortunadamente, el refino español ha finalizado su esfuerzo inversor para adaptarse a las nuevas realidades del mercado. En 2011 se pusieron en marcha las nuevas instalaciones de Cartagena y Bilbao, completándose el ciclo inversor de los tres grupos refinerios presentes en España.

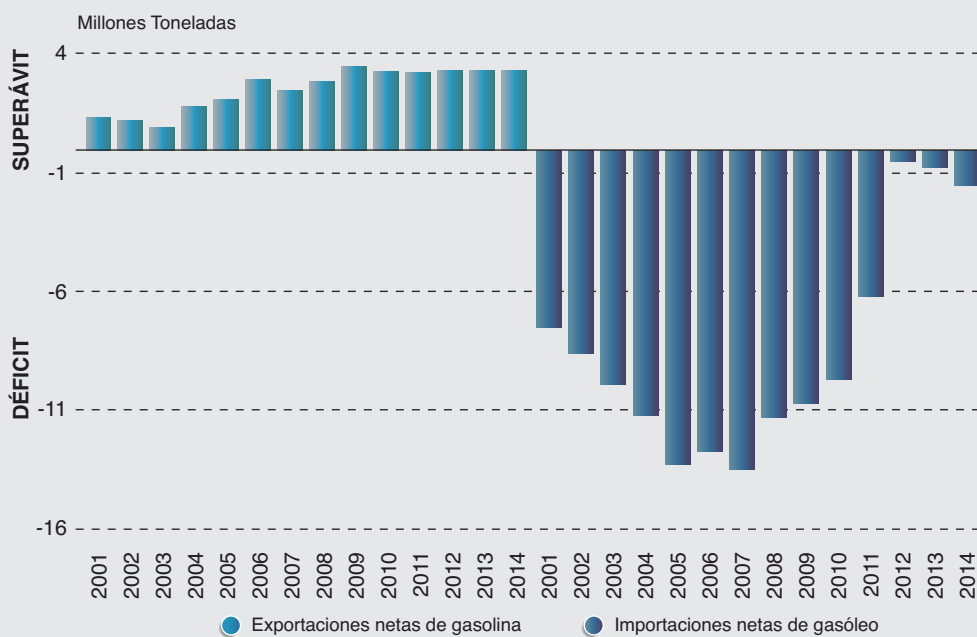
El entorno de márgenes de refino en los últimos años es muy inferior al nivel alcanzado en los llamados años dorados de 2004-2008. En 2014 la capacidad utilizada del refino se situó de media en el entorno del 80%.

Como hemos resaltado anteriormente, en 2014, la balanza de productos petrolíferos, en unidades físicas, presenta un saldo neto exportador de 2,721 millones de toneladas. Debido a la actividad exportadora de la industria del refino, las exportaciones alcanzaron los 19,34 millones de toneladas y las importaciones de productos petrolíferos 16,61 millones de toneladas.



**Desequilibrios  
producción-demanda  
de productos en  
España**

**Fuente:**  
Boletín Estadístico  
de Hidrocarburos, CORES





## Logística

En el mercado español, la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH es la empresa líder en transporte y almacenamiento de productos petrolíferos. Sus instalaciones cubren el territorio peninsular español, así como las Islas Baleares.



### Infraestructura logística del grupo CLH

Fuente: CLH

#### INFRAESTRUCTURA 2014

##### Capacidad de Almacenamiento

7,9 millones de m<sup>3</sup>

##### Oleoductos

4.000 kilómetros

##### Buques-Tanque<sup>(1)</sup>

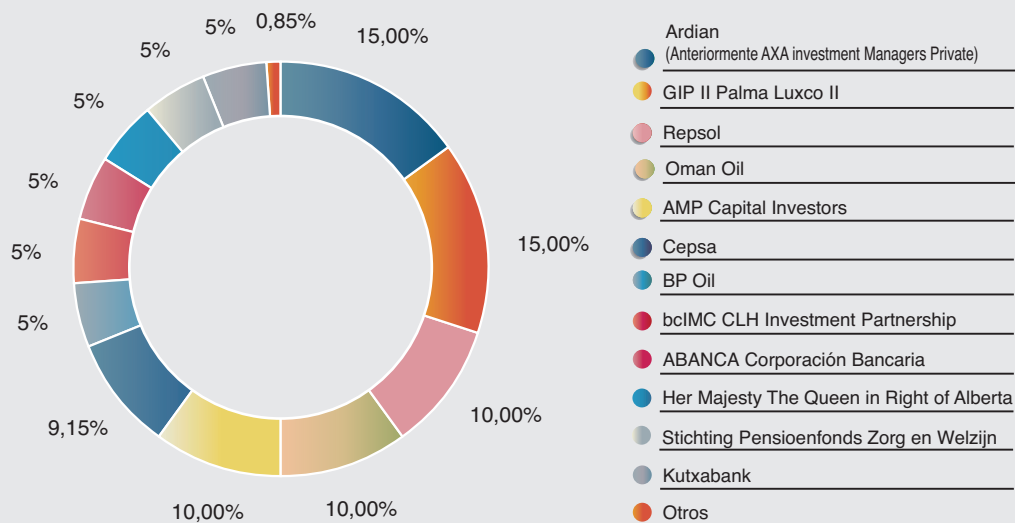
2 unidades

(1) No son propiedad de CLH, están fletados a terceros.

### Estructura accionarial de CLH

Fuente:  
CLH

**Nota:**  
La estructura accionarial del Grupo CLH está sometida a lo dispuesto en el Real Decreto Ley 6/2000 que establece que la participación individual de cada uno de los accionistas de CLH no sobrepasará el 25% y que la participación conjunta de los accionistas con capacidad de refino instalada en España no superará el 45%.



### Actividad de CLH por sectores y grupos de productos

Fuente:  
CLH

Mercados/Productos (miles de toneladas)	2013	2014	%14/13
<b>TERRESTRE</b>			
Gasolinas Auto	3.850	3.834	-0,4
Gasóleos	22.784	22.977	0,8
Fuelóleos	384	461	20,1
Otros	260	214	-17,6
<b>Subtotal mercado terrestre</b>	<b>27.279</b>	<b>27.486</b>	<b>0,8</b>
<b>AVIACIÓN</b>			
Queroseno de Aviación	4.029	4.112	2,1
Gasolina de Aviación	2	2	-21,2
<b>Subtotal mercado aviación</b>	<b>4.032</b>	<b>4.114</b>	<b>2,0</b>
<b>MARINA</b>			
Gasóleos	282	268	-4,8
Fuelóleos	1.218	1.243	2,1
<b>Subtotal mercado marina</b>	<b>1.500</b>	<b>1.511</b>	<b>0,8</b>
<b>Total</b>	<b>32.811</b>	<b>33.111</b>	<b>0,9</b>

En el mapa se detallan las alternativas logísticas existentes: instalaciones de almacenamiento e instalaciones aeroportuarias por compañías.

Otros sistemas logísticos

Fuente: CNMC



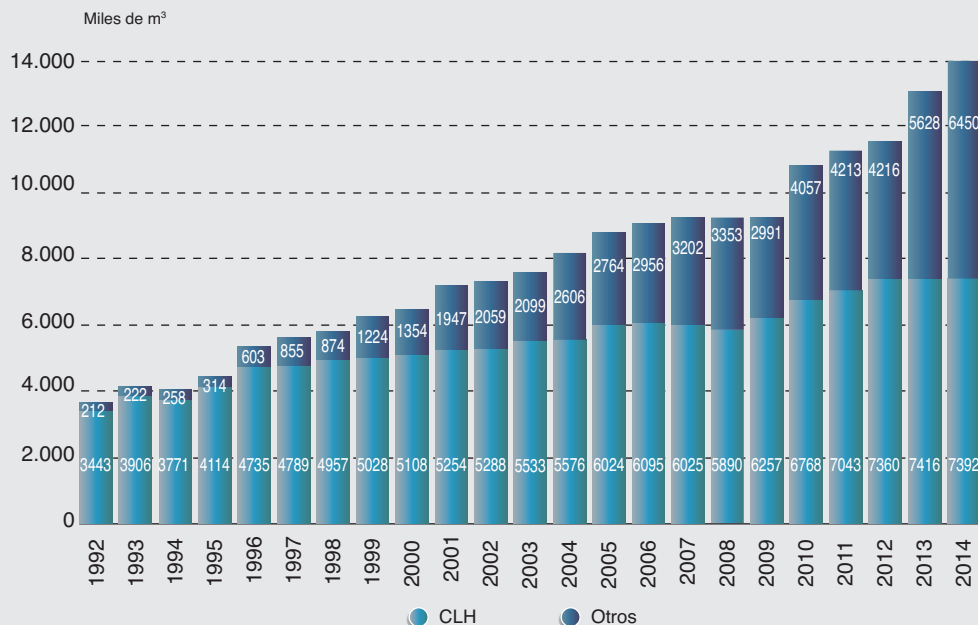
capacidad de almacenamiento  
7.582 miles de m³

MEROIL	1.921,117	PETROCAN	254,201
DECAL	831,450	TERMINALES CANARIOS	201,791
TERMINALES PORTUARIAS	590,333	GALP ENERGÍA ESPAÑA	207,995
TRADEBE PORT SERVICES	453,000	RECEPTORA DE LIQUIDOS	192,196
VOPAK	403,000	PETROLÍFERA DUCAR	119,500
TERQUIMSA	313,744	SARAS ENERGÍA	133,000
EUROENERGO	333,173	FELGUERA-IHI	110,000
FORESTAL ATLÁNTICO	283,000	ATLAS	101,557
PETRÓLEOS ASTURIANOS	240,938	SERVITRADE	90,000
ESERGUI	226,500	OTROS	367,706
DISA	207,713		



**Evolución de la capacidad de almacenamiento en la península y Baleares de productos petrolíferos**

Fuente: CLH y CNMC



**D Consumo**

El consumo de productos petrolíferos en España en 2014 se situó en 54,35 millones de toneladas, un 0,5% menos que en 2013. Se ha producido una leve recuperación de la demanda y la mayoría de los productos presentan tasas de variación positivas. El consumo de GLP ha aumentado un 4,1%, el de los querosenos un 2,7%, los gasóleos un 0,4% y los fuelóleos un 3,7%.

Sin embargo, las gasolinas tuvieron una tasa de variación negativa del -0,8% y el apartado de otros, que incluye: lubricantes, productos asfálticos, coque y otros, experimentó un descenso del 13,7%.

La demanda de combustibles de automoción fue de 25 millones de toneladas, un 1,4% más que en 2013. De este total, un 82% correspondió al gasóleo auto y un 18% a las gasolinas.

El consumo de los destilados medios, querosenos y gasóleos, sigue siendo el mayor grupo de la estructura de la demanda total, representa más del 61%, mientras que las gasolinas representan un 8,5%.

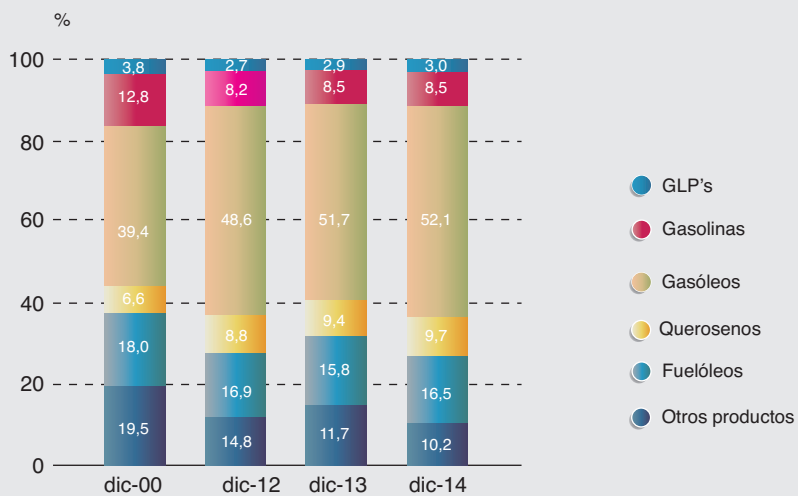
**Consumo de productos petrolíferos en España**

Fuente: Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

Nota: Para obtener el consumo total nacional deben sumarse las mermas y autoconsumos que figuran en el balance de producción y consumo del BEH dic. 2014.

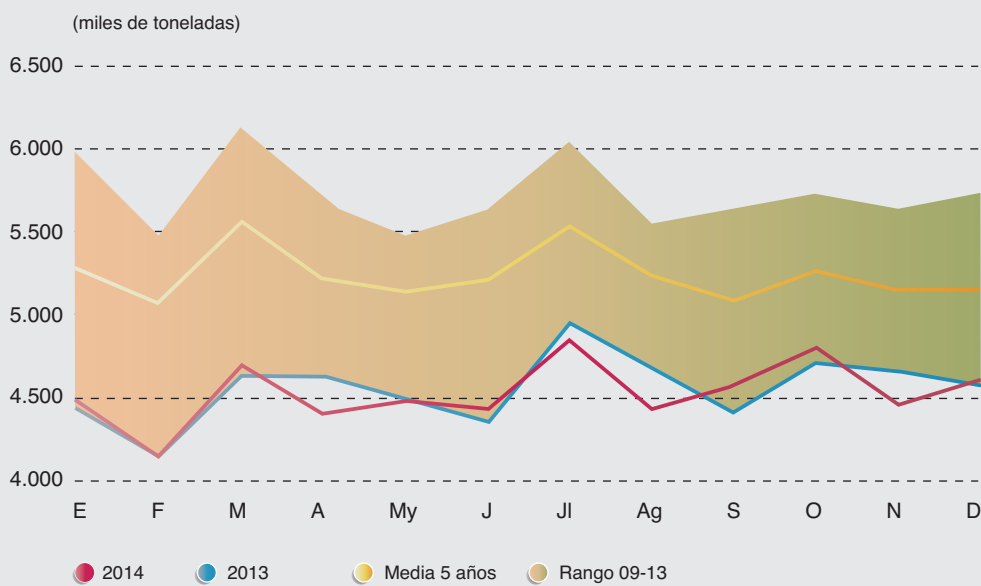
	2014 Kt	% var. 14-13	% var. 13-12	% var. 12-11
GLP	1.654	4,1	-0,8	-3,3
GASOLINAS	4.617	-0,8	-5,4	-7,1
QUEROSENOS	5.267	2,7	-2,7	5,9
GASÓLEOS	28.331	0,4	-3,2	-6,5
FUELÓLEOS	8.946	3,7	-15,1	-7,4
OTROS*	5.536	-13,7	-27,6	-12,9
<b>Total</b>	<b>54.350</b>	<b>-0,5</b>	<b>-8,9</b>	<b>-7,5</b>

\* Incluye lubricantes, productos asfálticos, coque y otros.



**Distribución del consumo de productos petrolíferos (últimos 12 meses)**

Fuente: CORES



**Evolución del consumo de productos petrolíferos en España**

Fuente: Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

## Gasolinas

La demanda global de las gasolinas se situó en 4,6 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 0,8% respecto al año anterior.

El fenómeno de la dieselización del parque móvil, aunque de forma más moderada, sigue marcando la evolución del consumo de las gasolinas. El consumo de gasolinas de 95 I.O presentó una tasa negativa respecto a 2013 del 0,9%. En cuanto a la gasolina de 98 I.O, el consumo anual ha sido de 315.000 toneladas, un 0,2% más que en 2013.

### Consumos nacionales de gasolinas

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

**Nota:**  
\* Incluye biocarburantes incluidos en gasolinas

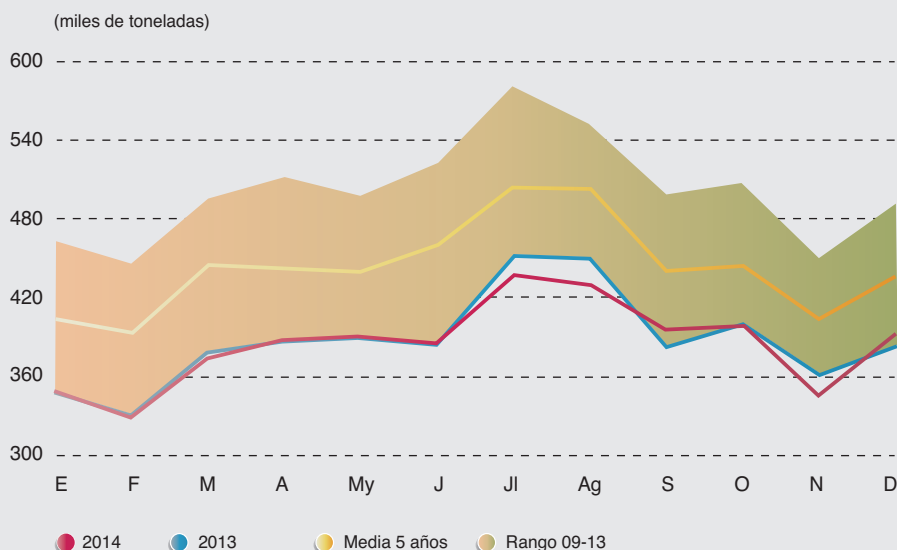
(miles de toneladas)	2014	2013	% var.
Sin plomo 95 I.O	4.299	4.337	-0,9
Sin Plomo 98 I.O	315	314	0,2
Gasolinas mezcla	-	-	-18,1
<b>Gasolinas automoción</b>	<b>4.614</b>	<b>4.651</b>	<b>-0,8</b>
Otras gasolinas	3	5	-37,8
<b>Total gasolinas*</b>	<b>4.617</b>	<b>4.656</b>	<b>-0,8</b>

Como en años anteriores, la gasolina sin plomo 95 ha sido la más demandada. Los meses de mayor consumo alcanzados tanto de la gasolina sin plomo

95 como la sin plomo 98 se producen debido a la estacionalidad de la demanda, en los meses de verano.

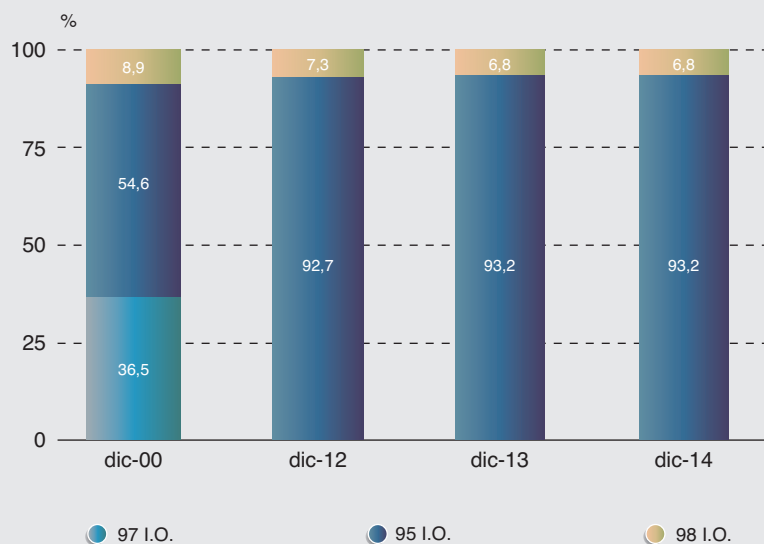
### Evolución del consumo de gasolinas auto en España

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES



El consumo de la gasolina sin plomo 95 se ha situado en 4,299 millones de toneladas en 2014, lo que representa el 93,1% del total de gasolinas de

automoción. El consumo de la gasolina sin plomo 98 representa el 6,8% del total.



### Distribución del consumo de gasolinas auto (últimos 12 meses)

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

A continuación se detalla el consumo de gasolinas en España, en 2014, por Comunidades Autónomas.

(miles de toneladas)	Sin Plomo 95	Sin Plomo 98
ANDALUCIA	668	24
ARAGÓN	126	6
ASTURIAS	84	6
BALEARES	195	11
CANARIAS	360	117
CANTABRIA	57	3
CASTILLA Y LEÓN	239	14
CASTILLA LA MANCHA	165	7
CATALUÑA	719	46
CEUTA	6	1
COM. VALENCIANA	470	19
EXTREMADURA	93	3
GALICIA	228	13
LA RIOJA	26	2
MADRID	513	26
MELILLA	6	-
MURCIA	112	5
NAVARRA	62	2
PAÍS VASCO	168	11
<b>Total productos</b>	<b>4.299</b>	<b>315</b>

### Consumos de gasolinas por CCAA

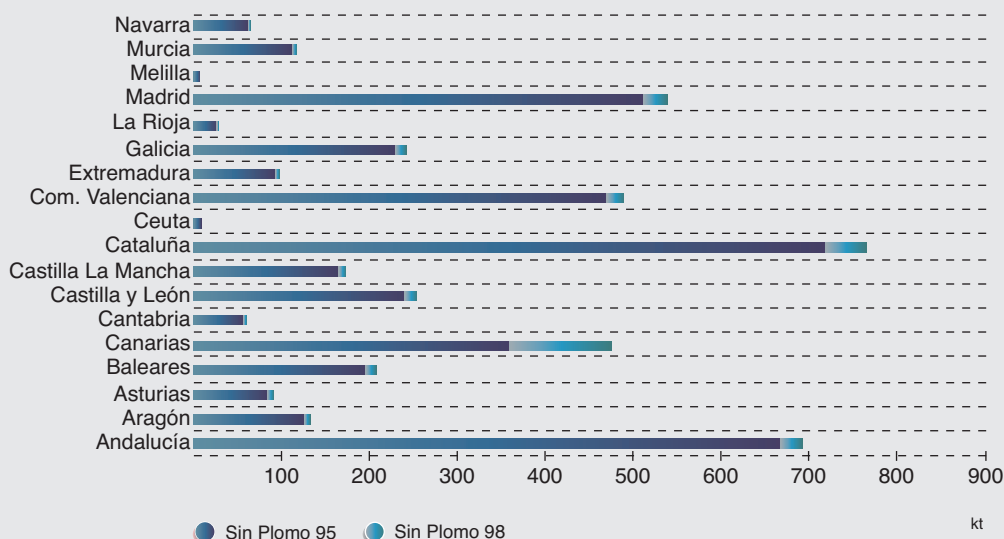
**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

**Nota:**  
No incluye gasolinas mezcla.

Cataluña, Andalucía, Madrid y la Comunidad Valenciana, son las comunidades que acumulan la mayor parte del consumo de gasolinás.

### Consumos de gasolinás por CCAA

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES



### Gasóleos

El consumo de gasóleos en 2014 alcanzó los 28,3 millones de toneladas, un 0,4% más que en 2013. El consumo de gasóleos representa el 52% del total del consumo de productos petrolíferos.

La tasa de variación del gasóleo A ha sido positiva, un 2% más que en 2013. La de los gasóleos B y C han sido negativas un -2,0% y un -14,6% respectivamente.

### Consumos nacionales de gasóleos

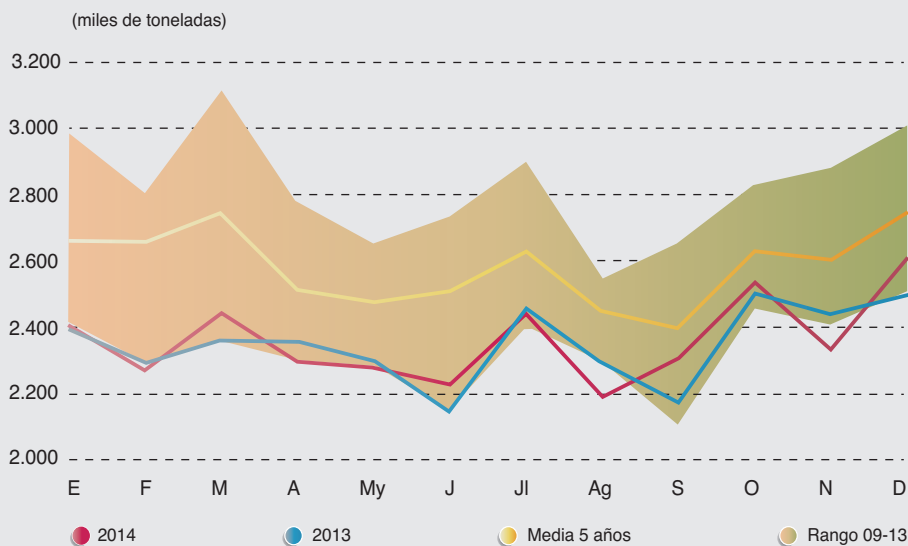
**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

**Nota:**  
\* Incluye biocarburantes y bunkers para la navegación marítima internacional.

(miles de toneladas)	2013	2012	% var.
Gasóleo A	20.910	20.495	2,0
Biodiésel	7	5	25,4
Biodiésel Mezcla	16	26	-39,2
<b>Subtotal Gasóleos Auto</b>	<b>20.932</b>	<b>20.526</b>	<b>2,0</b>
Gasóleo B	3.630	3.706	-2,0
Gasóleo C	2.008	2.352	-14,6
Otros Gasóleos	1.760	1.640	7,3
<b>Total gasóleos (*)</b>	<b>28.331</b>	<b>28.224</b>	<b>0,4</b>

La evolución del consumo de los gasóleos de automoción y calefacción se ha movido a lo largo del año en función de su estacionalidad. Al estudiar el comportamiento del consumo del gasóleo A se observa

que alcanza sus máximos durante los meses de periodos vacacionales, mientras que en el gasóleo C se producen durante los meses de invierno

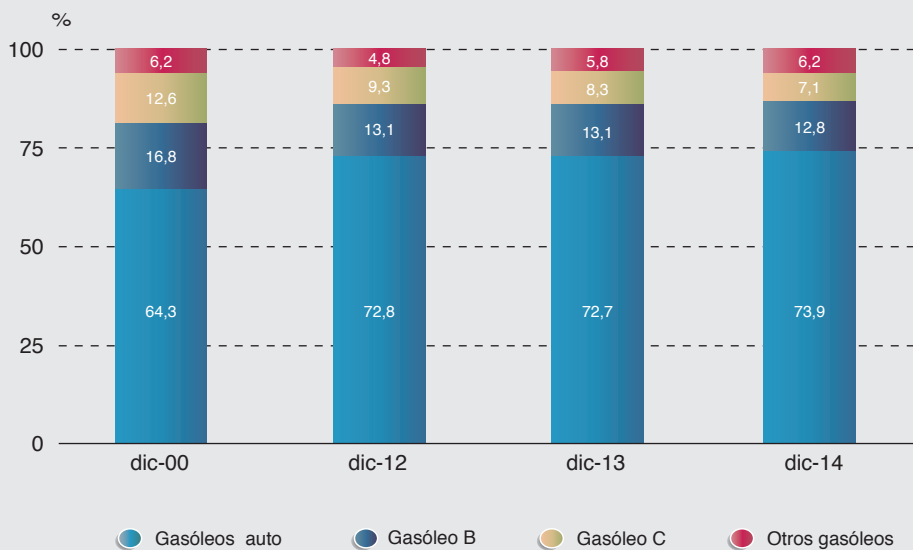


**Evolución del consumo de gasóleos en España**

Fuente: Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

En cuanto a los repartos porcentuales del consumo de los diferentes gasóleos, hay que resaltar el avance del gasóleo A que, como en años anteriores, sigue incrementando su peso relativo y representa ya el 73,9% del total.

El gasóleo B representa el 12,8% y el gasóleo C un 7,1% del total.



**Distribución del consumo de gasóleos (últimos 12 meses)**

Fuente: Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

En 2014, los datos de matriculaciones de turismos del parque automovilístico español siguen mostrando la dieselización existente en nuestro país. El 66,1% de los

turismos matriculados fueron de motor diésel y el 32,3% de gasolina. Este año, un 1,6% de las matriculaciones fueron de vehículos híbridos o eléctricos.

### Evolución matriculaciones de turismos

Fuente:  
ANFAC



El consumo de gasóleos en 2014 por Comunidades Autónomas ha sido el siguiente:

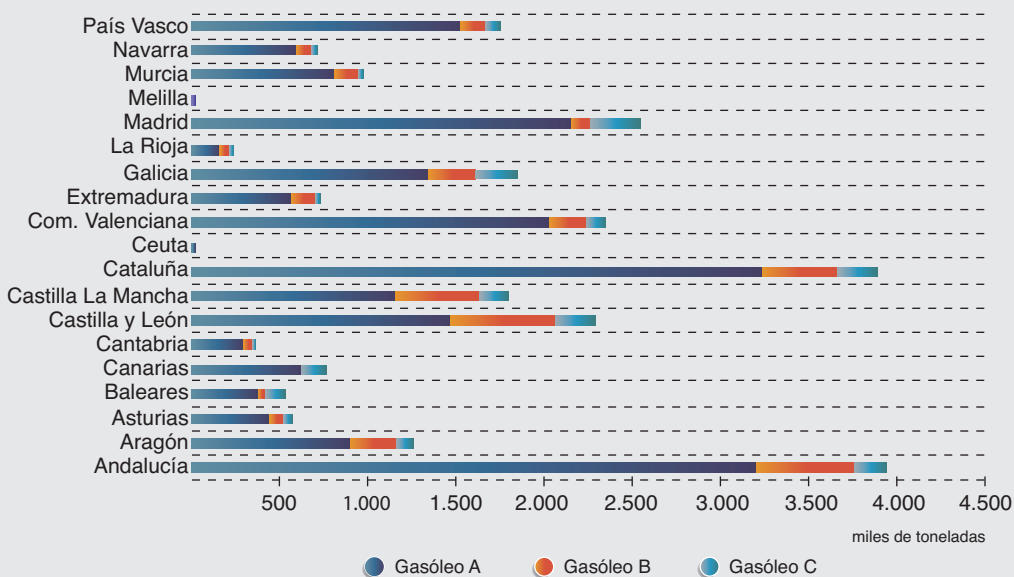
### Consumos de gasóleo por CCAA

Fuente:  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

Nota:  
No incluye otros gasóleos de automoción ni otros gasóleos

(Miles de toneladas)	Gasóleo A	Gasóleo B	Gasóleo C
ANDALUCÍA	3.198	562	181
ARAGÓN	899	258	100
ASTURIAS	442	76	53
BALEARES	376	43	111
CANARIAS	622	-	137
CANTABRIA	294	52	13
CASTILLA Y LEÓN	1.467	595	231
CASTILLA LA MANCHA	1.158	480	156
CATALUÑA	3.232	434	217
CEUTA	11	-	-
COM. VALENCIANA	2.030	211	103
EXTREMADURA	567	135	24
GALICIA	1.341	265	241
LA RIOJA	166	45	25
MADRID	2.152	107	286
MELILLA	13	-	-
MURCIA	820	137	19
NAVARRA	595	88	33
PAÍS VASCO	1.528	141	78
<b>Total productos</b>	<b>20.910</b>	<b>3.630</b>	<b>2.008</b>

Las Comunidades Autónomas con mayor consumo de gasóleos durante 2014 fueron: Andalucía, Cataluña, Madrid, la Comunidad Valenciana y Castilla y León.



**Consumos de gasóleo por CCAA**

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

(miles de toneladas)

Mes	E	F	M	A	My	J	Jl	Ag	S	O	N	D
Bioetanol	21	17	20	22	22	24	27	25	25	25	23	24
Biocarburantes*	44	54	66	70	84	81	74	73	97	89	76	80

**Biocarburantes en gasolinas y gasóleos en 2014**

**Fuente:**  
CORES

**Nota:**  
\* Incluye Biodiesel y HVO





## Querosenos

El consumo de querosenos, en 2014, alcanzó la cifra de 5.267 miles de toneladas, un 2,7% más que el año anterior.

### Consumos nacionales querosenos

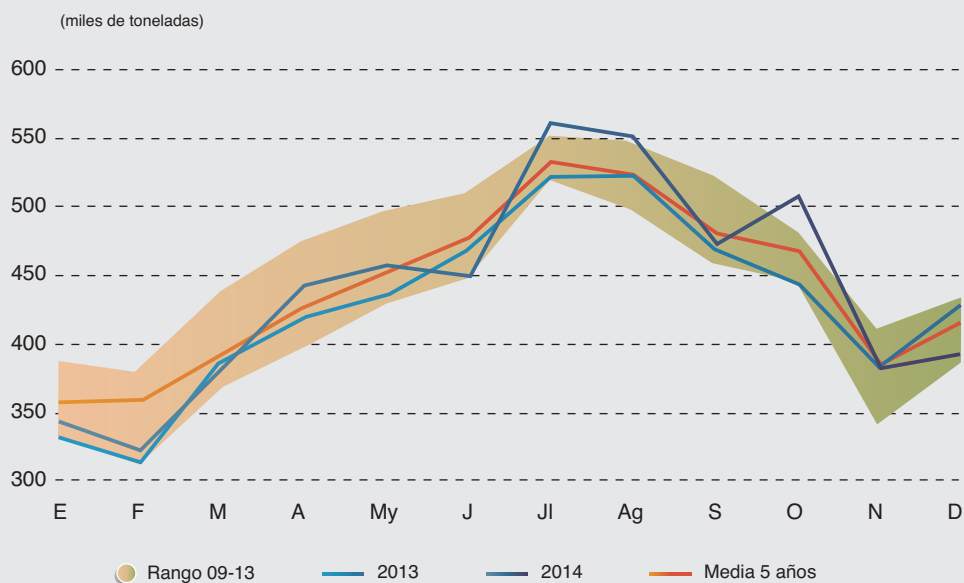
Fuente:  
Boletín Estadístico  
de Hidrocarburos, CORES

(miles de toneladas)	2014	2013	% var.
Aviación	5.266	5.133	2,7
Otros	-	-	4,6
Total Querosenos	5.266	5.133	2,7



### Evolución del consumo de querosenos

Fuente:  
Boletín Estadístico  
de Hidrocarburos, CORES



## Fuelóleos y otros productos

El consumo de fuelóleos en 2014 fue de 8.946 miles de toneladas, un 3,7% mayor que en 2013. La demanda de fuelóleo BIA ha disminuido un 7,6% y la de otros fuelóleos aumentó un 7,7%.

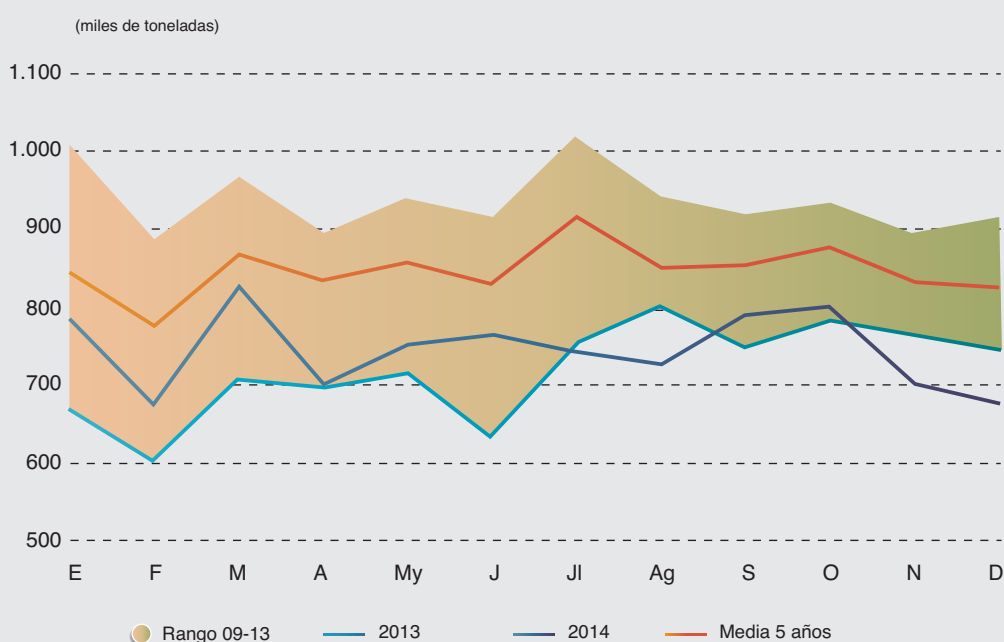
Respecto a los consumos de otros productos, que incluye como principales a los lubricantes, productos asfálticos y coque de petróleo, todos han presentado una tasa negativa de crecimiento respecto al año anterior menos los lubricantes que crecieron un 2,4%.

(miles de toneladas)	2014	2013	% Variación
BIA	2.100	2.272	-7,6
Otros fuelóleos	6.846	6.356	7,7
<b>Total Fuelóleos (*)</b>	<b>8.946</b>	<b>8.628</b>	<b>3,7</b>
Lubricantes	373	344	2,4
Asfaltos	1.382	1.418	-2,5
Coque	1.771	2.132	-16,9
Otros (**)	2.010	2.518	-19,5
<b>Total Otros productos</b>	<b>5.536</b>	<b>6.411</b>	<b>-13,7</b>

### Consumos nacionales de fuelóleos y otros productos

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

**Notas:**  
\* Incluye bunkers para la navegación marítima internacional  
\*\* Incluye naftas, condensados, parafinas, disolventes y otros



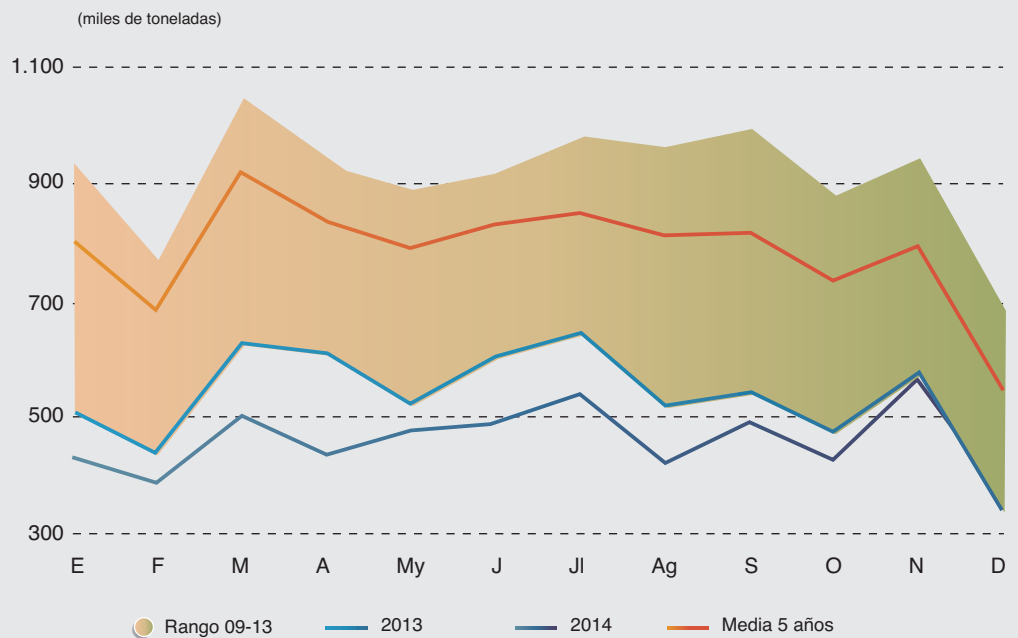
### Evolución del consumo de fuelóleos

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES



**Evolución del consumo otros productos**

**Fuente:**  
Boletín Estadístico de Hidrocarburos, CORES

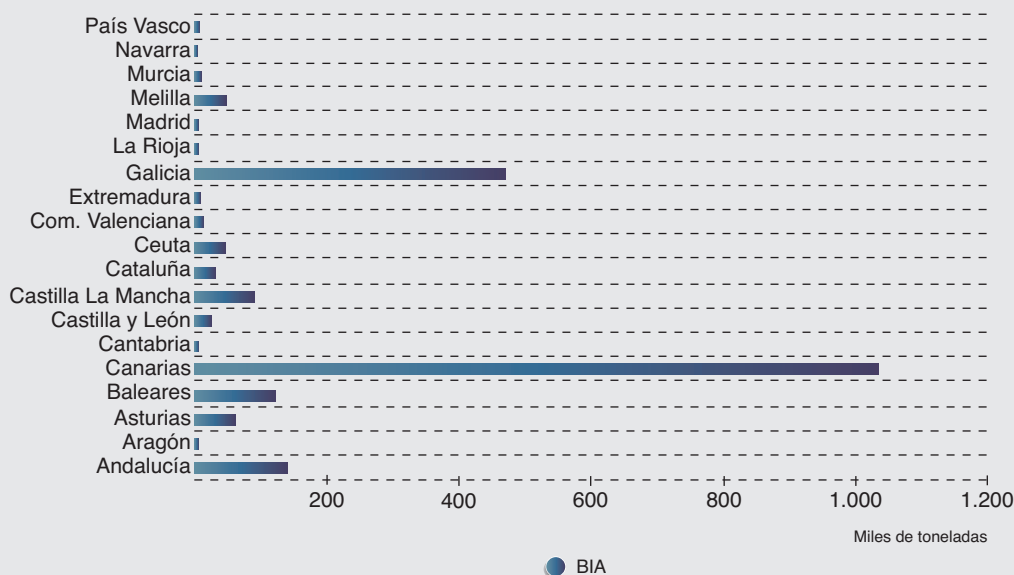


Canarias, Galicia y Andalucía son las Comunidades Autónomas que registran el mayor nivel de consumo de fuelóleo BIA en España.

(miles de toneladas)	BIA
ANDALUCIA	138
ARAGÓN	5
ASTURIAS	60
BALEARES	119
CANARIAS	1.033
CANTABRIA	4
CASTILLA Y LEÓN	23
CASTILLA LA MANCHA	88
CATALUÑA	29
CEUTA	45
COM. VALENCIANA	11
EXTREMADURA	6
GALICIA	468
LA RIOJA	4
MADRID	5
MELILLA	47
MURCIA	8
NAVARRA	2
PAÍS VASCO	6
<b>Total productos</b>	<b>2.100</b>

**Consumos nacionales de fuelóleos por CCAA**

Fuente: CORES



**Consumos nacionales de fuelóleos BIA por CCAA**

Fuente: CORES



## Precios y fiscalidad

La evolución de la cotización internacional del crudo Brent en 2014 ha situado la media anual en 99 \$/Bbl frente a los 109 \$/Bbl del año anterior.

El hecho más importante que se produjo durante el año, fue sin duda, la caída del precio del petróleo en la segunda parte del año, a principio del ejercicio nadie predijo ni su caída, ni el alcance de la misma. Los mercados de futuros en el mes de junio solo indicaban caídas a un año de 6 \$/barril.

En la primera parte del año, los precios continuaron relativamente estables en el rango de 105-115 \$/barril

el Brent, similar al que estuvieron oscilando desde finales del año 2010. Desde los precios máximos del año alcanzados a mediados de junio, el crudo inició una carrera descendente hasta la segunda quincena de enero de este año.

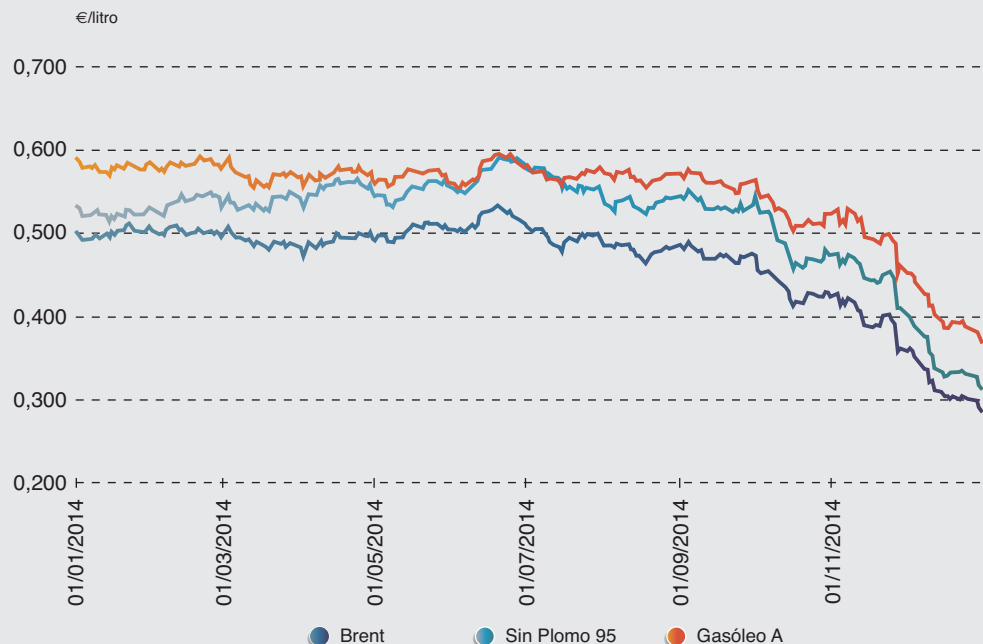
Es importante resaltar la correlación inversa entre el dólar y el crudo, a medida que éste fue cayendo, el dólar se fue revalorizando frente a otras monedas y entre ellas el euro. La media anual fue de 75 €/barril en 2014, comparada con los 82€ de 2013.

En el gráfico siguiente se puede ver la trayectoria de las cotizaciones de los productos petrolíferos y del crudo Brent.

### Cotizaciones internacionales CIF Mediterráneo-Noroeste de Europa

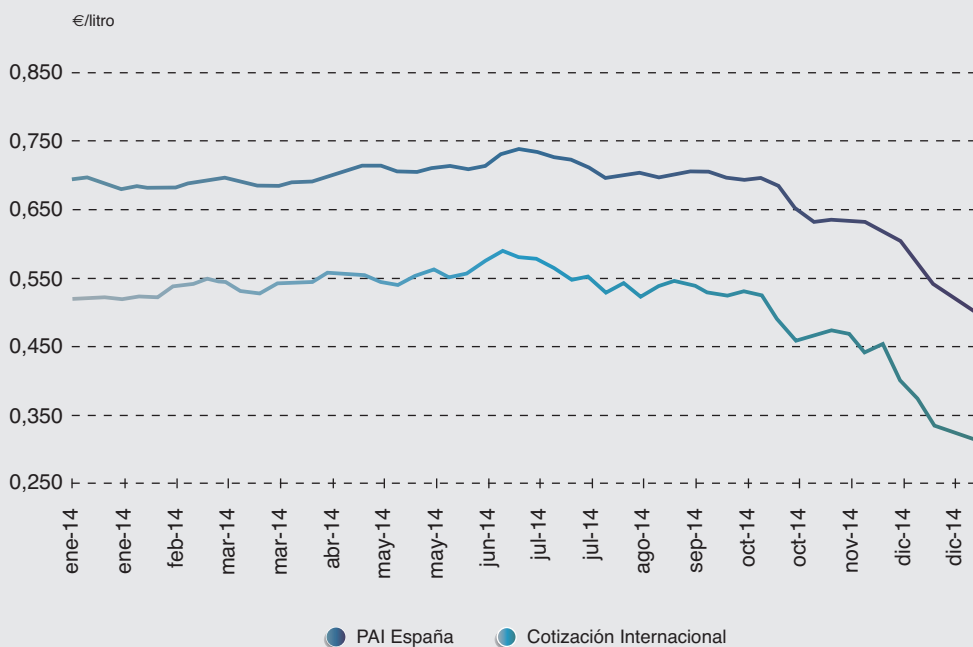
**Fuente:**  
Cotizaciones internacionales

Media ponderada de las cotizaciones diarias altas CIF MED (70%) y CIF NWE (30%)





El PAI medio en España de la gasolina sin plomo 95 fue de 0,678 €/litro, inferior al promedio de 2013 (0,720 €/litro).



**Evolución del precio antes de impuestos (PAI) de la gasolina sin plomo 95**

**Fuente:**  
Boletín Petrolero UE

**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%)

El PVP medio de la gasolina sin plomo 95 se situó en España en 1,383 €/litro, un 5% inferior a la media del año anterior.

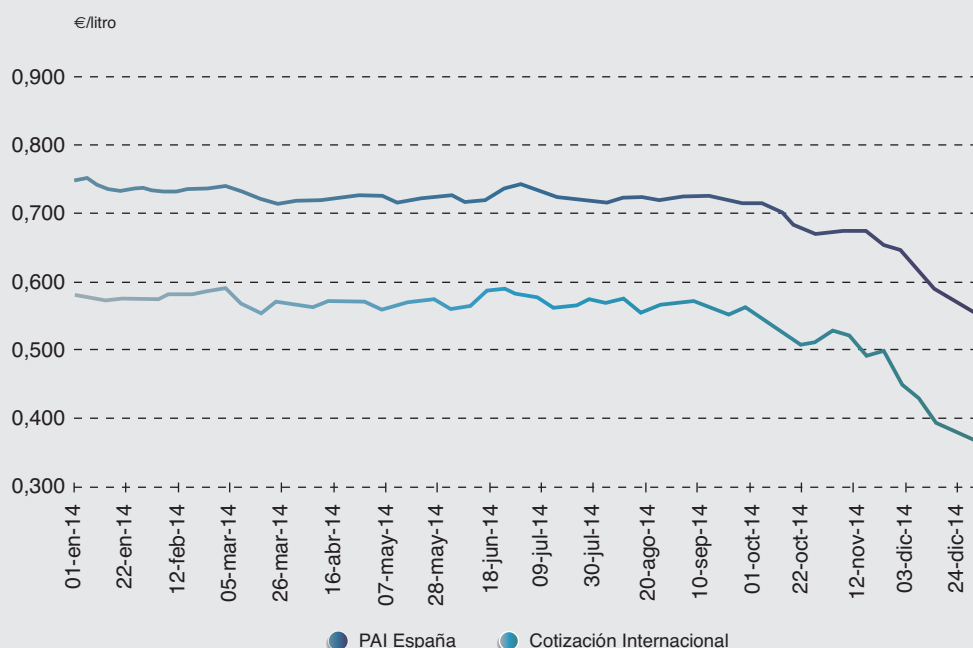
El PAI medio en España del gasóleo A fue de 0,706 €/litro, inferior al promedio de 2013 (0,755 €/litro).

## Evolución del precio antes de impuestos (PAI) del gasóleo A

**Fuente:**  
Boletín Petrolero UE

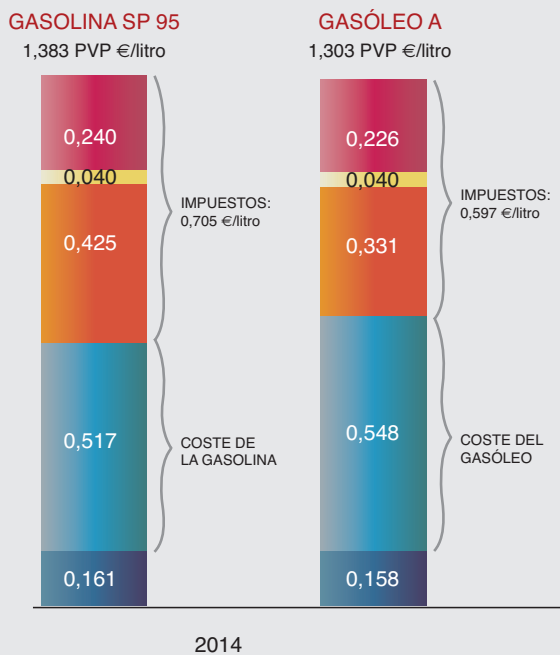
**PAI**= precio antes de impuestos=Coste producto (Ci) + costes de logística y comercialización + amortizaciones + margen minorista y mayorista.

**Ci**=Media de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (70%) y CIF Noroeste de Europa (30%)



El PVP medio del gasóleo de automoción se situó en España en 1,303 €/litro, un 5,9% inferior a la media del año anterior.

Al analizar la media anual de los precios finales de los carburantes, se observa que el peso de los impuestos (Impuesto Especial sobre Hidrocarburos e IVA) ha supuesto en el caso de la gasolina sin plomo 95 el 51% sobre el precio de venta al público, y un 46% en el caso del gasóleo de automoción. En ambos casos queda presente la influencia de la carga impositiva en la composición y formación de los precios de los productos petrolíferos.



### Composición del precio de los productos petrolíferos, gasolina sin plomo 95 y gasóleo A

**Fuente:** Minetur y cotizaciones internacionales

- IVA
- Impuesto Especial (promedio del tipo autonómico)
- Impuesto Especial (tipo Estatal General y tipo Estatal Especial)
- **Coste de la gasolina y del gasóleo:** media ponderada de las cotizaciones internacionales CIF Mediterráneo (70%) y CIF Noroeste de Europa (30%).
- **Otros costes y márgenes:** coste de la EESS (personal, surtidos, tanques, etc.), coste del transporte a las EESS, coste de las reservas estratégicas, coste adicional del biocombustible, coste de la aportación al Fondo Nacional de Eficiencia Energética y remuneraciones de minorista y mayoristas.

En el mes de junio de 2009, se publicó el Real Decreto-Ley 8/2009 en el que se modificó el impuesto especial de hidrocarburos, incrementándose tanto para las gasolinas como para el gasóleo de automoción en 2,9 céntimos de euro por litro. Como consecuencia, los precios de los carburantes sufrieron una subida total de 3,4 céntimos de euros por litro, por aplicar además el IVA correspondiente. Dicho incremento supuso que los precios se equilibrasen respecto al resto de países de la UE.

A partir del 1 de septiembre de 2012 el IVA pasó a ser el 21% (antes 18%), incrementándose de nuevo la carga impositiva de los carburantes.

Desde el 1 de enero de 2013, tal y como se aprobó en la Ley 2/2012 de Presupuestos Generales del Estado, el Impuesto de Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) se integró en el Impuesto Especial de Hidrocarburos, por lo que el IEH se desdobló en tres tramos:

- TIPO ESTATAL GENERAL (TEG): tipo actual del IEH
- TIPO ESTATAL ESPECIAL (TEE): tipo actual del tramo estatal del IVMDH
- TIPO AUTONÓMICO (TA): tipo que decidan las CC.AA.

Actualmente los tipos para la gasolina 95 y para el gasóleo A, en €/1.000 litros, son:

	Tipo Estatal General (TEG)	Tipo Estatal Especial (TEE)
Gasolina SP 95	400,69	24
Gasóleo A	307	24

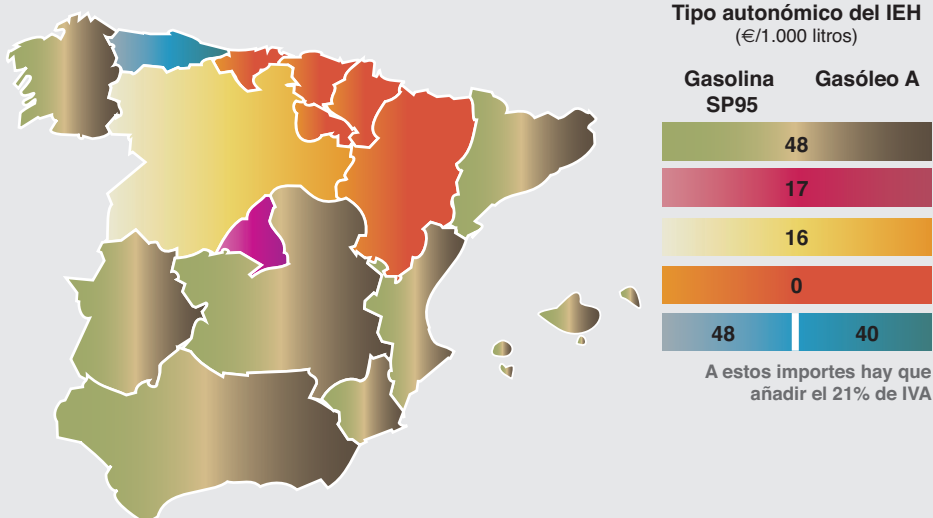


Tal y como AOP anunció cuando se creó el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), los efectos frontera, las dificultades comerciales y logísticas para los operadores y el fraude fiscal siguen produciéndose en la actualidad.

Desde el 1 de enero de 2015, los tipos autonómicos del IEH son los siguientes:

## Incidencia en España del impuesto sobre las ventas minoristas en los precios de los productos petrolíferos

Fuente:  
AOP



La estimación de las cantidades recaudadas de IEH y del IVA correspondiente (que se aplica sobre el anterior) en 2014 se recogen en la siguiente tabla:

## Estimación de ingresos por impuestos

Fuente:  
CORES y elaboración propia

**Nota:**  
Estimaciones según los datos provisionales de la Agencia Tributaria, publicados en su informe del mes de diciembre de 2014, los datos de consumo de CORES y elaboración propia.

(Millones de euros)	
IEH	9.700
IVA	6.850
TOTAL	16.550



Las siguientes tablas muestran la comparación entre la carga impositiva de los países miembros de la UE en diciembre 2014 y enero 2015.

**Carga impositiva de combustibles y carburantes en UE (Euro/litro) en diciembre 2014**

**Fuente:**  
Boletín  
Petrolero UE

Dic 14	Sin Plomo 95		Gasóleo A		Gasóleo C		Fuelóleo ( $\leq 1\%$ Azufre)	
	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%
Bélgica	0,614	21	0,428	21	0,018	21	0,015	21
Dinamarca	0,601	25	0,411	25	0,411	25	0,497	25
Alemania	0,655	19	0,470	19	0,061	19		
Grecia	0,684	23	0,343	23	0,342	23	0,047	19
Francia	0,613	20	0,441	20	0,057	20	0,022	20
Irlanda	0,608	23	0,499	23	0,109	13,5	0,082	13,5
Italia	0,731	22	0,620	22	0,403	22	0,031	10
Luxemburgo	0,462	15	0,335	15	0,010	12		
Holanda	0,767	21	0,486	21	0,486	21	0,036	21
Austria	0,526	20	0,437	20	0,109	20	0,068	20
Portugal	0,585	23	0,368	23	0,292	23	0,016	13
Finlandia	0,624	24	0,463	24	0,161	24		
Suecia	0,622	25	0,535	25	0,431	25	0,472	25
Reino Unido	0,677	20	0,677	20	0,130	5		
España	0,457	21	0,362	21	0,086	21	0,016	21
MEDIA UE-14	0,626	22	0,465	22	0,216	20	0,128	19

**Carga impositiva de combustibles y carburantes en UE (Euro/litro) en enero 2015**

**Fuente:**  
Boletín  
Petrolero UE

Ene 15	Sin Plomo 95		Gasóleo A		Gasóleo C		Fuelóleo ( $\leq 1\%$ Azufre)	
	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%	II.EE.	IVA%
Austria	0,493	20	0,410	20	0,109	20	0,068	20
Bélgica	0,615	21	0,429	21	0,019	21	0,016	21
Dinamarca	0,612	25	0,419	25	0,329	25	0,404	25
Finlandia	0,624	24	0,463	24	0,161	24		
Francia	0,631	20	0,481	20	0,076	20	0,045	20
Alemania	0,655	19	0,470	19	0,061	19		
Grecia	0,681	23	0,341	23	0,539	23	0,044	23
Irlanda	0,608	23	0,499	23	0,122	13,5	0,082	13,5
Italia	0,728	22	0,617	22	0,403	22	0,031	10
Luxemburgo	0,462	17	0,335	17	0,001	14		
Holanda	0,774	21	0,490	21	0,490	21	0,036	21
Portugal	0,618	23	0,402	23	0,343	23	0,031	13
Suecia	0,615	25	0,530	25	0,427	25	0,466	25
Reino Unido	0,813	20	0,813	20	0,156	5		
España	0,462	21	0,368	21	0,087	21	0,017	21
MEDIA UE-14	0,638	22	0,478	22	0,231	20	0,122	19



## Comercialización

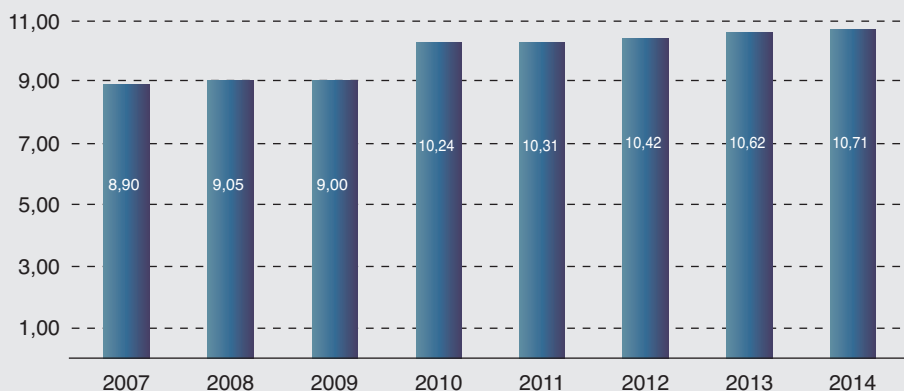
### Puntos de venta

El número de puntos de venta en España a 31 de diciembre de 2014 asciende a 10.712.

#### Evolución del total de puntos de venta en España (miles ppvv)

**Fuente:**

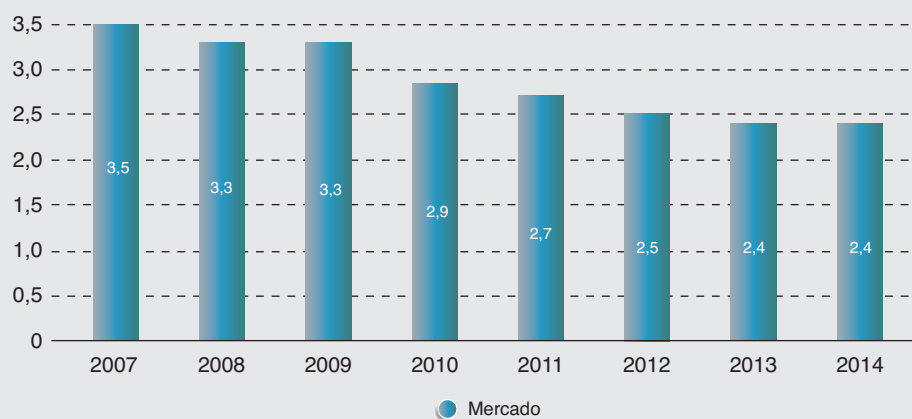
AOP, UPI, empresas y estimaciones propias



#### Evolución de la venta media por ppvv (miles m<sup>3</sup>)

**Fuente:**

CORES y elaboración propia



**Operadores mayoristas 7.699**

REPSOL	3.585
CEPSA	1.477
BP	637
GALP	586
DISA	546
MEROIL	166
SARAS	105
ESERGUI	139
PETROCAT	81
REPOSTAR	80
PETROMIRALLES	61
BALLENOIL	53
Q8	50
IBERDOEX	49
TAMOIL	23
PETROLÍFERA CANARIA	20
TOPOIL	19
TGAS	11
PETROMAR	8
DYNEFF	3

Otras marcas 2.130

Hiper/supermercados 323

Cooperativas de venta al público 560

**Total 10.712**

**Puntos de venta en España a 31/12/2014**

**Fuente:**  
AOP, UPI, empresas y estimaciones propias



**Evolución de los puntos de venta en España**

**Fuente:**  
AOP, UPI, empresas y estimaciones propias

	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010	31/12/2009
MAYORISTAS AOP	6.390	6.461	6.538	6.511	6.495	6.484
OTROS MAYORISTAS	1.309	1.273	1.253	1.155	1.107	977
OTRAS MARCAS	2.130	1.900	1.700	1.800	1.800	1.500
HIPER/SUPER	323	308	295	275	268	265
<b>SUBTOTAL</b>	<b>10.152</b>	<b>9.942</b>	<b>9.786</b>	<b>9.741</b>	<b>9.670</b>	<b>9.226</b>
COOPERATIVAS DE VENTA AL PÚBLICO	560	675	638	568	568	500
<b>Total</b>	<b>10.712</b>	<b>10.617</b>	<b>10.424</b>	<b>10.309</b>	<b>10.238</b>	<b>9.726</b>

**Nota:** Para la elaboración de la tabla se han considerado los siguientes factores:

- Cooperativas: forman parte del total de los puntos de venta, y el número de 560 es el resultado de calcular el 60% del total de las cooperativas existentes en España, por considerar que venden gasóleo A al público y no exclusivamente a los cooperativistas.



## Calidad

En septiembre de 2010 se publicó el Real Decreto 1088/2010 que, en transposición de la Directiva 2009/30/CE, modificó el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

La aprobación de la Directiva 2009/30/CE supuso una modificación de las especificaciones de gasolinas y gasóleos de automoción establecidas en la Directiva 98/70/CE teniendo en cuenta los requisitos técnicos de los motores y la adición de biocarburantes a dichos combustibles.

Por lo que respecta a las gasolinas, las principales modificaciones introducidas son las siguientes:

- Para los vehículos más antiguos, que no están preparados para usar gasolina con un contenido elevado de biocarburantes, y hasta el 31 de diciembre de 2016, (plazo fijado mediante la Orden IET/2458/2013, de 26 de diciembre) se garantizará el suministro continuado de gasolina con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 por ciento en masa y un contenido máximo de etanol de 5 por ciento en volumen. Estas gasolinas estarán disponibles en todas las instalaciones de suministro a vehículos y serán las de menor índice de octano comercializadas (gasolina de 95 l.O.).
- Durante el periodo estival, se permite rebasar la presión máxima de vapor, de las gasolinas a las que se adicione bioetanol, en unos valores que dependen del contenido de bioetanol.

Por lo que se refiere a las especificaciones técnicas de gasóleos:

- Se modifica el contenido máximo autorizado de azufre del gasóleo de automoción, desde 50 mg/kg hasta 10 mg/kg.
- El contenido máximo de azufre de los gasóleos para uso agrícola y marítimo (clase B) y de calefacción (clase C), pasaba, con carácter general, de 2.000 mg/kg a 1.000 mg/kg. No obstante, a partir del 1 de

enero de 2011, el contenido máximo autorizado de azufre de los gasóleos para máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo se redujo hasta 10 mg/kg (Real Decreto 1361/2011, de 7 de octubre).

En cuanto a los biocarburantes y biolíquidos se establece que:

- Las especificaciones técnicas para el bioetanol destinado a su utilización en vehículos a motor son las que figuran en la norma UNE-EN 15376
- Las especificaciones técnicas del biodiesel, proveniente de ésteres metílicos de ácidos grasos, para ser utilizado en vehículos a motor son las recogidas en la norma UNE-EN 14214.
- Las especificaciones técnicas del biodiesel para ser utilizado en calderas de calefacción son las que figuran en la UNE-EN 14213.
- Se podrán comercializar productos con contenidos de biocarburantes superiores, que deberán etiquetarse para garantizar la información a los consumidores finales, advirtiéndoles con el anuncio: "Antes de utilizar este producto asegúrese de que es apto para su motor".

Por su parte, el Real Decreto 290/2015, de 17 de abril, introduce importantes novedades en las especificaciones de los combustibles para uso marítimo (cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217) a efectos de transponer al Ordenamiento jurídico español la Directiva 2012/33/UE. En virtud de dicho Real Decreto:

- 1) El contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en zonas de control de emisiones de SO<sub>x</sub> (SECAs) no podrá ser superior al 0,10% en masa a partir del 1 de enero de 2015.
- 2) El contenido máximo de azufre de los combustibles de uso marítimo utilizados fuera de las SECAs no podrá ser superior al 0,50% en masa a partir del 1 de enero de 2020.

Las especificaciones se recogen en las tablas siguientes:

Especificaciones de las gasolinas

Características	Unidad medida	Límites (1)		Métodos de ensayo		
		mín.	máx.	En EN 228 (2)	Normas ASTM(10)	NORMAS UNE(10)
Densidad a 15°C	kg/m <sup>3</sup>	720	775	EN ISO 3675	D 1298	UNE-EN ISO 3675
Índice de octano research (RON) (11)		95,0	-	EN ISO 12185	D 4052	UNE-EN ISO 12185
Índice de octano motor (MON) (11)		85,0	-	EN ISO 5164	D 2699	UNE-EN ISO 5164
Presión de vapor (DVPE)	kPa			EN ISO 5163	D 2700	UNE-EN ISO 5163
- Verano (3)		45	60	EN 13016-1		UNE-EN 13016-1
- Invierno (4)		50	80			
Destilación:				EN ISO 3405	D 86	UNE-EN ISO 3405
- Evaporado a 70° C verano (3)	%v/v	20	54(*)			
invierno (4)	%v/v	22	56(*)			
- Evaporado a 100° C	%v/v	46	74(*)			
- Evaporado a 150° C	%v/v	75	-			
- Punto final	°C	-	210			
- Residuo	%v/v	-	2			
VLI (10VP+7E70) (5)		-	1.160 (*)		-	
Análisis de los hidrocarburos:						UNE-EN ISO 22854
- Olefinas	%v/v	-	18,0	EN ISO 22854 / EN 15553	D 1319	UNE-EN ISO 22854
- Aromáticos	%v/v	-	35,0	EN ISO 22854 / EN 15553	D 1319	UNE-EN ISO 22854
- Benceno	%v/v	-	1,0	EN 12177		UNE-EN 12177
				EN ISO 22854	D 2267	UNE-EN ISO 22854
				EN 238		UNE-EN 238
Contenido de oxígeno	%m/m	-	3,7	EN 1601		UNE-EN 1601
				EN 13132 / EN ISO 22854		UNE-EN 13132/ UNE-EN ISO 22854
Oxigenados:	%v/v			EN 1601		UNE-EN 1601
- Metanol (6)		-	3	EN 13132 / EN ISO 22854		UNE-EN 13132/ UNE-EN ISO 22854
- Etanol (7)		-	10			
- Alcohol isopropílico (**)		-	12			
- Alcohol tert-butílico (**)		-	15			
- Alcohol iso-butílico (**)		-	15			
- Éteres que contengan 5 átomos (**) o más de carbono por molécula (**)		-	22			
- Otros compuestos oxigenados (8)		-	15			
Contenido de azufre (9)	mg/kg	-	10	EN ISO 20846		UNE-EN ISO 20846
				EN ISO 20884		UNE-EN ISO 20884
Contenido de plomo	g/l	-	0,005	EN 237	D 3237	UNE-EN 237
Corrosión lámina de cobre (3 horas a 50° C)	escala	-	Clase 1	EN ISO 2160	D 130	UNE-EN ISO 2160
Estabilidad a la oxidación	minutos	360	-	EN ISO 7536	D 525	UNE-EN ISO 7536
Contenido de gomas actuales (lavadas)	mg/100ml	-	5	EN ISO 6246	D 381	UNE-EN ISO 6246
Aspecto		Claro y brillante				
Características	Unidad	Límites (1)		Métodos de ensayo		
	de medida	Mínimos	Máximos	En EN 228 (2)	Normas ASTM (10)	Normas UNE (10)
Aditivos y agentes trazadores		Regulados por la Orden PRE/1724/2002, de 5 de julio, por la que se aprueban los trazadores y marcadores que deben incorporarse a determinados hidrocarburos para la aplicación de los tipos reducidos establecidos en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, modificada por la Orden PRE/3493/2004, de 22 de octubre.				

## NOTAS

**(1)** Los valores indicados en la especificación son “valores reales”. Para determinar los valores límite, se ha recurrido a los términos del documento EN ISO 4259 “Petroleum products - Determination and application of precision data in relation to methods of test”. Para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproducibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse sobre la base de los criterios descritos en la norma EN ISO 4259 2006.

**(2)** Se han tenido en cuenta los especificados en la norma UNE-EN 228, pudiendo, no obstante, adoptarse otros métodos analíticos, siempre que éstos ofrezcan al menos, la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los especificados en la norma citada.

Para más información sobre métodos analíticos y su prevalencia en caso de discrepancia, ver la norma UNE-EN 228.

Los métodos de ensayo a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada.

**(3)** Desde el 1 de mayo hasta el 30 de septiembre.

**(4)** Desde el 1 de octubre hasta el 30 de abril.

**(5)** Sólo durante los meses de abril y de octubre.

**(6)** Deben añadirse agentes estabilizantes.

**(7)** Pueden ser necesarios agentes estabilizantes. El etanol añadido cumplirá la especificación UNE-EN 15376.

**(8)** Otros mono alcoholes y éteres con punto final de destilación no superior al establecido por la norma UNE-EN 228.

**(9)** Para la determinación hasta 10 ppm de azufre, se utilizarán indistintamente las EN ISO 20846 y EN ISO 20884.

**(10)** Los métodos de ensayo a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada, excepto en el caso de los siguientes métodos ASTM para los que se podrá aplicar la versión que aquí se indica: D 2699:1986; D 2700:1986 y D 1319:1995.

**(11)** Se deberán calcular disminuyendo en dos décimas para poder ser comparados con los límites mínimos establecidos, salvo que se utilicen las normas D 2699:1986 y D 2700:1986.

**(\*)** Valores provisionales hasta aprobación de la revisión de la norma EN 228.

**(\*\*)** La norma UNE EN 228:2013 ha establecido finalmente los siguientes límites máximos de volatilidad de las gasolinas:

a) Destilación:

- Evaporado a 70° verano (% v/v): 50

invierno (% v/v): 52

- Evaporado a 100° (% v/v): 72

b) VLI (10 VP+7E70): 1064



**Especificaciones del gasóleo de automoción**

Características	Unidad medida	Límites (1)		Métodos de ensayo		
		mín.	máx.	En EN 590 (2)	Normas ASTM(5)	NORMAS UNE(5)
Número de cetano		51,0	-	EN ISO 5165 / EN 15195 (6)	D 613	UNE-EN ISO 5165/ UNE-EN 15195
Índice de cetano		46,0	-	EN ISO 4264	D 4737	UNE-EN ISO 4264
Densidad a 15° C	kg/m <sup>3</sup>	820	845	EN ISO 3675 EN ISO 12185	D 4052	UNE-EN ISO 3675 UNE-EN ISO 12185
Hidrocarburos policíclicos aromáticos (3)	%m/m	-	8	EN 12916		UNE-EN 12916
Contenido en azufre (4)	mg/kg	-	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884		UNE-EN ISO 20846 UNE-EN ISO 20884
Destilación:	°C			EN ISO 3405	D 86	UNE-EN ISO 3405
- 65% recogido		250				
- 85% recogido			350			
- 95% recogido			360			
Viscosidad cinemática a 40° C	mm <sup>2</sup> /s	2,00	4,50	EN ISO 3104	D 445	UNE-EN ISO 3104
Punto de inflamación	°C	superior a 55		EN ISO 2719	D 93	UNE-EN ISO 2719
Punto de obstrucción filtro frío:	°C			EN 116		UNE-EN 116
- Invierno (1 oct. - 31 marzo)		-	-10			
- Verano (1 abril - 30 sept.)		-	0			
Residuo carbonoso (sobre 10 %v/v residuo de destilación)	%m/m	-	0,30	EN ISO 10370	D 4530	UNE-EN ISO 10370
Lubricidad, diámetro huella corregido (wsd 1.4) a 60° C	µm	-	460	EN ISO 12156-1		UNE-EN ISO 12156-1
Contenido en agua	mg/kg	-	200	EN ISO 12937		UNE-EN ISO 12937
Contaminación total (partículas sólidas)	mg/kg	-	24	EN 12662		UNE-EN 12662
Contenido de cenizas	%m/m	-	0,01	EN ISO 6245	D 482	UNE-EN ISO 6245
Corrosión lámina de cobre (3 h. a 50° C)	escala	-	clase 1	EN ISO 2160	D 130	UNE-EN ISO 2160
Estabilidad a la oxidación	g/m <sup>3</sup> HORAS	- 20 (7)	25	EN ISO 12205 EN 15751	D 2274	UNE-EN ISO 12205 UNE-EN 15751
Color			2		D 1500	
Contenido en FAME (8)	%v/v		7			UNE-EN 14078
Transparencia y brillo		Cumple			D 4176	
Aditivos y agentes trazadores	Regulados por la Orden PRE/1724/2002, de 5 de julio, por la que se aprueban los trazadores y marcadores que deben incorporarse a determinados hidrocarburos para la aplicación de los tipos reducidos establecidos en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, modificada por la Orden PRE/3493/2004, de 22 de octubre.					



## NOTAS

- (1)** Los valores indicados en la especificación son “valores reales”. Para determinar los valores límite, se ha recurrido a los términos del documento EN ISO 4259 “Petroleum products - Determination and application of precision data in relation to methods of test”. Para determinar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproducibilidad). Los resultados de las mediciones individuales se interpretarán sobre la base de los criterios descritos en la norma EN ISO 4259.
- (2)** Se han tenido en cuenta los especificados en la norma UNE-EN 590, pudiendo, no obstante, adoptarse otros métodos analíticos, siempre que éstos ofrezcan, al menos, la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los especificados en la norma citada. Para más información sobre métodos analíticos y su prevalencia en caso de discrepancia, ver la norma UNE-EN 590. Los métodos de ensayos a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada.
- (3)** Definido como los hidrocarburos aromáticos totales menos los hidrocarburos monoaromáticos.
- (4)** Para la determinación hasta 10 ppm de azufre, se utilizarán indistintamente las EN ISO 20846 y EN ISO 20884.
- (5)** Los métodos de ensayo a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada.
- (6)** En caso de controversia el método de referencia a utilizar es el de la EN ISO 5165.
- (7)** Esta norma sólo se aplicará cuando el gasóleo A contenga más del 2% v/v de FAME. En caso de modificación de la norma, se aplicará según lo dispuesto en la última versión publicada.
- (8)** Se recomienda añadir aditivos antioxidantes al FAME puro que aporten un efecto similar al de 1.000 mg/kg de BHT (butil hidroxitolueno) con el propósito de preservar las propiedades de estabilidad a la oxidación. El FAME cumplirá la norma UNE-EN 14214.



**Especificaciones de los gasóleos para usos agrícola y marítimo (clase B) y de calefacción (clase C)**

Características	Unidad medida	Gasóleo Clase B	Gasóleo calefacción Clase C	Métodos de ensayo	
				Normas UNE-ISO-CEN (2)	Normas ASTM(2)
Densidad a 15° (máx/mín)	kg/m <sup>3</sup>	880/820	900/-	EN ISO 3675 EN ISO 12185	D 4052
Color		Rojo	Azul		D 1500
Azufre, máx (1)	mg/kg	10 (4)	1000 (1)	EN ISO 8754 EN ISO 14596 EN 24260	
Índice de cetano, mín.		46		EN ISO 4264	D 4737
Número de cetano, mín.		49		ISO 5165 EN 15195 (3)	D 613
Destilación:					
- 65% recogido, mín	°C	250	250	EN ISO 3405	D 86
- 80% recogido, máx	°C		390		
- 85% recogido, máx	°C	350			
- 95% recogido, máx	°C	370	Anotar		
Viscosidad cinemática a 40 °C mín/máx	mm <sup>2</sup> /s	2,0/4,5	-/7,0	EN ISO 3104	D 445
Punto de inflamación, mín	°C	60	60	EN ISO 2719	D 93
Punto de obstrucción filtro frío				EN 116	
- Invierno (1 octubre-31 marzo), máx	°C	-10	-6		
- Verano (1 abril-30septiembre), máx	°C	0	-6		
Punto de enturbiamiento				EN 23015	D 2500
- Invierno (1 octubre-31 marzo), máx	°C		4		D 5772
- Verano (1 abril-30 septiembre), máx	°C		4		
Residuo carbonoso (sobre 10% v/v final destilación), máx	% m/m	0,30	0,35	EN ISO 10370	D 4530
Contenido en agua y sedimentos, máx	% v/v		0,1	UNE 51083	D 2709
Contenido en agua, máx	mg/kg	200		EN ISO 12937	D 1744
Contaminación total (partículas sólidas), máx	mg/kg	24		EN 12662	
Contenido de cenizas, máx	% m/m	0,01		EN ISO 6245	D 482
Corrosión lámina de cobre (3 horas a 50° C), máx.	Escala	Clase 1	Clase 2	EN ISO 2160	D 130
Transparencia y brillo		Cumple			D 4176
Estabilidad a la oxidación, máx	g/m <sup>3</sup>	25		EN ISO 12205	D 2274
Aditivos y agentes trazadores	Regulados por la Orden PRE/1724/2002, de 5 de julio, por la que se aprueban los trazadores y marcadores que deben incorporarse a determinados hidrocarburos para la aplicación de los tipos reducidos establecidos en la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, modificada por la Orden PRE/3493/2004, de 22 de octubre.				

## NOTAS

**(1)** Con las excepciones recogidas en el artículo 3 de este Real Decreto:

El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre en el gasóleo clase B para uso marítimo será el definido en las normas UNE-EN ISO 8754 y UNE-EN ISO 14596.

Del mismo modo, el método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre en el gasóleo clase C será el definido en las normas UNE-EN 24260, UNE-EN ISO 8754 y UNE-EN ISO 14596.

El método de arbitraje será el UNE-EN ISO 14596. La interpretación estadística de la comprobación del contenido de azufre de los gasóleos utilizados se efectuará conforme a la norma UNE-EN ISO 4259.

**(2)** Los métodos de ensayo a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada.

**(3)** En caso de controversia el método de referencia a utilizar es el de la EN ISO 5165.

**(4)** Para gasóleos para máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo. Para las embarcaciones de pesca seguirá siendo 1.000 mg/kg.



Especificaciones de fuelóleos

Características	Unidad medida	Límites	Normas UNE (2)	Métodos de ensayo	
				Normas ASTM(2)	Normas ISO (2)
Color		Negro			
Viscosidad cinemática a 50 °C, máx.	mm <sup>2</sup> /s	380	EN ISO 3104	D 445	ISO 3104
Azufre, máx.	% m/m	1,0 (1)	EN ISO 8754 EN ISO 14596 EN ISO 51215	D 4294	
Punto de inflamación, mín.	°C	65	EN 22719	D 93	ISO 2719
Agua y sedimento, máx.	% v/v	1,0	51082	D 1796	
Agua, máx.	% v/v	0,5	51027	D 95	ISO 3733
Potencia calorífica superior, mín.	kcal/kg	10.000	51123	D 240	Anexo A de ISO 8217
Potencia calorífica inferior, mín.	kcal/kg	9.500	51123	D 240	
Cenizas, máx.	% m/m	0,15		D 482	ISO 6246
Estabilidad					
- Sedimentos potenciales (máx.)	% m/m	0,15			ISO 10307-2
Vanadio, máx.	mg/kg	300		D 5708 D 5863	ISO 14597

NOTAS

- (1) Con las excepciones recogidas en el artículo 4 de este Real Decreto:  
El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre en el fuelóleo pesado será el definido en las normas UNE EN ISO 8754 (1996) y UNE EN ISO 14596 (1999).
- (2) Los métodos de ensayo a aplicar serán los correspondientes a la última versión publicada.

## Glosario

<b>BBL</b>	barril ~159 litros
<b>BRENT</b>	crudo de referencia en Europa
<b>BRENT DATED</b>	cotización del crudo brent para entregas a plazo
<b>Ci</b>	cotización internacional
<b>CIF</b>	venta franco bordo
<b>CO</b>	monóxido de carbono
<b>CO2</b>	dióxido de carbono
<b>FAME</b>	ésteres metílicos de los ácidos grasos
<b>FO BIA</b>	fuelóleo de bajo índice de azufre (<1%)
<b>FOB</b>	venta sobre vagón
<b>GASOLEO A</b>	gasóleo de automoción
<b>GASOLEO B</b>	gasóleo agrícola y pesquero
<b>GASOLEO C</b>	gasóleo de calefacción
<b>GLP</b>	gas licuado del petróleo
<b>GNL</b>	gas natural licuado
<b>I.O.</b>	índice de octano
<b>IPC</b>	índice de Precios de Consumo
<b>IPCA</b>	índice de Precios de Consumo Armonizado
<b>JET A-1, A-2</b>	combustibles de aviación
<b>M3</b>	metros cúbicos
<b>MARGEN CRACKING</b>	margen en un tipo de refinería compleja
<b>MARGEN HYDROSKIMMING</b>	margen en un tipo de refinería sencilla
<b>MBBL/D</b>	millones de barriles al día
<b>MJ</b>	megajulio
<b>MM3</b>	millones de metros cúbicos
<b>NOX</b>	óxidos de nitrógeno
<b>PAI</b>	precio antes de impuestos
<b>PCI</b>	poder calorífico inferior
<b>P.P.</b>	puntos porcentuales
<b>PPM</b>	partes por millón
<b>PP.VV</b>	puntos de venta
<b>SOX</b>	óxidos de azufre
<b>SP</b>	sin plomo
<b>TEP</b>	tonelada equivalente de petróleo
<b>T.P.M</b>	tonelada de peso muerto
<b>TM</b>	tonelada métrica
<b>UE-14</b>	media de los países de la Unión Europea UE-15 excluida España
<b>UEM</b>	Unión Económica y Monetaria

# Glosario de procesos de refino

## **DESTILACIÓN ATMOSFÉRICA**

tratamiento primario del crudo  
(separación física de sus componentes básicos).

## **DESTILACIÓN A VACÍO**

tratamiento físico del residuo de la destilación atmosférica.  
Prepara la carga a las unidades de cracking.

## **CRACKING**

rotura de las moléculas en condiciones controladas para obtener productos específicos (gasolinas y gasóleos, más otros).

Los procesos de cracking más usados son:

- **HYDROCRACKING**

cracking en una atmósfera de hidrógeno. Se usa para producir gasóleos de alta calidad, exentos de azufre.

- **VISBREAKING**

cracking térmico suave para obtener gasóleos pesados y fueles de baja viscosidad.

- **COQUIZACIÓN O COKING**

cracking térmico severo para obtener destilados de baja calidad (alto azufre) y coque de petróleo.

- **FCC**

cracking catalítico para la producción de gasolinas y, en menor medida, gasóleos.

## **REFORMADO**

transformación de naftas en GLP y gasolinas de alto octano.

## **HDS/HDT**

tratamientos con hidrógeno para eliminar el azufre.

## Tabla de densidades de productos y equivalencias de unidades

	Densidades (Kg/litro)	PCI (Tep/m <sup>3</sup> )
<b>Gasolinas y componentes</b>		
Gasolina	0,7442	0,7643
Bioetanol	0,7778	0,5016
BioETBE	0,7500	0,6449
<b>Gasóleos motor y componentes</b>		
Gasóleo A	0,8372	0,8598
Biodiésel	0,8919	0,7882
Hidrobiodiésel	0,7727	0,8121
<b>Otros productos</b>		
Gasolina de aviación	0,7211	
Gasóleo C	0,8583	
Keroseno Jet A	0,8027	
Keroseno Jet A	0,8038	
Fuelóleo	1,0000	

**Fuente:**  
OM ITC 2877/2008 y  
Fundación Gómez Pardo


<b>PETRÓLEO</b>	<b>símbolo</b>	<b>litros</b>	<b>barriles</b>	<b>metro cúbico</b>	<b>tep</b>
1 barril *	bbbl	158,9900	1,0000	0,1590	0,1400
1 metro cúbico *	m <sup>3</sup>	1.000,0000	6,2900	1,0000	0,8600
1 tonelada equivalente de petróleo *	tep	1.160,4900	7,3000	1,1605	1,0000

\* Media de referencia: 32,35° API y densidad relativa 0,8636

<b>VOLUMEN</b>	<b>símbolo</b>	<b>pie cúbico</b>	<b>barril</b>	<b>litro</b>	<b>metro cúbico</b>
pie cúbico	ft <sup>3</sup>	1,0000	0,1781	28,3200	0,0283
barril	bbbl	5.615,0000	1,0000	158,9840	0,1590
litro	l	0,0353	0,0063	1,0000	0,0010
metro cúbico	m <sup>3</sup>	35,3107	6,2898	1.000,0000	1,0000

<b>Producto</b>	<b>Equivalencia PCI (tep/tm) metodología Eurostat</b>	<b>Emisiones CO<sub>2</sub></b>		
		<b>(tCO<sub>2</sub>/ktep) metodología IPPC</b>	<b>(kg/kg)</b>	<b>(kg/litro)</b>
<b>GLP</b>	1,099	2614		
<b>Gasolina</b>	1,051	2872	3,019	2,297
<b>Gasóleo</b>	1,010	3070	3,101	2,621
<b>Keroseno</b>	1,027	2964	3,044	2,443
<b>Fuelóleo</b>	0,955	3207	3,063	3,063



MEMORIA

2014



C/ Sor Angela de la Cruz, 2-11<sup>a</sup>  
28020 Madrid ~ España  
Tel.: +34 91 572 10 05  
[www.aop.es](http://www.aop.es)