

NOTA INFORMATIVA SOBRE LA COMPARATIVA ENTRE LOS PRECIOS DE LOS CARBURANTES DE JULIO DE 2008 Y ACTUALES

En los últimos días muchas noticias han comparado el precio del crudo y de los carburantes en julio de 2008, momento en que alcanzaron sus máximos, y los precios actuales.

Es preciso distinguir entre el mercado del petróleo y los precios finales de los carburantes al consumidor, hacer una correlación directa entre uno y otros es un error por los siguientes motivos:

1. **Los precios de los carburantes no tienen una relación directa con la cotización del barril de petróleo**, sino que dependen de las cotizaciones de la gasolina y gasóleo en los mercados al por mayor del Mediterráneo y del Norte de Europa, todos ellos en dólares. Estos mercados, a parte de la cotización del crudo, están influidos por la oferta y demanda de dichos productos, el coste de producción de carburantes de mejor calidad y la cotización Euro/Dólar.
2. **Los impuestos que forman parte de la composición del precio en el surtidor amortiguan las variaciones porcentuales de éste**, tanto en las subidas como en las bajadas de las materias primas.
3. **El tipo de cambio euro/dólar**. El crudo y la gasolina/gasóleo en el mercado al por mayor se negocian en dólares, por lo que el tipo de cambio euro/dólar tiene una gran incidencia en los precios finales. En julio de 2008 el cambio llegó a 1,6 dólares por €, y ahora, está en 1,32, o lo que es lo mismo, el dólar se ha apreciado un 18%. En los gráficos siguientes todos los datos se han trasladado a €/litro al cambio correspondiente en cada momento y así incorporar dicho efecto.

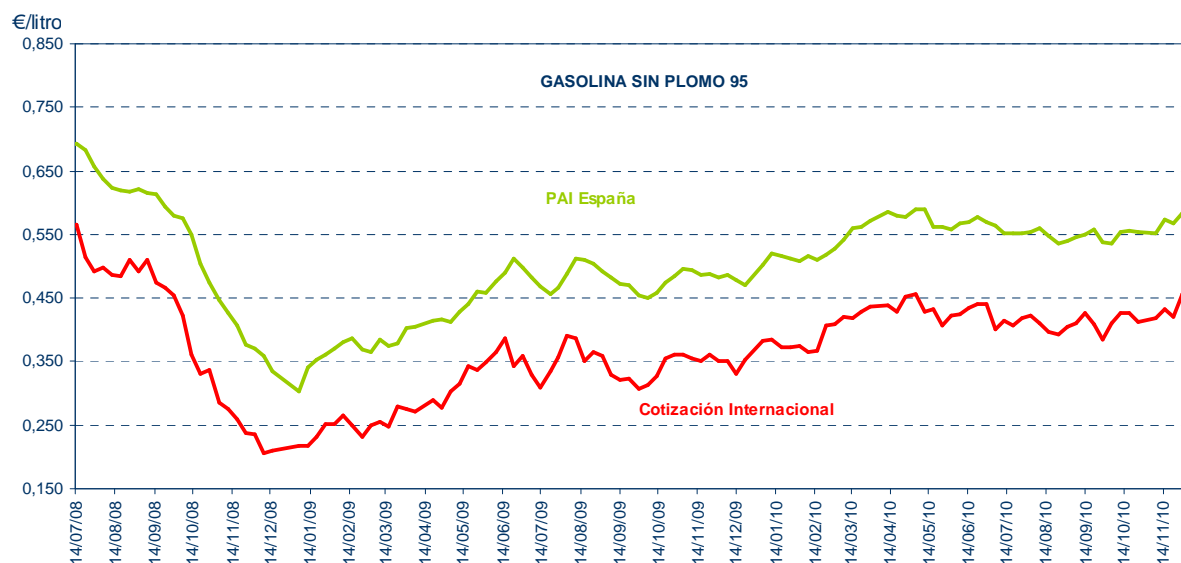
La cotización más alta del crudo Brent en julio de 2008 fue de 144\$/bbl y en diciembre de 2010 de 91\$/bbl. Dicho descenso representa un 37% en dólares, pero en euros por barril el descenso ha sido del 23%. Aún así, las variaciones porcentuales entre ambas no son comparables con las variaciones de los precios finales de los carburantes, debido principalmente a los impuestos y al aumento del peso de los mismos, ya que dicho componente no lo tiene el petróleo.

Las variaciones del coste de la gasolina tampoco son comparables porcentualmente. De la bajada del precio del coste de la gasolina entre ambos periodos de 8,4cts€/litro, más de la mitad se ha visto compensada por un aumento de impuestos.

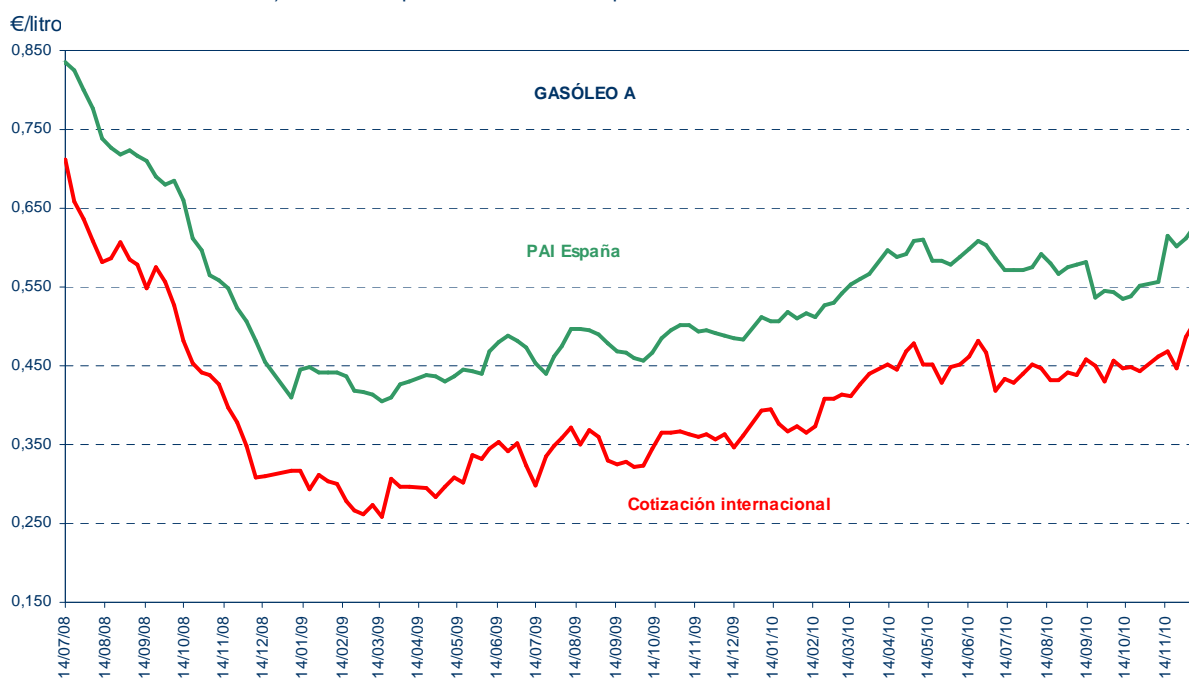
La comparativa más precisa es la que se realiza comparando las cotizaciones internacionales o coste de la gasolina/gasóleo al por mayor con los precios antes de impuestos y haciendo las comparaciones de la evolución en valores absolutos, es decir en €/litro, y no en porcentajes. Si se comparan porcentualmente cantidades de diferente orden de magnitud, se producen también distorsiones.

Si comparamos los precios antes de impuestos (PAI) en el surtidor en España, de la gasolina SP95 y del gasóleo A desde el 14 de julio de 2008 y de los costes de la gasolina y del gasóleo al por mayor, se observa claramente en las gráficas siguientes que **los precios antes de impuestos evolucionan de forma simétrica al comportamiento del coste del producto o coste de aprovisionamiento de los operadores en los mercados internacionales al por mayor**.

Comparación de la evolución de los precios antes de impuestos (PAI) en el surtidor en España y de las cotizaciones internacionales de la gasolina y del gasóleo desde el 14 de julio de 2008



PAI = Precio antes de impuestos y antes de descuentos comerciales = Coste producto (Ci) + costes de logística y comercialización + coste de reservas estratégicas + amortizaciones + margen minorista y mayorista.
 Ci = Media de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (Génova-Lavera) y CIF Noroeste de Europa (Amsterdam-Rotterdam-Amberes) = Coste del producto = Coste de aprovisionamiento.



PAI = Precio antes de impuestos y antes de descuentos comerciales = Coste producto (Ci) + costes de logística y comercialización + coste de reservas estratégicas + amortizaciones + margen minorista y mayorista.
 Ci = Media de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (Génova-Lavera) y CIF Noroeste de Europa (Amsterdam-Rotterdam-Amberes) = Coste del producto = Coste de aprovisionamiento.

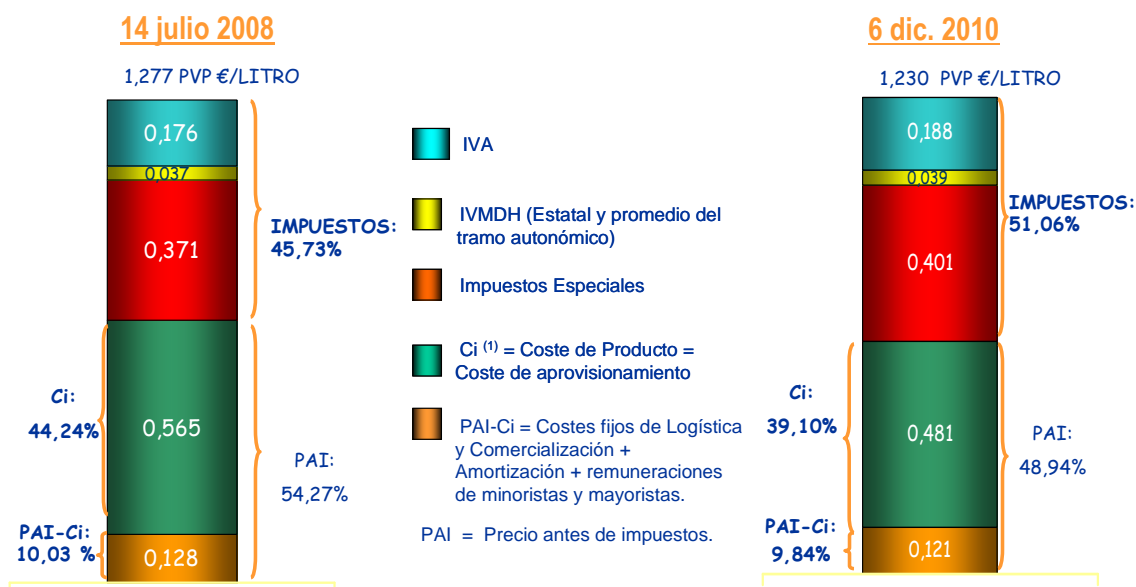
Composición del precio de los carburantes. Comparativa entre julio 2008 y diciembre 2010

La formación del precio de la gasolina depende de tres factores: el coste del carburante (gasóleo o gasolina) en el mercado internacional, los impuestos y otros costes como almacenamiento, transporte, mantenimiento de reservas estratégicas, comercialización, gastos financieros, etc.

Como vemos, el componente de **mayor peso en el precio final de los carburantes son los impuestos**. Desde julio de 2008 hasta el día de hoy se han producido dos modificaciones en la imposición de los carburantes que impactan en los precios finales:

- 13 de junio de 2009, **aumento de los Impuestos Especiales (II.EE.)** de la gasolina y del gasóleo: 2,9 cts€/litro. A dicho aumento, hay que calcularle el impacto del IVA, en aquél momento, que era el 16%. El resultado final fue de un aumento de 3,4 cts€/litro
- 1 de julio de 2010, **aumento del tipo del IVA** del 16% al 18%

COMPOSICIÓN DE LOS PRECIOS EN ESPAÑA GASOLINA SP95



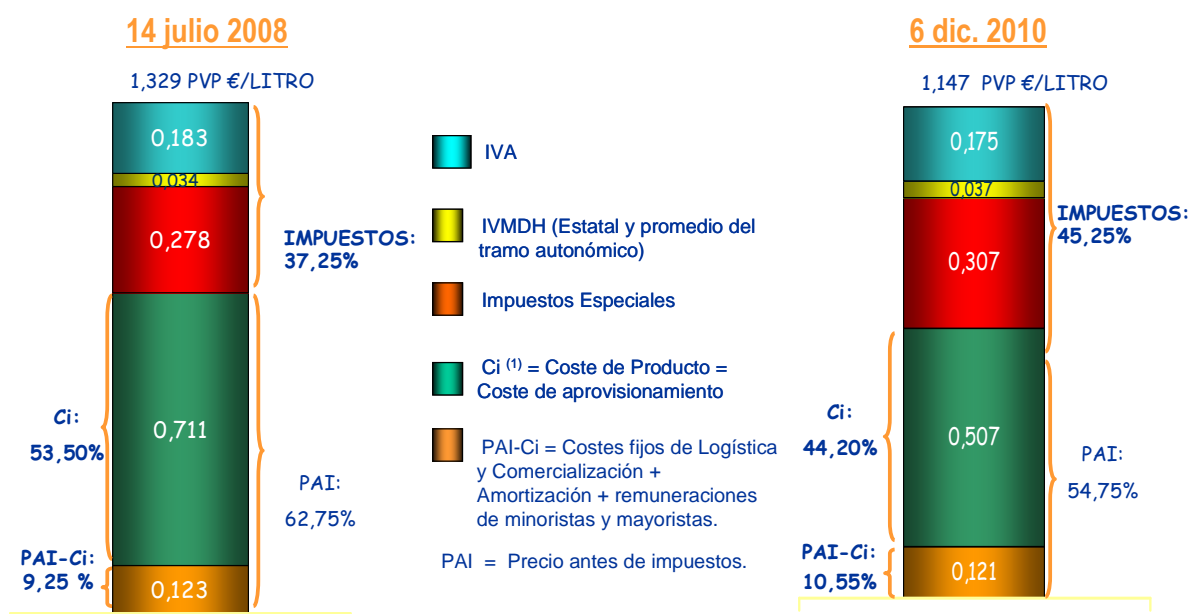
(1) Ci = Media ponderada de las cotizaciones diarias altas CIF Mediterráneo (70%) y CIF Noroeste de Europa (30%)

Fuente: Boletín Petrolero UE y Platts

- ✓ En el periodo analizado, **la cotización de de la gasolina en los mercados internacionales descendió desde 0,565 a 0,481 €/litro**, por lo que ha pasado a representar del 44% al 39% del precio final.
- ✓ **La suma de todos los impuestos pasaron de 0,584 a 0,628 €/litro**, por lo que ha pasado a representar del 46% al 51% del precio final.

- ✓ La caída de 8,4 cts€/litro en el precio de coste de la gasolina se ha visto contrarrestada en parte por la subida de los impuestos en 4,4 cts€/litro.
- ✓ El PAI-Ci, que cubre todos los costes de distribución y comercialización que han aumentado por la fuerte caída del consumo y en el que está incluido la remuneración de los operadores mayoristas, ha sufrido una variación negativa en el periodo, de 0,7cts€/litro. El PAI-Ci soporta también los descuentos que los operadores dan a sus clientes sobre el precio del surtidor.
- ✓ Teniendo en cuenta estos efectos se explica por qué el precio final ha descendido 4,7cts€/litro.

COMPOSICIÓN DE LOS PRECIOS EN ESPAÑA GASÓLEO A



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

Fuente: Boletín Petrolero UE y Platts

- ✓ En el periodo analizado, la cotización del gasóleo en los mercados internacionales descendió desde 0,711 a 0,507 €/litro, por lo que ha pasado a representar del 54% al 44% del precio final.
- ✓ La suma de todos los impuestos pasaron de 0,495 a 0,519 €/litro, por lo que ha pasado a representar del 37% al 45% del precio final.
- ✓ La caída de 20,4 cts€/litro en el precio de coste del gasóleo se ha visto contrarrestada en parte por la subida de los impuestos en 2,4 cts€/litro.

- ✓ El PAI-Ci, ha sufrido una variación negativa en el periodo, de 0,2 cts€/litro. Los descuentos sobre los precios del surtidor son particularmente importantes para las flotas profesionales de gasóleo.
- ✓ Sumando ambos factores el precio final es 18,2 cts€/litro inferior en la actualidad.

Acerca de las comparativas de precios en los diferentes países de la UE

Principalmente son los impuestos los que determinan la diferencia de precios de los distintos países, ya que es el componente de mayor peso en el precio final. Por ejemplo, en España los impuestos suponen aproximadamente el 50% del precio de venta al público, a pesar de ser uno de los países de la UE con la imposición sobre los carburantes más baja.

No obstante, en las comparativas de precios entre países hay que tener en cuenta que los datos no son homogéneos, tal y como lo constata la propia Comisión Europea (ver informe http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/doc/prices/survey_oil_bulletin_data_collection.pdf).

En dicho informe, se analiza la diferente metodología de captación de datos de cada país, siendo España en único que toma la media de todos sus puntos de venta. Ningún otro país realiza un seguimiento tan exhaustivo.

Además, la Comisión dice que los precios medios españoles que se utilizan para compararlos con la media europea no tienen en cuenta tampoco los descuentos que los operadores ofrecen a sus clientes en los medios de pago y fidelización.

El mercado de carburantes español, transparente y regulado

AOP defiende la transparencia del sector petrolero en la formulación de los precios de los carburantes, establecidos por cada compañía de manera independiente. El sector petrolero es uno de los sectores comerciales más transparentes y controlados.

Madrid, 14 de diciembre de 2010

Para más información: Gabinete de prensa AOP
Laura Martínez: laura.martinezhidalgo@bm.com 91 384 67 27
Yolanda Vega: yolanda.vega@bm.com 91 384 67 04