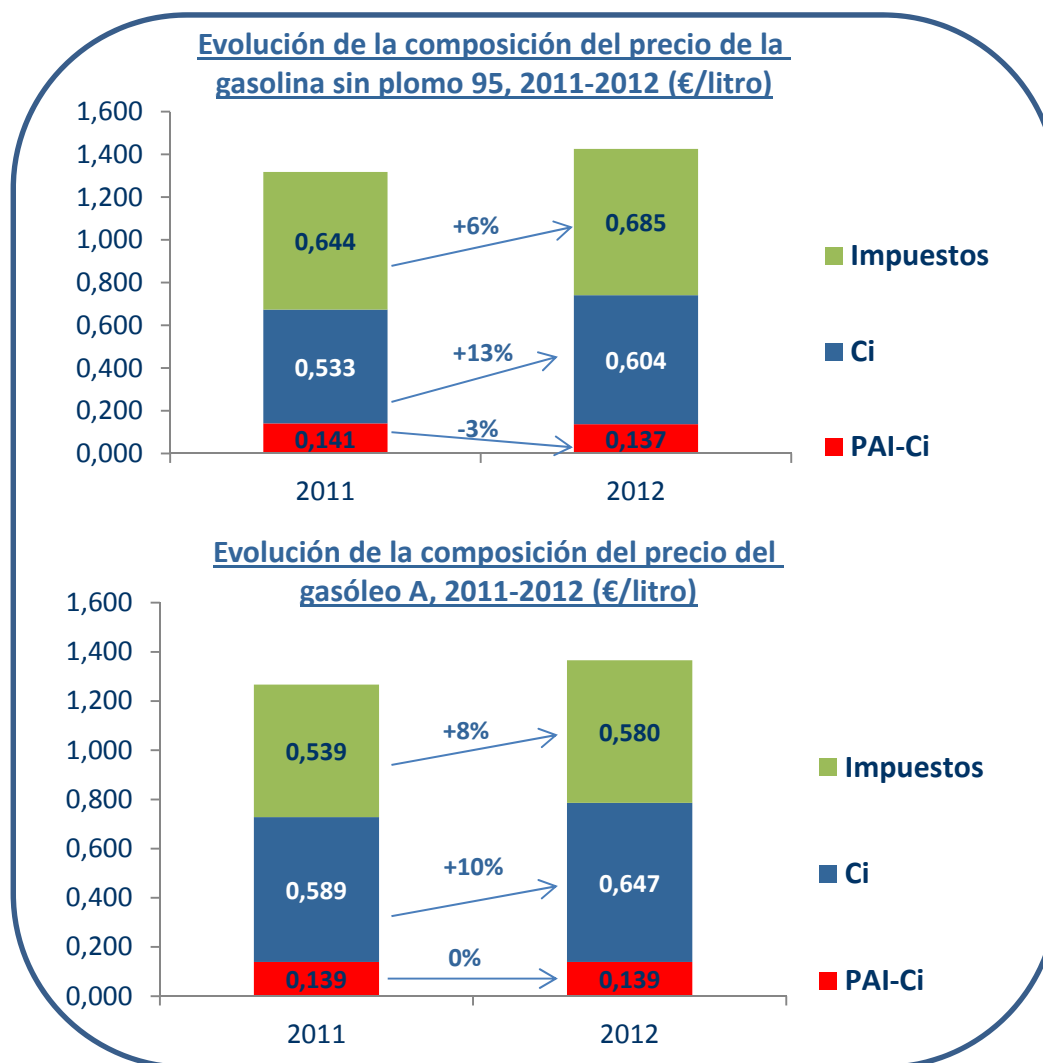


LOS COMPONENTES DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES QUE MÁS HAN SUBIDO EN 2012 HAN SIDO LOS IMPUESTOS Y LAS COTIZACIONES INTERNACIONALES

- Según los **datos publicados por el MINETUR** y la elaboración de AOP, la diferencia entre el precio antes de impuestos (PAI) y las cotizaciones internacionales (Ci) de los productos, a lo largo de 2012, ha oscilado para la gasolina SP95 entre un mínimo de 0,111 €/litro (semana del 3 diciembre) y un máximo de 0,174 €/litro (semana del 15 de octubre). En el caso del gasóleo A, han variado entre un mínimo de 0,104 €/litro (semana del 12 de noviembre) y un máximo de 0,189 €/litro (semana del 14 de mayo).
- En los gráficos siguientes, se observa la evolución de los precios medios en España desde 2011. Hay que resaltar las variaciones de impuestos que se han producido a lo largo de 2012:
 - Implantación o aumento del tramo autonómico del IVMDH en 10 CC.AA.
 - Aumento del IVA al 21%, a partir del 1 de septiembre.



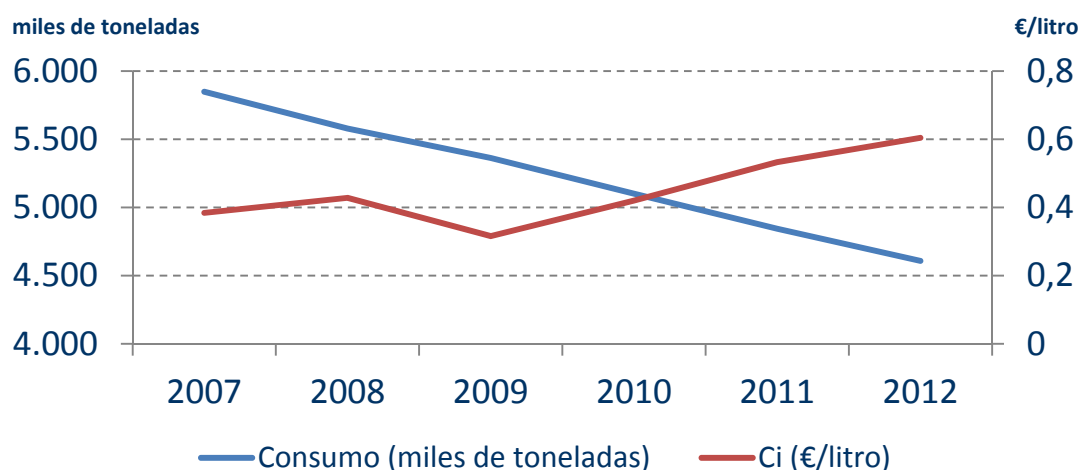
Fuente: elaboración propia con datos publicados por el MINETUR.

- Según los datos anteriores, los componentes del precio que han tenido una mayor variación han sido las cotizaciones internacionales que lo hicieron en un 13% en la gasolina SP95 y en un 10% en el gasóleo A y los impuestos que han subido un 6% en la gasolina SP95 y un 8% en el gasóleo A.
- Por el contrario, el PAI-Ci ha evolucionado negativamente en el caso de la gasolina SP95 y ha permanecido estable en el gasóleo A.

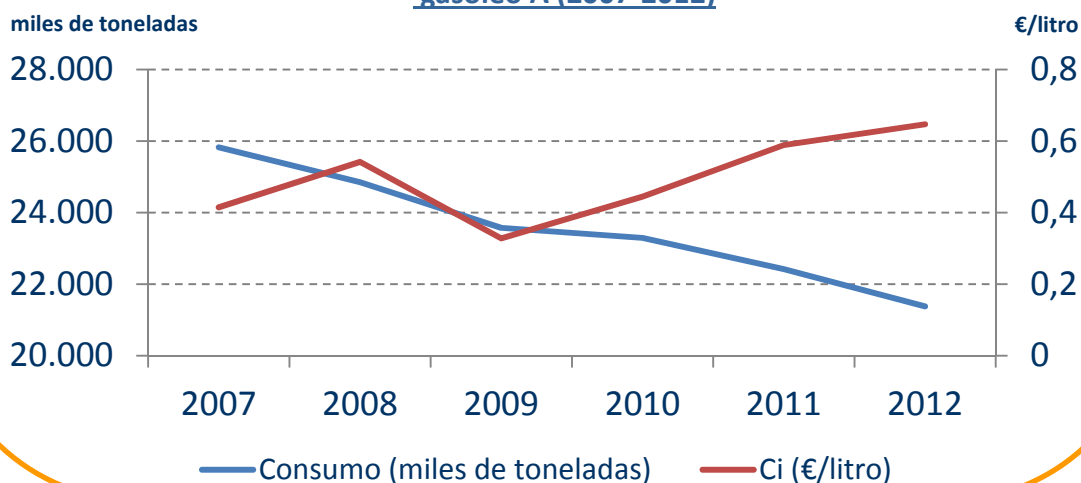
LA RECESIÓN Y CAÍDA DEL CONSUMO EN ESPAÑA NO AFECTAN A LAS COTIZACIONES INTERNACIONALES DE LOS CARBURANTES

- La caída del consumo de carburantes, motivada por la crisis, ha sido muy superior en España respecto a otros países europeos.
- España solo representa el 1,5% del mercado mundial de petróleo, por lo que los movimientos en la demanda interna tienen una influencia prácticamente nula en el mercado mundial de productos petrolíferos, y no tienen por qué coincidir con los movimientos en los precios de las materias primas. Como se observa en el gráfico siguiente, aunque en España esté cayendo la demanda, las cotizaciones internacionales de los productos siguen su propia evolución y, desde 2009, continúan su tendencia al alza.

Evolución del consumo y de las cotizaciones internacionales de la gasolina sin plomo 95 (2007-2012)



Evolución del consumo y de las cotizaciones internacionales del gasóleo A (2007-2012)

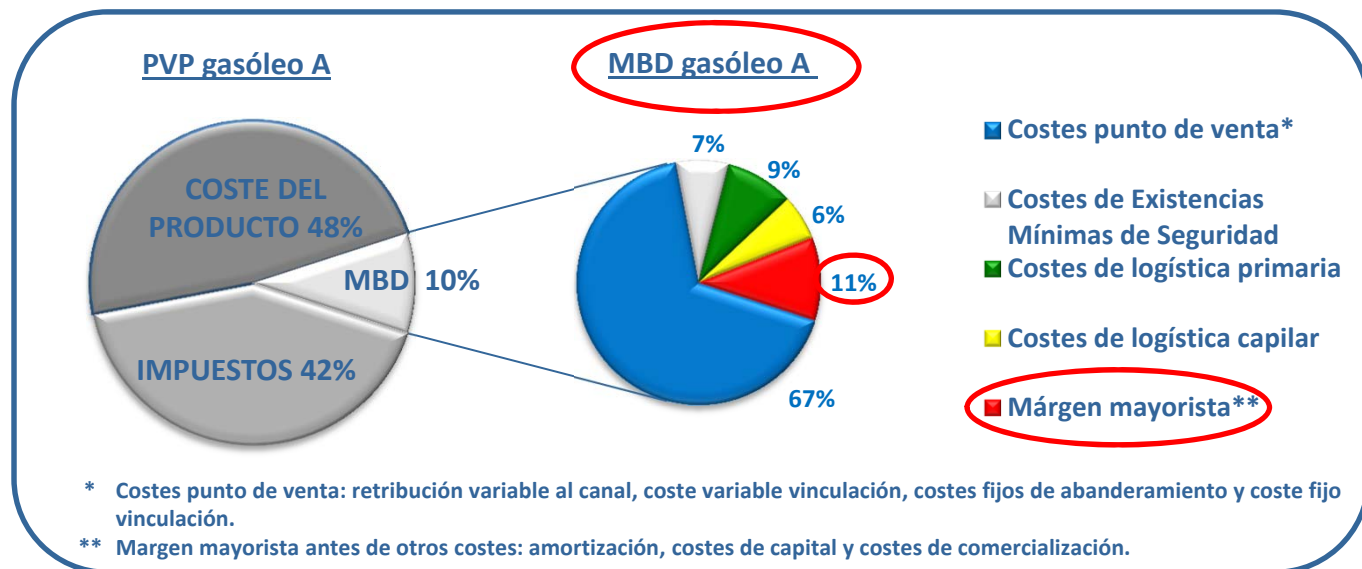


Fuente: Cores y elaboración propia.

- Los precios de los carburantes dependen de las cotizaciones de la gasolina y gasóleo en los mercados al por mayor, en el caso de España, 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. **El tipo de cambio euro/dólar es un factor fundamental** en el precio de venta al público (PVP), los productos petrolíferos cotizan en los mercados internacionales en dólares.

EL MAL LLAMADO “MÁRGEN BRUTO DE DISTRIBUCIÓN (MBD)” NO ES EL MARGEN DE LOS OPERADORES PETROLEROS

- El erróneamente llamado MBD incluye fundamentalmente costes, ya que aproximadamente el 90% del mismo lo son. Estos costes corresponden al punto de venta (67% del MBD), logísticos y de existencias mínimas de seguridad (22% aprox.)
- Según constató la CNE en 2008, única vez que se ha estudiado el desglose del MBD con detalle, el margen bruto mayorista se situó aproximadamente en el 11% del MBD, lo que equivaldría al 1 - 2 % del PVP.



Fuente: “Expediente informativo sobre la evolución de los precios de los carburantes de automoción en España en relación con las medias europeas” publicado por la CNE el 23/07/08 y elaboración propia a partir de datos de precios de 2012, reportados por el MINETUR a la UE .

- AOP insiste en que la correcta nomenclatura del mal llamado MDB, debería ser “PAI-Ci”.

LA REALIDAD ES QUE LOS OPERADORES SE ENFRENTAN A UNA SUBIDA DE COSTES, SUS MÁRGENES NO HAN SUBIDO

El mal llamado MBD, en realidad, tiene que hacer frente a una subida de costes, en muchos de los casos ajenos al control de los operadores. Se pueden destacar los siguientes incrementos significativos de costes diferenciales en España con respecto a otros países de la UE:

- **Costes financieros:** La financiación de los stocks operativos y de las EMS se ha encarecido debido al aumento de los costes financieros en España frente a los de países con los que se nos compara. El encarecimiento del crédito en 400 puntos con respecto a Alemania y Francia, implica un diferencial de coste de capital no desdeñable. Por ejemplo, el diferencial con Alemania representa aprox. un extra coste de 0,7 cts. de €/litro.
- **Costes asociados a los medios de pago,** así como los de la **morosidad,** que están creciendo por encima de la media europea.
- **Mayor repercusión de los costes fijos en España por mayor caída del mercado,** que ha sido muy superior en España.
- **La incidencia de la inflación** en los costes, dado que en España la inflación ha crecido por encima de la media comunitaria.
- **Menor capacidad de los operadores de obtener ingresos complementarios.** Se ha producido un deterioro en las ventas de servicios y productos distintos de los carburantes. Dicha caída se debe al descenso de consumo y a medidas tomadas por diferentes Administraciones Públicas y a la liberalización de horarios comerciales. Estos ingresos son esenciales para sostener la rentabilidad del punto de venta.