



AOP rechaza las acusaciones contra el sector por carecer de fundamento

Los carburantes reflejan fielmente la evolución de los costes de aprovisionamiento en la composición de precios en un mercado transparente

Resumen Ejecutivo

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) defiende **la transparencia del sector petrolífero** en la formulación de los precios de los carburantes, establecidos por cada compañía de manera independiente.

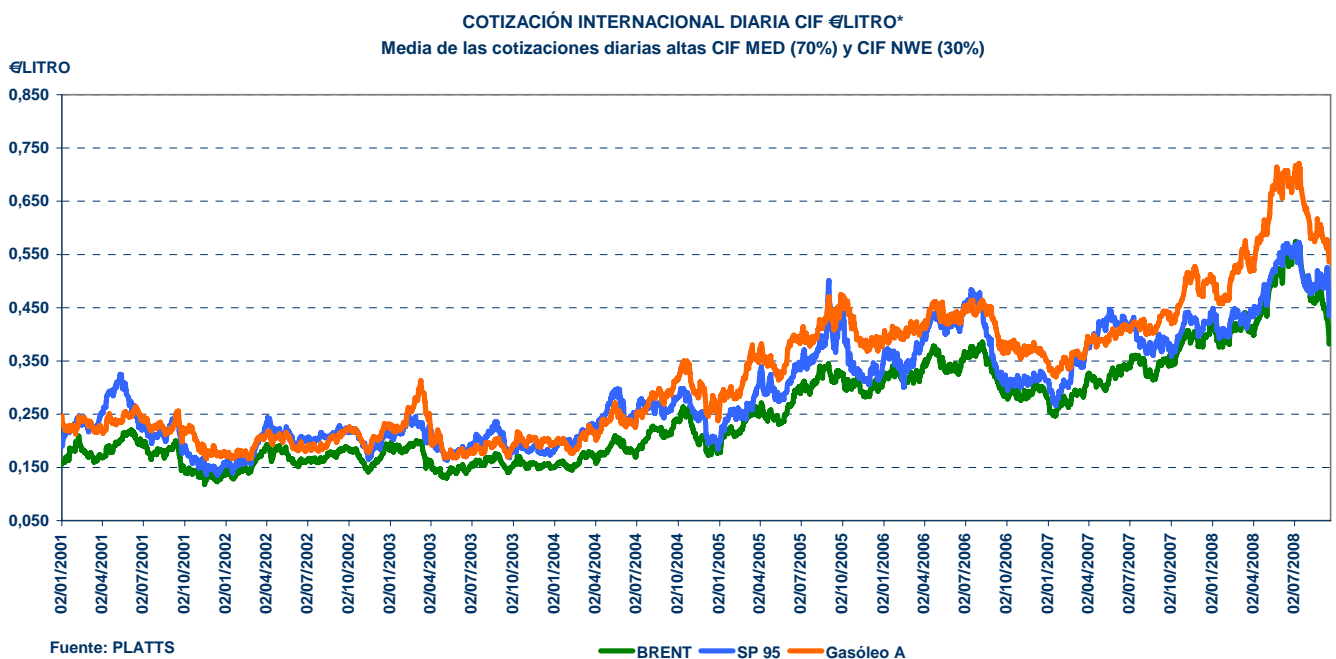
AOP señala que es preciso distinguir entre el mercado del petróleo y los precios finales al consumidor, hacer una correlación directa entre uno y otros es un error por los siguientes motivos:

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 el mercado 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 aumento de los precios de la materia prima y del dinero desde principios de año ha tenido una repercusión en el incremento de capital circulante necesario para mantener la actividad y las existencias mínimas de seguridad.
4. Otros costes de comercialización han experimentado importantes incrementos en los últimos años y solo una parte ha sido repercutido al cliente final, como concluye un reciente informe de la Comisión Nacional de Energía de 23 de Julio del 2008, en el cual se demuestra que el margen mayorista ha disminuido en los últimos años de forma sustancial.

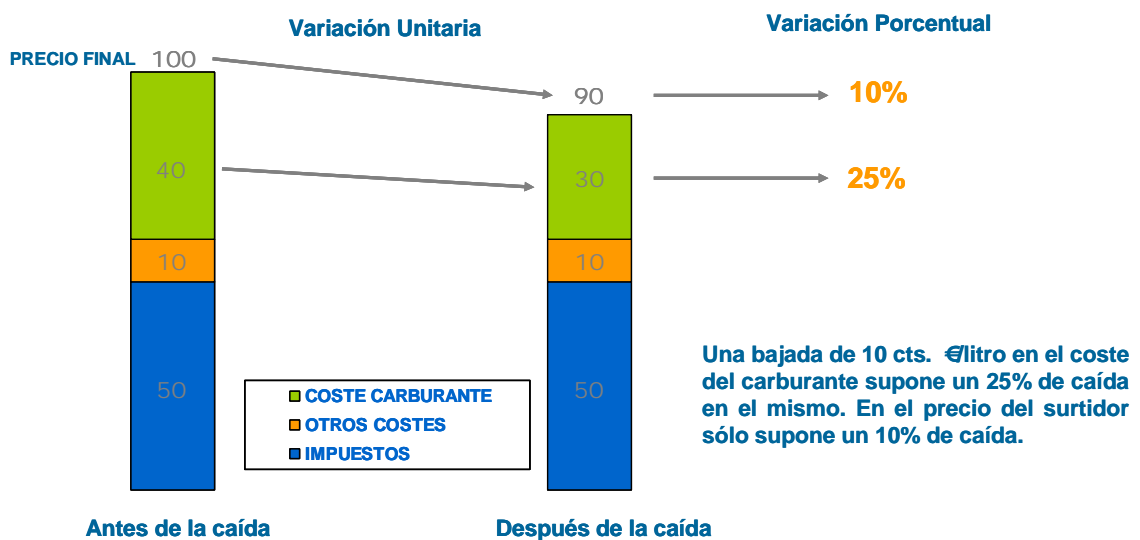
El **sector petrolero** es uno de los sectores comerciales **más transparentes** y desde luego el **más controlado** por los organismos supervisores.

Las mínimas diferencias de los precios antes de impuestos entre los países de la Unión Europea obedecen a muchísimos factores, y comparar unos con otros no es correcto ya que **cada país tiene estructuras de distribución y comercialización diferentes**, esto ocurre con la mayoría de los sectores industriales.

- La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) defiende **la transparencia del sector petrolífero** en la formulación de los precios de los carburantes, establecidos por cada compañía de manera independiente, en función de sus políticas comerciales, y rechaza las recientes acusaciones vertidas contra el sector.
- AOP señala que es preciso distinguir entre el mercado del petróleo y los mercados de productos derivados del mismo, como son los carburantes. 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 de referencia para España, el del Mediterráneo y del Norte de Europa, todos ellos en dólares.
- Estas cotizaciones internacionales de la gasolina y el gasóleo son datos publicados diariamente por distintos medios especializados en información sobre energía (Platts-McGraw Hill, Argus, Bloomberg), y utilizados por sus suscriptores, organismos, medios, etc. Estos medios también recogen en tiempo real la información de los mercados de futuros y publican diariamente las transacciones y los precios de referencia, en dólares/tonelada, de los cargamentos de gasolina y gasóleo, así como del resto de los derivados del crudo.
- La no coincidencia de las variaciones en las cotizaciones del crudo Brent y las de sus derivados, la gasolina y el gasóleo, se observa perfectamente en la evolución de todas ellas a lo largo de un periodo de tiempo. La estacionalidad, y con ello la demanda relativa de la gasolina y el gasóleo no es coincidente. Pueden existir ocasionales desbalances entre la oferta y la demanda que inciden de forma notable en los precios respectivos al por mayor, como por ejemplo existe actualmente con la gasolina debido a los problemas surgidos por la paralización de un parte importante del refino en EEUU con motivo de los huracanes Gustavo e Ike. Obviamente, existe una correlación entre el crudo y sus derivados y entre éstos entre si, pero dicha correlación no es perfecta ni es siempre la misma, observándose variaciones relativas de precios diferentes entre los tres productos a lo largo del tiempo.



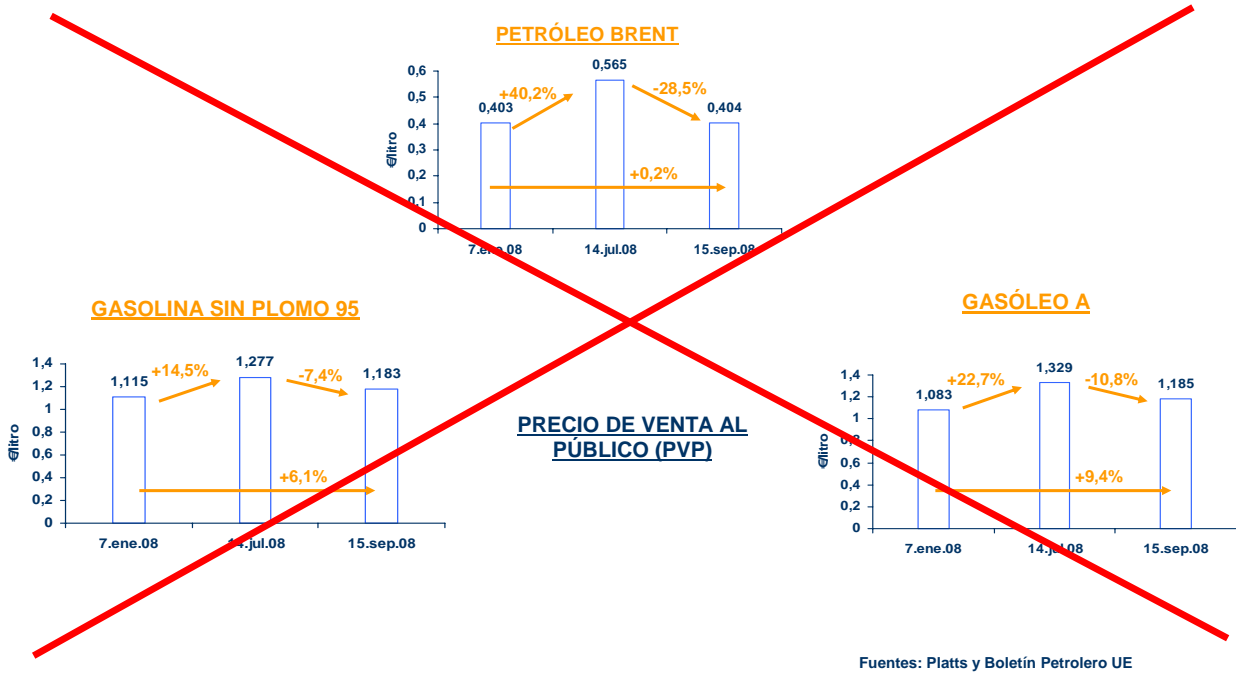
- Además, en la composición del precio en el surtidor influyen otras variables como son los impuestos, otros costes (almacenamiento, transporte, mantenimiento de existencias de seguridad, comercialización, amortización y la remuneración al canal minorista) y el cambio de moneda dólar - euro. Por lo tanto, la comparación de las variaciones porcentuales del crudo con las del precio del producto en el surtidor es errónea.
- En las comparaciones de las variaciones porcentuales de las cotizaciones internacionales de los carburantes con los precios finales, hay que tener en cuenta que los Impuestos Especiales y los costes de distribución y gestión del negocio forman parte de la composición del precio en el surtidor y hacen las **variaciones porcentuales mucho menos acusadas**, tanto en las subidas como en las bajadas de las gasolinas y los gasóleos.



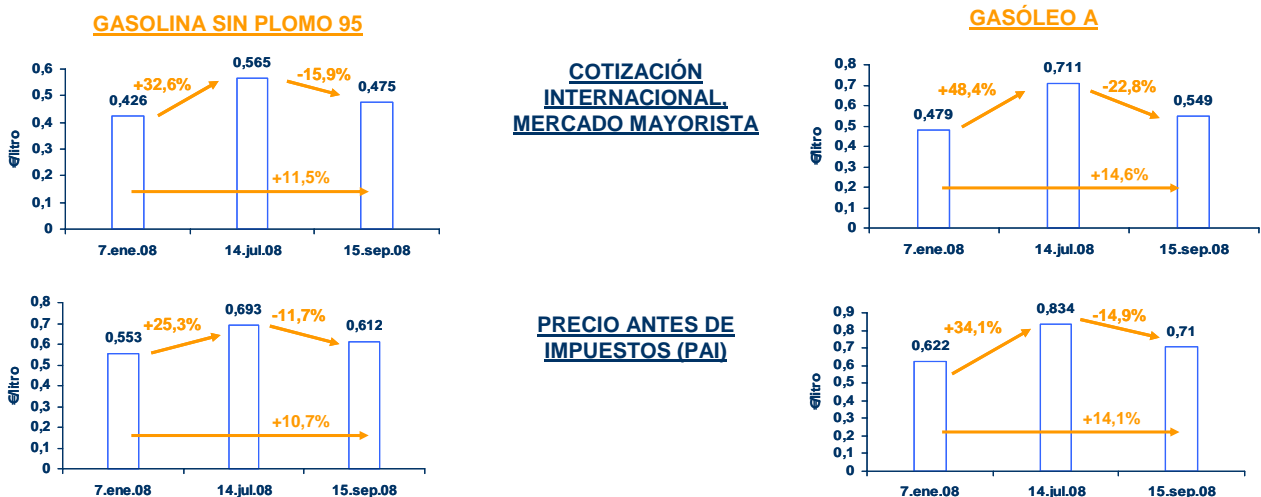
Coste del Carburante = Cotización de la gasolina o del gasóleo en los mercados internacionales. El crudo, la gasolina y el gasóleo tienen cotizaciones diarias diferentes que son independientes entre si.

Otros costes = Coste de almacenamiento, transporte, mantenimiento de existencias de seguridad, comerciales, amortización, remuneración al minorista y margen mayorista.

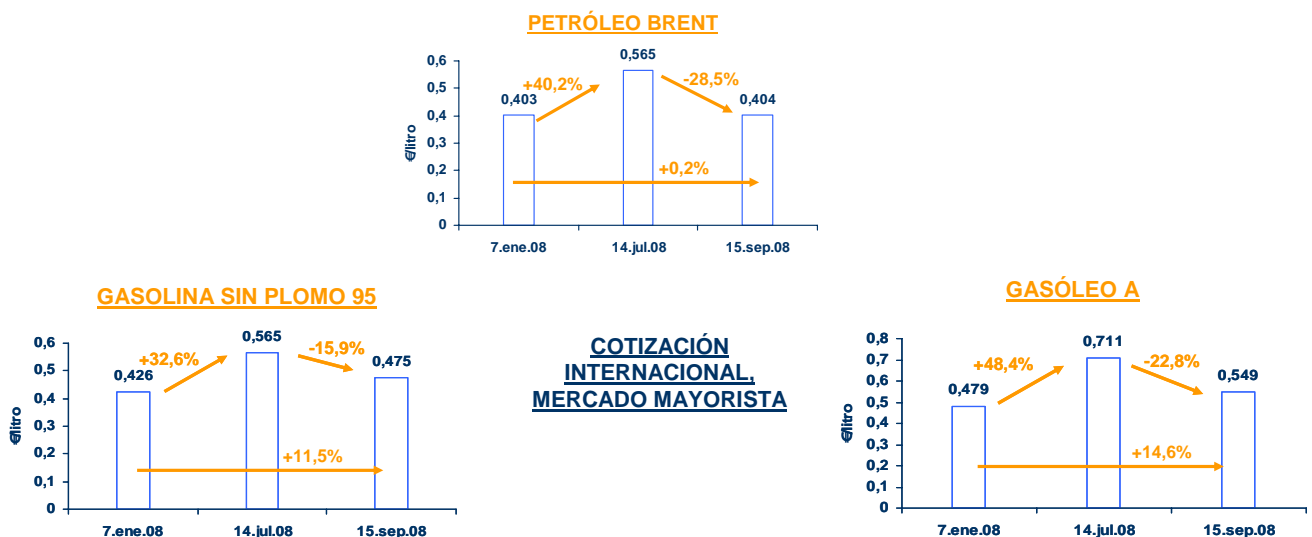
- En las gráficas a continuación, según los datos publicados por el Boletín Petrolero de la UE y por Platts, se observa el comportamiento del crudo Brent, de los costes de aprovisionamiento en el mercado mayorista para España de la gasolina y del gasóleo (cotización internacional), de la media española de los precios antes de impuestos en los surtidores y de los precios de venta al público.
- **Esta comparación es errónea**



- **La comparativa más precisa es la que se realiza comparando las cotizaciones internacionales de los derivados 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.



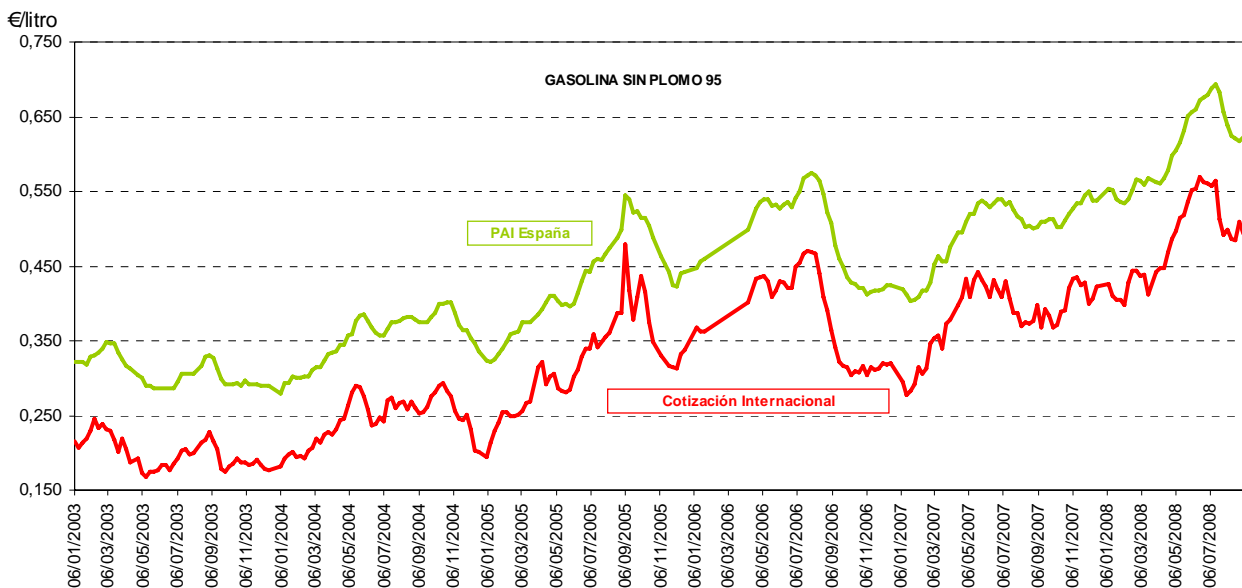
- El comportamiento a lo largo de 2008 indica que, frente a una subida de la gasolina del 11,5% en los costes de aprovisionamiento, el precio antes de impuestos se repercutió un 10,7%. En el caso del gasóleo, frente a una subida del 14,6% del coste de aprovisionamiento, se ha repercutido un 14,1% en el precio antes de impuestos. Si hacemos la comparativa con las variaciones absolutas, que es como habría que realizarlas, se observa en el gasóleo que frente a una subida de 7 cts€/litro de las Ci, los PAI han subido 8,8 cts€/litro. En la gasolina la variación de los Ci entre el día 7 de enero y 15 de sep fue de 4,9 cts€/litro, y la del los PAI de 5,9. Esas son comparaciones de dos días determinados. Las diferencias serían debidas a muchos de los argumentos explicados a lo largo del documento.
- **No coincidencia de las variaciones en las cotizaciones internacionales del crudo brent y las de sus derivados, son mercados independientes**



Fuentes: Platts y Boletín Petrolero UE

Evolución de los precios

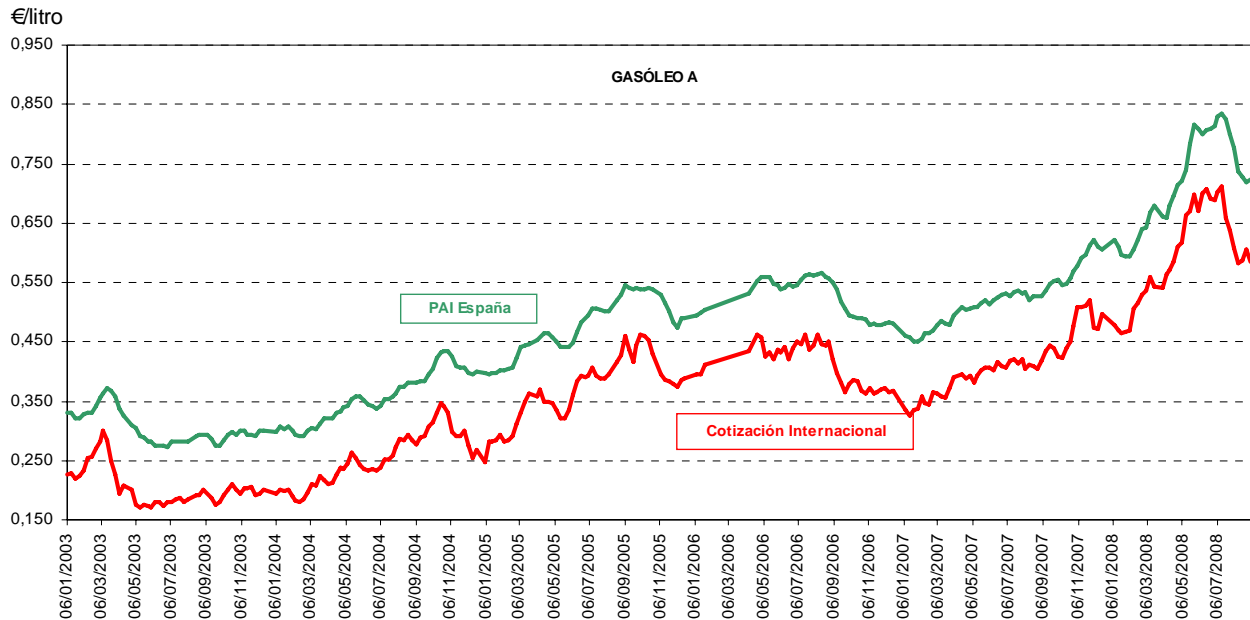
- Otra de las realidades del comportamiento del sector es que **las variaciones en los costes de aprovisionamiento** se reflejan en los precios en el surtidor con la misma rapidez, tanto en las subidas como en las bajadas. Basta analizar las estadísticas de la evolución de precios publicadas por el Ministerio de Industria y la CNE, para ver que las curvas de los precios en el surtidor antes de impuestos y las cotizaciones internacionales reflejan variaciones prácticamente paralelas a lo largo del tiempo. Analizando **la evolución en los últimos años** queda patente que el comportamiento en las subidas y en las bajadas es similar. El expediente informativo sobre la evolución de los precios de los carburantes de automoción en España en relación con las medias europeas de la CNE, aprobado por su Consejo el 23 de julio de 2008, constata que los costes de aprovisionamiento de los operadores tienen una correlación casi exacta con las cotizaciones internacionales. Si comparamos éstas con los Precios Antes de Impuestos (PAI) medios en España hay una gran similitud en el comportamiento de ambos tanto en las subidas como en las bajadas, la velocidad de repercusión en las subidas se corresponde con la misma velocidad en trasladar las bajadas.



Fuentes: Boletín Petrolero de la UE y Platt's

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

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



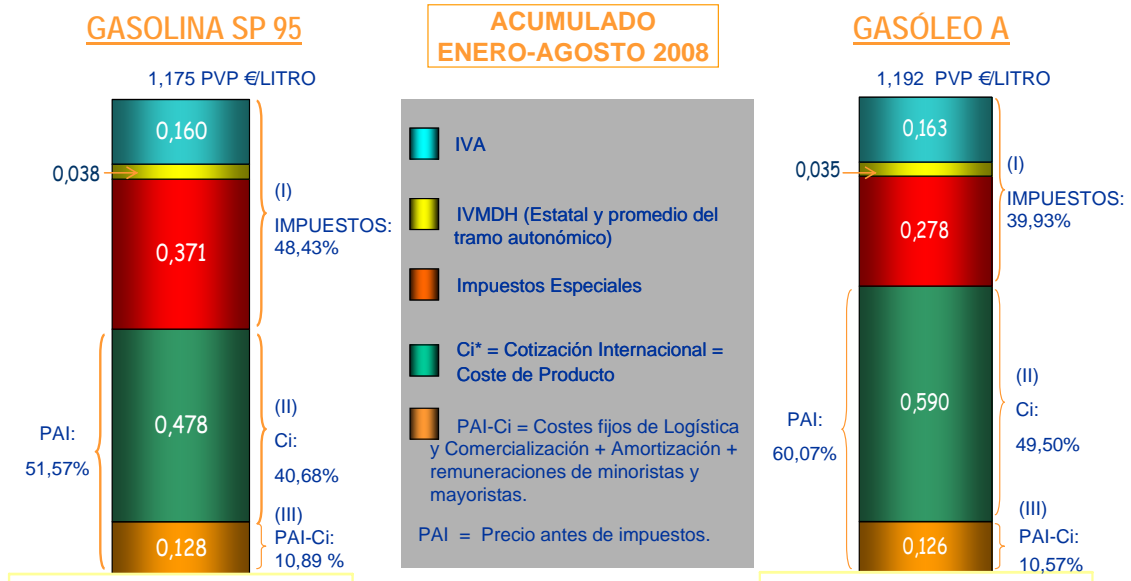
Fuentes: Boletín Petrolero de la UE y Platt's

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%)

Composición de los precios

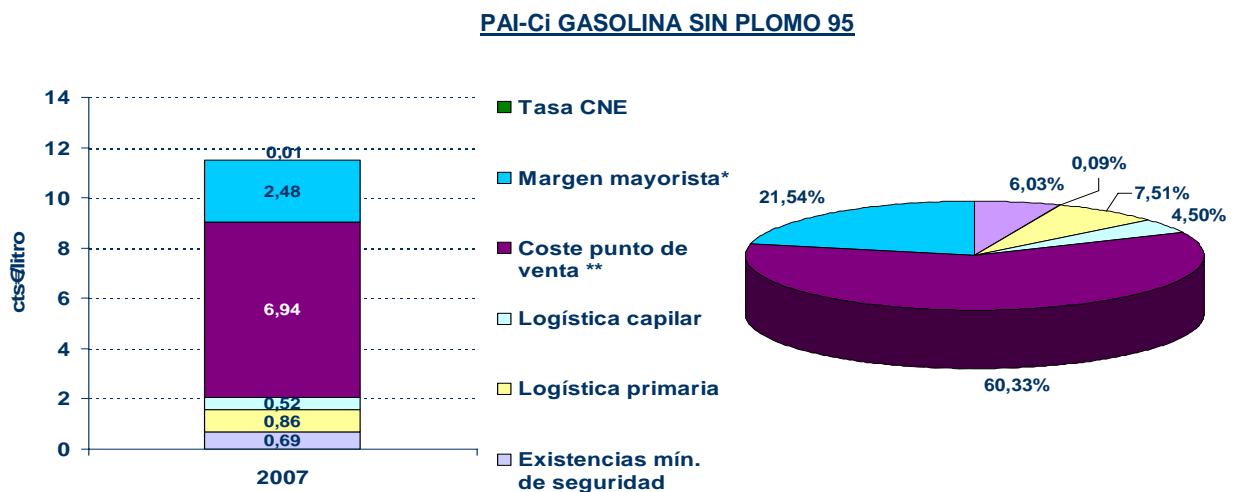
- En la estructura de los precios de la gasolina y del gasóleo hay tres componentes bien diferenciados, uno son los **Impuestos (I)** otro es el coste de la materia prima o coste de aprovisionamiento, que viene determinado por la **Cotización Internacional (II)**, y un tercero es la diferencia entre el precio antes de impuestos y la cotización internacional (**PAI-Ci**) o **margen bruto (III)**. Dicho margen bruto tiene que hacer frente a los siguientes costes: tasa de la CNE, coste o remuneración del punto de venta, costes de logística, costes de mantener las existencias mínimas de seguridad y el margen mayorista. Este último, además deberá soportar los costes de comercialización, la amortización de las inversiones, los costes de capital, así, finalmente quedaría el beneficio bruto del negocio al que habría que descontar los impuestos.



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

Fuente: Boletín Petrolero UE y Platts

La diferencia PAI-Ci, según el informe de la CNE del 23 de julio, mencionado anteriormente, se desglosa de la siguiente forma para 2007:

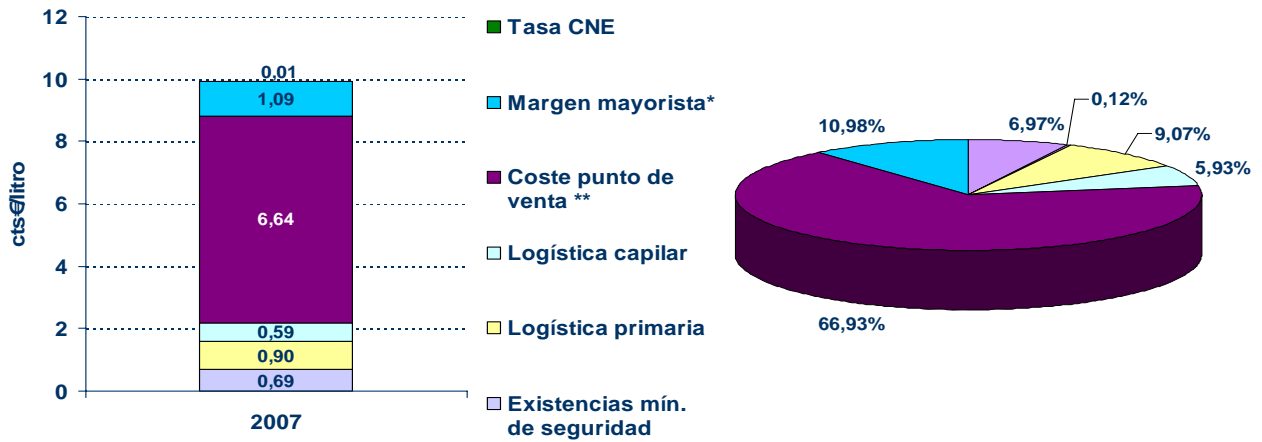


*Margen mayorista antes de otros costes: amortización, costes de capital y costes de comercialización.

**Coste punto de venta: retribución variable al canal, coste variable vinculación, costes fijos de abanderamiento y coste fijo vinculación.

Fuente: CNE

PAI-Ci GASÓLEO A



*Margen mayorista antes de otros costes: amortización, costes de capital y costes de comercialización.

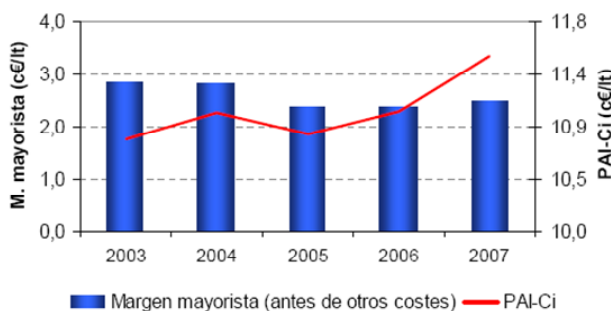
**Coste punto de venta: retribución variable al canal, coste variable vinculación, costes fijos de abanderamiento y coste fijo vinculación.

Fuente: CNE

- La mayoría de estos costes asociados a la distribución y comercialización se incrementan en igual o mayor porcentaje que la variación del IPC. La comparativa del índice armonizado en los países de la Unión Europea, evidencia un aumento del 17,5% en España en el periodo 2003-2007, y de sólo un 11,5% en la UE 14, lo que sitúa a España en desventaja frente a la media europea y explica el **constante deterioro del margen neto para el operador**.
- El margen del mayorista, antes de amortización, coste de capital y otros costes fue de 2,48 cts€/l en la gasolina y de 1,09 en el gasóleo en el año 2007. Además considerando que en España la cuota del gasóleo de automoción en 2007 fue de 79,4%, resultan que el margen bruto ponderado de ambos productos es de 1,37 cts€/l.
- Es evidente, que los márgenes mayoristas que se registran en el mercado son reducidos, y por tanto, el análisis de la dispersión de precios debería tener en cuenta de algún modo los reducidos márgenes con los que operan los mayoristas en el mercado de la distribución minorista de combustible de automoción.

EVOLUCIÓN DEL MARGEN MAYORISTA (ANTES DE OTROS COSTES), 2003-2007

GASOLINA SIN PLOMO 95



GASÓLEO A



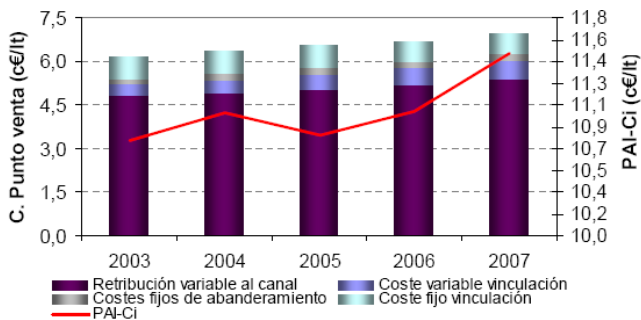
Fuente: CNE

- Otro aspecto a tener en cuenta de la comparativa con la UE es que frente a una dieselización en España del 71 % del parque en 2007, la cuota media en la UE 14 fue del 51%, por lo que el margen medio ponderado del comercializador es significativamente inferior en España por el mayor peso del consumo de gasóleo.
- El aumento de los precios de la materia prima desde principios de año ha tenido una repercusión en el incremento de capital circulante necesario para mantener la misma actividad, los gastos de capital para mantener las mismas existencias mínimas de seguridad y las operativas, y los mismos días de deuda han aumentado en 0,25 cts€/l desde el 31 de diciembre de 2007 al 30 de junio de 2008, a un tipo de interés del 8%.
- El informe de la CNE también estudia la evolución de los costes del punto de venta, es decir la retribución al canal minorista, que oscila entre el 60,3 % para la gasolina y el 66,9 % para el gasóleo de la diferencia PAI-Ci o margen bruto.

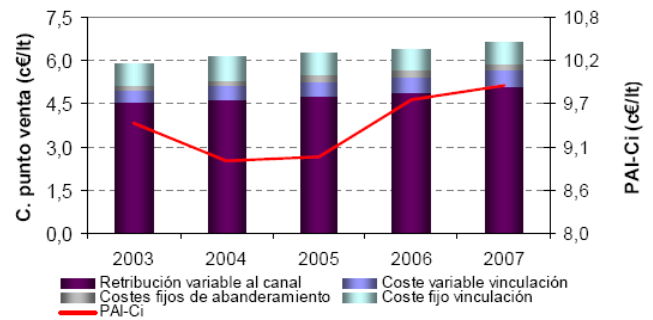
Costes del punto de venta

COSTES DEL PUNTO DE VENTA, 2003-2007

GASOLINA SIN PLOMO 95



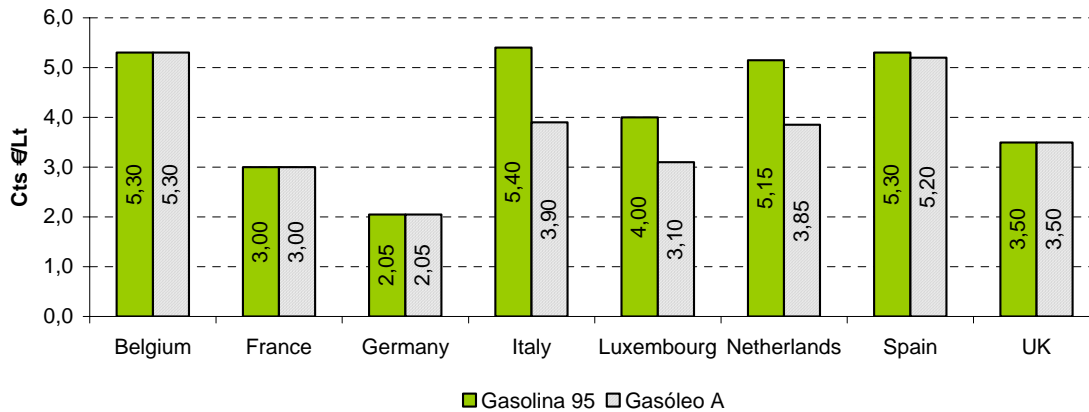
GASÓLEO A



Fuente: CNE

- El aumento del coste del punto de venta en el mismo periodo, subrayado por el informe de la CNE, corrobora las informaciones publicadas por el prestigioso consultor y analista del sector Wood Mackenzie en las que se muestra que los costes variables de retribución al canal en España son de los más altos de Europa.

Remuneración al canal minorista en la red de los principales operadores



Fuente: Wood Mackenzie

- Buena parte del aumento de la remuneración al canal minorista está motivada por la compensación del deterioro de los márgenes de las tiendas de conveniencia provocado por las restricciones legislativas a la venta de tabaco y alcohol que el sector estima haber tenido un impacto negativo directo e inducido de 0,30 cts€/litro de carburante vendido.
- Además del aumento de los costes variables, es evidente que en España, que es de los únicos países de la UE en donde sigue aumentando el número de puntos de venta, el sector ha tenido que soportar un aumento muy fuerte de sus costes fijos con los cánones pagados para abrir estaciones de servicio en grandes municipios, nuevas radiales o autopistas o para renovar las concesiones en funcionamiento.

Comparativa de precios con la UE

- La CNE inició un expediente informativo, que tuvo como resultado el informe de 23 de julio antes citado, para tratar de ver por qué el precio medio en España era superior a la media europea. Esa comparativa se realizó con la UE 14 y la UE 6 (Alemania, Reino Unido, Francia, Bélgica, Holanda e Italia) e indica unas diferencias de PAI en la gasolina SP95 de 0,33 cts€/litro en el periodo 2003-2007 frente a la UE 14 y de 0,79 cts€/litro frente a la UE 6. En el gasóleo A las diferencias son de 0,45 y 0,89 respectivamente.
- AOP siempre ha solicitado que en las comparativas europeas se utilicen criterios homogéneos que tengan en cuenta la realidad de cada mercado y los distintos factores que pueden determinar diferencias de precios entre los distintos países de la UE.
- Uno de esos factores se ve claramente en el seguimiento realizado por la consultora OPAL del Grupo Wood Mackenzie, que nos permite analizar el efecto que tienen en la media europea dos países como Francia y Reino Unido, en los que la cuota de venta de carburantes en estaciones de grandes superficies es muy notable. En Francia el 58% de la

venta de carburante se hace en puntos de venta de la gran distribución y en el Reino Unido esa proporción ronda el 40%. OPAL segrega los datos de dichos países en dos grupos, los precios en las estaciones convencionales y los precios de las grandes superficies. Una vez desagregados los precios de las grandes superficies, los precios medios en Francia y Reino Unido aumentan, con lo que aumenta también el precio medio en la UE-6. Por tanto, las diferencias recogidas en el informe de la CNE entre la media de UE y España para el mismo tipo de estaciones de servicio desaparecen. En el caso del gasóleo no solo no es más caro el precio en España que en la UE 6, sino que en la media de los últimos 12 meses es 0,7 cts €/lt más barato. Para la gasolina, la diferencia apuntada por la CNE se reduce a 0 cts €/litro.

GASÓLEO A, PAI (cts€/litro)

	España	PETROLERAS							GRANDES SUPERFICIES		Dif. Petroleras-GG.SS.	
		Alemania	Bélgica	Holanda	Italia	FR1	RU1	UE-6	FR2	RU2	FR1-FR2	RU1-RU2
oct-07	54,7	55,3	60,1	55,6	58,3	55,5	49,8	55,8	48,9	47,7	6,6	2,1
nov-07	58,5	63,1	66,3	63,2	62,5	61,8	54,7	61,9	55,8	52,1	6,0	2,6
dic-07	61,3	62,0	63,6	61,3	65,5	61,9	57,2	61,9	56,1	55,4	5,8	1,8
ene-08	60,9	59,0	61,6	60,4	64,7	61,1	56,6	60,6	55,9	55,0	5,2	1,6
feb-08	60,4	59,7	62,8	61,6	64,2	61,6	57,1	61,2	55,9	55,3	5,7	1,8
mar-08	65,6	64,1	68,9	66,7	68,4	66,8	59,8	65,8	60,9	57,7	5,9	2,1
abr-08	67,2	67,6	69,9	68,6	69,4	68,7	62,2	67,7	62,7	60,2	6,0	2,0
may-08	75,1	75,6	77,9	78,3	76,6	77,1	69,5	75,8	71,7	65,7	5,4	3,8
jun-08	80	78,9	83,4	80,5	82,9	81,0	77,2	80,7	75,7	75,3	5,3	1,9
jul-08	81	78,4	82,9	82,6	84,5	80,5	78,6	81,3	74,3	76,9	6,2	1,7
ago-08	73,5	70,9	75,1	74,8	78,0	73,9	71,7	74,1	67,0	68,8	6,9	2,9
sep-08	71,6	67,9	74,0	73,3	75,6	72,4	68,1	71,9	65,7	66,6	6,7	1,5
	67,5	66,9	70,5	68,9	70,9	68,5	63,5	68,2	62,6	61,4	6,0	2,2

Dif. España - UE 6 = -0,7cts€/litro

GASOLINA SIN PLOMO 95, PAI (cts€/litro)

	España	PETROLERAS							GRANDES SUPERFICIES		Dif. Petroleras-GG.SS.	
		Alemania	Bélgica	Holanda	Italia	FR1	RU1	UE-6	FR2	RU2	FR1-FR2	RU1-RU2
oct-07	50,6	50,1	53,6	51,6	53,1	51,1	47,4	51,2	45,9	45,2	5,2	2,2
nov-07	53,2	54,2	58,5	56,3	56,1	55,1	50,3	55,1	50,6	48,4	4,5	1,9
dic-07	54,6	49,3	55,2	54,0	57,4	53,9	51,5	53,6	49,8	49,9	4,1	1,6
ene-08	54,8	50,4	57,0	56,2	57,5	55,1	51,0	54,5	51,9	49,7	3,2	1,3
feb-08	54,4	50,4	55,9	55,8	57,3	55,3	51,3	54,3	51,9	49,5	3,4	1,8
mar-08	55,9	53,4	57,2	56,3	58,5	57,7	52,2	55,9	53,4	50,3	4,3	1,9
abr-08	57,1	55,3	59,3	58,9	57,9	58,8	52,5	57,1	54,3	50,9	4,5	1,6
may-08	61,9	60,4	63,4	64,0	63,6	63,9	57,4	62,1	59,3	55,6	4,6	1,8
jun-08	66,4	62,6	67,2	67,6	69,2	67,3	63,0	66,2	62,6	61,3	4,7	1,7
jul-08	67,8	63,4	68,3	67,6	70,8	67,4	64,0	66,9	62,0	62,6	5,4	1,4
ago-08	62,5	58,1	64,3	62,7	65,4	63,0	58,5	62,0	57,5	56,9	5,5	1,6
sep-08	61,9	58,0	66,0	62,8	64,6	63,3	56,3	61,8	58,0	54,5	5,3	1,8
	58,4	55,5	60,5	59,5	61,0	59,3	54,6	58,4	54,8	52,9	4,6	1,7

Dif. España - UE 6 = 0 cts€/litro



- Aunque una lectura simplista de estos datos nos podría llevar a la conclusión de que el modelo óptimo de distribución es el de Francia o Reino Unido, ya que ello bajaría los precios medios en España, la realidad es bien distinta si se considera que el modelo español es más equilibrado. Hay que tener en cuenta que la calidad de servicio, en horas de apertura, reparto geográfico de los puntos de venta, empleo, oferta de servicios y de productos en la red española es superior al otro modelo. El modelo francés conllevaría menos puntos de venta, horarios limitados, cierres en festivos y otros perjuicios en el servicio al consumidor.

Supervisión del sector

- El **sector petrolero** es uno de los sectores comerciales **más transparentes** y desde luego el **más controlado** por los organismos supervisores. De hecho, las compañías están obligadas a remitir periódicamente información tanto a la Comisión Nacional de la Energía (CNE) como al Ministerio de Industria (MITYC) sobre sus costes de aprovisionamiento, así como cualquier variación de los precios de los carburantes en los surtidores. Dichos precios son publicados en la página Web del MITYC. En ningún otro país de la Unión Europea el grado de información requerida a los operadores es tan exhaustivo como en España. Asimismo, hay que señalar que el MITYC y la CNE realizan informes mensuales del mercado, y además hay informes específicos de la CNE por áreas geográficas determinadas. De hecho, la CNE en el informe citado anteriormente confirmó que no hay ningún comportamiento inusual en la conformación del precio.

Madrid, 23 de septiembre de 2008

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) es, desde 1.993, la patronal de las compañías que operan en España en los mercados de refino, distribución y comercialización de productos petrolíferos. Actualmente, sus compañías asociadas son Agip, BP, Cepsa, ERG, Exxon Mobil, Galp Energía, Repsol YPF, Saras, Shell y Tamoil.