



NOTA DE PRENSA

LA CNMC HABLA DEL MARGEN BRUTO, NO DEL MARGEN REAL DEL OPERADOR.

La CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia) ha publicado en su web el Informe mensual de supervisión de precios de los carburantes en las estaciones de servicio correspondiente al mes de octubre, del cual destaca en nota de prensa:

El precio de venta al público promedio de la gasolina 95 en Península y Baleares disminuyó por cuarto mes consecutivo, un 3,4%, hasta situarse en 1,371 euros por litro. Mientras que el precio promedio del gasóleo A disminuyó un 3% respecto a septiembre, situándose en 1,290 euros por litro. No se producían descensos de tal magnitud en los precios de ambos carburantes desde noviembre de 2012.

En octubre de 2014 el promedio mensual de la cotización internacional de referencia (en euro/litro) de la gasolina 95 disminuyó un 9,1%, mientras que en el caso del gasóleo A el descenso fue del 6,9%. La depreciación del euro frente al dólar en el mismo periodo fue de 1,8%.

Es significativo que los márgenes brutos promedio que obtienen los distribuidores de gasolinas aumentaron en octubre de 2014 con respecto a septiembre, situándose en 17,9 céntimos de litro para la gasolina 95 (+5,1%) y 17,3 céntimos de litro para el gasóleo A (+3,4%). Esta evolución al alza suele producirse en un entorno de bajada de precios. Asimismo, se registra una reducción del diferencial de precios entre gasolina 95 y gasóleo A en 8 céntimos.

España continuó en los puestos de precios antes de impuestos de los carburantes más elevados de la UE, si bien desciende su posición en el ranking de precios con respecto al mes anterior.

Habida cuenta del entorno a la baja de los precios del crudo y de las cotizaciones internacionales de productos petrolíferos, los datos de este Informe han tenido un especial eco en los medios de comunicación.

Al respecto, queremos puntualizar lo siguiente:

- 1) La comparación de los precios antes de impuestos (PAI) se sigue realizando con los precios que de cada país de la Unión Europea (UE), publica la Comisión Europea en su Boletín Petrolero semanal cuando esta información no es homogénea (los Estados miembros utilizan distintos criterios de selección y tratamiento de datos). Así lo reconoció expresamente en su día la extinta CNE al señalar que *“Los datos de PVP y PAI correspondientes a la Unión Europea provienen de la publicación semanal de la Comisión Europea “Oil Bulletin”. Es necesario mencionar que en el informe “Survey on the petroleum products’ price data collection published in the weekly oil bulletin”(UE feb-09), se advierte*

que la metodología aplicada en la obtención de los datos del "Oil Bulletin" no es homogénea para todos los países miembros."

Cierto es que España ha pedido una armonización de las metodologías utilizadas por los Estados miembros pero entretanto, ni siquiera se menciona la falta de armonización en letra pequeña en los informes de supervisión de precios de los carburantes como causa de un posible margen de error.

- 2) La terminología "márgenes brutos" confunde al ciudadano y no basta con la definición que figura en el glosario final de los informes de supervisión (*"Margen Bruto: Diferencia entre el Precio antes de impuestos (PAI) y la cotización internacional de referencia."*) sino que hace falta aclarar de manera visible que el margen bruto comprende, además del coste del producto, los otros muchos costes de actividad.
- 3) No se pueden comparar cotizaciones internacionales de referencia y precios de venta al público (PVP) cuando el coste del producto supone menos de la mitad del precio final. Nunca por parte de la CNMC, se recuerda que los impuestos representan aproximadamente la mitad del PVP de los carburantes. Si el ciudadano a día de hoy es ya más consciente de esta realidad, es fruto de la labor didáctica llevada a cabo por el sector petrolero durante años.

La impresión que saca el ciudadano leyendo las conclusiones del Informe de octubre es que las bajadas de las cotizaciones internacionales se han visto compensadas en parte por el aumento de los márgenes de los operadores y esta impresión es fruto de la desinformación y falta de claridad.

- 4) Conviene hacer recuento de los costes que se incluyen en el llamado "margen bruto" y que por lo tanto, habría que restar del mismo para llegar al margen neto que es el real del operador mayorista.
 - Producto (cotización internacional a ponderar por el tipo de cambio Euro/Dólar)
 - Gastos logísticos y de transporte (marítimo y terrestre)
 - Tasas y tarifas portuarias
 - Costes de los almacenamientos portuarios y/o reguladores
 - Controles de calidad y de cantidad
 - Comercialización mayorista y minorista (instalaciones y personal) en las estaciones de servicio y/o en los centros de distribución (incluido el transporte al cliente final)
 - Costes financieros
 - Costes de seguros del producto y de las instalaciones vinculadas al circuito
 - Gastos generales de los diferentes actores que intervienen en los circuitos (operadores, almacenistas, transportistas, distribuidores)
 - Diferencias de cotización euro-dólar durante el período de maduración de la venta (importación y/o refino hasta la comercialización)

- Márgenes industriales de los diferentes actores que intervienen en los circuitos
 - Existencias obligatorias de seguridad (92 días de ventas en todo momento)
 - Objetivos obligatorios de biocarburantes
 - Tasa de la CNMC para el sector de hidrocarburos líquidos
 - Aportaciones obligatorias al Fondo Nacional de Eficiencia Energética
- 5) En particular, conviene detenerse sobre determinados costes que soportan los consumidores como parte del PVP, respecto de los cuales no se da ninguna información pública:

- Existencias obligatorias de seguridad: este coste incluye en particular el exceso que existe actualmente de existencias estratégicas (la parte de existencias obligatorias de seguridad que, por cuenta de los operadores, mantiene la Corporación de Reservas Estratégicas (CORES). Efectivamente, como consecuencia de la fuerte bajada del consumo en los últimos años, CORES viene arrastrando desde 2009 un exceso *in crescendo* de producto que ya supone aproximadamente el 22% del total. El almacenamiento y la financiación de este exceso suponen para los operadores un sobrecoste de unos 39 millones de euros que encarece innecesariamente el mantenimiento de las existencias estratégicas en detrimento último de los consumidores y de la competitividad de la economía.
- Objetivos obligatorios de biocarburantes: este coste incluye en particular la elevada carga burocrática inherente al mecanismo de certificación que sirve para controlar el cumplimiento de estos objetivos. UPI ya ha manifestado a la CNMC la necesidad de determinar este coste y más aún, todo el coste burocrático que supone la normativa vigente y la parte que representa de los costes de actividad. Asimismo, es preciso determinar el coste del mecanismo de cuotas de biodiesel que limita las fuentes de aprovisionamiento de los operadores a las plantas con autorización a vender biodiesel apto para el cumplimiento de los objetivos y la parte que representa en el coste de aprovisionamiento. Todo ello debería quedar reflejado en los informes de supervisión de la CNMC.
- Tasa de la CNMC para el sector de hidrocarburos líquidos: supone más de 4,6 millones de euros, sólo por las ventas de gasolinas y gasóleos (se aplica también a las ventas de querosenos, fuelóleos y GLP).
- Aportaciones obligatorias al Fondo Nacional de Eficiencia Energética: recaen sobre los operadores desde julio de 2014 por mandato de la Directiva de eficiencia energética y se dedicarán a la financiación de actuaciones dirigidas a mejorar la eficiencia energética de los consumidores finales contribuyendo así al objetivo nacional que corresponde a España de acuerdo con dicha Directiva. Estos pagos

suponen para el total de los operadores unos 54 millones de euros sólo para este año y en 2015 serán del doble, discriminando además entre sujetos obligados y distorsionando la competencia.

Sobre este coste de naturaleza tributaria, los operadores tienen una nula capacidad de influencia ya que no es un coste operativo o un requisito legal como el mantenimiento de existencias de seguridad. No obstante, al no haberse configurado como un tributo, no se está excluyendo del PAI (como tampoco se excluye la Tasa de la CNMC).

- 6) Una última observación: en el 80% de las estaciones de servicio, no son los operadores quienes fijan el PVP.

11 de diciembre de 2014

UPI agrupa a los principales operadores petrolíferos independientes del mercado español (DISA, DYNEFF, ESERGUI y MEROIL).

Para más información, contactar con UPI 913509057.