



Comisión

Nacional

de Energía

EXPEDIENTE INFORMATIVO SOBRE EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS CARBURANTES DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA EN RELACIÓN CON LAS MEDIAS EUROPEAS

23 de julio de 2008

INDICE

1	OBJETO	2
2	ANTECEDENTES	2
3	COMPARATIVA EUROPEA.....	3
4	ANÁLISIS NACIONAL.....	8
4.1	Gasolina 95 I.O.	8
4.1.1	Coste de aprovisionamiento.....	8
4.1.2	Costes de existencias mínimas de seguridad	10
4.1.3	Costes de logística primaria y capilar.....	11
4.1.4	Costes asociados al punto de venta	12
4.1.5	Margen mayorista (antes de otros costes)	13
4.1.6	Evolución de los costes y margen mayorista en comparación con el margen bruto de distribución	14
4.2	Gasóleo A	16
4.2.1	Coste de aprovisionamiento.....	16
4.2.2	Costes de existencias mínimas de seguridad	17
4.2.3	Costes de logística primaria y capilar.....	18
4.2.4	Costes asociados al punto de venta	19
4.2.5	Margen mayorista (antes de otros costes)	20
4.2.6	Evolución de los costes y margen mayorista en comparación con el margen bruto de distribución	21
5	ANÁLISIS DE LA VENTANA ENERO-OCTUBRE 2007.....	22
5.1	Gasolina 95 I.O.	23
5.2	Gasóleo A	26
6	ANÁLISIS DE PRECIOS POR OPERADOR	28
7	CONCLUSIONES.....	30

EXPEDIENTE INFORMATIVO SOBRE EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS CARBURANTES DE AUTOMOCIÓN EN ESPAÑA EN RELACIÓN CON LAS MEDIAS EUROPEAS

1 OBJETO

El objeto del presente informe es presentar los resultados preliminares del análisis efectuado, por encargo del Consejo de Administración, sobre la evolución de los precios de los carburantes de automoción en España en relación con las medias europeas.

2 ANTECEDENTES

La Dirección de Petróleo viene elaborando desde el año 2001 informes mensuales en los que analiza los precios de los dos carburantes de mayor consumo, la gasolina 95 I.O. (en adelante gasolina 95) y el gasóleo de automoción (en adelante gasóleo A), en España y en la Unión Europea (UE), comparando la evolución mensual y anual de los precios antes de impuestos (PAI), de los precios de venta al público (PVP) y de los márgenes brutos de comercialización (PAI-Ci) de ambos carburantes, así como el PAI aplicado en España con el que hubiera resultado de aplicar la antigua fórmula de cálculo de precios máximos vigente hasta 1998.

Con ocasión de la elaboración de dichos informes, se ha venido observando: 1) un mantenimiento sostenido de los precios antes de impuestos de los carburantes de automoción en España por encima de los correspondientes a las medias europeas UE-14 y UE-6 desde el año 2004; 2) en 2007, una tendencia general creciente del diferencial de precios respecto a la UE-14 hasta noviembre, mes en el que se invierte esta situación; y 3) una recuperación del signo positivo de dicho diferencial a partir del citado mes, volviendo a situarse el PAI de España sostenidamente por encima del europeo.

Con objeto de hallar las razones que, en su caso, pudieran explicar esta evolución, el 15 de noviembre de 2007 el Consejo de Administración de la CNE acordó la apertura de un expediente informativo sobre la evolución del precio de la gasolina 95 y del gasóleo A en España en relación a los mercados europeos.

Para dar cumplimiento al mencionado acuerdo del Consejo, se elabora el presente informe que estudia la evolución de precios antes de impuestos de los carburantes de automoción comercializados en el canal de estaciones de servicio en el mercado español. En él se analiza en detalle la evolución de los distintos componentes de coste que sirven para la formación de dichos precios a lo largo de un periodo lo suficientemente amplio como para permitir comparar la situación anterior y posterior a la apertura de diferenciales.

A tal efecto, se ha solicitado, para el periodo que abarca los ejercicios 2003 a 2007, ambos inclusive, información mensualizada referida a la gasolina 95 y gasóleo A, a 15 operadores al por mayor de productos petrolíferos cuya cuota conjunta supone el 96% del mercado español, relativa a precios, volúmenes, costes de aprovisionamiento, costes de logística, costes asociados al punto de venta, costes de mantenimiento de existencias mínimas de seguridad y costes de estructura.

Así, en el presente informe se realizará, en primer lugar, una comparativa de los PAI entre España y diversas medias europeas para, posteriormente, efectuar un análisis pormenorizado de los precios antes de impuestos y márgenes en España a lo largo del periodo analizado y, singularmente, en la ventana comprendida entre los meses de enero y octubre de 2007.

3 COMPARATIVA EUROPEA

El objeto de este epígrafe es realizar una comparativa de los precios antes de impuestos de la gasolina 95 y del gasóleo A comercializados a través del canal de estaciones de servicio durante el periodo 2003-2007 en España y en los países europeos de nuestro entorno (UE-14 y UE-6¹), analizar la posición relativa de España y cuantificar las diferencias con las medias europeas.

Los precios antes de impuestos considerados son los extraídos del *Oil Bulletin*, publicación de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión Europea de periodicidad semanal que recoge la información sobre precios e impuestos de diversos

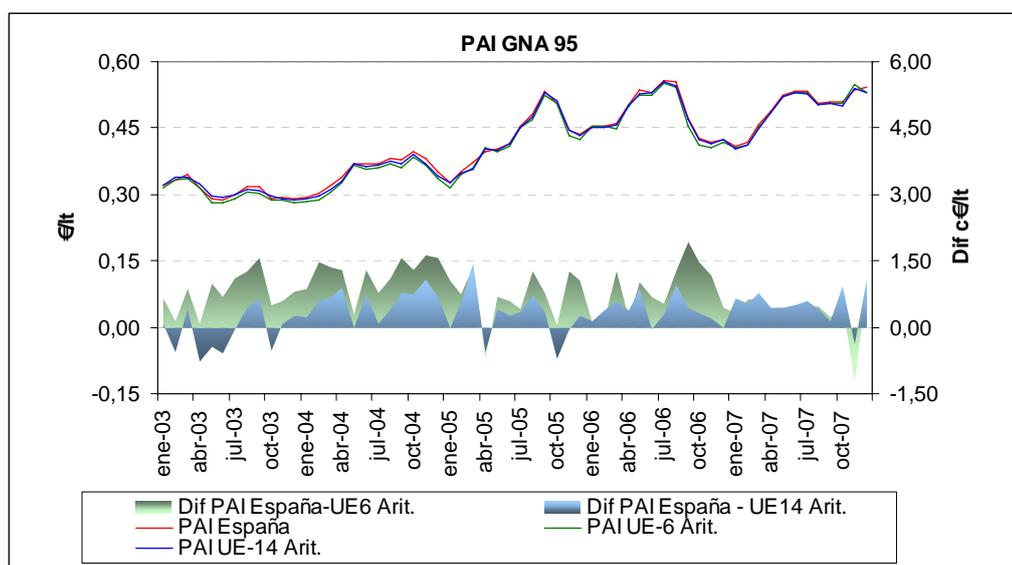
¹ UE-14: Estados miembros incluidos en la antigua UE-15 excluida España.

UE-6: Alemania, Reino Unido, Francia, Bélgica, Holanda e Italia.

productos petrolíferos² que es remitida a este Organismo por los distintos Estados miembros, entre ellos España. Los precios publicados son, en cualquier caso, precios antes de la aplicación de posibles descuentos.

Del análisis de los datos anualizados para el periodo considerado, se puede concluir, tal y como representan los gráficos y cuadros siguientes, en primer lugar, que los precios antes de impuestos en España son superiores a los de las medias europeas durante todo el periodo analizado (con la sola excepción del precio de la gasolina 95 en comparación con la media UE-14 en el año 2003); y, en segundo lugar, que existe una mayor proximidad del PAI de España con el de la UE-14 que con el de la UE-6 (diferencial promedio de 0,34 c€/lt para la gasolina 95 y de 0,45 c€/lt para el gasóleo A frente a 0,79 c€/lt y 0,89 c€/lt, respectivamente).

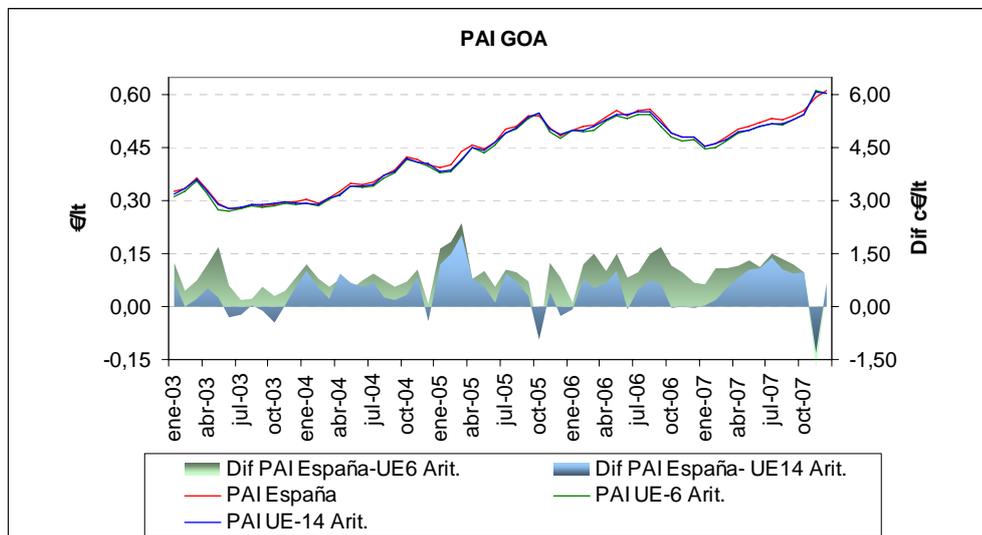
Gráfico 3.1 y Cuadro 3.1: Evolución mensual PAI gasolina 95 España y medias europeas y su diferencial (2003-2007)



PAI GNA 95 (c€/lt)						
	2003	2004	2005	2006	2007	Periodo
España	30,78	35,38	42,64	48,49	49,74	41,40
UE-14 Arit.	30,89	34,79	42,39	48,08	49,23	41,06
UE-6 Arit.	30,02	34,16	41,94	47,58	49,41	40,61
Dif España-UE14 Arit.	-0,1082	0,5892	0,2520	0,4115	0,5098	0,3351
Dif España-UE6 Arit.	0,7626	1,2214	0,6977	0,9156	0,3300	0,7895

² Gasolina 95, gasóleo A, gasóleo C, fuelóleos y GLP.

Gráfico 3.2 y Cuadro 3.2: Evolución mensual PAI gasóleo A España y medias europeas y su diferencial (2003-2007)



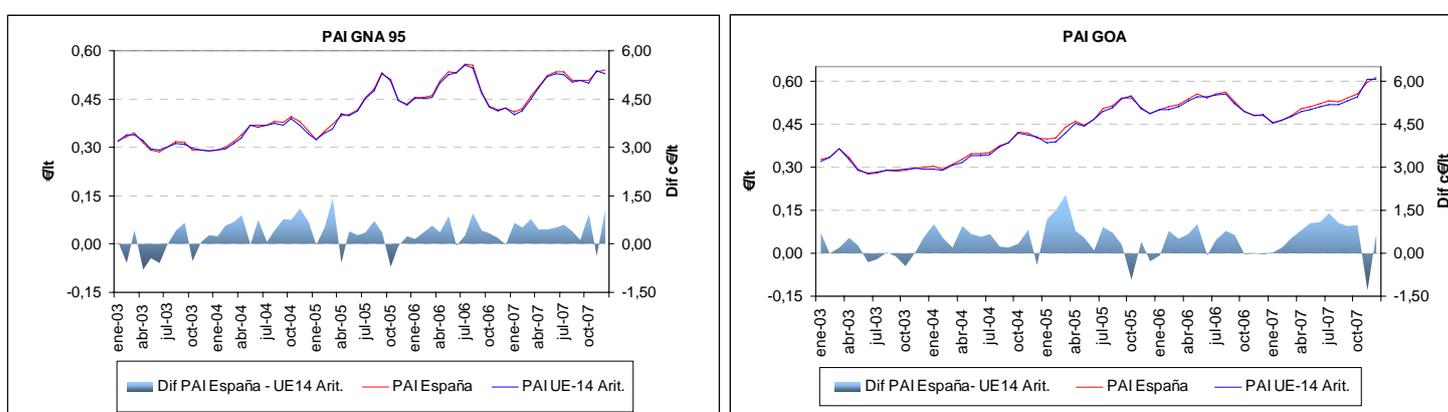
PAI GOA (c€/lt)						
	2003	2004	2005	2006	2007	Periodo
España	30,48	35,61	47,44	52,29	52,38	43,61
UE-14 Arit.	30,40	35,13	46,83	51,88	51,73	43,17
UE-6 Arit.	29,78	34,90	46,42	51,14	51,50	42,72
Dif España-UE14 Arit.	0,0805	0,4768	0,6176	0,4159	0,6464	0,4485
Dif España-UE6 Arit.	0,7014	0,7155	1,0249	1,1504	0,8816	0,8936

Este comportamiento general se vio, sin embargo, alterado en el año 2007, en el caso de la gasolina 95, por un mayor aumento del precio medio anual en la UE-6 hasta situarse por encima del de la UE-14 y, en el del gasóleo A, por un incremento del diferencial entre España y la UE-14 durante los diez primeros meses de 2007. Este último hecho dio lugar a la apertura del expediente informativo del que este informe trae causa, razón por la cual estas primeras conclusiones se centran en la comparativa con la UE-14.

El siguiente gráfico muestra, para ambos productos, la evolución mensual de los precios antes de impuestos aplicados en España y en la UE-14, pudiéndose observar que: 1) el PAI de ambos carburantes en España se mantiene, salvo periodos mensuales aislados, por encima del correspondiente a dicha media europea; 2) el importe del diferencial correspondiente a la gasolina 95 es, por lo general, inferior al del gasóleo A; 3) los máximos diferenciales de precios se registran, tanto para la gasolina 95 como para el gasóleo A, en marzo de 2005 (+1,45 c€/lt y +2,04 c€/lt, respectivamente); 4) se confirma

una apertura del diferencial de precios durante el periodo enero-octubre de 2007, siendo dicha evolución más acusada para el gasóleo A que para la gasolina 95; 5) se produce una inversión del signo del diferencial en noviembre de 2007 coincidiendo con el anuncio de la apertura del expediente informativo de la CNE, para retomar los diferenciales positivos a partir de diciembre.

Gráfico 3.3: Evolución mensual PAI gasolina 95 y gasóleo A España y UE-14 y su diferencial (2003-2007)

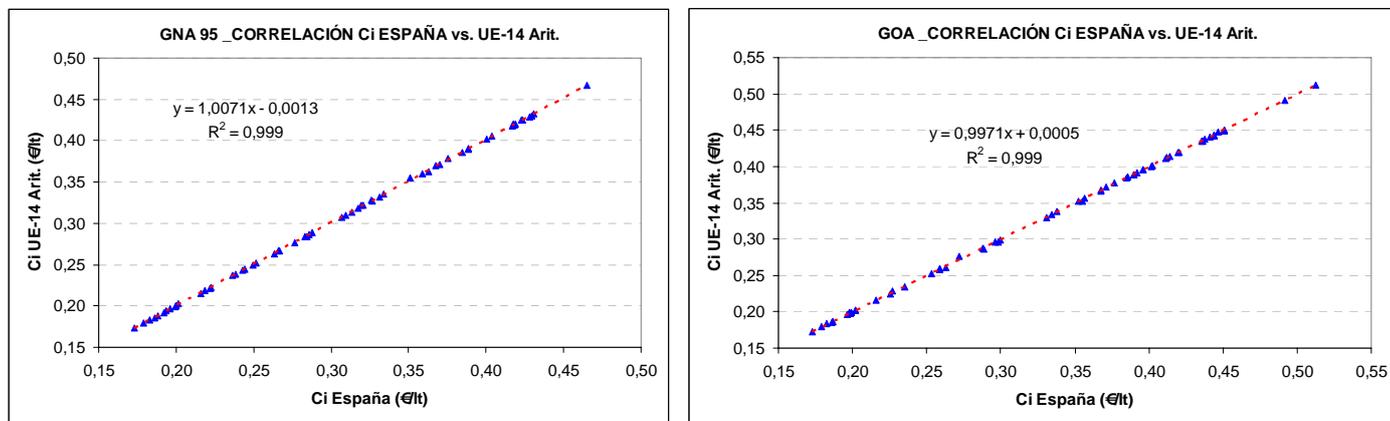


El análisis de las variables que componen el precio de los carburantes debe aislar los fenómenos locales que afectan a ámbitos geográficos concretos (países en este caso) de aquéllos que influyen a todos los entornos por igual. En este último caso se encuentran las cotizaciones internacionales de los productos de referencia que sirven de base para la formación de precios en igual medida para todos los países de un mismo área.

Dado que el mercado español se aprovisiona de los mercados mediterráneo y atlántico en un porcentaje determinado que no coincide, en principio, con el de la UE-14, se ha tratado de establecer el grado de correlación de ambos mercados en el periodo de análisis. Por ello, se ha realizado, para ambos carburantes, una comparativa del coste de aprovisionamiento teórico entre España y la UE-14, considerándose para cada caso la correspondiente cotización internacional de referencia³ (en adelante, Ci). De dicha comparativa se desprende el elevado grado de coincidencia existente entre ambas Ci, con coeficientes de correlación cercanos a la unidad.

³ Ci UE-14: Media de las cotizaciones NWE CIF ARA Platt's High y MED CIF Cargoes Platt's High.
 Ci España: 30% NWE CIF ARA Platt's High y 70% MED CIF Cargoes Platt's High.

Gráfico 3.4: Correlación Ci gasolina 95 y gasóleo A España vs. UE-14



Ello supone, por un lado, que los valores de referencia internacionales de formación de precios se han comportado de forma mimética en las referencias española y de la UE-14, por lo que las diferencias de comportamiento de los precios deben aparecer en los componentes locales más que en el comportamiento diferencial de los mercados internacionales; y, por otro, que la evolución del diferencial España-UE14 del margen bruto de distribución (PAI-Ci) presenta un perfil similar al del diferencial de precios anteriormente comentado para ambos productos: tendencia generalmente creciente durante el año 2007, con ciertas salvedades, y un acusado estrechamiento en el mes de noviembre de 2007.

En conclusión, el PAI medio anual de España es superior al de las medias europeas durante el periodo analizado (excepto en el año 2003 para la gasolina 95 en comparación con la UE-14), apreciándose una apertura de los diferenciales con respecto a la UE-14 más significativa en el caso del gasóleo A. Esta tendencia se acentúa en el año 2007.

Además, dada la alta coincidencia de las cotizaciones en los mercados internacionales de referencia para España y la UE-14, el diferencial de márgenes brutos de distribución entre España y la media europea sólo se puede explicar en función del importe y evolución de los restantes costes asociados al suministro de carburantes de automoción o del margen mayorista. Conviene señalar que, al no poderse efectuar una comparación directa de la evolución de dichos componentes con los de las medias europeas dado que el ámbito competencial de la CNE tan sólo permite solicitar la información, con la desagregación requerida para este estudio, a las compañías que operan en el mercado español, el análisis que se presenta a continuación se centra en la evolución de precios de los

carburantes de automoción en el mercado español a fin de identificar los componentes de coste que pudieran apuntar, en su caso, a la apertura de diferenciales respecto a la media europea.

4 ANÁLISIS NACIONAL

En el presente epígrafe se analiza la evolución de los costes de distribución y comercialización en España de la gasolina 95 y del gasóleo A en el periodo 2003-2007 en base a la información obtenida a partir de la solicitud cursada por parte de la CNE a quince operares al por mayor, a fin de identificar, en su caso, las causas de la evolución del diferencial de precios y márgenes en relación con las medias europeas en uno y otro carburante.

En concreto, se analizará en primer lugar el importe y evolución de los costes de aprovisionamiento para, a continuación, estudiar de forma individualizada la evolución y peso relativo, por un lado, de los restantes componentes de coste (existencias mínimas de seguridad, logísticas primaria y capilar, costes asociados al punto de venta -costes de vinculación, retribución al canal y costes de abanderamiento- y tasa CNE) y, por otro, del margen unitario de los operadores (antes de otros costes).

4.1 Gasolina 95 I.O.

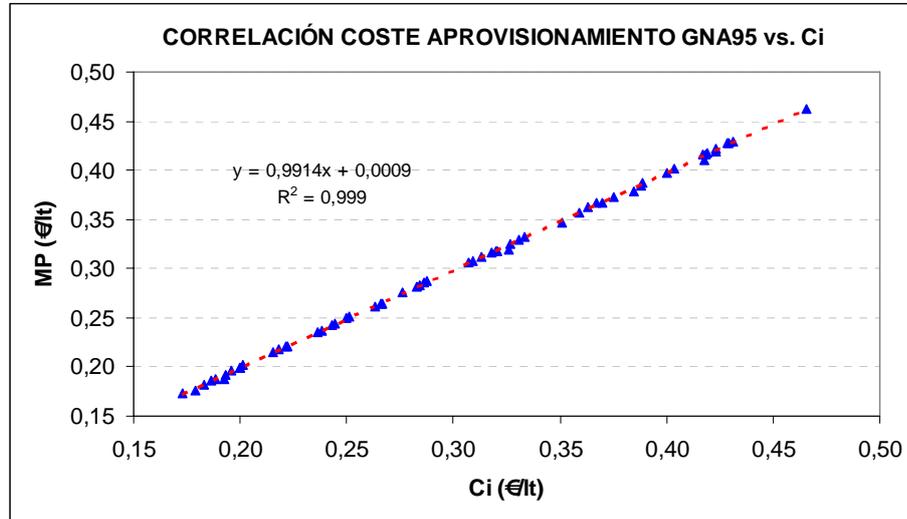
4.1.1 Coste de aprovisionamiento

El objeto de este epígrafe es realizar una comparativa de la cotización internacional de referencia⁴ en España con los costes de aprovisionamiento de las compañías, calculados como costes medios ponderados por volumen de los aprovisionamientos internacionales y de las adquisiciones nacionales, a fin de identificar eventuales desviaciones en dichos costes de aprovisionamiento que no pudieran ser explicados por las variaciones de las referencias internacionales.

Tal y como se representa en el gráfico mostrado a continuación, se aprecia una fuerte correlación entre la cotización internacional de referencia y la media de los costes de aprovisionamiento de las compañías (coeficiente de correlación de 0,999).

⁴ Ci GNA 95: 30% Premium Unleaded NWE CIF ARA Platt's High y 70% Premium Unleaded 50 ppm MED CIF Cargoes Platt's High.

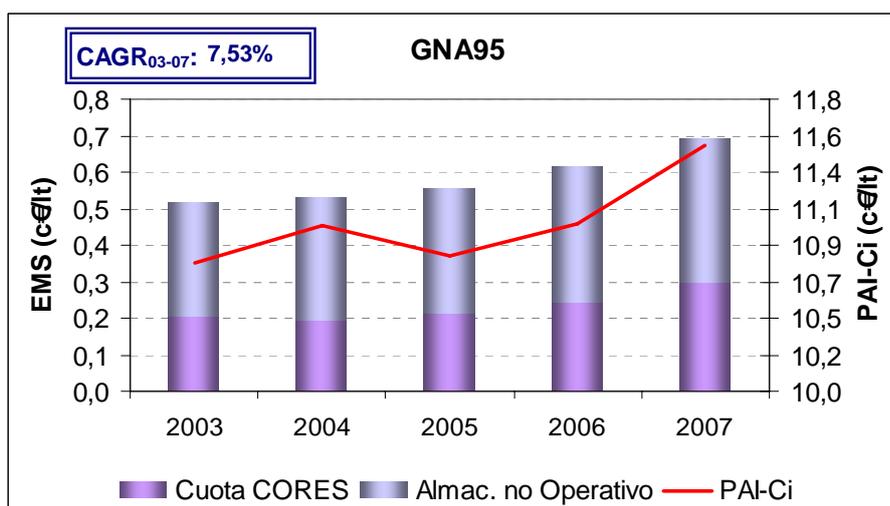
Gráfico 4.1: Correlación coste aprovisionamiento gasolina 95 vs. Ci



Existe una clara indexación de los precios de los aprovisionamientos en España de la gasolina 95 (tanto de las compras nacionales como de las importaciones) a las cotizaciones internacionales de referencia de este carburante, lo que permite explicar la evolución creciente de este componente de coste a lo largo del periodo analizado en base al comportamiento de dichas cotizaciones en los mercados internacionales. Esto se corresponde con el funcionamiento normal de un mercado abierto e internacional como el de los derivados del petróleo.

4.1.2 Costes de existencias mínimas de seguridad

Gráfico 4.2 y Cuadro 4.1: Evolución costes existencias mínimas de seguridad (2003-2007)



		VARIACIÓN INTERANUAL EMS GNA95				
		04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
TOTAL EMS	c€/lt	0,0147	0,0225	0,0607	0,0770	
	%	2,83%	4,22%	10,91%	12,48%	7,53%
CORES	c€/lt	-0,0088	0,0170	0,0320	0,0530	
	%	-4,27%	8,67%	15,02%	21,63%	9,84%
Al.No.Operativo	c€/lt	0,0234	0,0055	0,0287	0,0240	
	%	7,45%	1,64%	8,35%	6,45%	5,94%

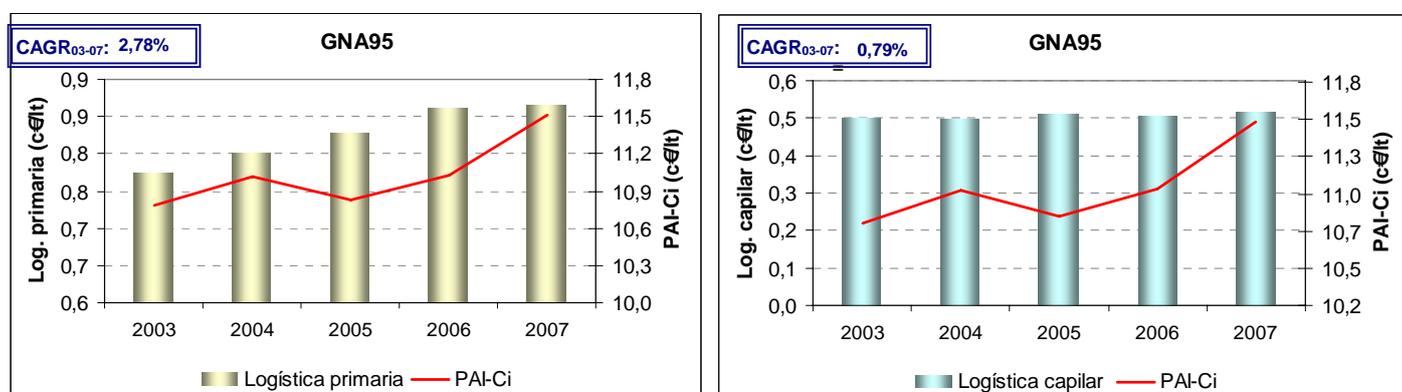
Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- Durante el periodo 2003-2007 el coste asociado a las existencias mínimas de seguridad presenta una tendencia creciente, incrementándose, en tasa acumulada, un 7,53%.
- Los mayores incrementos interanuales se registran durante los años 2006 y 2007 (+10,91% y +12,48%, respectivamente).
- Por componentes, el coste del almacenamiento no operativo (en promedio, 60% del total del coste) así como la cuota CORES (40%) presentan tasas de variación acumulada del 5,94% y 9,84%, respectivamente. Dichos porcentajes de variación resultan, en el primer caso, de una evolución creciente continua, mientras que en el

segundo es el resultado de un descenso de la cuota CORES en el año 2004 (-4,27%) que se ve compensado por los incrementos del resto de años del periodo, siendo especialmente significativos los de los dos últimos (+15,02% en 2006 y +21,63% en 2007).

4.1.3 Costes de logística primaria y capilar

Gráfico 4.3 y Cuadro 4.2: Evolución coste logística primaria y capilar (2003-2007)



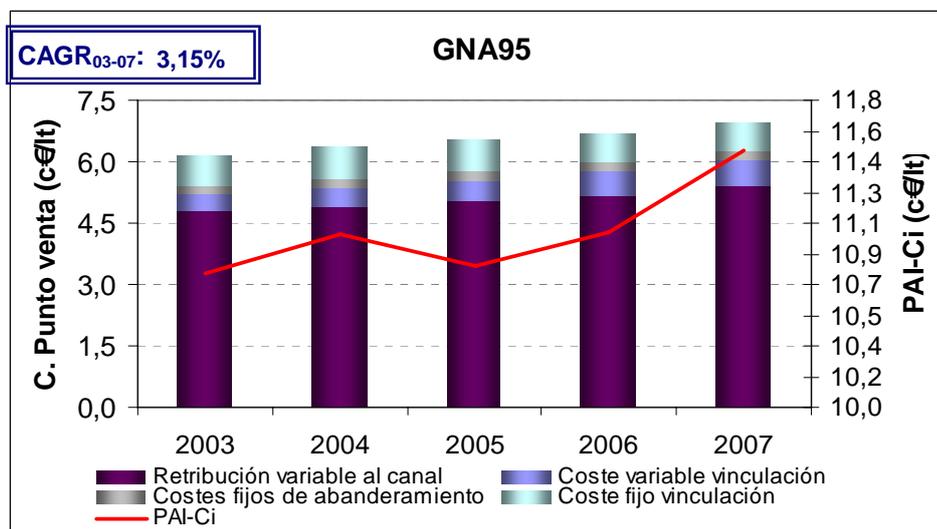
		VARIACIÓN INTERANUAL LOGÍSTICA GNA95				
		04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
PRIMARIA	c€/lt	0,0256	0,0266	0,0346	0,0029	2,78%
	%	3,30%	3,32%	4,18%	0,34%	
CAPILAR	c€/lt	-0,0049	0,0168	-0,0099	0,0140	0,79%
	%	-0,97%	3,39%	-1,93%	2,78%	

De los gráficos anteriores se desprenden las siguientes conclusiones:

- Durante el periodo 2003-2007 el coste asociado a la logística primaria crece de forma continuada con una tasa acumulada de variación del 2,78%.
- Por su parte, la logística capilar se mantiene prácticamente constante con un incremento acumulado del 0,79%.

4.1.4 Costes asociados al punto de venta

Gráfico 4.4 y Cuadro 4.3: Evolución costes asociados al punto de venta (2003-2007)



	VARIACIÓN INTERANUAL PTO DE VENTA GNA95					CAGR 07-03
	04-03	05-04	06-05	07-06		
TOTAL PTO VENTA	c€/lt	0,2234	0,1994	0,1102	0,2775	3,15%
	%	3,64%	3,14%	1,68%	4,16%	
Cv vinculación	c€/lt	0,0722	0,0269	0,0543	0,0716	11,40%
	%	17,32%	5,51%	10,54%	12,57%	
Cf vinculación	c€/lt	0,0334	0,0150	-0,0915	-0,0040	-1,66%
	%	4,58%	1,97%	-11,77%	-0,58%	
Cf abanderamiento	c€/lt	0,0248	0,0091	0,0015	0,0081	5,42%
	%	13,40%	4,34%	0,69%	3,66%	
Retribución al canal	c€/lt	0,0930	0,1483	0,1459	0,2018	2,93%
	%	1,94%	3,03%	2,89%	3,89%	

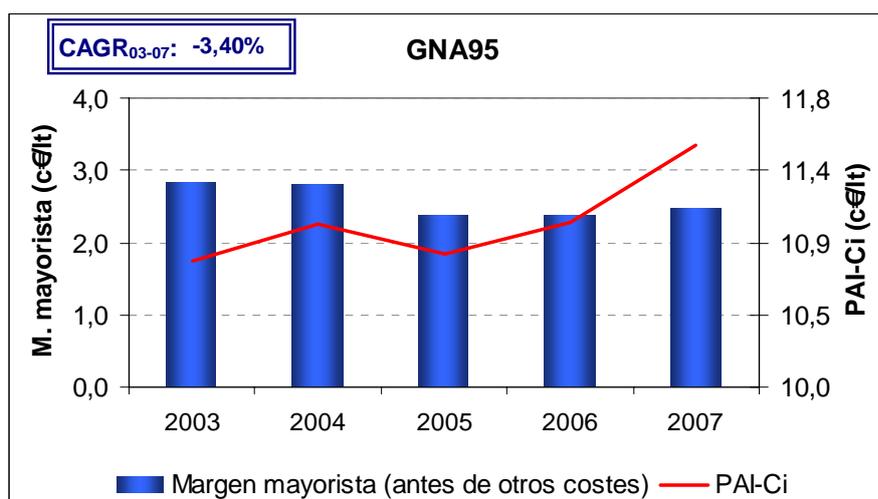
Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- Los costes asociados al punto de venta presentan un crecimiento acumulado en el periodo 2003-2007 del 3,15%.
- La retribución al canal (comisiones y rappels abonados a los titulares de la gestión del punto de venta, incluidas las filiales de los operadores) representa, de media, más del 77% del total de los costes asociados al punto de venta, registrando un crecimiento acumulado (+2,93%) ligeramente menor al del conjunto de dichos costes.

- El componente de costes asociados al punto de venta que presenta un mayor incremento acumulado, aunque con un peso sobre el total del 8%, son los costes variables de vinculación (canon abanderamiento, rentas de gestión), que crecen por encima del 11%, mientras que los costes fijos de vinculación, cuyo peso es del 11%, disminuyen cerca del 2%. Por su parte, los costes fijos de abanderamiento (3% sobre el total) experimentan un crecimiento acumulado del 5,42% debido fundamentalmente al incremento de casi el 14% que se produce entre 2003 y 2004.

4.1.5 Margen mayorista (antes de otros costes)

Gráfico 4.5 y Cuadro 4.4: Evolución margen mayorista antes de otros costes (2003-2007)



VARIACIÓN INTERANUAL MARGEN MAYORISTA GNA95					
	04-03	05-04	06-05	07-06	
c€/lt	-0,0271	-0,4508	0,0016	0,1090	
%	-0,95%	-15,99%	0,07%	4,60%	-3,40%

El margen mayorista se ha calculado antes de otros costes (estructura, marketing y sistemas de información, básicamente), dada la heterogeneidad de la información remitida por los operadores (inclusión o no de costes corporativos, de matrices extranjeras y de depreciaciones y distintos criterios de imputación a la actividad) que ha impedido, a diferencia del resto de costes, obtener valores unitarios a nivel sectorial para este componente a efectos del presente informe.

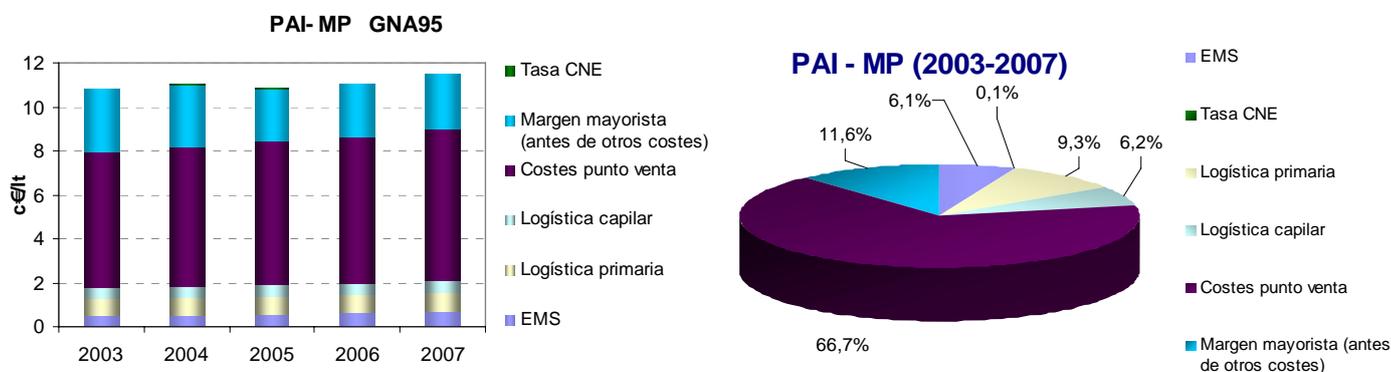
Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- El margen mayorista (antes de otros costes) experimenta un descenso acumulado del 3,40% anual.
- Esta caída del margen se explica por el descenso continuado entre 2003 y 2005 a pesar del incremento registrado en los años 2006 y 2007 (+0,07% y +4,60%, respectivamente).
- Por su parte, el mayor descenso del margen se observa en el año 2005 (-15,99% respecto a 2004).

4.1.6 Evolución de los costes y margen mayorista en comparación con el margen bruto de distribución

A modo de resumen de lo señalado en este epígrafe, a continuación se analiza, para la gasolina 95, la evolución anualizada de cada uno de los componentes de coste distintos de los de aprovisionamiento, su peso relativo en el sumatorio de los costes y su comparación con la evolución del margen bruto de distribución (precio antes de impuestos menos coste de aprovisionamiento, PAI-MP), para extraer las correspondientes conclusiones.

Gráfico 4.6 y Cuadro 4.5: Desglose evolución PAI-MP (2003-2007). Promedio periodo analizado



c€/lt						CAGR	CAGR POND.
	2003	2004	2005	2006	2007	2007 vs 2003	2007 vs 2003
PAI neto* - MP	10,79	11,02	10,83	11,03	11,51	1,64%	
EMS	0,5189	0,5336	0,5561	0,6168	0,6937	7,53%	0,40%
Tasa CNE	0,0106	0,0106	0,0106	0,0106	0,0106	0,00%	0,00%
Logística primaria	0,7752	0,8008	0,8275	0,8620	0,8649	2,78%	0,21%
Logística capilar	0,5015	0,4966	0,5135	0,5036	0,5176	0,79%	0,04%
Costes punto venta	6,1337	6,3570	6,5564	6,6667	6,9442	3,15%	1,87%
Margen mayorista (antes de otros costes)	2,8465	2,8194	2,3686	2,3702	2,4791	-3,40%	-0,79%

* PAI neto después de descuentos

Los componentes de coste presentan incrementos acumulados en algunos casos (existencias mínimas de seguridad, logística primaria y costes asociados al punto de venta) superiores a los del PAI-MP.

No obstante, teniendo en cuenta el peso de cada uno de los componentes en el PAI-MP se observa que el único que presenta un incremento acumulado ponderado superior al del PAI-MP es el relativo a los costes asociados al punto de venta (+1,87%), destacando, dentro de ellos, la retribución al canal (con un peso del 77%) que presenta un incremento acumulado ponderado del 1,35%.

El siguiente componente de coste con un mayor incremento ponderado es el correspondiente al mantenimiento de existencias mínimas de seguridad (+0,40%).

Por su parte, el margen mayorista, calculado antes de otros costes, muestra un descenso acumulado ponderado del 0,79%, si bien su promedio anual presenta fluctuaciones durante el periodo analizado.

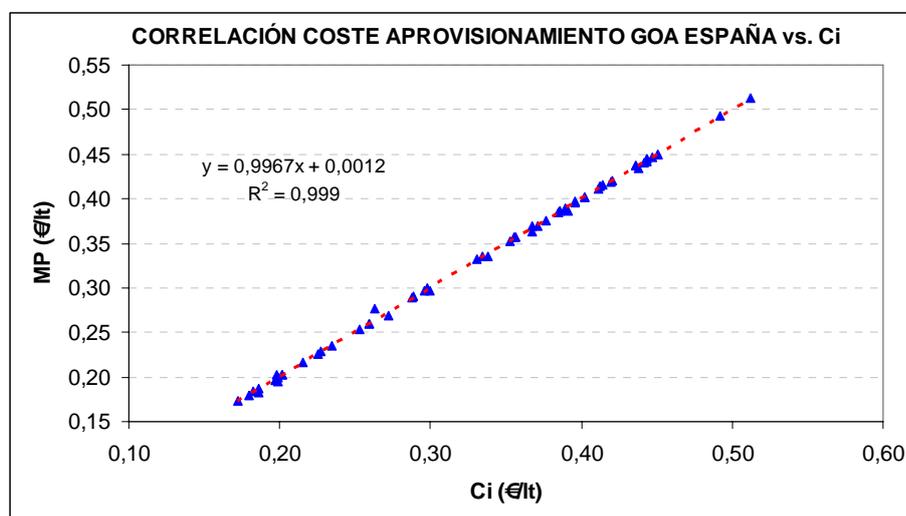
De lo anterior se deduce que los costes asociados al punto de venta y, singularmente, la retribución al canal, es el componente con mayor participación en el incremento de costes del periodo. En este sentido hay que recordar que no se dispone de datos de esta variable (al igual que de las del resto) en la UE-14 lo que impide, por tanto, llegar a conclusiones sobre si la evolución de este componente es la causante de la apertura de diferenciales.

4.2 Gasóleo A

4.2.1 Coste de aprovisionamiento

Como en el caso de la gasolina, existe una fuerte correlación entre los costes de aprovisionamiento de este producto y las cotizaciones internacionales de referencia⁵ (0,999).

Gráfico 4.7: Correlación coste aprovisionamiento gasóleo A vs. Ci

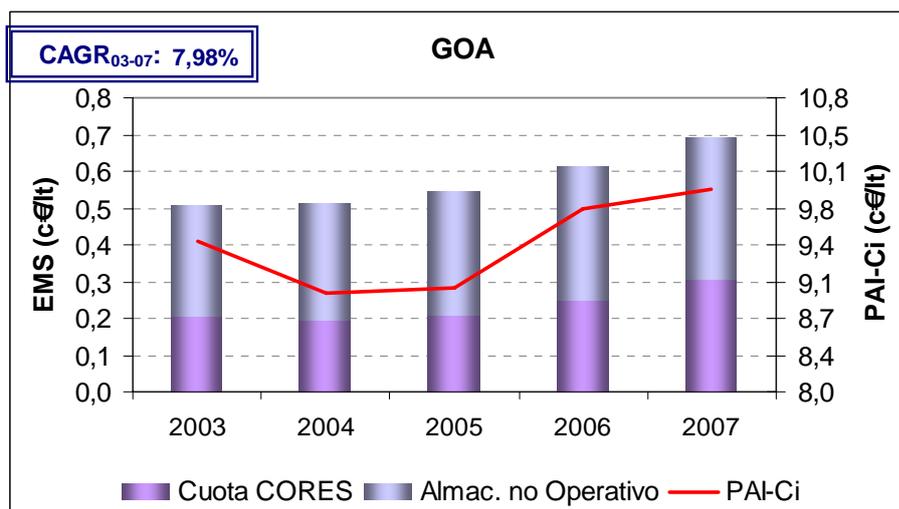


Al igual que sucede en el caso de la gasolina 95, existe una clara indexación de los precios de los aprovisionamientos del gasóleo A a las cotizaciones internacionales de referencia. Esto permite, por un lado, explicar la evolución creciente de este componente de coste a lo largo del periodo analizado en base al comportamiento de dichas cotizaciones en los mercados internacionales, lo que igualmente se corresponde con el funcionamiento normal en un mercado abierto como el español, y, por otro, analizar la evolución de los restantes componentes de costes mediante su comparación con la del margen bruto de distribución.

⁵ Ci GOA: 30% ULSD 50 ppm NWE CIF ARA Platt's High y 70% ULSD 50 ppm MED CIF Cargoes Platt's High

4.2.2 Costes de existencias mínimas de seguridad

Gráfico 4.8 y Cuadro 4.6: Evolución costes existencias mínimas de seguridad (2003-2007)



		VARIACIÓN INTERANUAL EMS GOA				
		04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
TOTAL EMS	c€/lt	0,0051	0,0326	0,0672	0,0780	
	%	1,00%	6,35%	12,30%	12,72%	7,98%
CORES	c€/lt	-0,0078	0,0170	0,0370	0,0570	
	%	-3,83%	8,72%	17,45%	22,89%	10,84%
Al.No.Operativo	c€/lt	0,0129	0,0156	0,0302	0,0210	
	%	4,21%	4,90%	9,04%	5,77%	5,96%

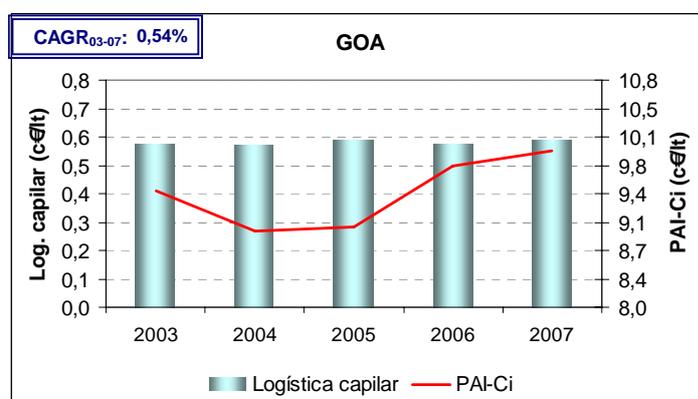
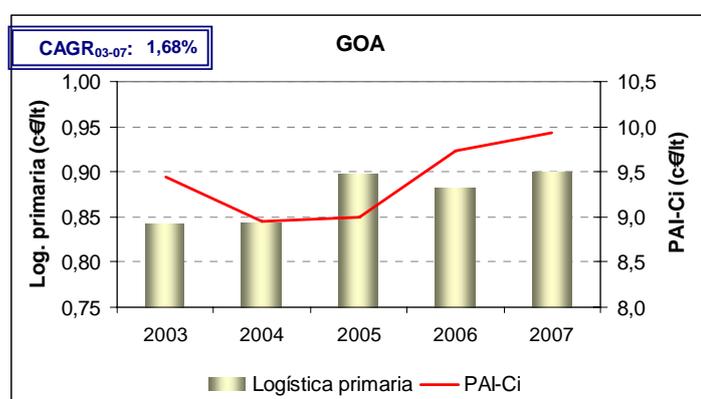
Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- Al igual que en la gasolina 95, durante el periodo 2003-2007 el coste asociado a las existencias mínimas de seguridad presenta una tendencia creciente, incrementándose, en tasa acumulada, un 7,98%
- Los mayores incrementos interanuales se registran en los años 2006 y 2007 (+12,30% y +12,72%, respectivamente).
- La cuota CORES y el almacenamiento no operativo representan de media el 41% y el 59%, respectivamente, del total de costes de existencias mínimas de seguridad, con

un crecimiento acumulado superior (+10,84%) en el caso de la cuota CORES e inferior (+5,96%) en el caso del almacenamiento no operativo al del conjunto de costes de existencias mínimas.

4.2.3 Costes de logística primaria y capilar

Gráfico 4.9 y Cuadro 4.7: Evolución coste logística primaria y capilar (2003-2007)



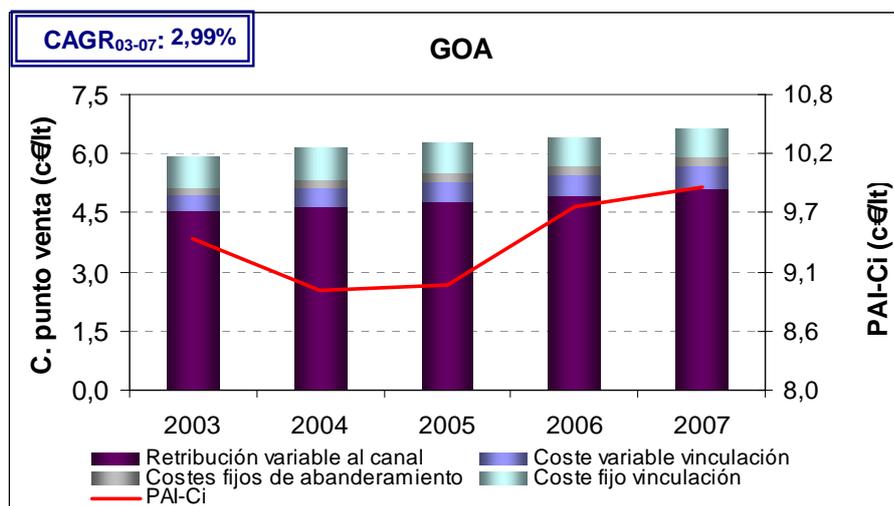
		VARIACIÓN INTERANUAL LOGÍSTICA GOA				
		04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
PRIMARIA	c€/lt	0,0002	0,0540	-0,0154	0,0192	1,68%
	%	0,02%	6,40%	-1,72%	2,18%	
CAPILAR	c€/lt	-0,0060	0,0221	-0,0173	0,0138	0,54%
	%	-1,04%	3,88%	-2,93%	2,40%	

De los gráficos anteriores se desprenden las siguientes conclusiones:

- Al igual que en la gasolina 95, durante el periodo 2003-2007 el coste asociado a la logística primaria crece con una tasa acumulada de variación de 1,68% mientras que la logística capilar se mantiene prácticamente constante (crecimiento acumulado de 0,54%).

4.2.4 Costes asociados al punto de venta

Gráfico 4.10 y Cuadro 4.8: Evolución costes punto de venta (2003-2007)



		VARIACIÓN INTERANUAL PTO DE VENTA GOA				
		04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
TOTAL PTO VENTA	c€/lt	0,2187	0,1796	0,1136	0,2275	
	%	3,70%	2,93%	1,80%	3,55%	2,99%
Cv vinculación	c€/lt	0,0666	0,0139	0,0497	0,0644	
	%	16,15%	2,91%	10,07%	11,86%	10,14%
Cf vinculación	c€/lt	0,0380	0,0264	-0,0720	-0,0078	
	%	5,17%	3,41%	-9,00%	-1,07%	-0,53%
Cf abanderamiento	c€/lt	0,0230	0,0093	-0,0020	0,0056	
	%	12,10%	4,37%	-0,89%	2,54%	4,42%
Retribución al canal	c€/lt	0,0910	0,1300	0,1379	0,1653	
	%	1,99%	2,79%	2,88%	3,36%	2,75%

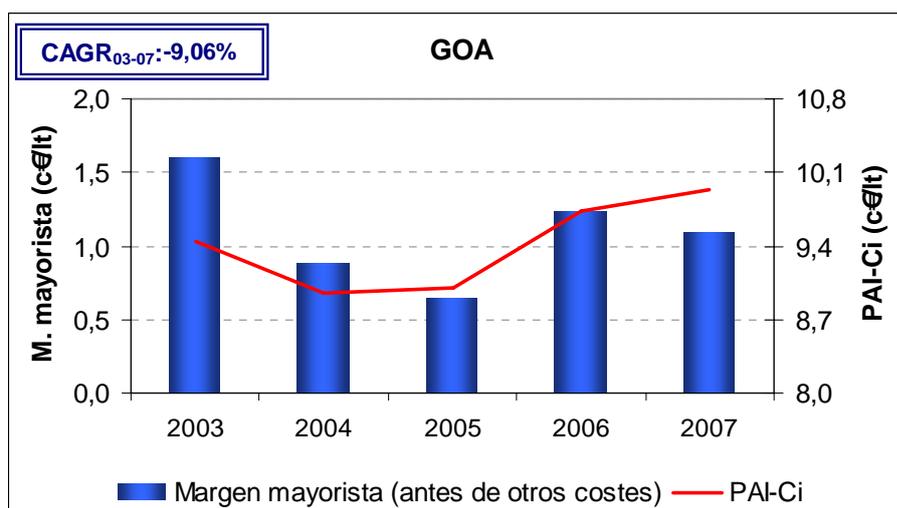
Del gráfico anterior sobre la evolución de los costes asociados al punto de venta para el gasóleo A se desprenden las siguientes conclusiones:

- Los costes asociados al punto de venta presentan un crecimiento acumulado en el periodo 2003-2007 del 2,99%, inferior al de la gasolina 95.
- Como sucede en el caso de la gasolina 95, la retribución al canal representa de media casi el 77% del total de los costes asociados al punto de venta, presentado un crecimiento acumulado ligeramente menor (+2,75%) al del conjunto de dichos costes.

- También como ocurre con la gasolina 95, el componente que presenta un mayor incremento acumulado, cercano al 10%, son los costes variables de vinculación (con un peso sobre el total del 8%), mientras que los costes fijos de vinculación (casi 12% respecto al total) disminuyen un 0,53%. Por su parte, los costes fijos de abanderamiento, que representan algo más del 3% del total de costes asociados al punto de venta, experimentan un crecimiento acumulado del 4,42%.

4.2.5 Margen mayorista (antes de otros costes)

Gráfico 4.11 y Cuadro 4.9: Evolución margen mayorista antes de otros costes (2003-2007)



VARIACIÓN INTERANUAL MARGEN MAYORISTA GOA					
	04-03	05-04	06-05	07-06	CAGR 07-03
c€/lt	-0,7098	-0,2401	0,5972	-0,1511	
%	-44,53%	-27,16%	92,71%	-12,18%	-9,06%

Por las razones apuntadas en el epígrafe correspondiente de la gasolina 95, el margen mayorista correspondiente al gasóleo A se ha calculado antes de otros costes. Del gráfico anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

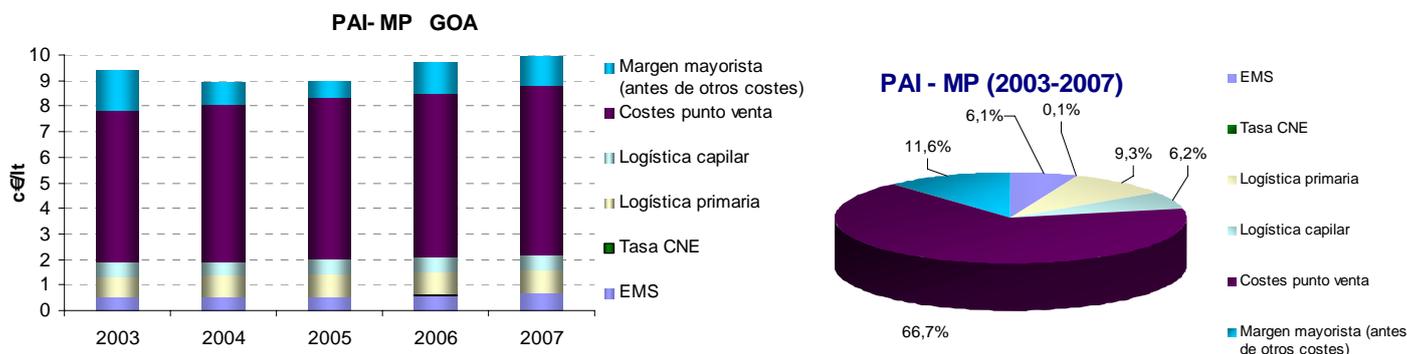
- El margen mayorista (antes de otros costes) experimenta un descenso acumulado del 9,06%.

- Este descenso del margen es el resultado del aumento registrado en el año 2006 (+92,71%) que no compensa los descensos interanuales del resto de años del periodo que oscilan entre el -44,53% de 2004 y el -12,18% de 2007.

4.2.6 Evolución de los costes y margen mayorista en comparación con el margen bruto de distribución

Como se hizo en el epígrafe dedicado a la gasolina 95, a continuación se representa la evolución anualizada de cada uno de los componentes de coste, su peso relativo en el sumatorio de los costes y su comparación con la evolución del margen bruto de distribución, para extraer las correspondientes conclusiones.

Gráfico 4.12 y Cuadro 4.10: Desglose evolución PAI-MP (2003-2007). Promedio periodo analizado



c€/lt	2003	2004	2005	2006	2007	CAGR 2007 vs 2003	CAGR POND. 2007 vs 2003
PAI neto*- MP	9,44	8,95	8,99	9,74	9,93	1,27%	
EMS	0,5088	0,5139	0,5465	0,6137	0,6917	7,98%	0,49%
Tasa CNE	0,0119	0,0119	0,0119	0,0119	0,0119	0,00%	0,00%
Logística primaria	0,8428	0,8430	0,8969	0,8815	0,9008	1,68%	0,16%
Logística capilar	0,5756	0,5697	0,5917	0,5744	0,5882	0,54%	0,03%
Costes punto venta	5,9040	6,1227	6,3022	6,4158	6,6434	2,99%	2,00%
Margen mayorista (antes de otros costes)	1,5941	0,8843	0,6441	1,2413	1,0902	-9,06%	-1,05%

* PAI neto después de descuentos

Los componentes del margen bruto (PAI-MP) no presentan un comportamiento uniforme. Así, mientras que algunos componentes de coste (almacenamiento no operativo, logística primaria y costes asociados al punto de venta) presentan tasas acumuladas superiores a

la del PAI-MP, otros (logística capilar) se sitúan por debajo o permanecen invariables (tasa CNE).

Teniendo en cuenta el peso de cada uno de los componentes en el PAI-MP, se observa que el único que presenta un incremento acumulado ponderado por encima del PAI-MP es el de los costes asociados al punto de venta (+2,00%) y, dentro de éste, la retribución al canal, con una tasa de crecimiento acumulada ponderada del 1,41%.

El siguiente componente de coste con un mayor incremento ponderado es el correspondiente al mantenimiento de existencias mínimas de seguridad (+0,49%).

Por su parte, el margen mayorista antes de otros costes presenta una tasa de variación acumulada ponderada negativa superior al 1%. Al igual que ocurre con la gasolina 95, su promedio anual fluctúa a lo largo del periodo analizado, siendo la horquilla de fluctuación, tanto en valores porcentuales como unitarios, superior a la correspondiente al margen mayorista de la gasolina 95.

También en el gasóleo A los costes asociados al punto de venta, impulsados por la retribución al canal, son el componente con mayor incremento ponderado, aunque no se dispone de información de la evolución de este componente en la UE-14 (como se señaló en el caso de la gasolina 95) que permita identificarlo como causante del aumento del diferencial.

5 ANALISIS DE LA VENTANA ENERO-OCTUBRE 2007

En los informes que mensualmente elabora la CNE sobre evolución de los precios de los carburantes en España y la UE se puso de manifiesto, como se destacó al comienzo del informe, una apertura de los diferenciales de precios entre España y la media UE-14 entre los meses de enero y octubre de 2007.

A fin de analizar de forma particularizada la realidad en ese periodo, se han calculado los valores mensuales de los costes de distribución desde enero de 2005, con el objetivo de determinar si existen, en su caso, desviaciones que permitan explicar la apertura de diferenciales de precios.

No obstante, nuevamente hay que recordar que no es posible realizar un estudio comparativo con el diferencial de precios respecto a la UE-14, puesto que para llevar a cabo este análisis sería preciso contar, por una parte, con los costes de aprovisionamiento reales en Europa y, por otra, con el resto de costes asociados a la distribución más el margen mayorista correspondiente. Si bien podría entenderse que, como en el caso de España, el coste de aprovisionamiento podría aproximarse a las cotizaciones internacionales, no puede efectuarse una asunción similar en el caso del resto de costes de distribución. Es por ello por lo que el análisis se va a concretar, inicialmente, en la evolución de los componentes que forman el margen bruto de distribución en España (costes asociados a la distribución -excluidos los de aprovisionamiento- y margen mayorista) para, posteriormente, analizar las variaciones de dicho margen bruto frente al precio antes de impuestos y el margen mayorista.

5.1 Gasolina 95 I.O.

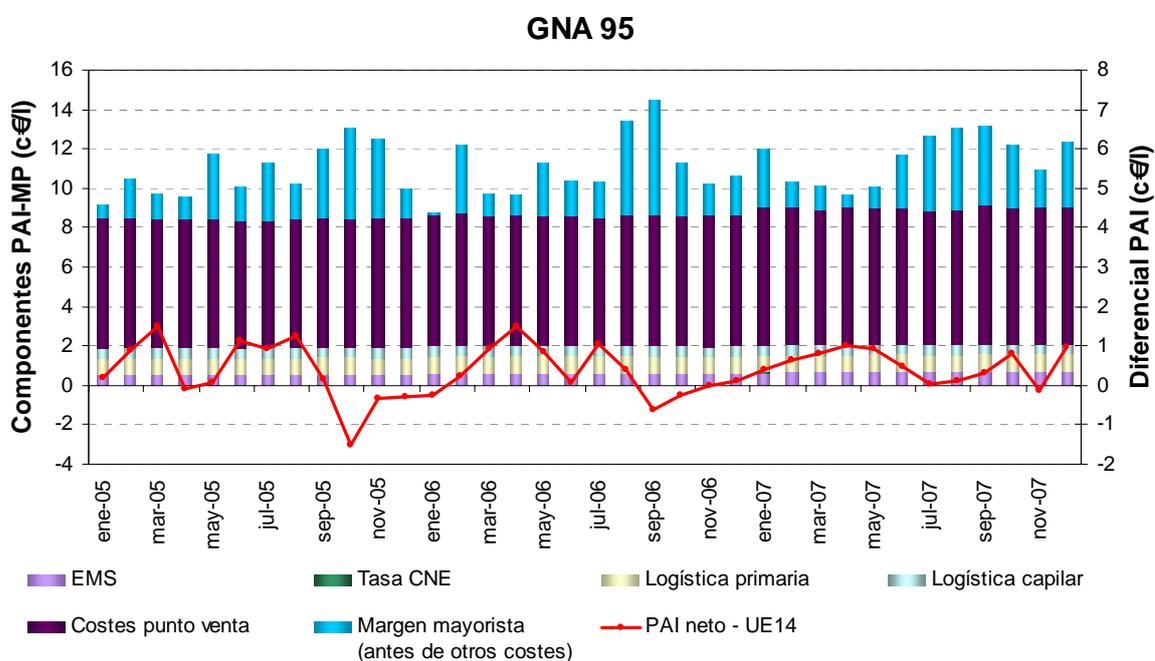
Gráfico 5.1 y Cuadro 5.1: Desglose mensualizado componentes PAI-MP (2005-2007)

c€/lt	ene-05	feb-05	mar-05	abr-05	may-05	jun-05	jul-05	ago-05	sep-05	oct-05	nov-05	dic-05
PAI neto	32,77	35,54	37,29	40,25	39,95	42,51	45,96	48,73	53,02	49,72	44,34	42,96
MP	23,56	25,09	27,51	30,64	28,17	32,44	34,70	38,49	41,00	36,65	31,80	32,98
EMS	0,55	0,55	0,55	0,56	0,55	0,55	0,56	0,55	0,57	0,56	0,55	0,56
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,82	0,82	0,83	0,82	0,83	0,82	0,83	0,82	0,83	0,84	0,83	0,83
Logística capilar	0,50	0,52	0,53	0,51	0,51	0,50	0,51	0,54	0,52	0,50	0,51	0,52
Costes punto venta	6,66	6,63	6,54	6,56	6,56	6,50	6,47	6,47	6,58	6,54	6,59	6,58
Margen mayorista (antes de otros costes)	0,67	1,92	1,32	1,16	3,32	1,68	2,88	1,84	3,52	4,61	4,04	1,48
PAI neto* - MP	9,21	10,45	9,77	9,62	11,77	10,07	11,26	10,24	12,03	13,07	12,53	9,98
PAI neto- UE14	0,21	0,89	1,51	-0,07	0,08	1,15	0,91	1,26	0,14	-1,52	-0,33	-0,28

c€/lt	ene-06	feb-06	mar-06	abr-06	may-06	jun-06	jul-06	ago-06	sep-06	oct-06	nov-06	dic-06
PAI neto	45,00	45,33	46,50	51,53	53,51	53,20	56,53	55,01	46,31	42,14	41,46	42,38
MP	36,20	33,16	36,76	41,90	42,19	42,84	46,24	41,60	31,86	30,82	31,21	31,75
EMS	0,61	0,62	0,61	0,63	0,63	0,63	0,62	0,63	0,61	0,60	0,61	0,60
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,86	0,86	0,86	0,87	0,87	0,87	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86
Logística capilar	0,49	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,53	0,52	0,51	0,49	0,52
Costes punto venta	6,73	6,79	6,63	6,65	6,60	6,60	6,57	6,64	6,68	6,65	6,75	6,72
Margen mayorista (antes de otros costes)	0,09	3,39	1,13	0,98	2,71	1,75	1,73	4,75	5,77	2,69	1,53	1,92
PAI neto* - MP	8,80	12,17	9,74	9,64	11,32	10,36	10,29	13,41	14,45	11,32	10,24	10,62
PAI neto- UE14	-0,25	0,24	0,91	1,50	0,85	0,09	1,06	0,41	-0,61	-0,26	0,01	0,13

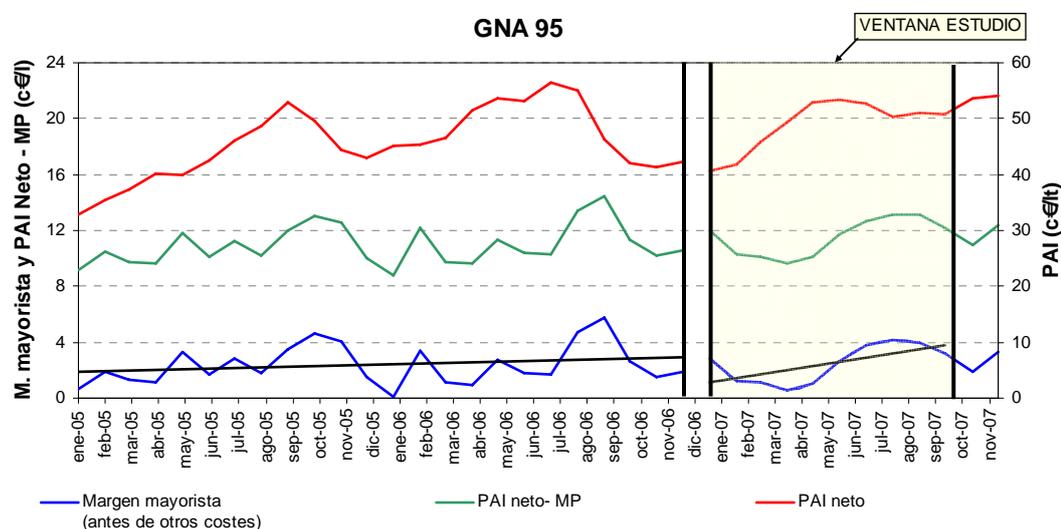
c€/lt	ene-07	feb-07	mar-07	abr-07	may-07	jun-07	jul-07	ago-07	sep-07	oct-07	nov-07	dic-07
PAI neto	40,69	41,92	45,73	49,36	52,89	53,38	52,76	50,40	51,01	50,81	53,72	54,01
MP	28,71	31,61	35,62	39,72	42,81	41,69	40,13	37,28	37,90	38,65	42,77	41,67
EMS	0,67	0,68	0,68	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,70	0,69	0,71	0,70
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,86	0,86	0,87	0,85	0,86	0,87	0,86	0,86	0,87	0,87	0,87	0,88
Logística capilar	0,51	0,51	0,51	0,52	0,51	0,52	0,50	0,53	0,54	0,54	0,52	0,51
Costes punto venta	7,07	7,04	6,88	6,98	6,92	6,91	6,81	6,86	7,00	6,88	6,99	6,98
Margen mayorista (antes de otros costes)	2,87	1,21	1,15	0,58	1,07	2,68	3,75	4,16	3,98	3,18	1,85	3,27
PAI neto* - MP	11,98	10,31	10,11	9,64	10,07	11,69	12,63	13,11	13,11	12,17	10,95	12,35
PAI neto - UE14	0,41	0,66	0,82	1,00	0,93	0,46	0,03	0,11	0,31	0,80	-0,14	0,99

*PAI neto después de descuentos



Tal y como se aprecia en el gráfico anterior, los costes, excluidos los de aprovisionamiento, no presentan variaciones significativas dentro del mismo ejercicio, siendo por tanto el margen mayorista (calculado antes de otros costes) el componente que presenta las mayores variaciones intermensuales dentro del margen bruto de distribución. Así, se observan valores que fluctúan entre los 0,09 c€/lt y los 5,77 c€/lt, siendo el promedio de 2,41 c€/lt y el valor de la mediana de 1,92 c€/lt.

Gráfico 5.2: Análisis de tendencia de la evolución del margen mayorista vs PAI y vs PAI-MP (2005- 2007)



Por su parte, en el gráfico anterior se observa que el margen bruto de distribución (PAI neto-coste de aprovisionamiento) sigue la misma tendencia que el margen mayorista, evolucionando homogéneamente a lo largo del periodo analizado, lo que confirma que los costes distintos de los aprovisionamientos son prácticamente constantes en el periodo.

En general, el margen bruto de distribución y, por lo tanto, el margen mayorista, siguen la tendencia del PAI con un cierto decalaje, es decir, no se trasladan al margen bruto de distribución, en el mismo mes, la totalidad de las variaciones (al alza y a la baja) que se producen en el aprovisionamiento de materia prima.

En lo que respecta al margen mayorista (calculado antes de otros costes), se observa que tras el aumento del mes de enero de 2007 respecto al último mes de 2006, el margen disminuye hasta alcanzar el mínimo anual en abril, para posteriormente aumentar de nuevo hasta el mes de agosto de 2007, manteniéndose de forma continuada en niveles superiores a los de meses anteriores (3,14 c€/lt en media de mayo a octubre vs 2,37 c€/lt de media de 2005 y 2006). En concreto se observa una tendencia de crecimiento más acentuada en el periodo enero-octubre 2007 que en los dos años anteriores.

5.2 Gasóleo A

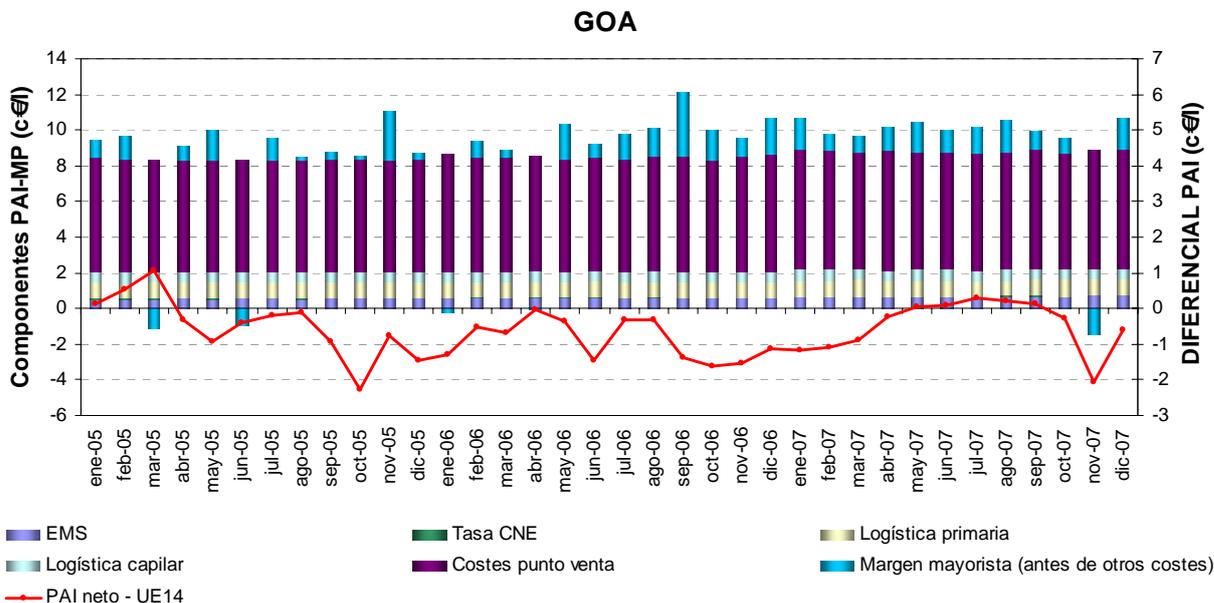
Gráfico 5.3 y Cuadro 5.2: Desglose mensualizado componentes PAI-MP (2005-2007)

c€/lt	ene-05	feb-05	mar-05	abr-05	may-05	jun-05	jul-05	ago-05	sep-05	oct-05	nov-05	dic-05
PAI neto	38,57	39,35	42,80	44,85	43,26	46,12	49,13	50,45	52,92	52,60	49,51	47,33
MP	29,09	29,68	35,63	35,69	33,25	38,81	39,60	42,01	44,13	44,02	38,46	38,59
EMS	0,53	0,54	0,54	0,55	0,54	0,55	0,55	0,54	0,55	0,56	0,55	0,56
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,89	0,88	0,90	0,87	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,91	0,90	0,90
Logística capilar	0,58	0,61	0,61	0,59	0,58	0,58	0,58	0,61	0,59	0,58	0,59	0,59
Costes punto venta	6,45	6,39	6,26	6,29	6,30	6,25	6,23	6,25	6,31	6,29	6,29	6,32
Margen mayorista (antes de otros costes)	1,01	1,25	-1,15	0,83	1,67	-0,98	1,27	0,12	0,41	0,24	2,70	0,35
PAI neto*-MP	9,48	9,68	7,17	9,15	10,01	7,31	9,54	8,43	8,78	8,59	11,04	8,73
PAI neto - UE 14	0,13	0,54	1,05	-0,30	-0,91	-0,40	-0,21	-0,11	-0,93	-2,26	-0,75	-1,46

c€/lt	ene-06	feb-06	mar-06	abr-06	may-06	jun-06	jul-06	ago-06	sep-06	oct-06	nov-06	dic-06
PAI neto	48,67	49,64	50,40	53,01	54,08	52,88	54,79	55,05	50,82	47,60	46,50	47,01
MP	40,24	40,23	41,55	44,53	43,73	43,67	45,03	44,98	38,65	37,62	36,99	36,35
EMS	0,61	0,62	0,61	0,62	0,63	0,62	0,61	0,62	0,61	0,60	0,61	0,61
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88	0,88
Logística capilar	0,57	0,57	0,57	0,58	0,57	0,57	0,57	0,59	0,59	0,57	0,56	0,58
Costes punto venta	6,58	6,38	6,39	6,42	6,33	6,38	6,36	6,42	6,47	6,25	6,46	6,55
Margen mayorista (antes de otros costes)	-0,21	0,95	0,38	-0,04	1,94	0,73	1,33	1,54	3,61	1,66	0,99	2,02
PAI neto*-MP	8,43	9,41	8,84	8,48	10,36	9,20	9,76	10,07	12,17	9,98	9,51	10,66
PAI neto - UE 14	-1,31	-0,52	-0,68	-0,03	-0,35	-1,45	-0,33	-0,31	-1,36	-1,60	-1,52	-1,14

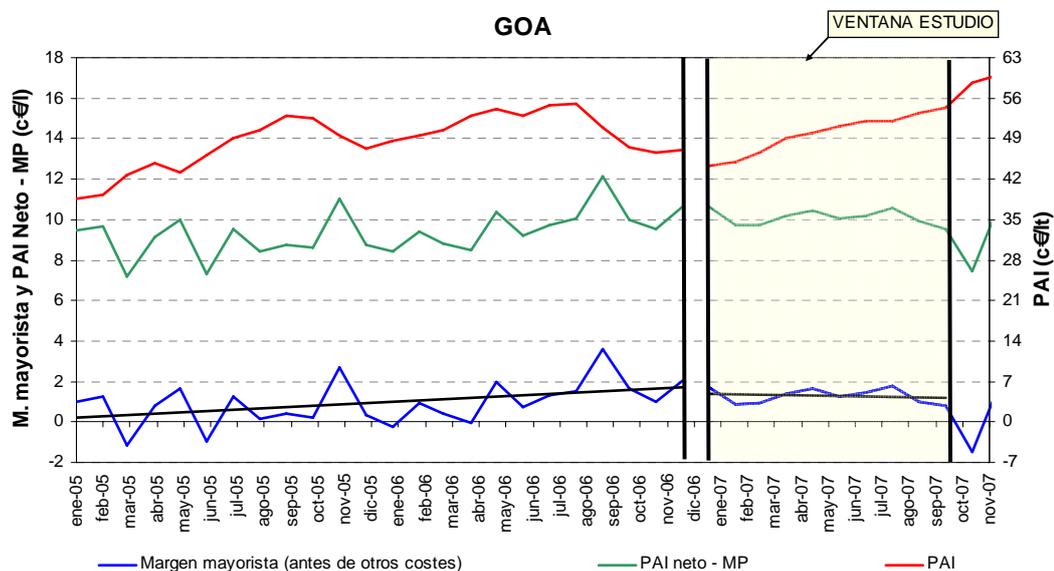
c€/lt	ene-07	feb-07	mar-07	abr-07	may-07	jun-07	jul-07	ago-07	sep-07	oct-07	nov-07	dic-07
PAI neto	44,22	45,03	46,60	49,19	50,11	51,18	52,09	51,97	53,31	54,23	58,66	59,99
MP	33,56	35,28	36,89	38,98	39,69	41,14	41,92	41,37	43,40	44,68	51,24	49,29
EMS	0,67	0,68	0,68	0,69	0,68	0,69	0,69	0,70	0,70	0,69	0,72	0,71
Tasa CNE	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Logística primaria	0,90	0,91	0,92	0,88	0,89	0,89	0,89	0,89	0,91	0,91	0,91	0,92
Logística capilar	0,59	0,57	0,58	0,59	0,59	0,58	0,58	0,59	0,60	0,60	0,59	0,59
Costes punto venta	6,76	6,74	6,59	6,68	6,61	6,59	6,56	6,61	6,69	6,54	6,64	6,70
Margen mayorista (antes de otros costes)	1,73	0,84	0,94	1,36	1,64	1,26	1,43	1,79	0,99	0,80	-1,45	1,76
PAI neto*-MP	10,65	9,75	9,72	10,21	10,42	10,03	10,17	10,59	9,91	9,55	7,42	10,69
PAI neto - UE 14	-1,19	-1,10	-0,87	-0,25	0,04	0,09	0,27	0,21	0,14	-0,26	-2,08	-0,62

* PAI neto después de descuentos



Al igual que en la gasolina 95, el margen mayorista del gasóleo A (antes de otros costes) es el componente del margen bruto de distribución que presenta las mayores variaciones intermensuales, si bien registra valores unitarios significativamente inferiores a los de la gasolina 95 (menos de la mitad). En este caso, se observan también variaciones importantes que fluctúan entre -1,45 c€/lt) y 3,61 c€/lt, siendo su valor medio de aproximadamente 1 c€/lt.

Gráfico 5.4: Análisis de tendencia de la evolución del margen mayorista vs PAI y vs PAI-MP (2005-2007)



Al igual que en el caso de la gasolina 95, se observa que el margen bruto (PAI neto-coste de aprovisionamiento) presenta una evolución similar a la del margen mayorista lo que significa que el resto de componentes del margen bruto permanecen prácticamente inalterados en el periodo.

En relación al margen mayorista, se observa una tendencia creciente en el periodo 2005 y 2006 para, posteriormente, permanecer prácticamente estable entre enero-octubre 2007. En concreto, el margen mayorista comienza el año con un ligero descenso respecto a los últimos meses de 2006 y a partir de abril de 2007 se aprecia un mantenimiento constante de dicho margen en niveles medios-altos en términos comparativos, siendo el promedio del margen en el periodo abril-octubre 2007 (1,32 c€/lt) superior al promedio de todo el año 2005 y 2006 (0,64 y 1,24 c€/lt, respectivamente). Sin embargo, si se analizan las medias anuales, el promedio del margen mayorista en 2007 es inferior al de 2006, debido en gran medida al fuerte descenso registrado en el mes de noviembre de 2007, con ocasión del anuncio del inicio del expediente informativo por parte de la CNE.

De todo ello se deduce que, en la ventana estudiada, en la que se produce un incremento de precios y una apertura de diferenciales respecto a la media UE-14, más acusada en el caso del gasóleo A, se registra un aumento del margen mayorista de la gasolina 95 y, sin embargo, un mantenimiento del correspondiente al gasóleo A. En general, a lo largo del periodo 2005-2007, el margen mayorista se caracteriza por una gran volatilidad, sin que exista una clara correspondencia en su comportamiento con el de los precios ni el de los diferenciales, especialmente en el caso del gasóleo A.

6 ANALISIS DE PRECIOS POR OPERADOR

El objeto de este epígrafe es comprobar el comportamiento de los precios aplicados por los distintos operadores. Para ello, a continuación se muestra un análisis comparativo de los precios antes de impuestos (incluidos descuentos) en el mercado español, en el que a partir de la información remitida por las compañías sobre precios mensuales ponderados y descuentos, se ha determinado el precio mínimo y máximo para cada uno de los meses del periodo de estudio con objeto de identificar el intervalo de precios (“banda de precios”)

existente en cada momento. Además, se señala la posición relativa del precio medio ponderado por volumen.

Gráfico 6.1: Análisis de precios por operador. Gasolina 95

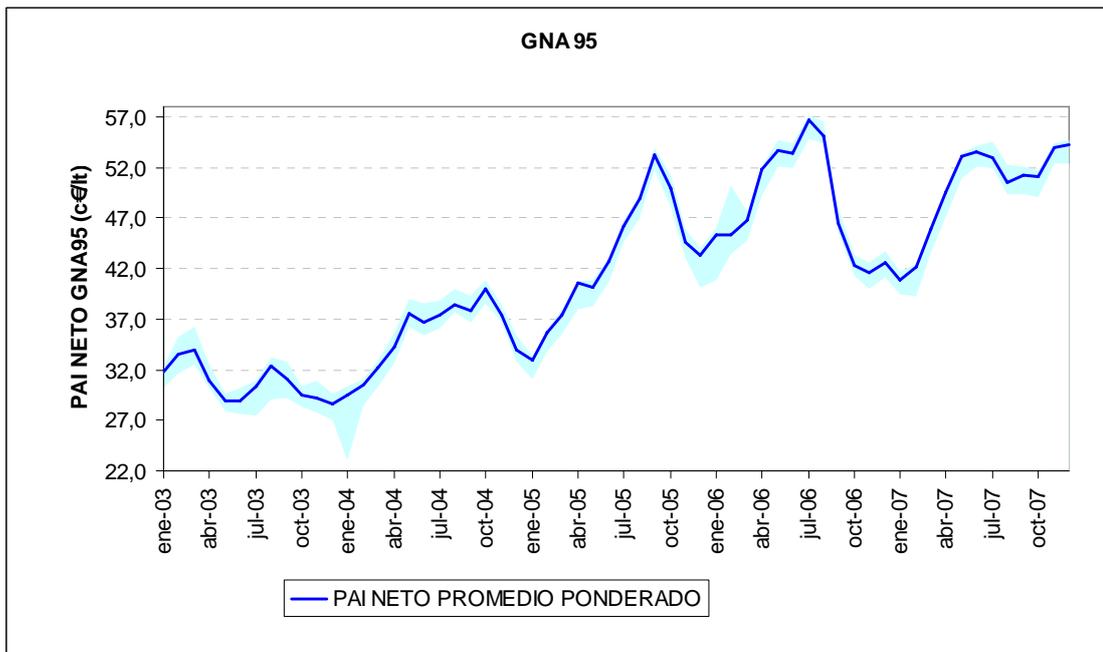


Gráfico 6.2: Análisis de precios por operador. Gasóleo A



- En los gráficos anteriores puede observarse que la banda de precios es mayor en el caso del gasóleo A que en el de la gasolina 95 (3,36 c€/lt vs 2,80 c€/lt). En el caso del gasóleo A, el intervalo de precios medios máximo y mínimo se ensancha ligeramente a partir de 2005 (3,51 c€/lt de media en 2005 y 2006) y con mayor amplitud en 2007 (4,2 c€/lt).
- En cuanto al precio medio ponderado del sector, se comprueba para ambos productos que se encuentra por lo general más próximo al precio máximo mensual, esto es, que las compañías con mayor peso en dicho precio medio se encuentran en la banda de precios altos.
- En el caso del gasóleo A se puede apreciar cómo esta tendencia ha ido evolucionando a lo largo del periodo de estudio, acercándose progresivamente al precio máximo. Así, el precio medio ponderado ha pasado de encontrarse en valores más cercanos al mínimo en el año 2003 a valores muy próximos al máximo en 2007.

En conclusión, el precio medio ponderado de ambos productos se encuentra por lo general más próximo al valor máximo, apreciándose, además, una horquilla significativamente más amplia de precios para el gasóleo A que para la gasolina 95. Este hecho, unido al mayor margen mayorista de la gasolina 95 (más del doble que el del gasóleo A) permite apuntar que existe una mayor posibilidad de actuación competitiva en precios en este carburante.

7 CONCLUSIONES

- a) Del análisis realizado en términos anualizados se puede concluir lo siguiente:
1. A lo largo del periodo analizado (2003-2007), se confirma que los precios antes de impuestos tanto de la gasolina 95 como del gasóleo A han sido en España superiores a los de las medias europeas UE-14 y UE-6, aunque con oscilaciones interanuales de los diferenciales, en algún caso, significativas. Además, en el año 2007 se produce una apertura del diferencial respecto a la UE-14 para ambos productos, más acusado en el caso del gasóleo A.

2. Existe una clara indexación de los precios de los aprovisionamientos en España de ambos carburantes a las cotizaciones internacionales de referencia, lo que se corresponde con el funcionamiento normal de un mercado abierto e internacional como el de los derivados del petróleo.
 3. La diferencia entre el precio antes de impuestos neto de descuentos y el coste de aprovisionamiento (PAI-MP) ha aumentado en España en el periodo analizado para ambos productos, aunque en mayor medida para la gasolina 95 que para el gasóleo A.
 4. El único componente que presenta un incremento acumulado ponderado superior al del PAI-MP es el de los costes asociados al punto de venta, debido fundamentalmente al incremento de la retribución al canal.
 5. En consonancia, el margen mayorista (calculado antes de costes de estructura y otros costes indirectos) ha disminuido en términos anualizados en el periodo de referencia, si bien presenta fuertes oscilaciones interanuales en ambos carburantes. Además, en promedio, el margen mayorista unitario de la gasolina 95 ha sido superior en más del doble al del gasóleo A.
- b) Por su parte, el análisis mensualizado de precios, costes y márgenes ha permitido concluir lo siguiente:
1. El margen mayorista en España presenta una evolución muy similar a la del PAI-MP, lo que significa que los costes distintos de los de aprovisionamiento (existencias mínimas de seguridad, logísticas primaria y capilar, costes asociados al punto de venta, tasa CNE) no influyen en la evolución de dicho margen al permanecer prácticamente inalterados dentro de un mismo ejercicio.
 2. Los valores mensuales del margen mayorista presentan una gran volatilidad y un comportamiento que no siempre se corresponde, para ambos productos, con las subidas o bajadas de los precios ni de los diferenciales de precios con las medias europeas, especialmente en el caso del gasóleo A.

En concreto, en la “ventana” enero-octubre de 2007 (sobre cuyo estudio particularizado se solicitó la apertura del expediente del que este informe trae causa) se observa, en un periodo caracterizado por el incremento de diferenciales de precios respecto a la media UE-14, más acusado en el caso del gasóleo A, un aumento del margen mayorista de la gasolina 95 y, sin embargo, un mantenimiento del correspondiente al gasóleo A.

3. El precio medio ponderado de ambos productos se encuentra por lo general más próximo al valor mensual máximo, apreciándose, además, una horquilla significativamente más amplia de precios para el gasóleo A que para la gasolina 95. Este hecho, unido al mayor margen mayorista de la gasolina 95 permite apuntar que existe una mayor posibilidad de actuación competitiva en los precios de este carburante.

Estas conclusiones se podrán ampliar con ocasión del ejercicio de las funciones de supervisión del mercado de distribución de carburantes de automoción que actualmente realiza la CNE. En concreto, mediante sus informes mensuales de seguimiento del precio en España y la UE y en sus informes sobre precios aplicados en las instalaciones de suministro en áreas geográficas reducidas, así como con ocasión de la elaboración del informe anual que la CNE debe remitir al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio analizando el grado de desarrollo de la competencia en los mercados de hidrocarburos.

Finalmente, en atención a la limitación manifestada en este informe respecto a la falta de información disponible sobre los costes de distribución en la UE-14, se propone promover institucionalmente un mayor grado de transparencia a nivel europeo, a través de organismos con competencia nacional en la supervisión de los mercados o a través de instituciones comunitarias. La finalidad sería facilitar el intercambio de información sobre la estructura de costes de la distribución de los carburantes en los distintos mercados e identificar mejoras regulatorias que permitan fomentar un mayor grado de competencia que repercuta en el precio de los carburantes para el consumidor final.

En definitiva, se ha comprobado que en el periodo objeto de análisis el coste de aprovisionamiento de los carburantes de automoción en España se ha ajustado a la evolución de las cotizaciones de dichos productos en los mercados internacionales de

referencia y que el margen mayorista unitario, a pesar de sus fluctuaciones, presenta una tendencia decreciente.

Sin embargo, lo anterior no ha impedido que el PAI-MP haya aumentado en el periodo, impulsado por el aumento de la retribución al canal, lo cual, unido al importe del margen mayorista, a la amplitud de la banda de precios y a la posición del precio medio ponderado en dicha banda, pone de manifiesto la conveniencia de intensificar la supervisión del mercado de distribución de carburantes y de proponer, en su caso, medidas que fomenten un mayor grado de competencia en el mismo.