



Un café con **ceeer** en Bilbao

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE EMPRESARIOS DE
ESTACIONES DE SERVICIO

Bilbao, 13 de septiembre de 2023



El papel de las estaciones de servicio
en la movilidad del futuro.
Algunas cifras, varios datos y una opinión.

Estaciones de servicio: ¿un negocio con fecha de caducidad?

1. ¿Qué es CEEES?
2. La distribución de carburantes en España hoy
3. ¿Hacia dónde vamos?
4. ¿Y en la Euskadi? ¿Tengo que preocuparme?
5. Conclusión

¿Qué es CEEES?

¿Qué es CEEES?

Nuestra misión:

Información, asesoramiento y representación para el desarrollo de la actividad profesional de nuestros **asociados**.

Nuestra visión:

Favorecer la **transición** de la movilidad española hacia **energías cada vez más eficientes**, propiciando que nuestros asociados continúen siendo los **suministradores de referencia de los automóviles, independientemente** de cuál sea la **f fuente energética** que los impulse.

¿Qué es CEEES?

- + 45 asociaciones provinciales
- + 4.000 estaciones de servicio que pagan sus impuestos en España
- + 45 años de historia
- + 50.000 empleos directos

¿Qué es CEEES?

Nuestros socios:

Asociaciones y federaciones CEEES

- **ÁLAVA - Asociación de Estaciones de Servicio de Alava-SEA**
- ANDALUCÍA - *Federación de Asociaciones de Empresas de Estaciones de Servicio de Andalucía (FEDAES)*
- ARAGÓN - *Asociación de Estaciones de Servicio de Aragón (AESAR)*
- CANTABRIA - *Asociación Regional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Cantabria*
- CASTILLA-LA MANCHA - *Federación Castellano-Manchega de Empresarios de Estaciones de Servicio (FECAMAES)*
- CASTILLA Y LEÓN - *Federación Regional de Castilla y León de Asociaciones de Estaciones de Servicio (FERECLAES)*
- COMUNIDAD FORAL DE Euskadi - *Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de Navarra*
- CATALUÑA - *Agrupación Catalana de Empresarios de Estaciones de Servicio (AGRUCAES)*
- GALICIA - *Federación Gallega de Estaciones de Servicio (FEGAES)*
- COMUNIDAD VALENCIANA - *Federación Mediterránea de Empresarios de Estaciones de Servicio (FEDMES)*
- EXTREMADURA - *Asociación Regional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Extremadura (ARESEX)*
- LA RIOJA - *Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de La Rioja*
- PRINCIPADO DE ASTURIAS - *Asociación Provincial de Empresarios de Estaciones de Servicio de Asturias*
- REGIÓN DE MURCIA - *Asociación Profesional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Murcia*
- **VIZCAYA - Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de Bizkaia (ESTASERBI)**

¿Qué es CEEES?

Nuestros asesores:

Legal: Estudio Jurídico GLOBAL EJASO.

Laboral: Miguel Ángel Calle García

Fiscal: FIDE Tax & Legal

Comunicación: Nacho Rabadán Rodríguez

Asesoría Técnica: Gustavo Mezquita Santos

Protección de datos: Persevera

Contratos, cotizaciones y biocarburantes: Fuel MC

¿Qué es CEEES?

CEEES - PRESENCIA EN MESAS DE DESARROLLO NORMATIVO Y NEGOCIACIÓN Y LOBBY
Entidad de Reconocido Prestigio

- NEGOCIACIÓN **CONVENIO COLECTIVO**
- COMISIÓN MIXTA DE **INTERPRETACIÓN DEL CONVENIO COLECTIVO**
- GRUPO DE TRABAJO: **CEEES / AEVECAR / PETROLERAS**
 - Convenio de aplicación de medidas medioambientales consensuadas con gobiernos autonómicos
 - Seguridad en EE.SS. (robos y PRL)
 - Consejero de Seguridad
 - Calidad de Combustibles
- COMITÉ TECNICO DE NORMALIZACIÓN CTN/60 SC4 (Instalaciones y Equipamiento para GLP)
- COMITÉ TECNICO DE NORMALIZACIÓN CTN/60 SC5 (Otra Instalaciones y Equipamientos)
- COMITÉ TECNICO DE NORMALIZACIÓN CTN/192 SC6 (Instalaciones Petrolíferas)
- COMITÉ EUROPEO DE NORMALIZACIÓN CEN TC 393 (Instalaciones y Equipamientos)
- **COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD PRIVADA**
- **GRUPOS DE INTERES CNMC**
- GRUPOS DE INTERÉS ANTE LA **COMISIÓN EUROPEA**
- **CONSEJO CONSULTIVO DE HIDROCARBUROS DE LA CNMC**

¿Qué es CEEES?

CEEES – MIEMBRO ACTIVO DE CEOE

- Comisión de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente.

GT MOVILIDAD SOSTENIBLE

GT MARCO ENERGÍA Y CLIMA

GT CALIDAD AMBIENTAL

GT AGENDA 2030

GT Cambio Climático

- Comisión de Industria y Energía .
- Comisión de Seguridad Social y Prevención de Riesgos Laborales.
- Comisión de Competitividad, Comercio y Consumo.
- Comisión Mercado Interior.
- Comisión de Diálogo Social y Empleo.

Igualmente CEEES está adherida a la iniciativa MITECO-CEOE-Empleos Verdes Dignos



¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados



Consultas

En este apartado damos respuesta a las preguntas que nos plantean nuestros asociados sobre cuestiones jurídicas, laborales o técnicas, relacionadas con nuestro sector. Las respuestas de nuestros asesores están disponibles en las FAQs de las diferentes áreas para que puedan ser consultadas por otros asociados.

Las respuestas a las preguntas que nos plantean son también enviadas al e-mail que el asociado nos indica en el formulario de preguntas que hay dispuesto en cada una de las áreas, y son subidas a las FAQs correspondientes omitiendo cualquier dato que lo identifique, ya que para nosotros es importante el qué y no quién, además de salvaguardar su identidad.

FAQs Área Jurídico

FAQs Área Fiscal

FAQs Área Laboral

FAQs Área Técnico

FAQs Área RGPD

¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados

C/ Núñez de Balboa, 116 - 3ª planta - oficina



CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE EMPRESARIOS DE
ESTACIONES DE SERVICIO







Shopping Bag
0,00 €

[Inicio](#) | [Quiénes somos](#) | [Comunicación](#) | [Formación](#) | [Zona Privada](#) | [Enlaces de interés](#) | [Contacto](#) |  |  | 

Consultas

FAQs Laboral

FAQs

[Haznos tu consulta](#)

¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados



Trabajador convocado para asistir a una mesa electoral

Consulta: Uno de mis trabajadores ha sido convocado para estar en una mesa electoral el próximo 23 de julio. Quiere saber si puede alegar que tiene que trabajar ese mismo día en la estación de servicio para quedar liberado de esta obligación. [[Leer más](#)]

Negociación Convenio Colectivo

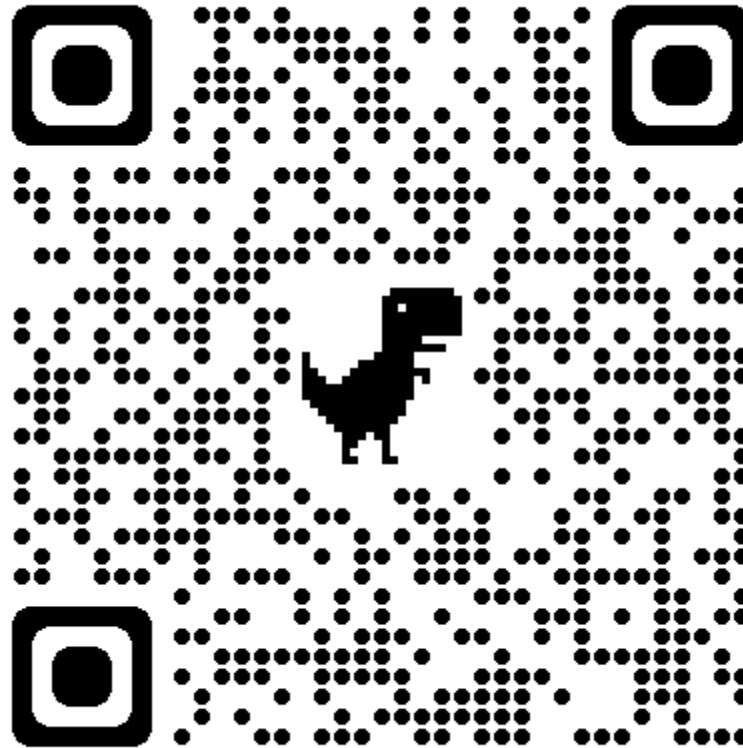
Consulta: ¿Se está negociando algún acuerdo en lo que respecta al convenio colectivo, dada la reforma laboral y el incremento del IPC? [[Leer más](#)]

Formación de empleados

Consulta: ¿Qué formación obligatoria debe tener un empleado de una estación de servicio? [[Leer más](#)]

¿Qué es CEEES?

¡Asóciate!





CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE EMPRESARIOS DE
ESTACIONES DE SERVICIO

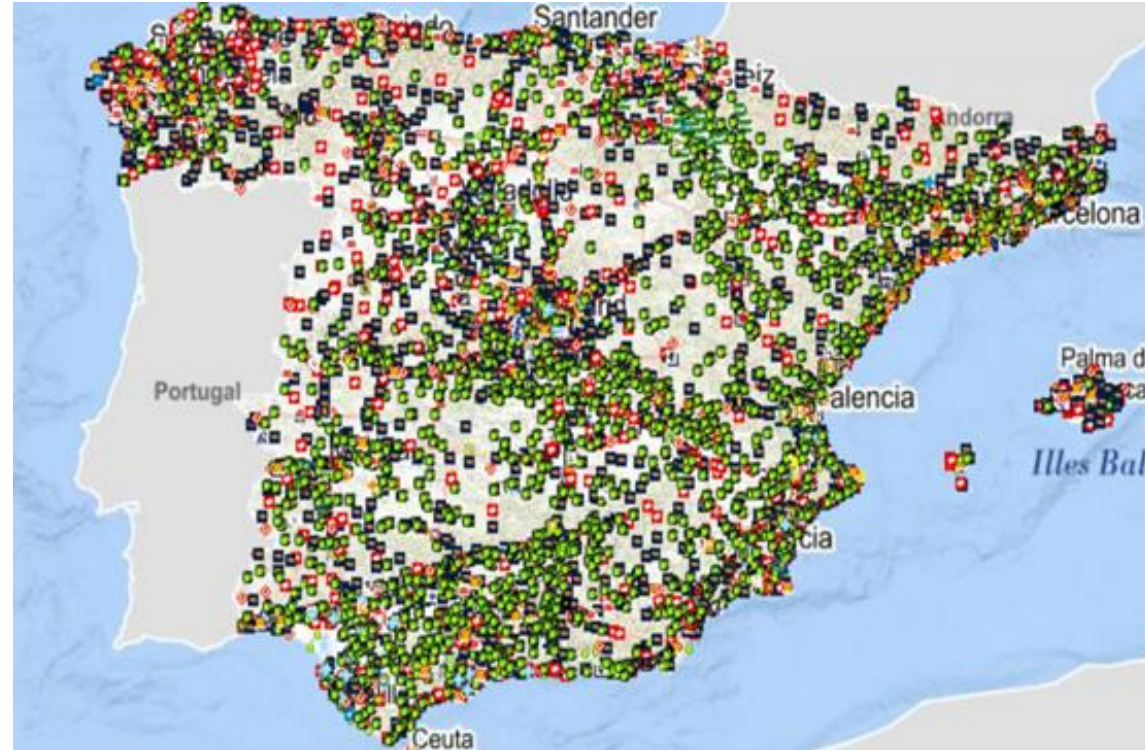
La distribución de carburantes en España hoy

La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, hoy, 13 de septiembre, hay operativas **11.905** estaciones de servicio en **España**.

La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, hoy, 13 de septiembre, hay operativas **11.905** estaciones de servicio en **España**.



La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, hoy, 13 de septiembre, hay operativas **11.905** estaciones de servicio en **España**.
- De todas ellas, **350** están en Euskadi (**el 2,2% del total nacional**). Un total de 131 están en Vizcaya, **140 en Guipúzcoa** y **79 en Álava**.
- El porcentaje de **turismos** de Euskadi frente al total nacional se sitúa en el **4%** y el de **población** también en torno al **1,39%**, mientras que el de estaciones de servicio con respecto al total nacional se sitúa en el **4,6%**.

La distribución de carburantes en España hoy

- Según los últimos datos ofrecidos por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (**CORES**), en 2022 se vendieron **22,2 millones de toneladas (+4,8%)** de combustibles de automoción a través de la red española de estaciones de servicio.
- Esto nos da unas ventas medias por estación de apenas **1,8 millones de litros anuales (aprox 25% gasolinas y 75% gasóleo)**. Hace 15 años (2007) las ventas medias eran de aproximadamente **3.5 millones de litros** anuales por estación de servicio.

Unidad: miles de toneladas

Consumo de combustibles de automoción por canales	dic-21		Acumulado anual		Últimos doce meses	
	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red
Gasolinas de automoción	427	25	4.914	329	4.914	329
Gasóleos de automoción	1.352	481	16.243	5.595	16.243	5.595
Total	1.779	505	21.156	5.924	21.156	5.924

Nota: Extra Red incluye consumidor final + distribuidores.
- igual que 0,0 / ^ distinto de 0,0

Fuente: Cores

La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.

La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



¿Hacia dónde vamos?

¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?



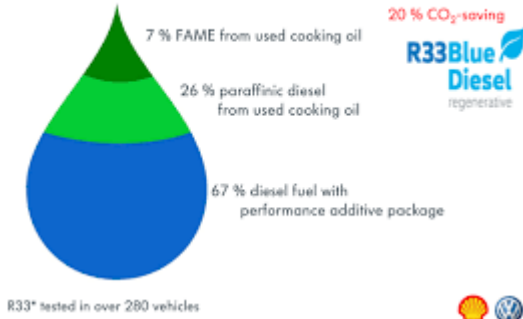
¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?



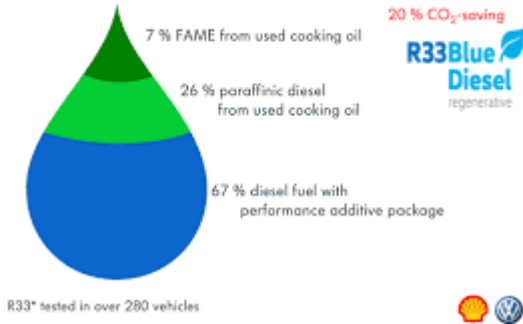
R33* Blue Diesel



¿Hacia dónde vamos?



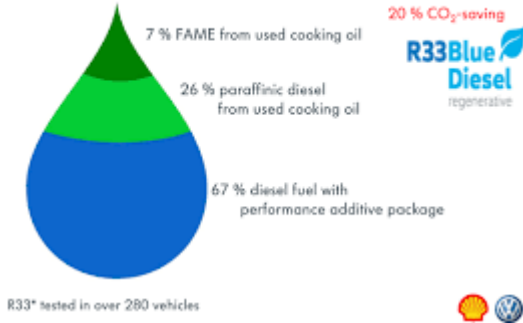
R33* Blue Diesel



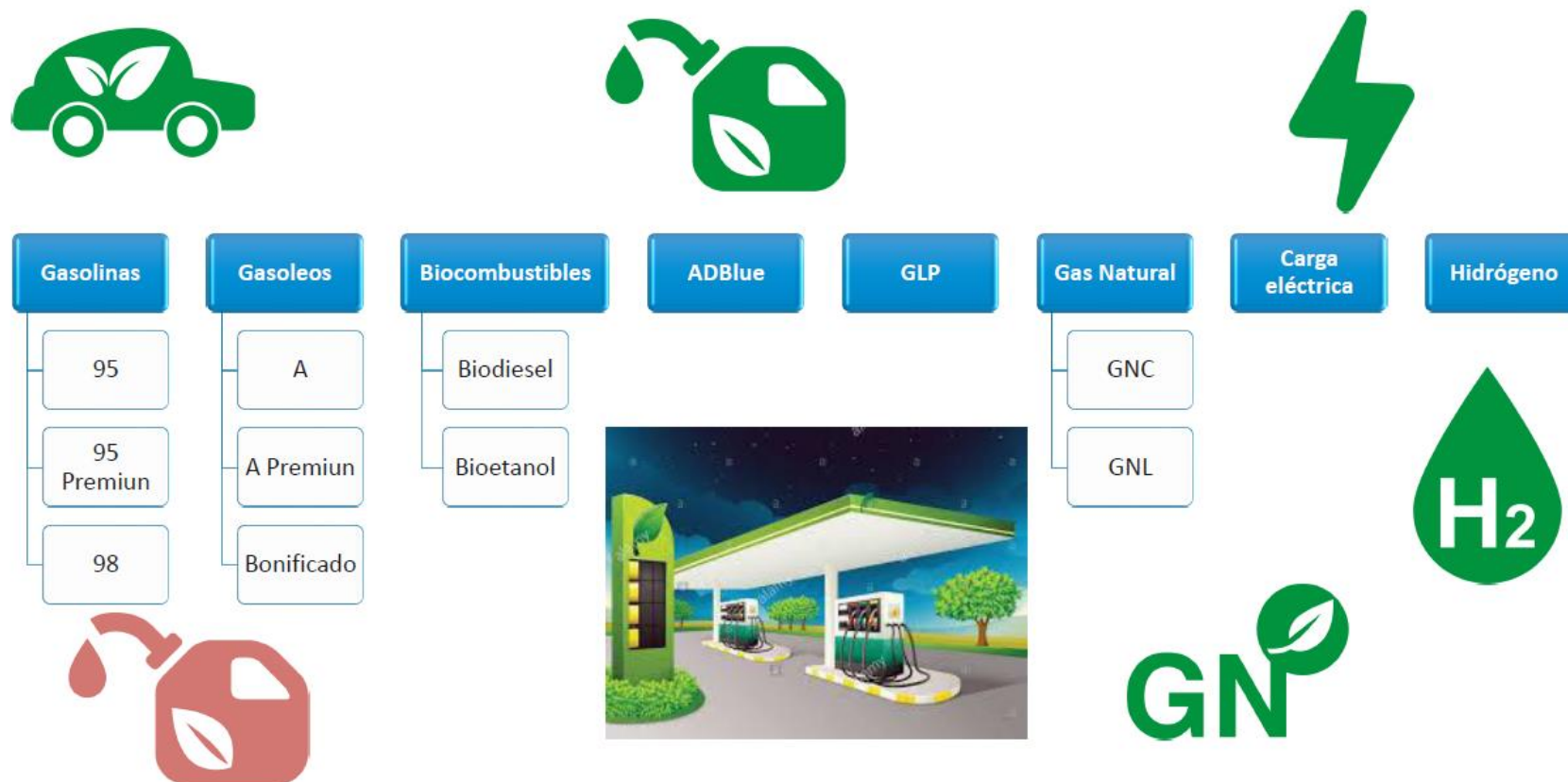
¿Hacia dónde vamos?



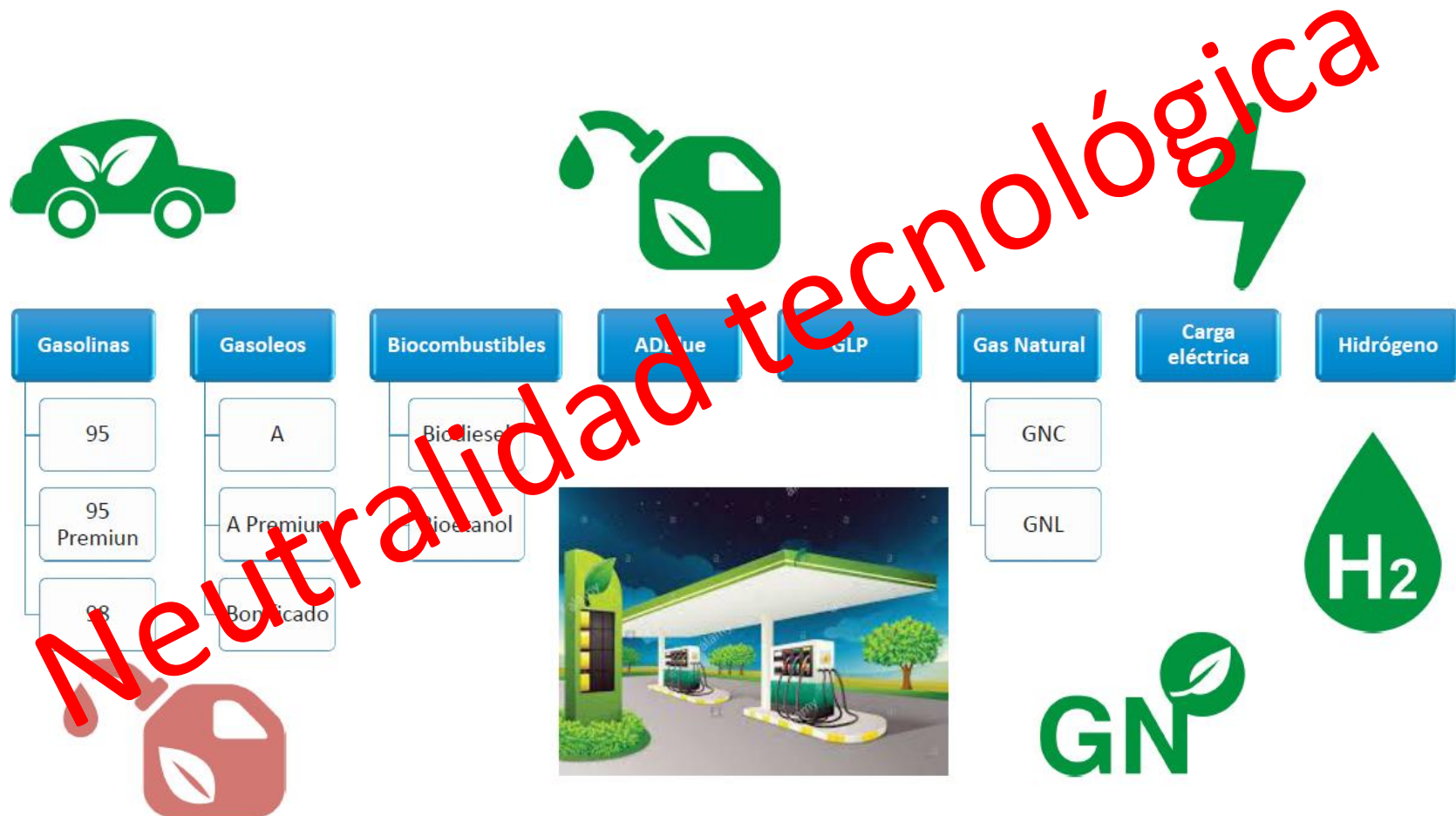
R33* Blue Diesel



¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?



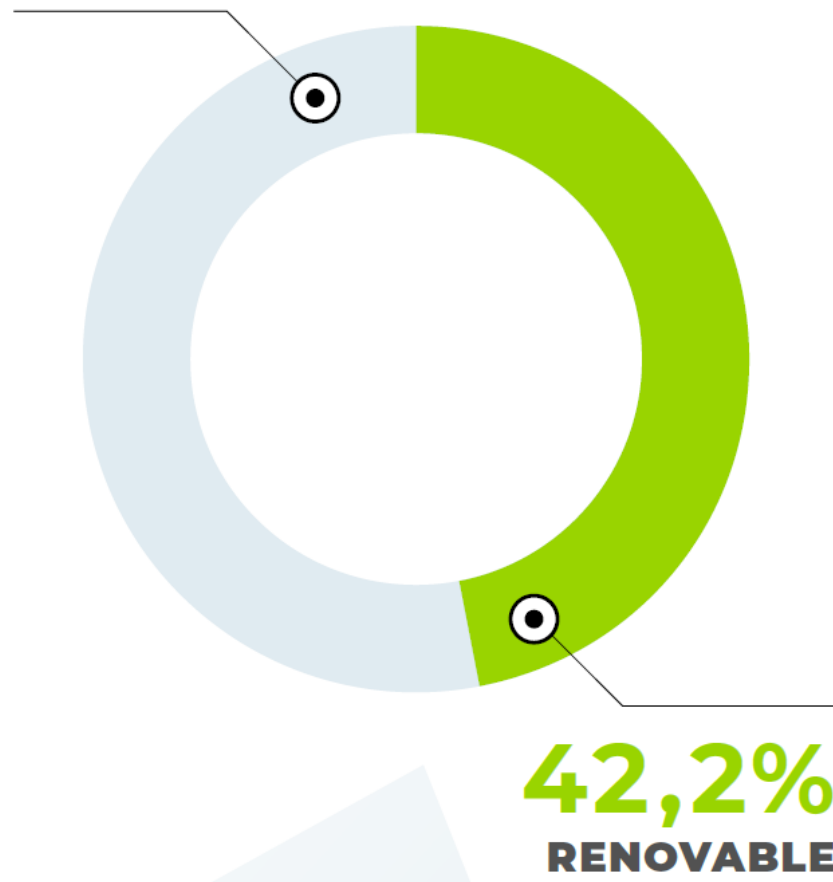
¿Hacia dónde vamos?

- A pesar de que esa demanda de neutralidad tecnológica cada vez gana más peso en los medios y en la sociedad, nuestros políticos (nacionales y europeos) mantienen una **decidida apuesta por el coche eléctrico**.
- No han conseguido explicar por qué identifican como **sinónimos perfectos descarbonización y electrificación**. **No es cierto que signifiquen lo mismo**. Y es menos cierto en un contexto como el actual, con un buen puñado de Estados miembro quemando **gas** e incluso **carbón** para generar electricidad. ¿De verdad puede considerarse que un coche eléctrico es 0 emisiones con un mix de generación como los que tenemos en la actualidad en Europa?

¿Hacia dónde vamos?

57,8%

NO RENOVABLE

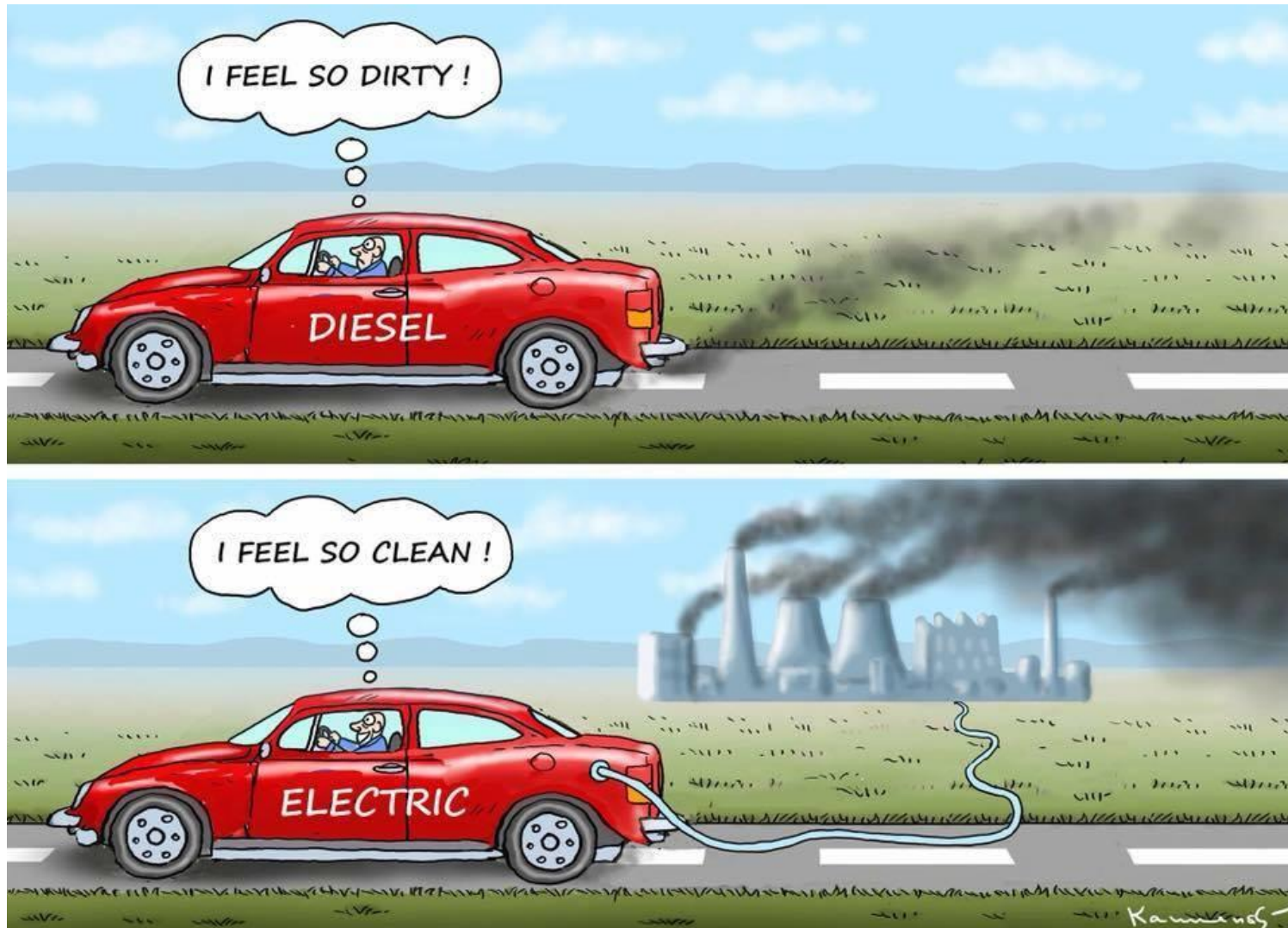


MIX DE GENERACIÓN ELÉCTRICA 2022

Fuente: Red Eléctrica.

**LA GENERACIÓN NO RENOVABLE
GANÓ PESO EL AÑO PASADO,
PASANDO DEL 53,3% DEL TOTAL EN 2021
AL 57,7% DEL TOTAL EN 2022**

¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- **Disponibilidad**

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- **Disponibilidad**
 - Escasez de materiales críticos: De momento, las tecnologías de almacenaje de energía que prescinden de minerales de difícil extracción y producción limitada como el litio, el níquel, el cobalto o el grafito están lejos de llegar al mercado a gran escala.
 - El [último informe de situación de Benchmark Mineral Intelligence](#) alerta de la necesidad de crear 384 nuevas minas de grafito, litio, níquel y cobalto de aquí a 2035 para satisfacer la demanda de vehículos eléctricos y baterías.
 - Muchas de esas minas deben estar además en países inestables políticamente, en un momento en el que las condiciones geopolíticas son especialmente complejas.

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- **Prestaciones**

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- **Prestaciones**
 - Éste es uno de los puntos fuertes del coche eléctrico. Son silenciosos, confortables, espaciosos, con una respuesta inmediata. Pero la comodidad de viajar en un vehículo con motor de combustión interna de momento no está a su alcance debido a su limitada autonomía.

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- **Autonomía**
 - Este concepto requiere un capítulo aparte, pues resulta uno de los verdaderos talones de Aquiles del coche eléctrico. Aunque las autonomías han mejorado mucho, siguen siendo limitadas y generan ansiedad en sus usuarios. Las prestaciones que comentábamos antes comienzan a caer si queremos conservar la batería.

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- **Infraestructura de recarga**
 - Precisamente la exigua autonomía de los vehículos eléctricos hace que los fabricantes (que se exponen a multas millonarias si no cumplen con los objetivos de matriculaciones) están presionando mucho para que se efectúe un despliegue masivo de infraestructura de recarga. En cualquier caso, el número de puntos de recarga es muy superior al disponible con otras tecnologías. (1/420 ICE Vs. 1/6 BEV)

¿Hacia dónde vamos?

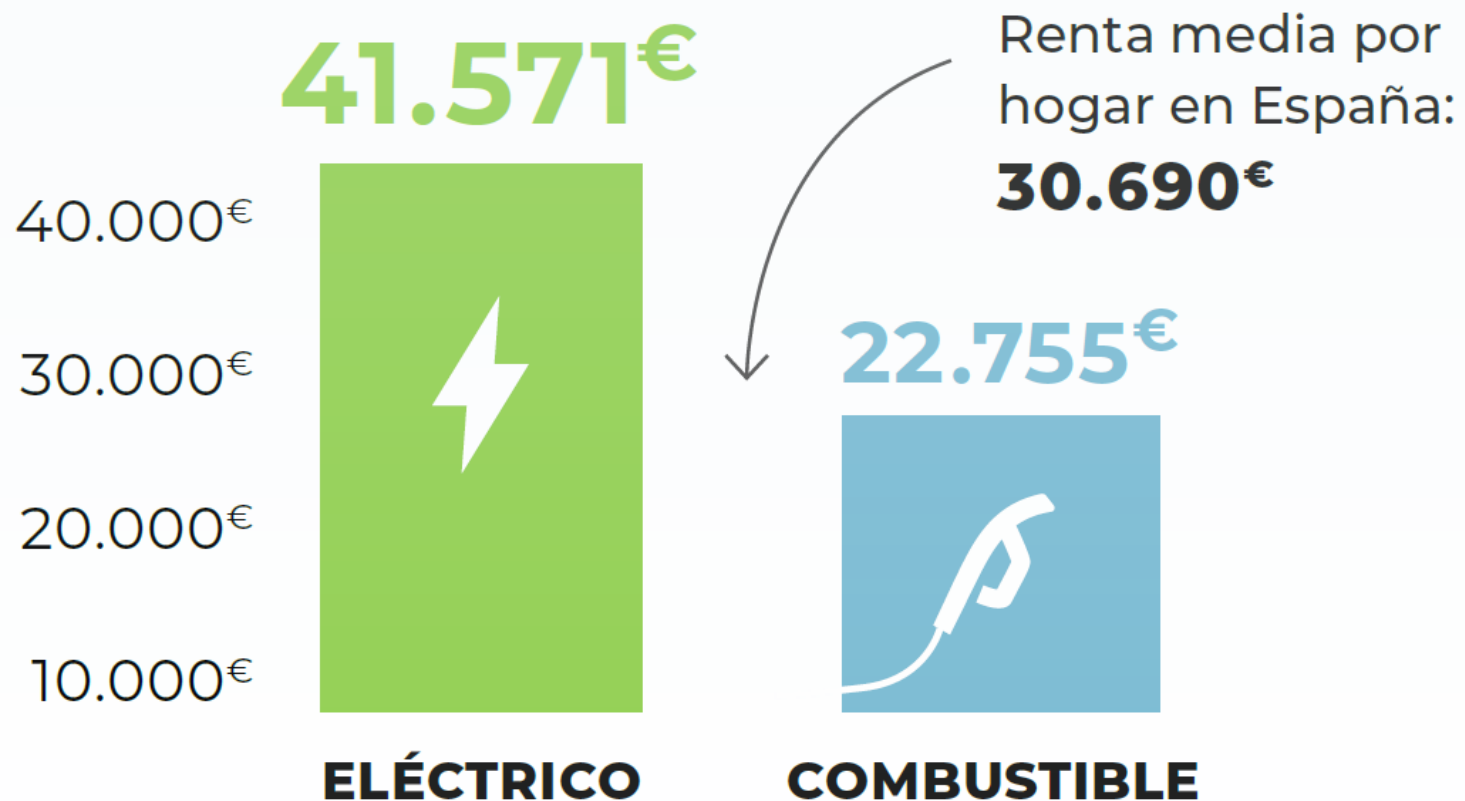
- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- **Infraestructura de recarga**
 - Precisamente la exigua autonomía de los vehículos eléctricos hace que los fabricantes (que se exponen a multas millonarias si no cumplen con los objetivos de matriculaciones) están presionando mucho para que se efectúe un despliegue masivo de infraestructura de recarga. En cualquier caso, el número de puntos de recarga es muy superior al disponible con otras tecnologías.
 - Nos quedaremos cortos si hacemos análisis sólo cuantitativo. Debe ser cualitativo. **¿Cómo son esos puntos de recarga? ¿Funcionan? ¿Dan buenas prestaciones?**

¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- Infraestructura de recarga
- **Precio**
 - El precio sigue siendo un factor crítico a la hora de elegir un vehículo. Y el coche eléctrico es mucho más caro que el coche ICE. Los datos evidencian que el coche eléctrico no es para todos los bolsillos.

¿Hacia dónde vamos?

PRECIO MEDIO DEL VEHÍCULO EN ESPAÑA



¿Hacia dónde vamos?

- Sea como fuere, existe una corriente de opinión en la Unión Europea tendente a potenciar el coche eléctrico. Ya hemos visto los problemas derivados del mix de generación. Obviando esta circunstancia, ¿verdaderamente se trata de la mejor opción?
- Disponibilidad
- Prestaciones
- Autonomía
- Infraestructura de recarga
- **Precio**
 - El precio sigue siendo un factor crítico a la hora de elegir un vehículo. Y el coche eléctrico es mucho más caro que el coche ICE. Los datos evidencian que el coche eléctrico no es para todos los bolsillos.
 - Cuatro municipios (**Pozuelo de Alarcón, Boadilla del Monte, Majadahonda y TorreloDONEs**) aglutinan el **5% del total de BEV** matriculados en España, pese a que su **población** apenas representa **el 0,5% del total nacional**. Es un coche para ricos.

¿Hacia dónde vamos?

- En Euskadi, la tasa de penetración del vehículo eléctrico en el conjunto del parque automovilístico es de **27 unidades por cada 10.000 (0,27%), hasta totalizar 2.786 unidades.**
- A fecha **31/13/2022**, en la región había **1.022.761** turismos.
- De ellos, **559.515 (54,7%) son diésel** y **456.545 (44,6%) son gasolina.**
- Es decir, el **99,3% de los turismos de Euskadi** funcionan con un **gasolina o gasóleo.**

¿Hacia dónde vamos?

- Fit for 55 establece que a partir de **2035 no se puedan vender coches con emisiones directas**.
- Aprobado en julio de 2021 y en un año el panorama ha cambiado mucho.
- Escala de valores en el ámbito de la energía en Europa ha dado un giro radical. Antes, la prioridad número 1 era la sostenibilidad medioambiental. Ahora, la prioridad número 1 es la seguridad de suministro.
- Aunque reacios, los políticos europeos son conscientes de ello. De hecho, el Consejo Europeo de Ministros de Medio Ambiente (**ENVI**) de hace poco más de un año abrió la puerta a revisar la sentencia de muerte al motor de combustión. Será en **2026** cuando la **Comisión Europea evalúe el estado del arte** de la tecnología de **combustibles bajos o neutros en carbono y de los biocombustibles avanzados y sostenibles**.
- El pasado 28 de octubre el Consejo y el Parlamento Europeo alcanzaban un acuerdo en este sentido. Pese a que la inmensa mayoría de los medios de comunicación titulaban (por enésima vez) que la UE había firmado la sentencia de muerte del motor de combustión, desde CEEES defendimos que la realidad estaba muy lejos de esa afirmación.

¿Hacia dónde vamos?



La Unión Europea NO ha sentenciado de muerte al motor de combustión a partir de 2035

- La Comisión presentará una propuesta para registrar vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2 después de 2035
- Bruselas propondrá una metodología para analizar en detalle el ciclo de vida 'de la cuna a la tumba' tanto de los vehículos como de la energía que los impulsa

Madrid, 28 de octubre de 2022.- Pese a lo que la inmensa mayoría de medios de comunicación han publicado en las últimas horas, **es absolutamente falso que la Unión Europea haya certificado la muerte del motor de combustión a partir de 2035**. Antes al contrario, el acuerdo **-provisional-** alcanzado ayer entre el Consejo y el Parlamento Europeo supone un verdadero balón de oxígeno para esta tecnología, como explicaremos brevemente a continuación.

En primer lugar, es cierto que en el acuerdo alcanzado ayer destacan dos hitos relevantes:

- Reducir un 55% las emisiones de CO2 de los coches y un 50% las de las furgonetas en 2030 comparados con los niveles de 2021.
- Reducir un 100% las emisiones de coches y furgonetas nuevos a partir de 2035.

Si nos detuviéramos en este momento del análisis, todo parecería indicar que, efectivamente, el motor de combustión interna no tiene recorrido más allá de 2035. Pero lo cierto es que entre las cuestiones acordadas ayer se encuentran tres hechos muy destacados:

El primero de ellos es que "el acuerdo incluye una redacción sobre **combustibles neutros en CO2** mediante la cual, tras consultar con las partes interesadas, la **Comisión presentará una propuesta para registrar vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2 después de 2035** de conformidad con la legislación de la UE". Es decir, se abre la puerta a la matriculación de vehículos con motores de combustión interna a partir de ese año siempre y cuando estos estén propulsados únicamente por combustibles neutros en CO2.

En segundo término, el acuerdo "incluye una **cláusula de revisión que garantizará que, en 2026, la Comisión evalúe exhaustivamente el progreso realizado para lograr los objetivos de reducción de emisiones del 100%** y la necesidad de revisar estos objetivos teniendo en cuenta los avances tecnológicos, incluso con respecto a las **tecnologías híbridas enchufables**". Recordemos que los híbridos enchufables funcionan, además de con electricidad, con combustibles líquidos. Y nuevamente el Consejo y el Parlamento hacen un guiño a esta tecnología.

En tercer lugar, "la **Comisión desarrollará una metodología común de la UE en 2025 para evaluar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de los automóviles y furgonetas comercializados en la UE, así como de los combustibles y la energía consumidos por estos vehículos**".

Este punto es especialmente relevante para CEEES, que lleva años defendiendo la necesidad de desarrollar esa metodología. Tan importante es hacer un análisis detallado del ciclo de vida 'de la cuna a la tumba' de los vehículos como de la energía que los impulsa. Ello resulta especialmente necesario en un contexto como el actual, en el que el uso de energías de origen fósil para la producción de electricidad gana peso en Europa.

Por poner sólo dos ejemplos, en los últimos 12 meses el carbón ha sido la primera fuente de generación eléctrica en Alemania, copando más del 35% del mix. En Holanda, casi el 46% de la electricidad producida en el último año móvil ha tenido como fuente de generación el gas.

Bilbao, 13 de septiembre de 2023

¿Hacia dónde vamos?

El pasado 14 de febrero continuó el proceso legislativo relacionado con la revisión del Reglamento 2019/631. Y lo hizo con una resolución legislativa aprobada por los pelos en el Pleno del Parlamento Europeo. Una vez más, la inmensa mayoría de los medios publicaron que la UE sentenciaba de muerte al motor de combustión.

No vamos a poder comprar coches nuevos gasolina o diésel a partir de 2035: Europa se mantiene firme en su prohibición

El Parlamento Europeo aprueba la prohibición de los vehículos de gasolina y diésel en 2035

Los coches de combustión tienen los días contados

El Parlamento Europeo ratifica el fin de los coches de combustión en 2035

¿Hacia dónde vamos?

El pasado 14 de febrero continuó el proceso legislativo relacionado con la revisión del Reglamento 2019/631. Y lo hizo con una resolución legislativa aprobada por los pelos en el Pleno del Parlamento Europeo. Una vez más, la inmensa mayoría de los medios publicaron que la UE sentenciaba de muerte al motor de combustión.

Aprobada la ley que prohíbe la combustión interna en 2035: adiós gasolina y diésel

El Parlamento Europeo ratifica el fin de los coches de combustión en 2035

¿Hacia dónde vamos?

Una vez más, se equivocaban. Y no será porque no se lo advertimos:



El Parlamento Europeo mantiene abierta la puerta a todas las opciones para lograr la neutralidad de emisiones en el transporte más allá de 2035

- Antes de 2026, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología de medición de emisiones de CO2 durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos
- Bruselas analizará "la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra"

Madrid, 15 de febrero de 2023.- El Pleno del Parlamento Europeo aprobó ayer, 14 de febrero, una resolución legislativa sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.

Una vez más, la inmensa mayoría de medios de comunicación han publicado en las últimas horas que la Unión Europea ha certificado la muerte del motor de combustión a partir de 2035. Nada más lejos de la realidad. Lo cierto es que lo que se aprobó ayer en la Eurocámara es que a

CO2. Dado el estado del arte actual de la tecnología, si esas emisiones fueran directas sólo podría cumplirse ese objetivo con vehículos eléctricos o de pila de combustible de hidrógeno.

Pero una lectura detallada de la resolución aprobada ayer desvela que el ánimo de los legisladores europeos no es ése. Buena prueba de ello es el mandato que el Parlamento da a la Comisión, a quien dice que deberá "presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2".

Es decir, se abre la puerta a la matriculación de vehículos con motores de combustión interna a partir de ese año siempre y cuando estos estén propulsados únicamente por combustibles neutros en CO2.

En segundo término, el texto aprobado ayer también contempla que "la Comisión evaluará, en particular, los progresos realizados en virtud del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de reducción establecidos en el artículo 1, apartado 5 bis, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, también por lo que respecta a las tecnologías híbridas enchufables, y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia el objetivo de movilidad sin emisiones".

Llegados a este punto resulta conveniente recordar dos asuntos: los híbridos enchufables funcionan, además de con electricidad, con combustibles líquidos. En segundo término, no es baladí que el Parlamento Europeo cite expresamente que la transición hacia el objetivo de movilidad sin emisiones ha de ser necesariamente "económicamente viable y socialmente justa", lo que evidencia que sus señorías son muy conscientes de que el modo en el que se está pretendiendo llevar a cabo esta transición supone de hecho una amenaza para la economía y la justicia social en el seno de la Unión Europea.

Análisis del ciclo de vida

No menos destacable es el hecho de que la Eurocámara inste a la Comisión Europea a desarrollar "una metodología común de la UE en 2025 para evaluar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de los automóviles y furgonetas comercializados en la UE".



Este punto es especialmente relevante para CEEES, que lleva años defendiendo la necesidad de desarrollar esa metodología. Tan importante es hacer un análisis detallado del ciclo de vida de la electricidad producida en los últimos 30 días ha tenido como fuente de generación el gas natural. Por todo ello, resulta crucial analizar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de cada modelo de movilidad con el objetivo de poder tomar las mejores decisiones encaminadas a alcanzar la neutralidad climática en el Viejo Continente.

Por poner sólo dos ejemplos, en el último mes el carbón ha sido la primera fuente de generación eléctrica en Alemania, copando más del 43% del mix. En Holanda, más de la mitad de la electricidad producida en los últimos 30 días ha tenido como fuente de generación el gas natural. Por todo ello, resulta crucial analizar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de cada modelo de movilidad con el objetivo de poder tomar las mejores decisiones encaminadas a alcanzar la neutralidad climática en el Viejo Continente.

Sea como fuere, la resolución legislativa aprobada ayer está plagada de referencias a la rentabilidad de la transición hacia la movilidad sostenible en la que está inmersa la Unión Europea, así como a las repercusiones que los límites de emisiones impuestos tendrán tanto en los ciudadanos como en las pymes comunitarias.

Y continuando con los aspectos económicos del asunto, el Parlamento Europeo aprobó ayer la eliminación del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión a partir del 1 de enero de 2030. Resulta curioso analizar qué ha sucedido en algunos países que han dejado de subvencionar a los vehículos eléctricos. Éste es el caso de Noruega, un estado que, si bien no es miembro de la Unión Europea, suele citarse como ejemplo al hablar de la penetración de los coches eléctricos. Allí, el fin de exención del IVA a los eléctricos provocó una caída de las ventas del 76% en el mes de enero.

rá interesante ver cómo evoluciona cada una de las tecnologías de propulsión de los vehículos los próximos años y de qué modo puede contribuir cada una de las opciones disponibles a nzar la neutralidad de emisiones en el transporte en 2050. Sea cual sea el resultado, allí emos las estaciones de servicio, ofreciendo a nuestros clientes la energía que nos ulares.

formación y entrevistas
54 03
ceees.com
es.com

EEES
eración Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) es una entidad i ánimo de lucro constituida hace cuarenta y cinco años con el objetivo de ser el lugar de e todos los empresarios independientes de estaciones de servicio. CEEES centra su e presentar a sus asociados ante las distintas instituciones y organismos nacionales, y locales, en defensa de su actividad profesional y acción común para obtener riales, sociales y laborales para el sector y para el conjunto de la sociedad.

¿Hacia dónde vamos?

Es cierto que en el seno de las instituciones europeas había un runrún que hacía presagiar movimientos en defensa del motor de combustión más allá de 2035. Pero también es cierto que la apuesta por los biocombustibles avanzados y los combustibles sintéticos estaba en un **considerando** y **no en el articulado** de la resolución legislativa aprobada el 14 de febrero.

Es decir, los europarlamentarios veían con buenos ojos estas opciones pero no quisieron incluirlas por ahora en el articulado. Pensemos que lo que se votó el día de San Valentín era una **propuesta de revisión de un Reglamento Europeo**, es decir, una **norma de obligado cumplimiento y directamente aplicable** en todos los Estados miembro de la Unión.

La propuesta debía ser ratificada el 7 de marzo (martes) por el Consejo Europeo, el máximo órgano ejecutivo de la UE, integrado por los jefes de Estado o de Gobierno de los socios comunitarios, la presidenta de la Comisión y el presidente del propio Consejo.

Sin embargo, literalmente cuatro días antes de la reunión del Consejo, **Alemania** (y después **Italia, Polonia, Hungría, Rumanía, República Checa y Eslovaquia**) anunciaron que no refrendarían la decisión tomada por el Parlamento en febrero si la Comisión no les daba garantías de que los turismos y furgonetas que consuman exclusivamente **combustibles sintéticos** sí podrán venderse dentro de las fronteras de la UE más allá de 2035.

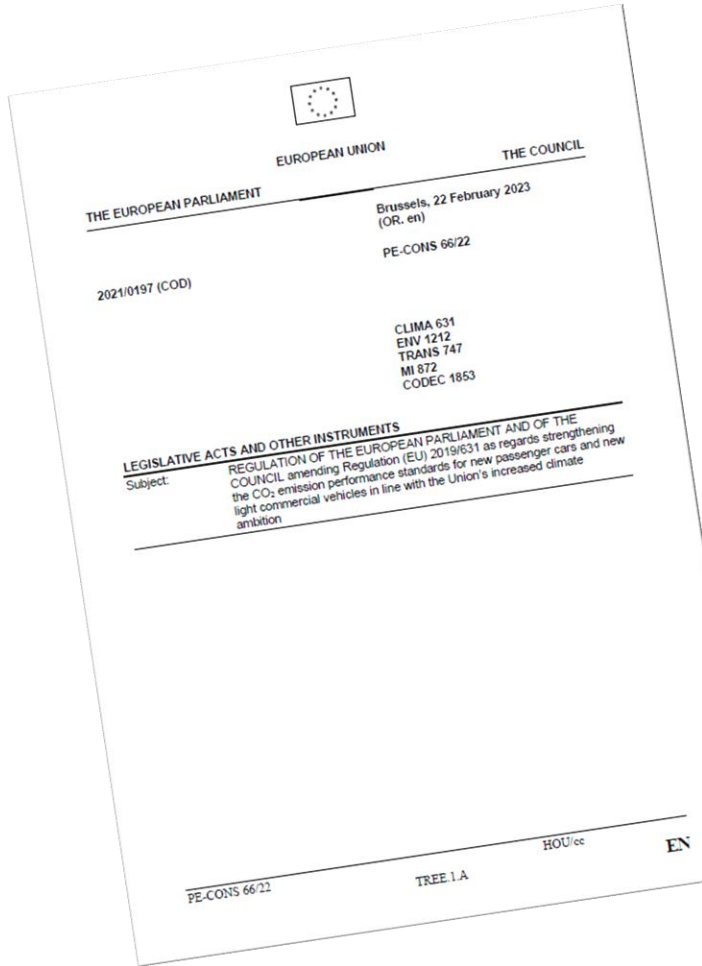
¿Hacia dónde vamos?

A partir de entonces, todos los medios que antes ni se habían leído la resolución legislativa aprobada por el pleno del Parlamento Europeo y habían manoseado hasta la náusea la supuesta muerte del motor de combustión corrieron a contradecirse:

Teresa Ribera contradice a Alemania y sigue defendiendo la prohibición del coche de combustión en 2035

¿Hacia dónde vamos?

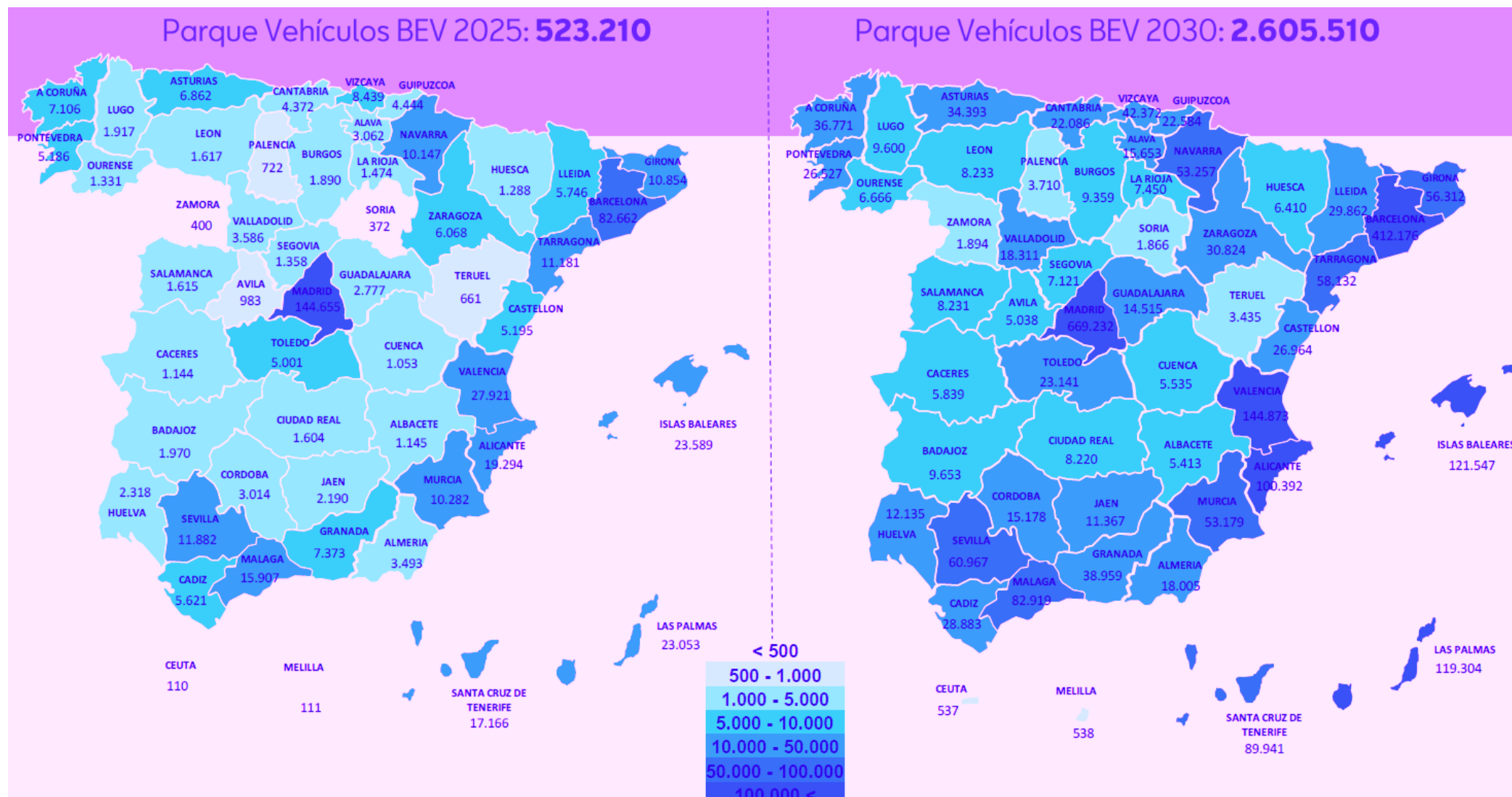
La realidad es que el 28 de marzo el Consejo Europeo aprobó la modificación del Reglamento 2019/631.



- (f) impacts on employment in the automotive sector, especially on micro, small and medium-sized enterprises (SMEs), and the effectiveness of measures to support retraining and upskilling of the workforce;
- (g) the effectiveness of existing financial measures and the need for further action, including adequate financial measures, at Union, Member State or local level to ensure a just transition and to mitigate any negative socioeconomic impacts, in particular in the regions and the communities most affected;
- (h) progress in social dialogue, as well as aspects to further facilitate an economically viable and socially fair transition towards zero-emission road mobility;
- (i) progress in the roll-out of public and private recharging and refuelling infrastructure, including progress under a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council and a recast of Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council*;
- (j) the potential contribution of innovation technologies and sustainable alternative fuels, including synthetic fuels, to reach climate neutral mobility;

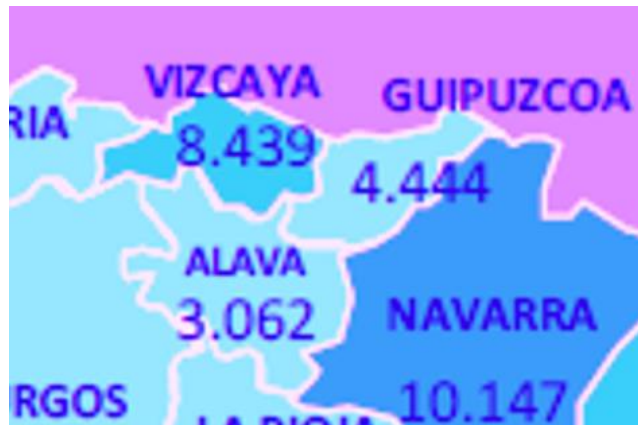
¿Y en Euskadi?
¿Tengo que preocuparme?

¿Y en la Euskadi? ¿Tengo que preocuparme?



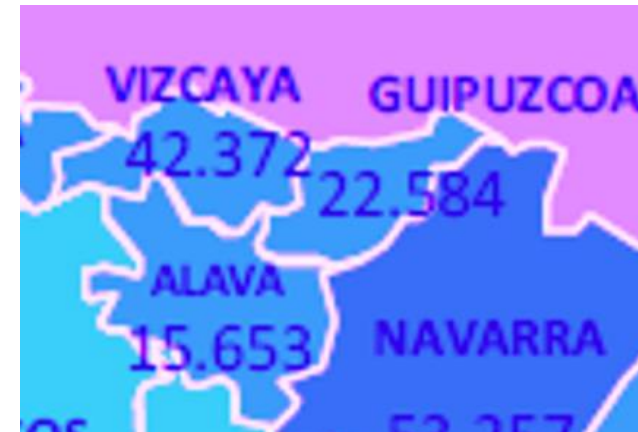
¿Y en Euskadi? ¿Tengo que preocuparme?

Parque BEV 2025



Previsiones de los
fabricantes de vehículos

Parque BEV 2030



- Ya hemos comentado antes que en Euskadi circulan, según la DGT, 1.022.761 turismos.
- El parque de vehículos eléctricos de batería (BEV) asciende a 2.786 unidades (0,27% del total)
- Los fabricantes prevén que en 2025 en Euskadi haya 15.945 BEV y 80.609 en 2030.
- Eso significa que en 2025 el 1,6% de los vehículos que circulen en región serán BEV.
- En 2030 ese porcentaje subiría hasta el 7,9%.

Conclusión

Conclusión

*“Un día de preocupación es más agotador
que un día de intenso trabajo”.*

John Lubbock
Político, financiero, biólogo y arqueólogo

