Un café con CEEES

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

en Ciudad Real

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE EMPRESARIOS DE
ESTACIONES DE SERVICIO

El ¿futuro? de las estaciones de servicio como garantes de la movilidad

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

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 Castilla-La Mancha? ¿Tengo que preocuparme?
5. Conclusiones

¿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 **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 Álava-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 NAVARRA - *Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de Navarra*
- CATALUÑA - *Agrupación Catalana de Empresarios de Estaciones de Servicio (AGRUCAES)*
- *Tgas (Canarias) ➔ Aprobada por el Comité Ejecutivo y pendiente de refrendo por parte de la Asamblea General de CEEES*
- 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:

Jurídico: Estudio Jurídico GLOBAL EJASO

Legal y económico: Carles Cuesta Abogados

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 NEGOGIACIÓN Y LOBBY

Entidad de Reconocido Prestigio

¿Qué es CEEES?

CEPYME

CEOE Empresas Españolas

AeH2 ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL HIDRÓGENO

Plataforma para los Combustibles Renovables

MOBILITY CITY

gasnam neutral transport

sedigas

¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados

¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados

¿Qué es CEEES?

Canales de consulta para asociados

¿Qué es CEEES?

Memoria de actividades 2023

A lo largo del año pasado, la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) mantuvo una intensa actividad encaminada a defender los intereses de nuestros asociados.

Este documento representa un compendio de las acciones llevadas a cabo por CEEES con proveedores, organismos de la Administración y otras organizaciones empresariales con el objetivo de defender los negocios de las pymes del sector de las estaciones de servicio.

¿Qué es CEEES?

Memoria de actividades 2023

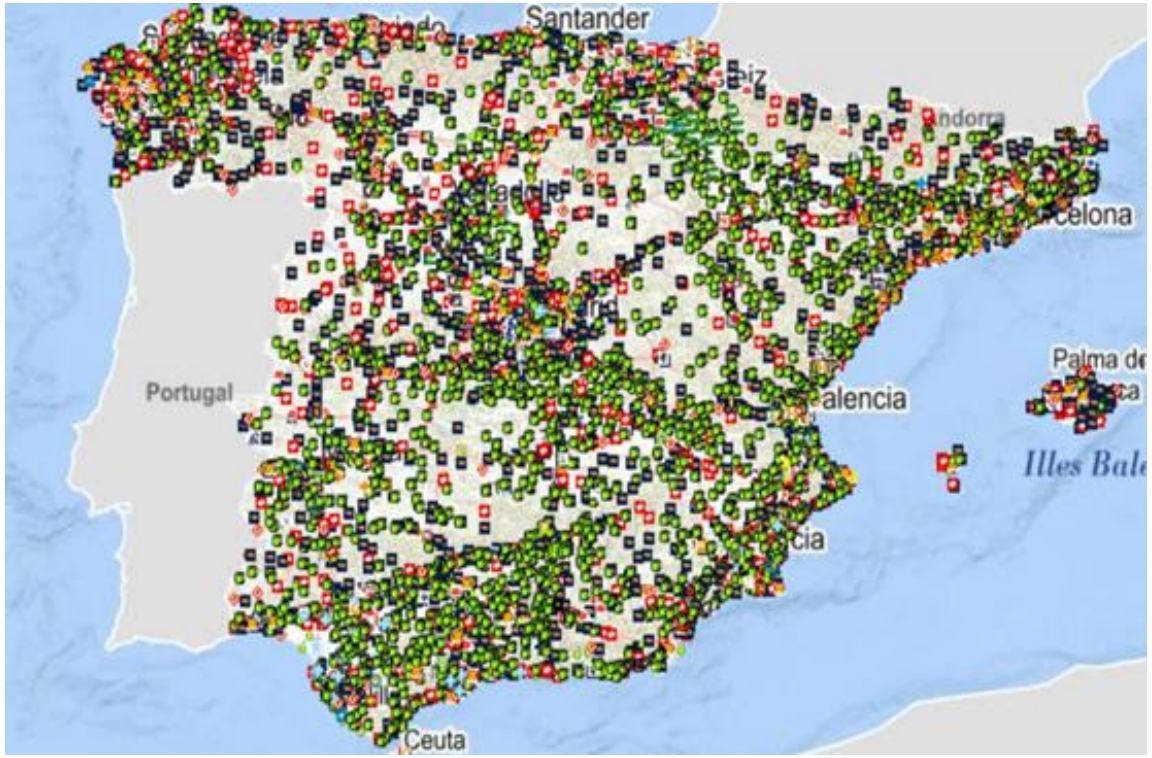
La distribución de carburantes en España hoy

La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el lunes, 18 de noviembre, había operativas **11.971** estaciones de servicio en **España**.

La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el lunes, 18 de noviembre, había operativas **11.971** estaciones de servicio en **España**.



La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el lunes, 18 de noviembre, había operativas **11.971** estaciones de servicio en **España**.

- En total, en Castilla-La Mancha hay **823 estaciones de servicio, lo que representa el 7,4% del total. En la provincia de Ciudad Real, el porcentaje de estaciones de servicio sobre el total nacional asciende al 2,3%, totalizando 266 gasolineras**.

- Las 823 EESS castellanomanchegas generan **2.882 puestos de trabajo.** Sólo en la provincia de **Ciudad Real,** sus **266 gasolineras** emplean a **555 trabajadores,** lo que nos deja una **media de poco más de dos empleados por estación de servicio**.

- A fecha 31 de mayo de 2024, en **Ciudad Real** circulaban **263.713 turismos**, lo que representa algo más del 1**%** del total nacional, mientras que el porcentaje de **población** se sitúa también ligeramente por encima del 1**%, con 492.802 habitantes sobre un total nacional de prácticamente 49 millones de habitantes**.

La distribución de carburantes en España hoy

5.601 EMPRESAS

11.971 ESTACIONES DE SERVICIO

50.188 PUESTOS DE TRABAJO

3.277 AUTÓNOMOS

2,8% PIB

FACTURACIÓN TOTAL

40.609 MILLONES

93% *correspondiente a la venta de combustible*

FACTURACIÓN POR ÁREA DE NEGOCIO

CARBURANTE

38.109 MILLONES

TIENDA

↑ **1.553** MILLONES

LAVADO

↑**1.000** MILLONES

84% Contratos indefinidos
50% empleo mujeres
Cada empresa del sector tiene, de media, algo más de dos estaciones de servicio

Fuente: Elaboración propia a través de datos de CORES, DBK, INE

La distribución de carburantes en España hoy

- Según los últimos datos ofrecidos por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (**CORES**), en 2023 se vendieron **21,7 millones de toneladas (-1,1%)** 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 26% gasolinas y 74% gasóleo)**. Hace 17 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-23		Acumulado anual		Últimos doce meses	
	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red
Gasolinas de automoción	478	23	5.749	311	5.749	311
Gasóleos de automoción	1.211	454	15.937	5.612	15.937	5.612
Total	**1.689**	**476**	**21.686**	**5.923**	**21.686**	**5.923**

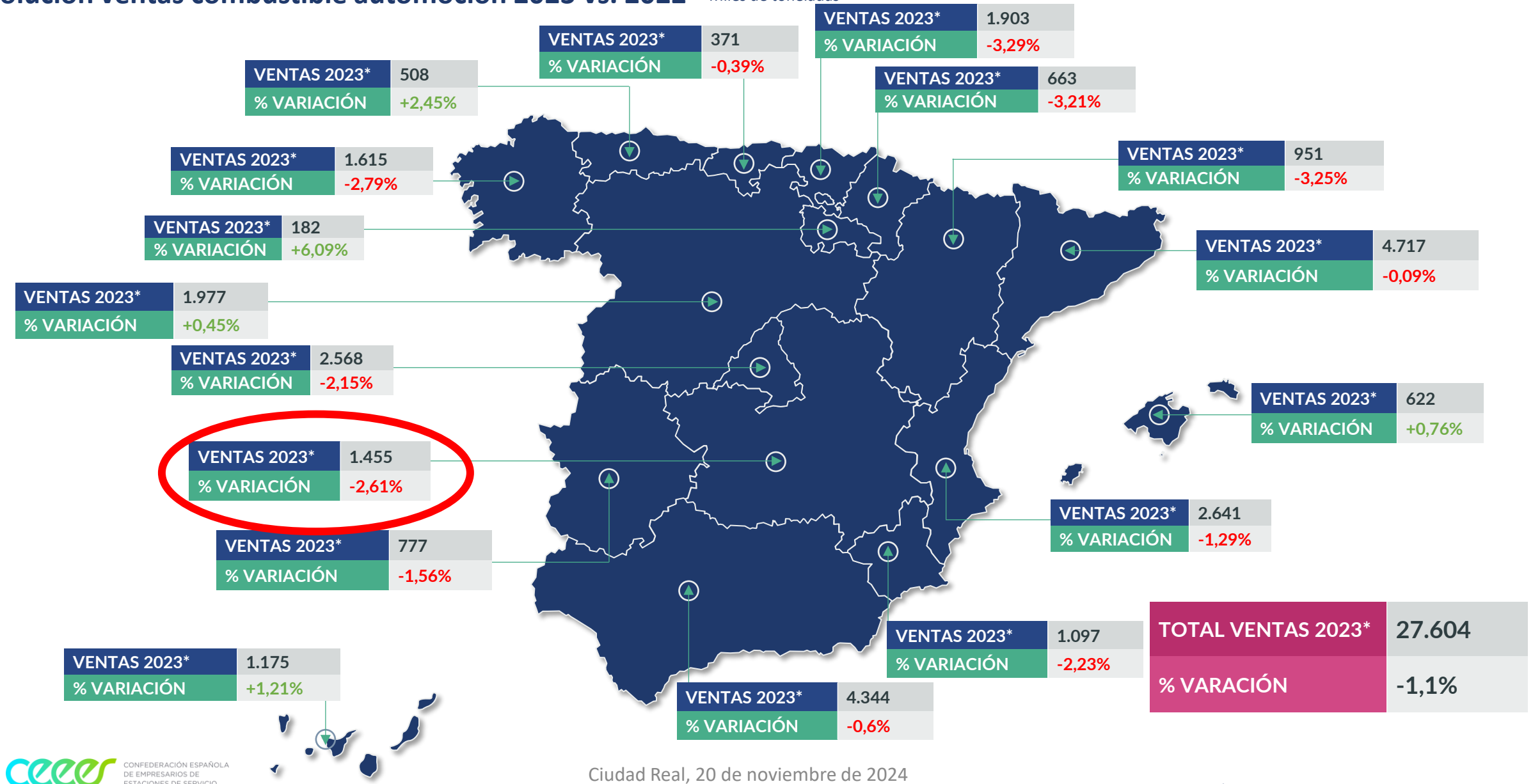
Nota: Extra Red incluye consumidor final + distribuidores.
- igual que 0,0 / ^ distinto de 0,0

Fuente: Cores

La distribución de carburantes en España hoy

Evolución ventas combustible automoción 2023 vs. 2022

* Miles de toneladas

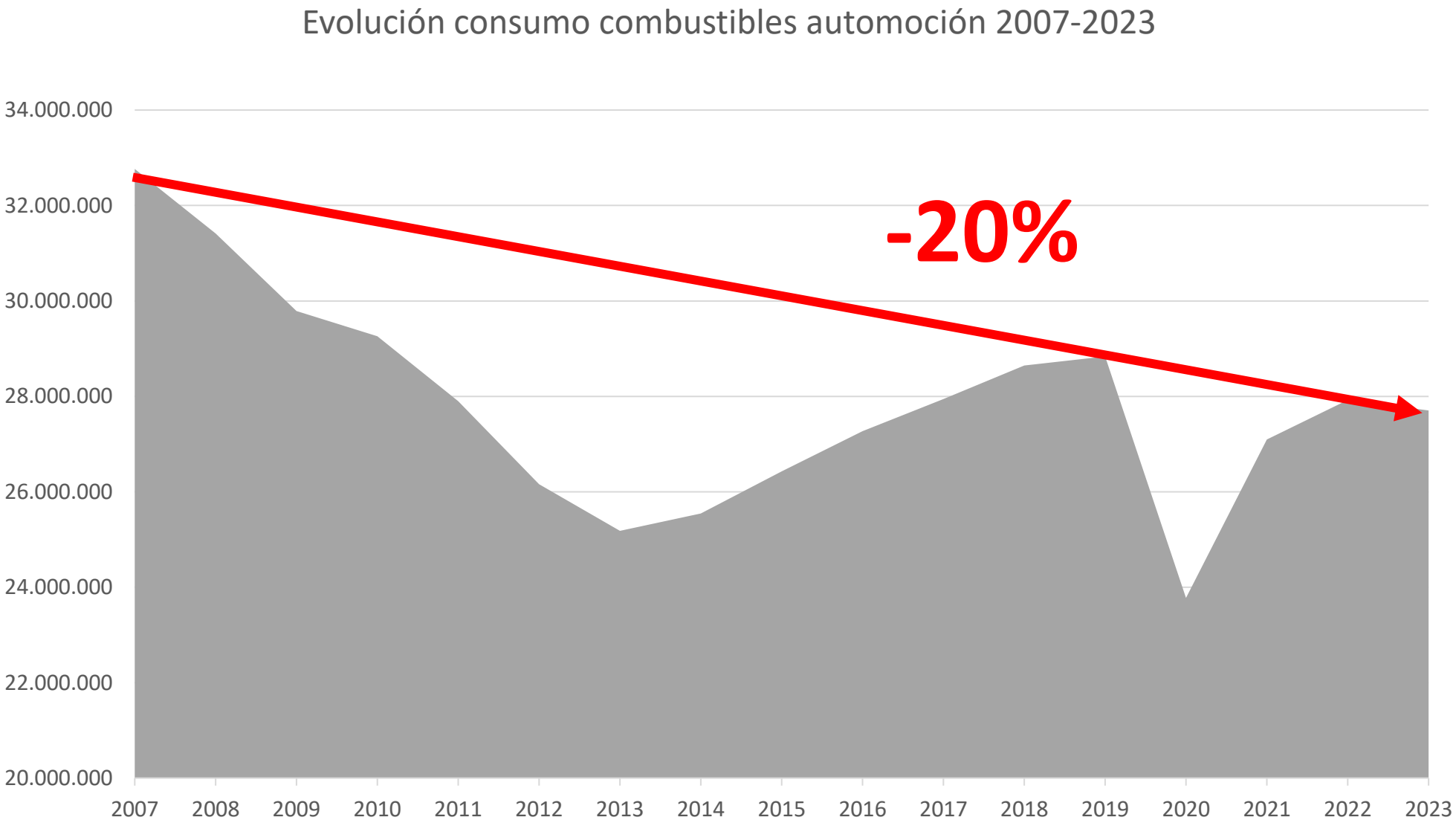


CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

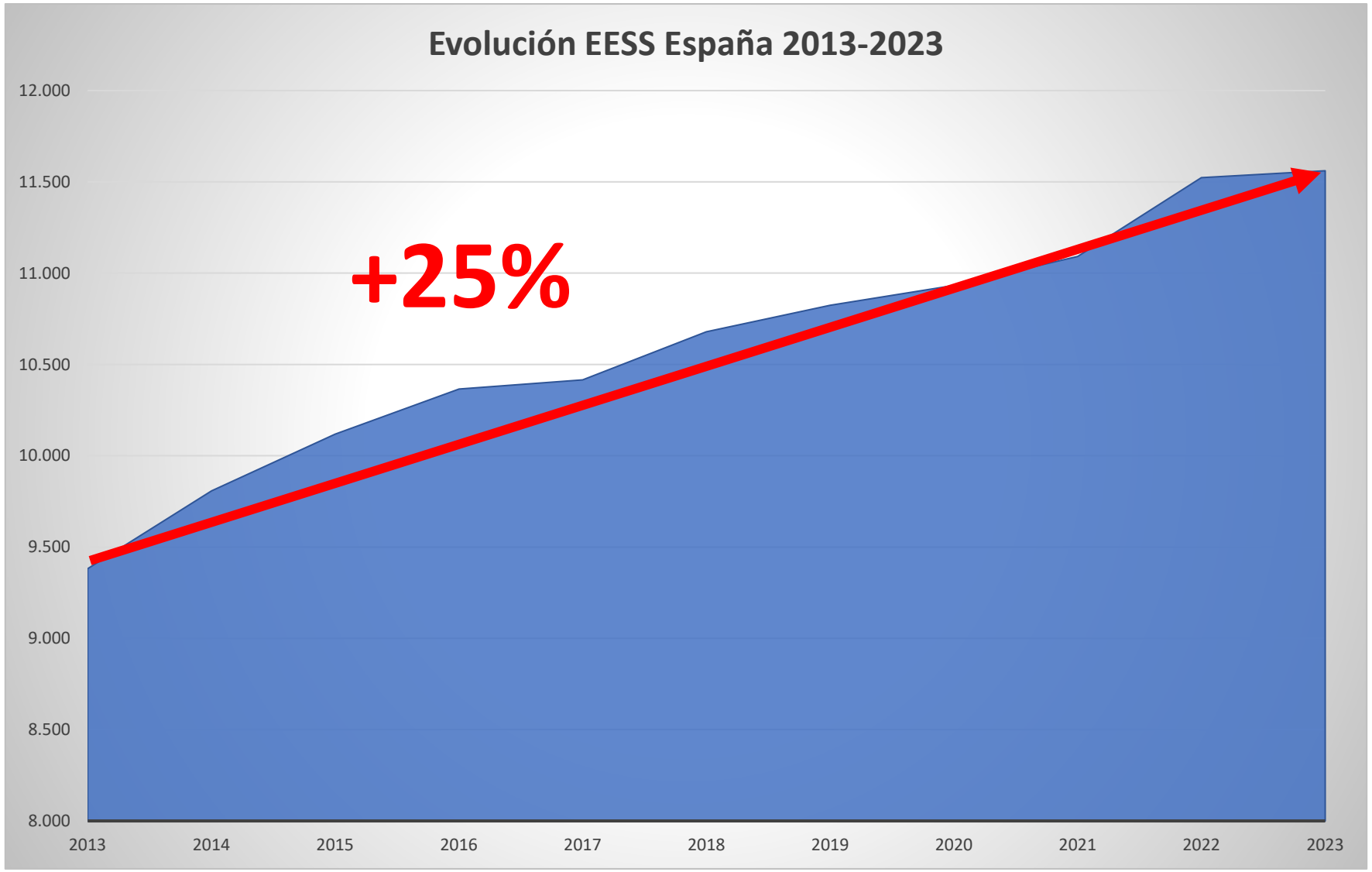
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de CORES.

La distribución de carburantes en España hoy



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Cores

La distribución de carburantes en España hoy



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MITMA

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.

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?

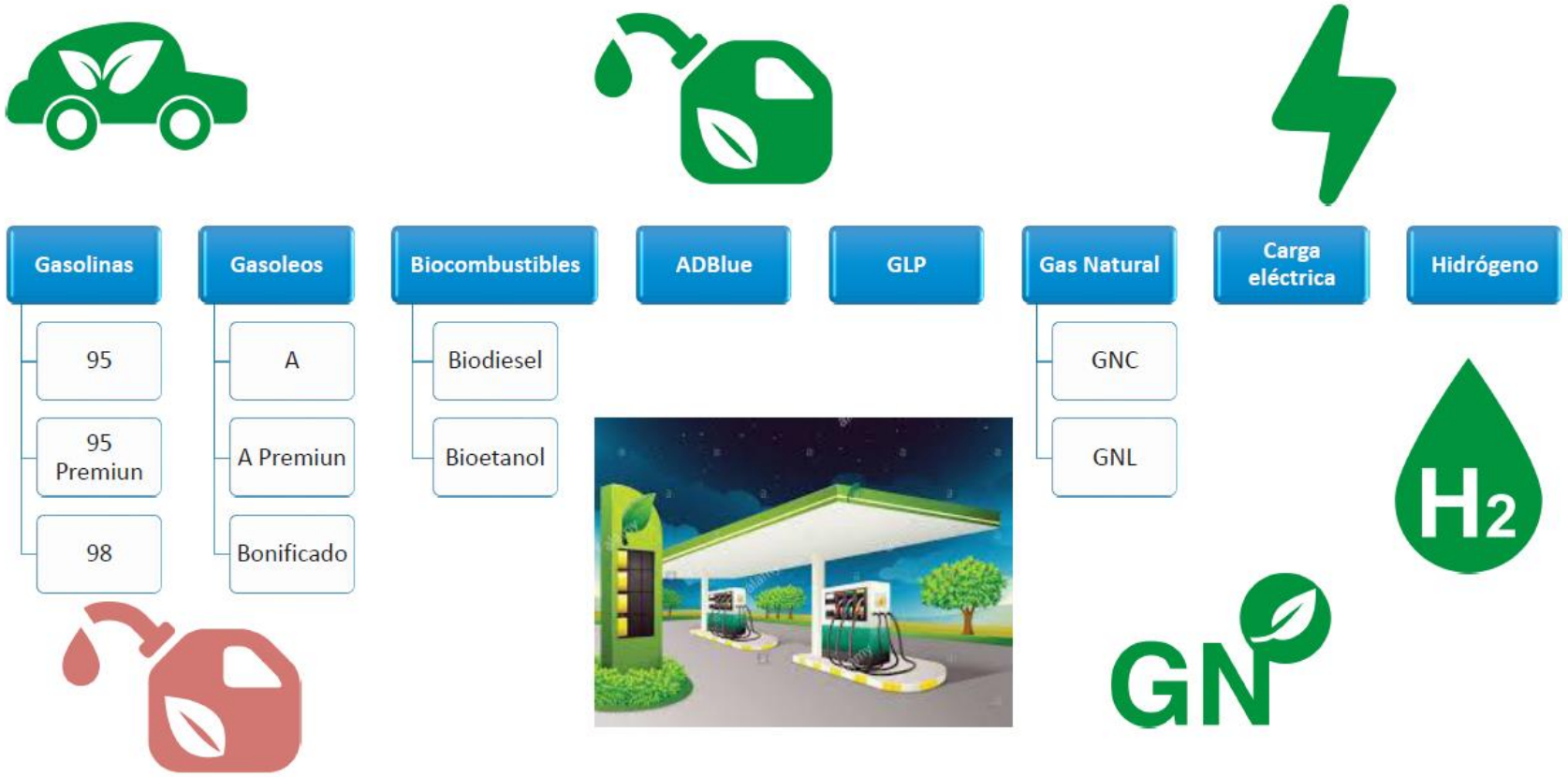
¿Hacia dónde vamos?

¿Hacia dónde vamos?

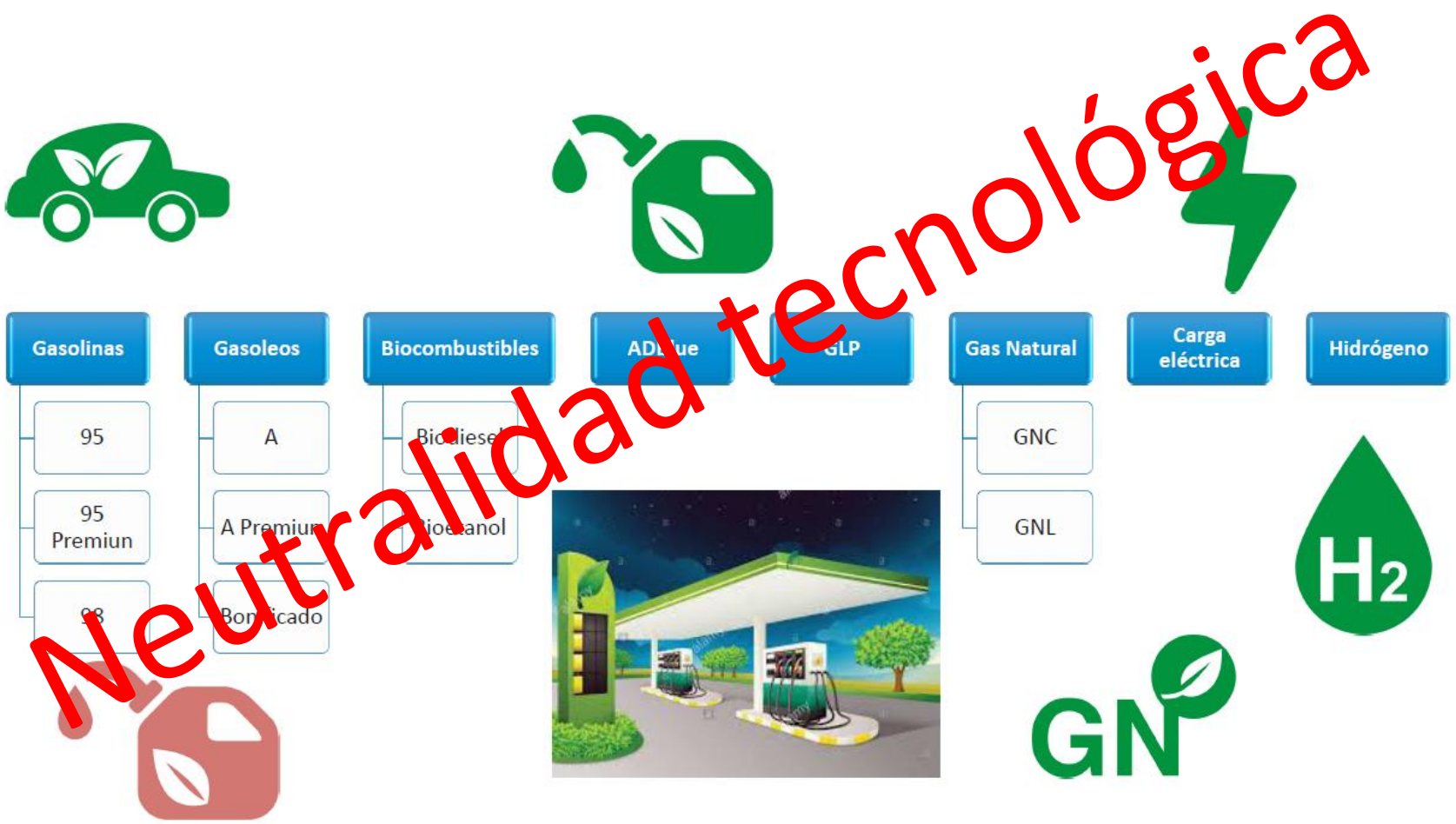
¿Hacia dónde vamos?

¿Hacia dónde vamos?

¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?

- En **Castilla-La Mancha**, la tasa de penetración del **vehículo eléctrico** en el conjunto del parque automovilístico es de **22** unidades por cada **10.000** (**0,22%**), hasta totalizar **2.574 unidades**.

- De los **1.151.558 turismos** censados en la región, **759.001 son diésel (65,9%) y 385.336 son gasolina (33,5%)**.

- Es decir, el **99,4%** de los turismos de **Castilla-La Mancha** funcionan con un **gasolina o gasóleo**.

¿Hacia dónde vamos?

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

¿Hacia dónde vamos?

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

¿Hacia dónde vamos?

Ciudad Real, 20 de noviembre de 2024

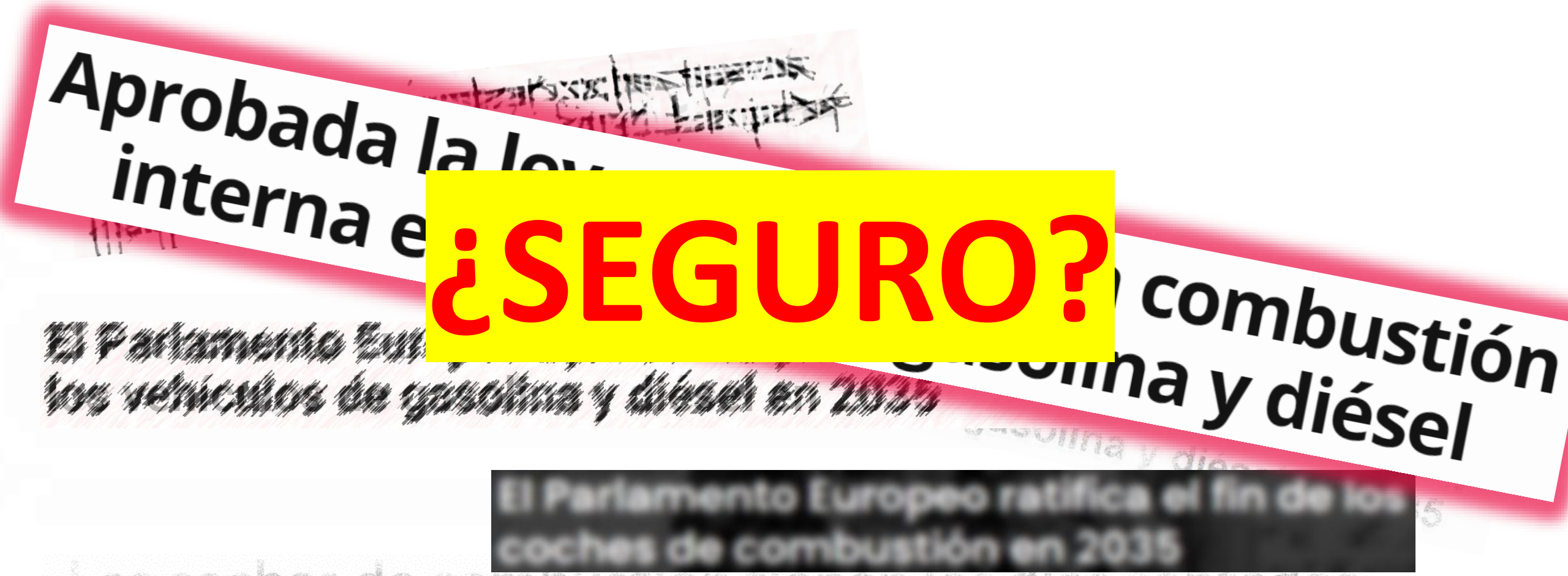
¿Hacia dónde vamos?

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

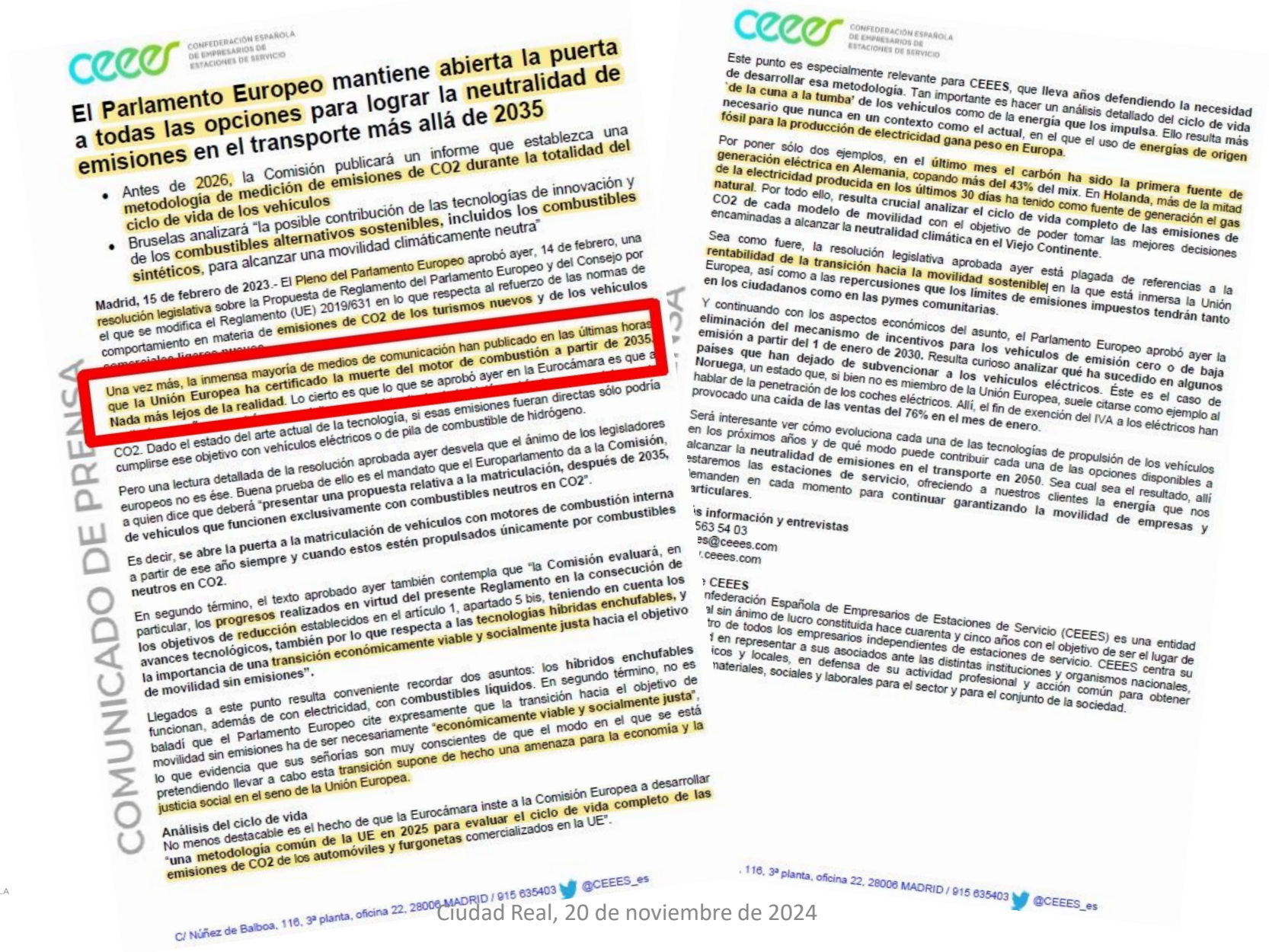
El Parlamento Europeo ratifica el fin de los coches de combustión en 2035

Los coches de combustión tienen los días contados

¿Hacia dónde vamos?



¿Hacia dónde vamos?



CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

COMUNICADO DE PRENSA

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 partir de 2035 todos los turismos y furgonetas nuevos matriculados en la UE deberán ser cero emisiones de 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 Europarlamento 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".

C/ Núñez de Balboa, 116, 3ª planta, oficina 22, 28006 MADRID / 915 635403 @CEEES_es

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

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 más necesario que nunca 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 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 han provocado una caída de las ventas del 76% en el mes de enero.

Será interesante ver cómo evoluciona cada una de las tecnologías de propulsión de los vehículos en los próximos años y de qué modo puede contribuir cada una de las opciones disponibles a alcanzar la neutralidad de emisiones en el transporte en 2050. Sea cual sea el resultado, allí estaremos las estaciones de servicio, ofreciendo a nuestros clientes la energía que nos demanden en cada momento para continuar garantizando la movilidad de empresas y particulares.

...s información y entrevistas
...563 54 03
...es@ceees.com
...ceees.com

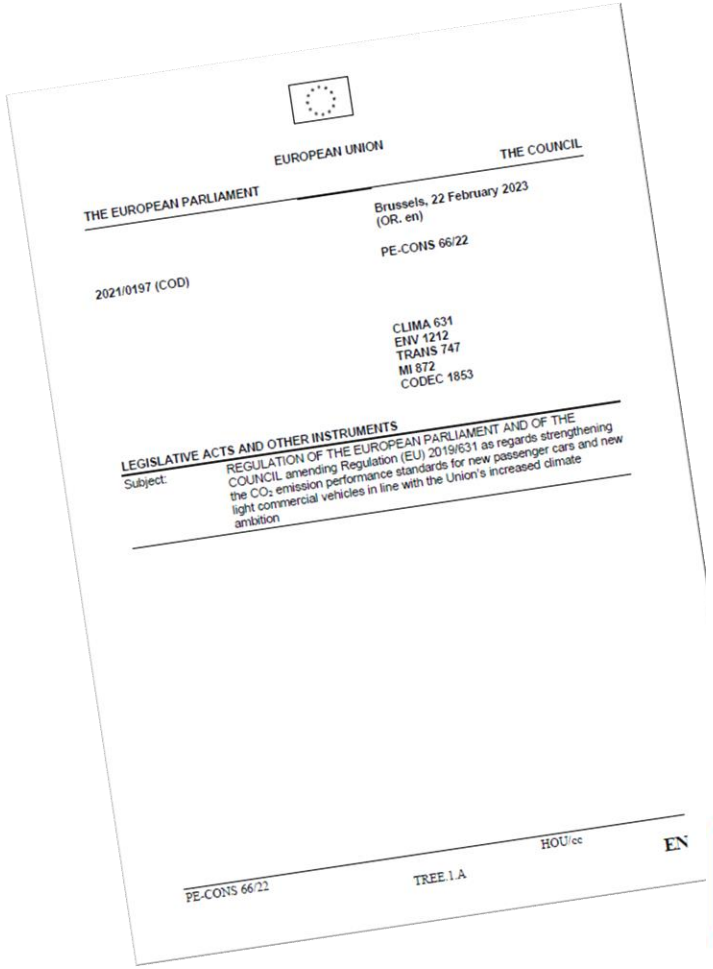
...CEEES

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

..., 116, 3ª planta, oficina 22, 28006 MADRID / 915 635403 @CEEES_es

¿Hacia dónde vamos?

La realidad es que en marzo el Consejo Europeo aprobó la modificación del **Reglamento 2023/851**.



EUROPEAN UNION

THE EUROPEAN PARLIAMENT — THE COUNCIL

Brussels, 22 February 2023
(OR. en)

PE-CONS 66/22

2021/0197 (COD)

CLIMA 631
ENV 1212
TRANS 747
MI 872
CODEC 1853

LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS

Subject: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/631 as regards strengthening the CO_2 emission performance standards for new passenger cars and new light commercial vehicles in line with the Union's increased climate ambition

PE-CONS 66/22 TREE.1.A HOU/ee EN

(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;

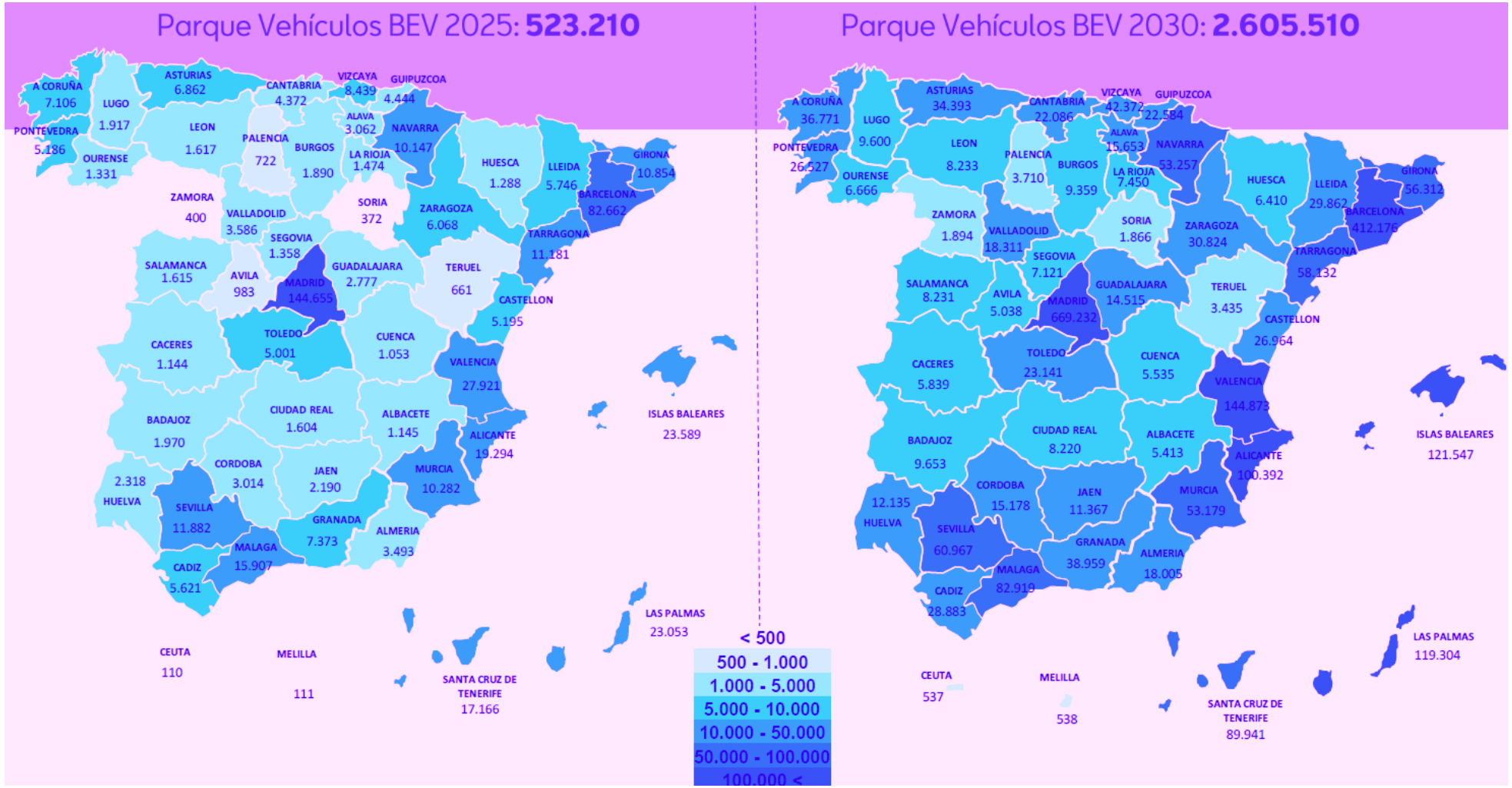
(h) progress in social dialogue, as well as aspects to further facilitate an economically viable and socially fair transition towards zero-emission road mobility;

(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;

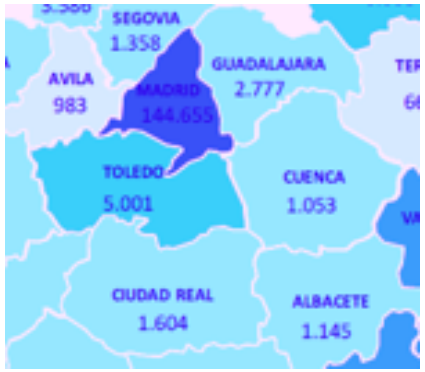
¿Y en Castilla-La Mancha ¿Tengo que preocuparme?

¿Y en Castilla-La Mancha? ¿Tengo que preocuparme?



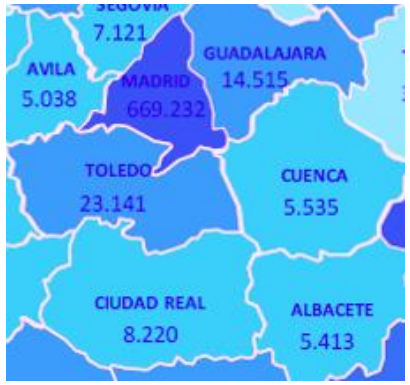
¿Y en Castilla-La Mancha? ¿Tengo que preocuparme?

Parque BEV 2025



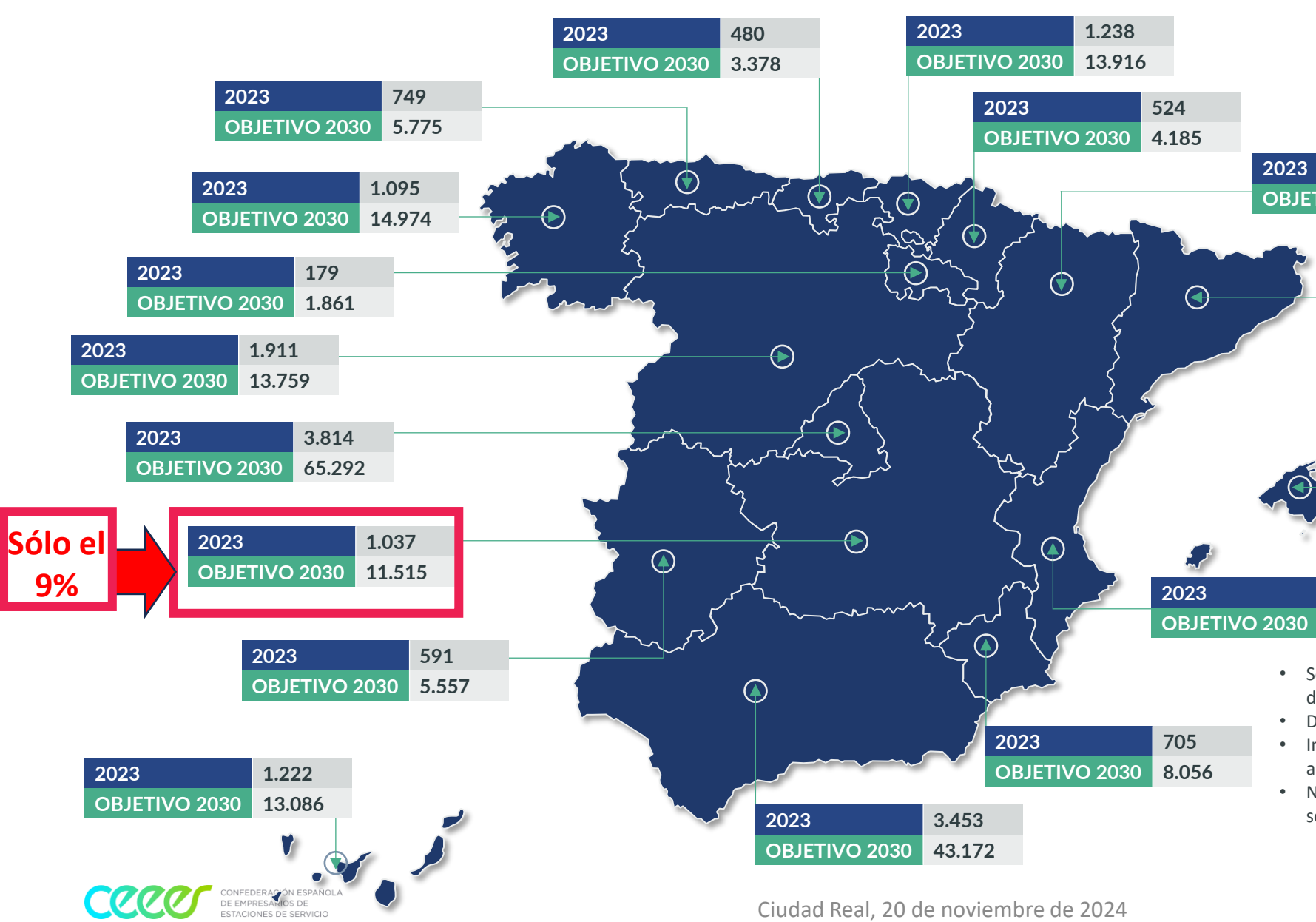
Previsiones de los fabricantes de vehículos

Parque BEV 2030



- El parque de vehículos eléctricos de batería (BEV) representa el 0,22% del total de Castilla-La Mancha.
- Los fabricantes prevén que en 2025 en Castilla-La Mancha haya 11.580 BEV y 56.824 en 2030.
- Eso significa que el porcentaje de BEV ascenderá al 1% en 2025 y al 4,93% en 2030.

¿Y en Castilla-La Mancha? ¿Tengo que preocuparme?



Infraestructura de recarga en 2023 y objetivo para 2030

- Solo el 21% de la infraestructura de recarga de acceso público es de una potencia superior a 22 kW.
- De los 29.301 puntos, el 29,4% no está operativo.
- Infraestructura de baja potencia, insuficiente, con muchas trabas administrativas y largos procesos para la implementación.
- No existe en la actualidad una plataforma oficial de información sobre puntos de recarga.

Fuente: Faconauto a patir de datos de ANFAC

Algunas reflexiones para concluir

Reflexión #1

Hago las cosas así porque todo el sector las ha hecho de este modo “toda la vida”

Reflexión #1

Hago las cosas así porque todo el sector las ha hecho de este modo “toda la vida”

Reflexión #3

ORIO 05:40.82 0,7 M 6 KM/H
1
1. ORIO 5:13.99
2. ARRAUN LAGUNAK +8.46
3. DONOSTIARRA +12.58
4. HONDARRIBIA +13.30

ceees
CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA
DE EMPRESARIOS DE
ESTACIONES DE SERVICIO