



Newsletter



aeevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2201

24 de junio de 2019

- Acuerdo europeo transporte internacional mercancías peligrosas carretera
- El Gobierno dará 6 meses más a pequeñas EESS instalar puntos recarga
- El futuro del vehículo eléctrico en la industria española
- CLH propone un impuesto al CO2 que grave al que más contamine
- La OCU advierte microhíbridos contaminan más que los diésel y gasolina
- CNMC dice diferenciación fiscal a favor diésel no es frecuente en Europa
- Cepsa gana 20% menos hasta marzo por la parada planta de San Roque
- CCOO y UGT piden inversiones componentes mantener empleo motor



Repsol invertirá 300 millones para buscar crudo en la costa de México



Acuerdo europeo transporte internacional mercancías peligrosas carretera

El Consejo de Ministros ha aprobado un Acuerdo por el que se toma conocimiento de la entrada en vigor de las Enmiendas a los Anejos A y B del Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, ADR 2019.

El Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), consta de 17 artículos y de dos Anexos, que constituyen el marco de la reglamentación del transporte de mercancías peligrosas por carretera:

- El Anexo A: contiene todas aquellas acciones necesarias para remitir una mercancía antes de realizar el transporte en sí mismo: clasificación de la mercancía, elección de los recipientes, generación de la documentación precisa, controles anteriores a la salida de la expedición, etc.
- El Anexo B: se refiere a la circulación del vehículo, conducción, elección del vehículo, elección de conductor y equipamiento, entre otros.

El ADR es un acuerdo que se actualiza cada dos años. Durante el período de vigencia del ADR anterior se realizan propuestas por parte de las distintas partes contratantes del ADR, para adecuar el reglamento al avance de la ciencia y tecnología.

•El Secretario General de Naciones Unidas, con fecha de 1 de julio de 2018, comunicó la adopción de diversas Enmiendas a los Anexos A y B del ADR, por el Grupo de Trabajo para el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Comisión Económica para Europa propuestas por Portugal a los Anejos A y B del ADR 2017.

•Estas Enmiendas, que modifican el contenido del ADR 2017, dando lugar al ADR 2019, se consideran aceptadas al no haberse presentado objeciones por las Partes Contratantes, y entraron en vigor el 1 de enero de 2019, tres meses después de transcurrido el plazo de aceptación. Sin embargo, su aplicación

sólo será obligatoria a partir del 1 de julio de 2019; hasta ese día el transporte se podrá seguir realizando conforme al ADR 2017.

Las novedades que se han introducido en el ADR 2019, con respecto al anterior son, entre otras, las siguientes:

- Nuevas definiciones.
- Cambios en las condiciones de transporte de pilas de litio.
- Nuevas materias.
- Nuevas disposiciones especiales.
- Cambios en las instrucciones de embalaje.
- Medidas mínimas para el marcado y etiquetado de los bultos.
- Nuevas disposiciones para los vehículos y la maquinaria.
- Nuevas disposiciones de construcción y homologación de los recipientes a presión.
- Nuevas disposiciones de construcción y homologación de las cisternas.

La Comisión Permanente para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas (MFOM) informó favorablemente el contenido de la versión española del ADR 2019, en su reunión del 9 de abril de 2019.

FUENTE: LA MONCLOA

[Volver a los titulares](#)



El Gobierno dará 6 meses más a pequeñas EESS instalar puntos recarga



Las pequeñas gasolineras tendrán seis meses más de plazo, hasta 27, para instalar puntos de recarga eléctrica para vehículos que, sin embargo, ya no serán de una potencia de al menos 22 kw sino de 50 kw, al tiempo que estos puntos serán obligatorios desde el primer día en las nuevas estaciones de servicio y en los nuevos edificios entre otras instalaciones.

Así consta en un nuevo borrador de junio del anteproyecto de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética que mantiene el grueso del borrador inicial aprobado, pero incorpora diversas modificaciones.

El citado borrador, entre otras novedades, elimina el porcentaje mínimo de que "al menos el 20%" de los Presupuestos Generales del Estado deberán impactar en la lucha contra el cambio climático y lo sustituye por un porcentaje "a determinar" y que, igual que en el texto anterior, deberá ser revisado al alza en 2025.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: EXPANSIÓN



El futuro del vehículo eléctrico en la industria española



El vehículo eléctrico es una realidad que ya ha comenzado a impactar de manera directa en aspectos económicos e industriales clave de nuestro país. Desde el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo hemos querido contribuir al necesario debate público con la publicación de un número monográfico de Economía Industrial, revista fundada en 1964 y única publicación periódica especializada en economía industrial. Desde 1983 cada número se dedica, con carácter monográfico, a un tema de actualidad e interés, que se aborda con profundidad y rigor.

Su principal objetivo es constituirse en foro de reflexión y prescripción para las políticas del ámbito competencial del Ministerio, incorporando conocimiento, opiniones y experiencias del mundo académico y empresarial.

La industria del automóvil ha sido un contenido recurrente en las páginas de economía industrial, tanto por el significativo peso del sector en la economía española como por el compromiso del actual Gobierno en funciones con una transición hacia una economía descarbonizada y un modelo de movilidad sostenible e inteligente.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: CINCO DÍAS



CLH propone un impuesto al CO2 que grave al que más contamine



El consejero delegado de la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), Jorge Lanza, ha propuesto que exista en España un impuesto al CO2 por el que "pague más quien más contamine".

A su juicio el impuesto "lastrará a los vehículos más contaminantes" y ha señalado que debe ir acompañado con "incentivos para reducir y eliminar" las emisiones e "ir cambiando" los coches antiguos.

Lanza ha abogado también por una neutralidad tecnológica "que deje que el mercado siga innovando para una mejor solución" en la transición energética.

En un desayuno informativo organizado este lunes por Executive Fórum, el directivo de la compañía española dedicada al almacenamiento transporte y distribución de combustible, hidrocarburos y productos petrolíferos (antigua Campsa) ha indicado que, en esta transición, el objetivo "no es prohibir sino primar lo que menos contamine".

En su alocución, ha hecho hincapié en una transición ordenada en España para evitar el "riesgo de una deslocalización" de la industria.

Ha opinado que si en este proceso "se va demasiado rápido habrá un efecto boomerang y nos cargaremos la industria".

Sobre el futuro de la compañía, Lanza ha adelantado que invertirán en otras energías "cuando sean rentables". En este sentido ha apuntado al hidrógeno o a productos químicos.

"Quizá en un futuro tengamos a sustituir la 'H' (hidrocarburos) de CLH por otra cosa", ha comentado.

Sobre movilidad, Lanza ha apostado por el aumento del vehículo eléctrico sobre todo en el ámbito urbano y ha manifestado sus dudas para los trayectos de larga distancia.

Sobre CLH, que proporciona energía al 30% de los hogares españoles, Lanza ha comentado que continúa "trabajando mucho" en el sector de la aviación que demanda infraestructura nueva.

Uno de los objetivos que ha señalado es el de "crecer e invertir" fuera de España, así como pensar en nuevas líneas de negocio de infraestructura y logística de "otros productos" al margen de los combustibles fósiles, como hidrógeno o soluciones químicas.

Lanza ha resumido el plan de la compañía en tres líneas generales, con un primer objetivo de reducción de su impacto ambiental a una huella de carbono "prácticamente nulo en dos años", con la compra de energía renovable.

También ha apuntado a la prestación de sus servicios para un "acceso eficiente" de la energía en geografías donde no existe, en países como Omán, entre otros, y ha apostado por una creciente inversión en digitalización.

CLH avanza en este terreno, ha dicho, con la creación de albaranes electrónicos, con el mantenimiento preventivo o con el tratamiento de imágenes vía satélite para la seguridad de las instalaciones.

Lanza ha concluido que el petróleo "va a seguir todavía unas décadas" durante la transición energética, con un peso "importante" en la economía.

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#) 



La OCU advierte microhíbridos contaminan más que los diésel y los gasolina

Las demandas entorno a la reducción de las emisiones están reformulando el concepto de la movilidad. En 2016, la Dirección General de Tráfico (DGT) creó una iniciativa para etiquetar los vehículos según su nivel de contaminación. De esta forma, se podría diferenciar fácilmente los coches ecológicos de los que no lo son. Actualmente, España cuenta con un total de 16 millones de automóviles clasificados como 0, ECO, C y B.

Esta clasificación genera una concienciación sobre las emisiones que generan nuestros vehículos y sirve de instrumento para restringir el tráfico en episodios de alta contaminación y para promover nuevos conceptos y tecnologías para la movilidad. Para diferenciarlas, la DGT diseñó cuatro modelos de pegatinas redondas, cada una de un color distinto. Todos aquellos coches de gasolina matriculados antes de enero de 2000 y los diésel anteriores a 2006 no recibirán etiquetado porque no cumplen la norma Euro 3 (gasolina) ni la Euro4 y Euro 5 (diésel).

Sin embargo, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) denuncia que la etiqueta ECO de la DGT se ha convertido en un "reclamo comercial" de las marcas y ha advertido de que algunos vehículos microhíbridos o mild-hybrid (etiqueta ECO) contaminan más que un modelo diésel o de gasolina, con distintivo C.

[Si desea continuar leyendo la noticia pinche AQUI](#)

FUENTE: LA VANGUARDIA

[Volver a los titulares](#)



CNMC dice diferenciación fiscal a favor diésel no es frecuente en Europa

Así lo señaló el pasado viernes en Santander durante su intervención en el seminario 'Las finanzas sostenibles y su importancia en el futuro de la economía', organizado por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo (UIMP) y la Asociación de Periodistas de Información Económica (Apie).

No obstante, Marín Quemada ha señalado que la CNMC no se ocupa de la fiscalidad que tengan los productos petrolíferos. De hecho, ha señalado que este organismo tiene una función para hacer informes sobre proyectos normativos, pero que sobre este tema "no ha preguntado nadie".

Para el máximo responsable de la Comisión, estos vehículos de recaudación fiscal son "más que importantes", pero la CNMC no se ha pronunciado sobre la carga fiscal que pueden soportar unos u otros productos.

[Si desea continuar leyendo la noticia pinche AQUI](#)

FUENTE: 20 MINUTOS

[Volver a los titulares](#)



Cepsa gana 20% menos hasta marzo por la parada planta de San Roque



Cepsa tuvo un beneficio neto de 151 millones de enero a marzo, un 20% menos que un año antes, ha informado este viernes la petrolera, que achaca la caída al menor negocio de exploración y producción en dos campos, y de la producción en refino y química por la parada de su planta de San Roque (Cádiz).

El beneficio neto ajustado o CSS (que no tiene en cuenta la variación del valor de las existencias) retrocedió un 24,8%, hasta 124 millones de euros, mientras que los ingresos cayeron el 3,16%, hasta 5.668 millones de euros.

En términos ajustados, la actividad de refino generó un beneficio de 31 millones de euros, un 28% menos que un año antes, afectada por una menor producción como resultado de la parada programada en la refinería de Gibraltar-San Roque para aumentar su capacidad y conversión.

El beneficio ajustado del negocio de exploración y producción bajó un 22%, hasta 43 millones de euros, y la producción aumentó un 9 %, hasta 92.700 barriles/día.

La caída en este negocio se debió al impacto negativo que tuvo la depreciación relacionada con los campos de SARB y Umm Lulu, en Abu Dabi, cuya producción comenzó antes de la fecha prevista y con ratios más elevados de los inicialmente esperados.

El beneficio CCS del negocio químico disminuyó un 40% (21 millones de euros), afectado por menores ventas, un 3% por debajo de las del primer trimestre de 2018, y por la menor producción y márgenes en el negocio de Química, especialmente en la línea de negocio de fenol y acetona.

Cepsa ha recordado también que durante el primer trimestre de 2019 el precio del crudo Brent se situó en una cotización media de 63,2 dólares/barril, un 5% inferior a los 66,8 euros del mismo periodo de 2018.

Las inversiones de la petrolera durante los tres primeros meses del año ascendieron a 208 millones de euros y el flujo de caja libre fue de 95 millones de euros, tras descontar el pago de impuestos e inversiones

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#)



CCOO y UGT piden inversiones componentes para mantener empleo motor



Los sindicatos mayoritarios UGT y CCOO han destacado la necesidad de atraer inversiones en el sector de componentes de automoción, especialmente baterías, para que la transición del sector se resuelva sin pérdidas en el empleo.

En este sentido, y según señalan a EFE, preocupa especialmente saber si las plantas de componentes disponen de alternativas proporcionadas por las propias empresas para continuar o adecuar su producción. En este contexto, las baterías han sido propuestas como una solución de futuro tanto por los sindicatos como por empresas como Gestamp.

Las fábricas de componentes tienen cinco veces más empleados que las de los vehículos, ha afirmado a EFE el responsable de automoción de CCOO, Joaquín Ferreira, que además ha recordado que un coche eléctrico tiene un 30 % menos de piezas que uno de combustión.

Por su parte, UGT-Fica ha elaborado un listado de 16 propuestas remitidas al Gobierno y entre las que se encuentra la jornada laboral de 32 horas -cuatro días a la semana-, la ampliación del contrato de relevo o la jubilación a los 60 años con coeficientes reductores como se hizo en la minería, por ejemplo.

Asimismo, desde este sindicato también se plantea la conveniencia de implementar un "impuesto al robot" y reclama un plan energético que homogenice los costes con Europa.

UGT-Fica también reclama la elaboración de planes estatales de mejora de contratación de jóvenes y planes de igualdad para todos los centros de trabajo, así como acuerdos para obligar a aplicar el mínimo de las condiciones de convenios sectoriales y para minimizar contratación temporal.

Ambos sindicatos coinciden en la necesidad de un "plan renove" de vehículos y otro de achatarramiento que impulse las ventas del vehículo eléctrico y retire de la circulación a los vehículos más contaminantes.

La ampliación, e incluso universalización, de contratos de relevo para más trabajadores es otra de las reivindicaciones de los sindicatos, aunque consideran que es complicado que sea aceptada por el Gobierno, "sea de un color o de otro".

Cabe recordar que el Gobierno aprobó a finales de 2018 la regulación de la jubilación parcial simultánea con un contrato de relevo para la industria manufacturera, de especial incidencia en el sector de la

automoción, con lo que esperaba poder asegurar, al menos, 70.000 puestos de trabajo en los próximos cinco años.

Desde CCOO se está haciendo un mapeo del sector para conocer en profundidad cómo afectará la transición ecológica a todos los centros de trabajo de la industria, desde fábricas de automóviles hasta talleres de reparación y gasolineras.

Asimismo, Ferreira ha destacado la importancia de que haya Gobierno cuanto antes para retomar el contacto entre los distintos agentes, así como aportar certidumbre a los inversores interesados en el país.

"Más que preocupados, estamos ocupados", ha afirmado Ferreira, que cree que no se debe ser alarmista y que aún es pronto para hablar de más medidas concretas.

El dirigente del sindicato también ha afirmado que quizá sea tiempo de plantearse pedir planes industriales y de negocio a la hora de negociar los convenios colectivos, "como pedimos aumentos salariales, ya que sin centro de trabajo, no hay aumento salarial".

Preguntados sobre la actualidad del sector, Ferreira también ha destacado que no se está "despidiendo a gente", sino que se están utilizando los amortiguadores sociales presentes en el convenio colectivo para estas situaciones.

El responsable de CCOO cree que se han juntado varios factores que han perjudicado al sector automovilístico español como las elecciones, la desaceleración económica y la depreciación de la libra y de la lira turca, dos de los mercados donde más se exportaba.

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#)



Repsol invertirá 300 millones para buscar crudo en la costa de México



La Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH) de México ha autorizado a Repsol una inversión de casi 300 millones de euros -330,8 millones de dólares- para buscar hidrocarburos en los tres campos de aguas profundas que se adjudicó en la licitación de enero de 2018. La empresa tiene previsto realizar cuatro sondeos exploratorios, dos de ellos el año que viene. No le afectan la suspensión de nuevas licitaciones anunciada por el Gobierno.

La semana pasada, en un Congreso petrolero celebrado en el Estado de Guanajuato, el presidente Andrés Manuel López Obrador anunció la cancelación de nuevas licitaciones para buscar socios privados que colaboren con la estatal Pemex en la exploración y explotación de hidrocarburos, en tanto no fructifiquen los concursos celebrados por los anteriores gobiernos.

Pemex registra los menores niveles de producción desde que se tienen registros y López Obrador, en contra de la opinión de varios miembros del regulador sectorial, lo achacaba a que las empresas privadas no están invirtiendo en los bloques que se han adjudicado en los últimos años. Tras sus palabras, Pemex anunció que cambia de planes y aparca la exploración de hidrocarburos en aguas profundas durante la presente legislatura para centrarse en áreas de tierra firme y aguas someras, que requieren mucha menos inversión.

Si desea continuar leyendo la noticia pinche [AQUI](#)

FUENTE: EL ECONOMISTA

[Volver a los titulares](#)



[Contacto aevecar](#)



[Versión para imprimir](#)

Plaza Ciudad de Viena, 9 / 28040 Madrid

Teléfonos: 91 534 79 37 / 91 534 77 53 • Fax: 91 534 75 29 • www.aevecar.com

El Boletín de noticias es propiedad de la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles, **AGAVECAR**, y no puede ser reproducido total o parcialmente sin consentimiento escrito de Agavecar.

PROTECCIÓN DE DATOS: De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 (GDPR), le informamos que los datos personales y dirección de correo electrónico del interesado, serán tratados bajo la responsabilidad de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles para el envío de comunicaciones sobre nuestros productos y servicios y se conservarán mientras exista un interés mutuo para ello. Los datos no serán comunicados a terceros, salvo obligación legal. Le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, portabilidad y supresión de sus datos y los de limitación y oposición a su tratamiento dirigiéndose a Paseo de Reding, 47 4º 3º - 29016 Málaga (Málaga). Email: igfm@agavecar.com Si considera que el tratamiento no se ajusta a la normativa vigente, podrá presentar una reclamación ante la autoridad de control en www.agpd.es.

PUBLICIDAD: En cumplimiento de lo previsto en el artículo 21 de la Ley 34/2002 de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico (LSSICE), si usted no desea recibir más información sobre nuestros productos y/o servicios, puede darse de baja enviando un correo electrónico a info@agavecar.com, indicando en el **Asunto "BAJA" o "NO ENVIAR"**.



Aviso jurídico



AVISO LEGAL: Este mensaje y sus archivos adjuntos van dirigidos exclusivamente a su destinatario, pudiendo contener información confidencial sometida a secreto profesional. No está permitida su comunicación, reproducción o distribución sin la autorización expresa de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles. Si usted no es el destinatario final, por favor elimínelo e infórmenos por esta vía.

PROTECCIÓN DE DATOS: De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 (GDPR), le informamos que los datos personales y dirección de correo electrónico del interesado, serán tratados bajo la responsabilidad de Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles para el envío de comunicaciones sobre nuestros productos y servicios y se conservarán mientras exista un interés mutuo para ello. Los datos no serán comunicados a terceros, salvo obligación legal. Le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, portabilidad y supresión de sus datos y los de limitación y oposición a su tratamiento dirigiéndose a Paseo de Reding, 47 4º 3º - 29016 Málaga (Málaga). Email: igfm@agavecar.com Si considera que el tratamiento no se ajusta a la normativa vigente, podrá presentar una reclamación ante la autoridad de control en www.agpd.es.

PUBLICIDAD: En cumplimiento de lo previsto en el artículo 21 de la Ley 34/2002 de Servicios de la Sociedad de la Información y Comercio Electrónico (LSSICE), si usted no desea recibir más información sobre nuestros productos y/o servicios, puede darse de baja enviando un correo electrónico a info@agavecar.com, indicando en el **Asunto "BAJA"** o **"NO ENVIAR"**.