



Newsletter



aeevecar




Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín Nº2292

2 de diciembre de 2019

- [CNMC aprueba Circular 3/2019, metodología mercado electricidad](#)
- [Tour Ford Fiesta GLP: la vuelta a España sostenible por 231 euros](#)
- [Por qué no dejan en paz al coche o datos que dejan entredicho aviones](#)
- [Los españoles prefieren coches híbridos gasolina y AutoGas a eléctricos](#)
- [La Generalitat reduce bonificaciones para coches ecológicos en los peajes](#)
- [No contaminan más los coches diésel, lo hacen los antiguos](#)
- [La Unión Europea, ante el desafío de una costosa transición ecológica](#)

-  AIE: Con políticas actuales no llegaremos a objetivos Cumbre de París
-  Empresas intensifican automatriculaciones en noviembre por límites CO2
-  Redexis prevé contar con más de cien gasineras en España en dos años

CNMC aprueba Circular 3/2019, metodología mercado electricidad

La CNMC ha aprobado la Circular 3/2019, de 20 de noviembre, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, por la que se establecen las metodologías que regulan el funcionamiento del mercado mayorista de electricidad y la gestión de la operación del sistema.

Esta es la segunda Circular aprobada en el ámbito de las nuevas competencias otorgadas a la CNMC en el Real Decreto-Ley 1/2019. Se emite tras un proceso de audiencia pública realizado desde el 6 de junio al 5 de julio de 2019 y una vez recibido el dictamen favorable del Consejo de Estado. (BOE)

La Circular 3/2019 establece el marco regulatorio, de acuerdo con lo establecido en los reglamentos europeos en vigor, relativo al mercado mayorista de electricidad, la gestión de las interconexiones de España dentro de la Unión Europea y con terceros países, así como los aspectos técnicos de la operación del sistema. Además, introduce un sistema más participativo en el proceso de elaboración de las propuestas por parte del Operador del Sistema y del Operador de Mercado, así como en el proceso de análisis de la CNMC. Por último, facilita el desarrollo de proyectos piloto para favorecer el desarrollo tecnológico y el proceso de transición a la descarbonización.

Mercado europeo de la energía

El mercado interior de la electricidad es uno de los objetivos de la Unión Europea para el que se ha ido trabajando en los distintos paquetes normativos en materia de energía. El tercer paquete normativo, actualmente en fase de implementación, está dirigido a conseguir la integración del mercado en todos los horizontes: largo plazo (FCA); diario e intradiario (CACM); servicios de balance y seguridad del sistema cerca del tiempo real: (EGBL, SO, ER), además de las congestiones nacionales o restricciones técnicas (Reglamento (CE) 714/2009). Además, recientemente se ha adoptado el paquete normativo conocido como Clean Energy Package, orientado a la consecución de este mismo objetivo, en particular a través de la nueva Directiva y el Reglamento relativos al mercado interior de la electricidad.

La Circular 3/2019 establece el marco regulatorio del mercado mayorista de electricidad, la gestión técnica del sistema y la gestión de las interconexiones de España dentro de la Unión Europea y de terceros países. Por lo tanto, la implementación de estos reglamentos europeos a través de esta Circular está dirigida a integrar el mercado español en todos sus horizontes temporales dentro del mercado único europeo. El objetivo es dotar al mercado interior de energía español de un mayor nivel de competencia y de transparencia.

El acoplamiento de los mercados eléctricos europeos permitió un ahorro de costes a los europeos estimado en 568 millones de euros en 2017, según la Agencia Europea de Cooperación de Reguladores de Energía (ACER). Adicionalmente, ACER ha estimado el impacto que tendría la aplicación futura de sus recomendaciones en relación con las metodologías de cálculo de capacidad de las interconexiones, estimando en 1.000 millones de euros anuales adicionales el beneficio en la UE. Market Monitoring Report 2017

Mayor participación

La Circular prevé un procedimiento que conducirá a una mayor participación. Esto se realizará a través del desarrollo de metodologías y de condiciones que contemplan la doble participación de los sujetos, tanto en el proceso de elaboración de las propuestas por parte del Operador del Sistema y del Operador de Mercado como en el proceso de análisis de la CNMC. Este procedimiento está en línea con los procesos de aprobación de normativa europea.

Facilitar proyectos Piloto

La Circular prevé la posibilidad de establecer unas condiciones específicas que permitan el desarrollo de proyectos piloto durante un tiempo determinado. De esta manera, se trata de facilitar la innovación y desarrollo tecnológico en el proceso de transición a la descarbonización.

[Si desea obtener la nota de prensa pinche AQUI](#)

FUENTE: CNMC

[Volver a los titulares](#)



Tour Ford Fiesta GLP: la vuelta a España sostenible por 231 euros



Es posible dar la vuelta a España en coche y recorrer cerca de 4.000 kilómetros sin dejarse una 'fortuna' en combustible. Y no estamos hablando, lógicamente, de la tecnología eléctrica, que aún no ha resuelto los tres grandes problemas que plantea esta alternativa, como la inexistencia de una red de estaciones de recarga eléctrica, la escasa autonomía de los vehículos eléctricos (que impiden largos trayectos) y, por último, el elevado tiempo que se invierte en realizar una recarga completa (hasta varias horas en un poste de recarga estándar). Por no hablar del alto precio de venta de los vehículos 'a pilas', que hace que sean inaccesibles para el gran público.

No, hablamos de otro tipo de vehículos alternativos con los que hoy en día ya se puede viajar cómodamente por cualquier rincón de España sin padecer largas esperas ni tener que desviarse de la ruta para encontrar un punto de recarga. Lo acaban de demostrar Ford España y Repsol con el Ford Fiesta GLP Tour, una iniciativa que pretendía evidenciar que el autogás o gas licuado del petróleo (GLP) para automoción es hoy una alternativa ecológica real y asequible.

El GLP o autogás (no confundir con gas natural comprimido o GNC, mucho menos implantado y con menos autonomía) no es nada nuevo. De hecho, es el combustible alternativo más utilizado del mundo, con 26 millones de vehículos, de los que 15 millones están en Europa. Según datos de 2017, en Italia, por ejemplo, hay más dos millones de vehículos (casi el 5% del total) de GLP, en Polonia tres millones (14%) y en Turquía nada menos que cuatro millones (40%).

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

FUENTE: EL MUNDO

[Volver a los titulares](#) 

Por qué no dejan en paz al coche o datos que dejan en entredicho aviones

Ya entramos en el último mes del año y parece que el pesimismo en torno al sector industrial del automóvil se diluye tras los últimos datos. La producción de coches en las plantas españolas aumentó en octubre por cuarto mes consecutivo, lo que ha llevado a que la fabricación acumulada en los diez primeros meses del año ya solo pierda un 0,8% respecto a los datos de 2018. Sin duda, son buenas cifras para un sector industrial clave para la economía española.

La clave está en el crecimiento de las ventas en los principales mercados europeos, pero también a la llegada de nuevos modelos que han vuelto a relanzar a esta industria y a la de componentes del sector de automoción, tan importantes para la economía española. Pero todavía queda mucho por hacer, en muchos aspectos, porque no hay que olvidar que la balanza comercial del sector, según los últimos datos oficiales a fecha de septiembre, ha perdido un 33% del superávit respecto a las cifras de 2018.

Los datos del mes de octubre han sido realmente buenos, con un crecimiento de casi el 10% respecto a octubre de 2018, al fabricarse un total de 270.070 vehículos. Y si hablamos del conjunto del año, hasta septiembre la reducción de la producción era de un 2% y solo un mes después este descenso se ha reducido hasta el 0,8%. En los diez primeros meses del año España ha fabricado 2,39 millones de unidades.

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

FUENTE: EL CONFIDENCIAL



Los españoles prefieren coches híbridos gasolina y AutoGas a eléctricos



Los datos de matriculaciones de vehículos alternativos (VEAs) correspondientes a los diez primeros meses del año arrojan que los ECO más demandados por los españoles han sido los híbridos de gasolina y los de AutoGas, ambos con motores de combustión. | Mi vida con gas: 4.500 km a bordo de un Audi A% g-Tron.

Según las cifras de matriculaciones recogidos por MSI, hasta octubre se han matriculado 66.853 vehículos híbridos de gasolina y 23.133 vehículos nuevos de AutoGas (Gas Licuado del Petróleo), por encima de los 14.506 incluidos en la Etiqueta 0 (eléctricos puros -9.166- e híbridos enchufables -5.340-) y muy lejos de los 5.745 de GNC (Gas Natural Comprimido)

Además, las adaptaciones de vehículos gasolina a AutoGas, un segmento cada vez más en auge porque permite disponer de un coche ECO sin tener que comprar uno nuevo, alcanzaron los 6.319 vehículos (30,4% más que en el mismo periodo de 2018), según apuntan desde la asociación de AutoGas. Así, las dos alternativas ECO, híbridos de gasolina y AutoGas, acaparan el 70,5% de todas las matriculaciones de los VEAs.

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

FUENTE: EL ECONOMISTA



La Generalitat reduce bonificaciones para coches ecológicos en los peajes



En un momento en que los expertos y las administraciones apuestan por la fiscalidad verde —dar más beneficios al que menos contamina—, la Generalitat ha decidido reducir las bonificaciones para coches híbridos y eléctricos en los peajes. En el nuevo decreto, publicado el jueves en el Diario Oficial de la Generalitat, el Govern excluye de los descuentos a los híbridos más antiguos y los peajes dejarán de ser

gratis para los eléctricos. El Departamento de Territorio justifica que es necesario actualizar las tarifas y "definir unos criterios más estrictos" en virtud de la política de "quien usa, paga".

El nuevo decreto introduce cambios que se aplicarán a partir del próximo 1 de enero. Una de las principales novedades es que solo podrán disfrutar de los descuentos los híbridos (enchufables o no) que cumplan la normativa Euro 6 o superior; esto es, los coches posteriores a septiembre de 2014. Además, según la nueva norma, los vehículos eléctricos y los de hidrógeno ya no contarán con un 100% de descuento, sino con un 75%. Del mismo modo, los coches de gasolina o bioetanol con la Euro 6 dejan de estar bonificados.

El Departamento de Territorio sostiene que ha excluido de las bonificaciones a los híbridos más antiguos porque "contaminan más que los actuales". Sobre los eléctricos, apunta que "el mercado ha crecido y ya no necesita tanta ayuda porque ya está más consolidado". Además, el Govern defiende no solo el pago en función de cuánto contamina el vehículo, sino también el abono de una contraprestación por el simple uso de la infraestructura. "En este sentido, con independencia de las emisiones, todo vehículo contribuye al desgaste de la infraestructura y otras externalidades, como la seguridad viaria o la congestión", asegura el texto de la norma.

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

FUENTE: EL PAÍS

[Volver a los titulares](#)



No contaminan más los coches diésel, lo hacen los antiguos



Son numerosas las marcas, entidades e instituciones del mundo de la automoción que reclaman con urgencia la renovación del parque automovilístico español. Un criterio que ahora reafirma la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) basándose en los resultados de un estudio realizado en Madrid a lo largo del año que ahora termina.

Tomando como referencia de tráfico intenso la vía de circulación M-30, el análisis se sustenta en 376.000 mediciones de emisiones contaminantes tomadas durante 2019, principalmente de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas en suspensión (PM). La conclusión es que los coches sin etiqueta de la DGT, que representan el 15% del total, son responsables del 50% de las emisiones de NOx controladas durante este periodo. Es decir, los vehículos diésel matriculados antes del año 2000 y los de gasolina anteriores a 2006 provocan la mitad de la contaminación en la capital, en concreto las emisiones que más afectan a la salud de sus habitantes (las de CO2 tienen una mayor incidencia en el medio ambiente).

Mientras que un diésel homologado bajo las directivas de la Euro 1, la menos restrictiva desde que se pusieron en marcha en 1993, emite 1,5 g/km de NOx y 0,11 g/km de PM, un moderno motor de gasóleo con la actual normativa Euro 6 reduce estos valores a 0,19 y 0,01 respectivamente.

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

FUENTE: EL PAÍS

[Volver a los titulares](#)



La Unión Europea, ante el desafío de una costosa transición ecológica

La nueva Comisión Europea ha hecho de la lucha contra el cambio climático su principal promesa política. Cumplirla requerirá inversiones millonarias y diseñar una transición ecológica que no dinamite la competitividad de las empresas europeas ni deje en la cuneta a los trabajadores de ciertas regiones.

Ursula von der Leyen, presidenta del Ejecutivo comunitario desde este domingo, presentará en los próximos días un Pacto Verde Europeo, que propondrá hacer de la Unión Europea el primer continente neutro en emisiones de carbono en 2050 y elevar del 40% al 55% su meta de reducción de emisiones para 2030 con respecto al nivel de 1990.

Contemplará además la creación de un Fondo de Transición Justa para ayudar a los países con más dependencia de las energías fósiles, la ampliación del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión europeo y un Plan de Inversiones Sostenibles.

Estas medidas aún deben plasmarse en propuestas legislativas y recibir el visto bueno de los países y la Eurocámara, pero de entrar en vigor conllevará profundos cambios en numerosos sectores, desde la energía al transporte, pasando por la agricultura.

Según los cálculos de Bruselas, para cumplir sus metas climáticas actuales se necesitarían 260.000 millones de euros más en inversiones ecológicas cada año: 125.000 millones en el sector de la vivienda, 71.000 millones para servicios, 34.000 millones para energía o 21.000 millones para transporte, entre otros.

Para conseguirlo, la UE contará con dos herramientas: el presupuesto plurianual para 2021-2027, del que la Comisión quiere destinar un 25 % a clima (unos 40.500 millones anuales según la propuesta vigente), y el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que desea convertir en "banco climático".

UNA TRANSICIÓN JUSTA

La mayoría de los 28 Estados miembros están a favor de lograr la neutralidad climática en 2050, pero hasta ahora el acuerdo ha sido vetado por Polonia, Hungría y República Checa, países que todavía dependen en gran medida de los combustibles fósiles y temen el perjuicio que sufrirían de endurecerse los límites.

Pero no solo el Este del continente depende del carbón: el sector genera 240.000 empleos directos en la UE, de los que 160.000 podrían desaparecer hasta 2030.

Hasta decretar su cierre para este año, España era el segundo país con más minas (26) de la UE. De los 45.000 trabajadores que tenía el sector en 1990 apenas quedan 2.000 concentrados en Castilla y León, Aragón y Asturias, comunidades que se cuentan entre las llamadas regiones en transición.

Para responder a su preocupación, la Comisión plantea crear un nuevo Fondo de Transición Justa, cuya dotación no ha precisado.

Este se concentraría en las "consecuencias sociales" de la transición ecológica, apoyando en particular la formación de los trabajadores afectados, en aquellas comunidades más dependientes del carbón, la energía o la industria.

Desde la Confederación de Sindicatos Europea apoyan el enfoque, pero advierten de que este Fondo "no puede consistir en la reasignación de los fondos de cohesión, sino que debería tener recursos propios", una visión que comparten las organizaciones ecologistas.

TARIFICAR LAS EMISIONES

Una fuente de financiación extra, sugieren estas, podría ser la recaudación adicional que se conseguiría si se amplía el Régimen de Derechos de Emisión, que ahora no llega a cubrir la mitad de las emisiones.

Solo se aplica a las industrias que generan energía o hacen un uso intensivo de ella y a la aviación comercial, pero Bruselas querría extenderlo al transporte marítimo y el tráfico y endurecerlo para la aviación.

Si el precio por tonelada de emisiones se fijase en 40 euros para todas (4.500 millones de toneladas al año) se obtendrían 180.000 millones de euros, frente a los 25.000 millones actuales, según el centro de estudios Bruegel.

Para evitar que las exigencias medioambientales minen las posibilidades de las empresas europeas de competir con las importaciones de terceros países con legislaciones más laxas y, por ende, menos costes, la Comisión plantea introducir un impuesto al carbono en frontera que grave los productos conforme a sus emisiones, de modo que los europeos no estén en desventaja.

Sin embargo, desde la patronal BusinessEurope advierten de que antes de aplicarlo Bruselas debería evaluar "su impacto" y "el riesgo de represalias" por parte de otros países.

MOVILIZAR INVERSIÓN

Una elemento clave para el éxito de la estrategia de Ursula von der Leyen será conseguir que el sector privado contribuya en las enormes inversiones necesarias para transitar a una economía climáticamente neutra, que no podrán salir solo de las arcas públicas.

Para ello, ha prometido un Plan de Inversiones para una Europa Sostenible que movilice un billón de euros, una idea que bebe de la experiencia del Plan Juncker -basado en dar financiación avalada por el presupuesto comunitario para atraer así a más inversores- y se sustentará también en el BEI.

El Banco ya ha acordado duplicar su apoyo a la financiación climática para que en 2025 represente la mitad de sus operaciones y movilizar en total un billón de euros para estos fines hasta 2030.

"Las empresas e instituciones financieras que actúen hoy serán los ganadores de mañana. Pero no será barato", advertía esta semana el vicepresidente comunitario para el Euro, Valdis Dombrovskis.



AIE: Con políticas actuales no llegaremos a objetivos de la Cumbre de París

El presidente de la Agencia Internacional de la Energía (AIE), Fatih Birol, manifestó este pasado viernes que, con las políticas actuales, no se va a llegar a los objetivos marcados en la Cumbre del Clima de París y ha añadido que, hoy por hoy, no ve "apetito en ningún gobierno" para conseguirlo.

Birol, que ha participado en un acto en Madrid en el que ha estado acompañado de la ministra en funciones para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, ha manifestado que celebrar la Cumbre del Clima de Naciones Unidas, la COP-25, en Madrid "es muy alentador" y ha añadido que "hay muchas expectativas".

Asimismo, ha dicho que "el Gobierno español tomó una decisión heroica, muy buena, que era celebrar la COP aquí", en Madrid, después de que Chile renunciara a hacerlo.

Si se quiere frenar el incremento de temperatura del planeta, ha añadido, no ya en los dos grados establecidos en el Acuerdo de París, sino en tres, hay que emplear todas las fuentes renovables e implantar todas las medidas existentes de reducción de emisiones.

Aunque ha alabado el papel que está teniendo Europa en la lucha contra el cambio climático, ha advertido que "Europa sola no va a poder salvar el mundo", pues representa sólo el 9 % de las emisiones en el planeta.

El presidente de la AIE ha afirmado que el petróleo y el gas -este último utilizado por muchos países para reducir su huella de carbono- se van a seguir necesitando durante un tiempo.

La reducción de costes que están teniendo las energías solar y eólica, ha añadido, y la digitalización, puede que no continúen para siempre, y ha dicho que "es ahí donde los gobiernos tienen que estar activos".

Si los gobiernos continúan con sus políticas en el futuro, la cuota de carbón va a caer y van a subir las de las energías solar y eólica, ha afirmado.

Birol ha expuesto las diferentes realidades energéticas en un mundo donde, pese a que la energía sea un derecho para todos, hay 850 millones de personas que no tienen electricidad, especialmente en África.

El presidente de la AIE ha indicado que África representa hoy el 40 % del potencial mundial que habría en energías renovables y, sin embargo, sólo tiene un 1% -5 gigavatios (GW)- del total de potencia fotovoltaica en todo el mundo, cuando hay más sol en África que en Inglaterra.

"Son datos muy duros, muy tristes", ha añadido Birol, que ha explicado que la AIE trabaja con varios países de África para demostrarles que pueden producir más electricidad con energía solar, pero para ello ha dicho que es necesario que en África se movilicen cambios para que la inversión pueda llegar.

La energía solar "es la gran estrella de la generación eléctrica", favorecida por su coste económico, mientras que el carbón cae en Europa al mismo tiempo que se dispara en Asia, ha dicho.

Ha explicado que en el mundo hay más carbón que en el año 2000, en concreto 2.250 GW de carbón, una gran parte de ellos en Asia y la edad media de las centrales es de tan sólo 12 años, cuando su vida completa llega hasta 40-50 años.

Birol ha dicho que esto hay que arreglarlo porque, si no, no se llegará a los objetivos de reducción de CO₂, aunque ha admitido que no es lo mismo cerrar como se está haciendo centrales de carbón en Alemania, Reino Unido o España que en China, al no ser iguales las situaciones económicas de la población.

La ministra en funciones para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, ha dicho que va a haber que reforzar el ritmo de descarbonización hasta 2030 si no se quiere afrontar "tremendos riesgos de seguridad, sufrimiento y conflicto".

Ribera ha añadido que la "alarmante reactivación" de las plantas de carbón en Asia es uno de los puntos críticos a los que "ojalá salieramos de la cumbre de Madrid con una respuesta adecuada".

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#)



Empresas intensifican automatriculaciones en noviembre por los límites CO₂



El canal de empresas volverá a distorsionar en noviembre la cifra de matriculaciones de turismos, que el sector dará a conocer este lunes, ya que las marcas han intensificado las automatriculaciones para dar salida a vehículos cuyas emisiones de CO₂ superan el límite impuesto por Bruselas para 2020.

El aumento de las matriculaciones en el canal de empresas compensará la caída prevista en el de particulares, por lo que se espera que la cifra global se mantenga en un nivel similar al de noviembre de 2018.

Al ritmo normal de relevo de flotas por parte de algunas empresas y al auge del "renting"-alquiler a largo plazo- se ha sumado un volcán en erupción: hay un importante número de coches nuevos a gasolina que emiten CO₂ muy por encima de los 95 gramos por kilómetro, el límite impuesto por la Unión Europea (UE) a partir del próximo 1 de enero.

Las marcas y el CO2 aprietan a los concesionarios para cumplir los objetivos comerciales y, además, dar salida a esas existencias, compuestas mayoritariamente por vehículos con motores a gasolina.

Se impone matricular ante la inminente puesta en marcha del contador de las multas en Bruselas. La consecuencia es que los concesionarios se están poblando de coches kilómetro cero, si bien las ofertas pueden ser atractivas para el consumidor.

Según la patronal de los concesionarios (Faconauto) estos coches ya superan ampliamente la barrera de los 100.000, impolutos y a la espera de nuevos dueños en el circuito de usados.

El mercado ya se vio mediatizado por este motivo en octubre, con un 28,8% más de matriculaciones de turismos en el canal de empresas para un repunte global del 6,3%.

La tónica se va a repetir en noviembre, con un alza previsto del 29% en empresas para una tasa interanual plana en el conjunto, y la secuencia se prevé idéntica en el último mes del año.

Entretanto, el canal de particulares, que es el verdadero termómetro para el sector, volverá a caer en noviembre en torno al 5%, según han adelantado fuentes del sector, tras el descenso de octubre (12,4%).

La previsión de las patronales para final de año es que las matriculaciones de turismos y todoterrenos caigan un 5,9% en comparación con el ejercicio anterior, con 1.150.322 unidades comercializadas frente a 1.321.438 de 2018.

FUENTE: EFECOM

[Volver a los titulares](#) 

Redexis prevé contar con más de cien gasineras en España en dos años

La energética Redexis prevé contar con más de cien gasineras en España en los próximos dos años, ha informado este lunes en una nota de prensa en la que explica que ha alcanzado un acuerdo con Seat para impulsar la movilidad con gas.

Las dos entidades han firmado un acuerdo para desarrollar la creación de instalaciones de repostaje de gas natural e impulsar la movilidad sostenible con este combustible.

Según los datos de matriculaciones en España de Gasnam y el ritmo de crecimiento, Redexis ha avanzado que "el potencial de vehículos impulsados por gas natural en España podría superar el millón de coches antes de 2030".

La energética desarrollará según el acuerdo instalaciones de carga de gas natural comprimido (GNC) para atender la demanda e incorporará a su flota vehículos de Seat que funcionan con este combustible.

Seat compartirá información sobre la demanda de este tipo de vehículos para promover la instalación de puntos públicos de carga en aquellas zonas de "especial relevancia".

El presidente de Seat, Luca de Meo, ha declarado que, aunque la venta de vehículos de gas natural de su compañía se ha multiplicado por tres en los últimos tres años en España, impulsar la creación de infraestructura de carga "sigue siendo una tarea pendiente" en el país.

FUENTE: EFECOM

[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"**.