



Newsletter



aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2472

19 de abril de 2023

- 🔍 [Licitación suministro de combustible](#)
- 🔍 [La patronal del motor alerta de que la Euro 7 golpeará con dureza a España y se cerrarán fábricas si no se cambia](#)
- 🔍 [Los postes de recarga para eléctricos solo se usan una hora al día](#)
- 🔍 [Víctor García Nebreda, Secretario General de AEVECAR: La clave es el combustible](#)
- 🔍 [¿Qué diferencia hay entre e-fuels y biocombustibles?](#)
- 🔍 [Por qué los biocombustibles son el futuro de la movilidad, según AOP](#)
- 🔍 [Toyota prueba un combustible sintético que reduce las emisiones un 75%](#)



Licitación suministro de combustible



Anuncio de licitación de: Dirección del Servicio de Gestión Económica de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria. Objeto: Suministro de combustible a la flota de helicópteros del Departamento de Aduanas e II. EE. Expediente: 23710033000.

- PDF (BOE-B-2023-10637 - 2 págs. - 158 KB)

FUENTE: AGAVECAR

[Volver a los titulares](#)



La patronal del motor alerta de que la Euro 7 golpeará con dureza a España y se cerrarán fábricas si no se cambia



El presidente de Anfac, la patronal española de fabricantes de coches y camiones, Wayne Griffiths, ha incidido este martes en la importancia que tiene para la industria española que se modifique la normativa de emisiones Euro 7. "No estamos en contra de la Euro 7, de que se bajen las emisiones, pero esto tiene que ser en un tiempo y una forma que tenga sentido. Como está actualmente, tendríamos que cerrar fábricas en España, porque aquí fabricamos coches pequeños", ha indicado el también presidente de las marcas Seat y Cupra, en un acto organizado por Nueva Economía Fórum.

Tal y como se encuentra actualmente la nueva normativa europea, los coches pequeños se verían obligados a introducir complejos sistemas de reducción de emisiones que hoy no tienen ya que, al ser pequeños, de por sí emiten menos que los grandes. En un coche de pequeño tamaño de una marca generalista, el coste de introducir estos catalizadores podría hacer que estos vehículos dejen de ser atractivos para el público general, según las automovilísticas. "El nivel de inversión y de coste para el

cliente puede ser de 2.000 euros. Si el parque automóvil español ya de por sí no se está renovando, siendo uno de lo más viejos de Europa, no se va a renovar si se sube el precio de los coches en 2.000 euros. Las repercusiones de la norma pueden ser enormes para el país”, ha explicado Griffiths.

Esta normativa se supone que deberá de entrar en vigor a mitad de 2025, pero el sector confía en que el debate se alargue y haya una prórroga. El presidente de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, señaló la semana pasada que confía en que la norma se retrase a 2027, dando así dos años más de margen al sector, que se queja tanto del poco margen que resta hasta la entrada en vigor de la norma como del poco tiempo en que estará funcionando, ya que se supone que en 2035 ya no se podrán matricular vehículos de combustión (con la excepción de los coches que usen combustibles sintéticos, una tecnología demasiado cara aún).

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ.](#)

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#)



Los postes de recarga para eléctricos solo se usan una hora al día



Para que la electrificación del automóvil progrese hay que bajar el precio de los coches; que tengan más autonomía y que las ayudas públicas lleguen antes o se descuenten directamente. Pero, sobre todo, hay que desarrollar una infraestructura de recarga potente y dimensionada.

El primer Anuario de la Movilidad Eléctrica 2022-2023 de Aedive, la asociación empresarial que promueve esta movilidad, deja claro que más que faltar postes, faltan clientes: de media, solo están operativos el 4,5% del tiempo, poco más de una hora al día. En 2022, el consumo energético acumulado sumó 176 GWh, con una media de 10.000 kWh por punto. Es decir, el equivalente a 200 baterías como las que lleva un eléctrico medio, con una capacidad neta de 50 kWh.

Este índice de uso «hace muy difícil» rentabilizar la inversión en estas infraestructuras, recordó Arturo Pérez de Lucía, director de Aedive. Según fuentes del sector, la amortización de uno de estos postes oscila entre 10 y 15 años, y debería irse reduciendo a medida que aumente el parque de vehículos y su uso. El coste medio de un punto lento de recarga (22 kW, el más habitual en ciudades y sus alrededores) ronda los 10.000 euros; y 10 veces más en los superrápidos (de 150 kW o más) que son los recomendados para carretera.

[Si quiere seguir leyendo la noticia pinche AQUÍ.](#)

FUENTE: EL MUNDO



Víctor García Nebreda, Secretario General de AEECAR: La clave es el combustible

El pasado 28 de marzo, la UE decidió que, a partir de 2035, no se fabricarán vehículos con motores de combustión, salvo que sean alimentados con combustibles e-fuels, es decir, combustibles sintéticos producidos a partir de hidrógeno verde y CO2 capturado.

Sorprende un tanto la decisión, no porque no fuera esperada dadas las presiones de Alemania y algún país más de UE, entre los que no se encontraba España, sino porque vuelve a ser una decisión que ataca la neutralidad tecnológica de la que se supone que hace gala la transición energética.

Si con esta decisión se ha querido demostrar que los motores de combustión no son contaminantes en sí mismos, sino que lo que contamina es el combustible que usan, estoy totalmente de acuerdo. Lo que no queda claro es por qué sólo los 'e-fuels' y no otros combustibles que tampoco son de origen fósil y cuyo balance de emisiones netas también es cero.

La base para conseguir 'e-fuels' es mezclar hidrógeno con dióxido de carbono. Por supuesto el hidrógeno debe de ser verde, es decir, conseguido por electrolisis, un proceso que consiste en descomponer el agua en hidrógeno y oxígeno, utilizando electricidad de fuentes renovables. Al mismo tiempo se captura CO2 y se mezcla con el hidrógeno a elevadas temperaturas para conseguir combustible líquido.

También podríamos utilizar ecocombustibles, que son combustibles líquidos neutros o bajos en emisiones de CO2, producidos a partir de residuos urbanos, agrícolas o ganaderos, y desde plásticos a aceites usados, que no se producen con petróleo. Parece que a la UE esta solución no le ha gustado o le ha parecido poco verde, o rosa, o gris claro, o cualquier otro color que convenga poner en el mercado cuando haya suficientes intereses que lo aconsejen. Da igual que estos combustibles ya estén contrastados e incluso que ya los estemos utilizando: ahora mismo, cuando llenamos nuestro coche con gasoil o gasolina, ya lleva un 10% de biocombustibles. Da igual que por cada 1% de aumento de estos ecocombustibles se ahorren 800.000 toneladas al año de CO2 en el parque automovilístico. No importa que eviten la costosa renovación de los automóviles de combustión, por el momento imposible, según vemos con el aumento incesante de la antigüedad de los vehículos que circulan por nuestras calles y carreteras (ya estamos en 13,9 años de media). Tampoco parece relevante que se generen a partir de recursos autóctonos, lo que garantiza el suministro y evita la dependencia en un sector tan estratégico como la energía. Ni que puedan ser un empujón económico de enorme importancia para la España rural y vaciada; y, por supuesto no parece importar, al menos a nuestro Gobierno, que España tenga ahora mismo una industria refinera de primer nivel que le podría permitir situarse en la vanguardia de la producción de estos ecocombustibles. Ni que potencien la economía circular que es, sin duda, la única sostenible en el futuro.

La excusa para dejarlos fuera ha sido la huella de carbono que generan las prácticas agrícolas. Seguro que debe de haber otra que no nos quieren decir porque ésta no hay quien se la trague .

Estoy convencido de que en el futuro habrá coches eléctricos de batería y coches eléctricos de pila de combustible con hidrógeno, pero sería ridículo renunciar a los motores de combustión con combustibles que cumplan los mismos objetivos de emisiones netas 0.

La electricidad tiene un gran problema, que es su almacenaje; por eso, los coches, para conseguir unas autonomías mínimamente aceptables, tienen que llevar pesadas baterías de 90 KW en adelante y para efectuar cargas rápidas en esas baterías se necesitan cargadores de al menos 150 KW para que se realicen en unos 20-25 minutos. De momento eso es lo que hay, aunque es posible que con las grandes inversiones que se están acometiendo algo cambie a mejor en el futuro. Esto nos lleva a que, en una instalación media de recarga, que tenga unos 12 puntos de recarga rápida para poder dar servicio en un tiempo razonable a una demanda normal de vehículos, tendremos que suministrar cerca de 2.000 KW, que es el equivalente al consumo simultáneo de una población de unos 4.500 habitantes.

No nos podemos permitir el lujo de prescindir de tecnologías ya maduras que, además, tienen una gran capacidad de mejora con una regulación que, aunque no incentive, al menos no entorpezca las necesarias inversiones.

No perdamos de vista el objetivo final y empecemos ya mismo a reducir las emisiones y a recorrer esa transición hacia una energía más limpia .

FUENTE: ESTACIONES DE SERVICIO

[Volver a los titulares](#)



¿Qué diferencia hay entre e-fuels y biocombustibles?



La Unión Europea permitirá los combustibles sintéticos o e-fuels más allá de 2035, no así los biocombustibles. ¿Qué diferencia hay entre los combustibles sintéticos o e-fuels y los biocombustibles?

Finalmente la presión ejercida por Alemania y otros países de la Unión Europea ha surtido efecto y los combustibles sintéticos o e-fuels no serán prohibidos a partir de 2035. Esta decisión abre el abanico de tecnologías, más allá de la movilidad eléctrica, de cara a esa fecha en que se prohibirán los vehículos térmicos. Los biocombustibles puros por el contrario no han corrido la misma suerte. ¿Qué diferencia hay entre los combustibles sintéticos o e-fuels y los biocombustibles?

Biocombustibles

Los biocombustibles también llamados ecocombustibles parten de materia orgánica para su producción. Se obtienen mediante el tratamiento físico o químico de residuos orgánicos o biológicos. Existen diferentes categorías en función de la materia orgánica de la que partamos. Los biocombustibles de primera generación provienen de cultivos agrícolas (caña de azúcar, la remolacha o aceites de palma o girasol). Los de segunda generación, son llamados biocombustibles avanzados. Producidos a partir de residuos sólidos o agrícolas. Los de tercera generación, también biocombustibles avanzados, se obtienen a través

de algas. De su procesamiento se obtiene bioetanol, para vehículos de gasolina; o biodiésel, usado en los motores diésel y biogás.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#).

FUENTE: E-AUTOMOTIVE

[Volver a los titulares](#)



Por qué los biocombustibles son el futuro de la movilidad, según AOP



La Unión Europea ha aprobado el reglamento por el que, a partir de 2035, se prohíbe la venta de nuevos vehículos ligeros y furgonetas con motor de combustión. No obstante, el veto de Alemania a este acuerdo ha logrado que la Comisión Europea reconozca el caso particular de los combustibles sintéticos, como una solución para la descarbonización del transporte.

La patronal de las empresas petroleras AOP valora de forma positiva la apertura hacia los combustibles líquidos neutros en carbono como forma complementaria a la electrificación, ya que todas las tecnologías son necesarias para cumplir los objetivos de descarbonización del transporte. No obstante, la asociación reclama una mayor certidumbre regulatoria para realizar las inversiones que requiere el desarrollo de estas nuevas tecnologías.

AOP insta a la Comisión Europea a tener también en cuenta los biocombustibles sostenibles, que pueden producirse a partir de aceite de cocina usado o de residuos agrarios, forestales y urbanos, como otra solución para la descarbonización del transporte y a incorporarlos dentro de las propuestas normativas que la Comisión se ha comprometido a elaborar, ya que son la forma más inmediata de empezar a reducir emisiones de CO₂.

Propuesta europea sobre vehículos neutros en CO₂ Se establece en los considerandos previos del Reglamento que "previa consulta con las partes interesadas, la Comisión Europea va a presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen sólo con combustibles neutros en CO₂".

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#)

FUENTE: TRANSPORTE PROFESIONAL

[Volver a los titulares](#)





Toyota prueba un combustible sintético que reduce las emisiones un 75%

Aun con las ventas de coches eléctricos creciendo, todavía hay fabricantes que se resisten a abandonar los motores de combustión. Con las normas de emisiones que están por llegar, la única alternativa que tienen es desarrollar combustibles sintéticos o e-fuels que reduzcan la huella de carbono de los vehículos con motor térmico. Toyota asegura que su ecocombustible contamina un 75 % menos que los carburantes actuales.

Toyota y ExxonMobil trabajan mano a mano en un e-fuel que aseguran que ya es capaz de emitir un 75% menos que los carburantes fósiles. Una cifra importante pero que todavía tiene que convencer a gobernantes a nivel mundial, quienes hasta hace poco solo daban cabida a la venta de coches 100% eléctricos a partir de 2035.

Con el paso atrás en la normativa y la puerta abierta a los ecocombustibles, el fabricante nipón y la petrolera norteamericana siguen realizando test con su combustible sintético para bajar todavía más los niveles de carbono. La razón es que ven un filón en los motores térmicos, ya que durante un buen puñado de años habrá una importante flota de coches con estas mecánicas que convivirá irremediabilmente con los vehículos eléctricos.

Si quiere seguir leyendo la noticia pinche [AQUÍ](#).

FUENTE: SOY MOTOR

[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.

Le informamos que la Agrupación Andaluza de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (**AGAVECAR**) cumple con la Ley Orgánica 15/1999 de 13 de diciembre, de Protección de datos de Carácter Personal, y está registrada en el Registro General de la Agencia de Protección de Datos. Usted tiene derecho a solicitar información sobre los datos incorporados a nuestros archivos relativos a su persona. Asimismo, tiene derecho a solicitar la rectificación y cancelación de los mismos. En este último caso **AGAVECAR** borrará automáticamente todos los datos. Puede ejercer estos derechos en info@agavecar.com



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"**.