



Newsletter



aevecar

Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles

Noticias

Boletín N°2451

3 de noviembre de 2022

- Normativa sistema de garantía de origen del gas
- Avance provisional de consumo septiembre 2022
- Liquidaciones 8/2022 del sector eléctrico, y de energías renovables, cogeneración y residuos. Liquidación 11/2022 del sector gasista
- Los objetivos de descarbonización europeos abren la puerta a los ecombustibles
- La industria del automóvil china amenaza con dominar Europa a golpe de contaminación
- Cepsa y Etihad se alían para producir biocombustibles para el transporte aéreo
- La naviera Maersk invertirá 10.000 millones en España para crear un 'hub' mundial de combustible verde
- ¿Qué coches no podrán circular por el centro de las ciudades en 2023?"

 El incentivo al vehículo eléctrico pudo tener «impacto nulo»

Normativa sistema de garantía de origen del gas

Orden TED/1026/2022, de 28 de octubre, por la que se aprueba el procedimiento de gestión del sistema de garantías de origen del gas procedente de fuentes renovables.

[o PDF \(BOE-A-2022-17721 - 43 págs. - 664 KB\)](#)

FUENTE: AGAVECAR

[Volver a los titulares](#)



Avance provisional de consumo septiembre 2022

El consumo de combustibles de automoción en el tercer trimestre (7.244 kt) desciende un -2,3% vs. 3T 2021

[Puede descargar el documento PDF en este enlace](#)

FUENTE: CORES



Liquidaciones 8/2022 del sector eléctrico, y de energías renovables, cogeneración y residuos. Liquidación 11/2022 del sector gasista

La CNMC ha publicado las octavas liquidaciones provisionales de 2022 del sector eléctrico, y de energías renovables, cogeneración y residuos. También ha publicado la undécima liquidación provisional de 2022 del sector del gas natural.

Liquidación 8/2022 del sector eléctrico

La desviación transitoria entre ingresos y costes registrada en la liquidación 8/2022 fue de +11,42 millones de euros.

El total de ingresos ha sido de 9.570,5 millones de euros, mientras los costes se han elevado a 9.559,1 millones. Dado que los ingresos han sido suficientes para cubrir todos los costes reconocidos, el coeficiente de cobertura (la relación entre los costes que se pueden pagar con los ingresos disponibles y los que se deberían pagar con cargo a las liquidaciones provisionales) es del 100%.

La demanda en consumo se situó en 133.668 GWh.

Liquidación 8/2022 de energías renovables, cogeneración y residuos

Se han liquidado 63.584 instalaciones. La liquidación realizada durante el mes de agosto se acumula a las anteriores del ejercicio 2022, sumando un total (desde el 1 de enero hasta el 31 de agosto) de 3.647,3 millones de euros (antes de IVA o impuesto equivalente).

Del total acumulado, 3.600,6 millones de euros son pagados con cargo al sector eléctrico, mientras que 46,6 millones de euros lo son con cargo a Presupuestos Generales del Estado y corresponden al 50% de la retribución específica de instalaciones ubicadas en territorios no peninsulares.

Dado que en agosto no se produjeron desajustes temporales entre ingresos y costes del sistema eléctrico, se aplicó un coeficiente de cobertura del 100%. La cantidad a pagar a cuenta a los productores ascendió a 431,8 millones de euros (antes de IVA o impuesto equivalente).

Los importes liquidados y abonados con cargo al sector eléctrico tuvieron el siguiente desglose por tecnologías:

EJERCICIO 2022	LIQUIDACION ACUMULADA (millones €)	CANTIDADES A PAGAR A CUENTA en L8/2022 (millones €)
COGENERACIÓN	294,973	17,503
SOLAR FV	1.485,713	187,474
SOLAR TE	789,007	103,244
EÓLICA	678,881	87,007
HIDRÁULICA	32,299	4,548
BIOMASA	200,146	24,535
RESIDUOS	40,830	4,749
TRAT.RESIDUOS	78,114	2,714
OTRAS TECN. RENOVABLES	0,678	0,083
TOTAL	3.600,640	431,858

Para el pago de la parte correspondiente a las instalaciones ubicadas en territorios no peninsulares, a la fecha del cierre de esta liquidación se han recibido ingresos del Tesoro Público que permiten abonar el 100% de esta partida, siendo la cantidad a pagar de 5,8 millones de euros.

[Acceso al informe de la liquidación provisional 8/2022 de energías renovables, cogeneración y residuos.](#)

Liquidación 11/2022 del sector gasista

En el ejercicio 2022, las liquidaciones del sector gasista se han acompasado al **calendario del gas** (octubre de 2021 a septiembre de 2022). Además, se emplean en ellas procedimientos de liquidación independientes de los ingresos de transporte troncal, redes locales, almacenamientos subterráneos, plantas de GNL y cargos del sistema. Para realizar la transición al nuevo calendario, el año 2021 fue un ejercicio con solo once liquidaciones provisionales.

La undécima liquidación provisional cubre el periodo de liquidación comprendido entre el 1 de octubre de 2021 y el 31 de agosto de 2022.

El total de ingresos liquidables declarados por las empresas ha ascendido a **2.584 millones de euros**. Estos ingresos liquidables fueron un **2,2% inferior** a los declarados en el periodo comparable del ejercicio anterior.

Especificados por categorías, los **ingresos liquidables** han sido los siguientes:

- o Cargos del sistema: 29,9 millones de euros[1].
- o Almacenamientos subterráneos: 75,7 millones de euros.
- o Redes locales: 1.410,8 millones de euros.
- o Red de transporte troncal: 502,1 millones de euros.
- o Plantas de GNL: 539,1 millones de euros.

Estos ingresos hacen frente a las retribuciones reconocidas y otros saldos deudores, obteniéndose los siguientes **déficits o superávits provisionales**:

- o Cargos del sistema: +7,8 millones de euros.
- o Almacenamientos subterráneos: -29,8 millones de euros.
- o Redes locales: -38,1 millones de euros.
- o Red de transporte troncal: +19,3 millones de euros.
- o Plantas de GNL: +160,5 millones de euros.

La cuota adeudada por las empresas al **Gestor Técnico del Sistema (GTS)** en la presente liquidación ascendió a **2,3 millones de euros**[2].

La demanda nacional de gas en el año de gas 2022 facturada hasta el 31 de agosto de 2022, ascendió a 321,1TWh incluida la demanda suministrada desde plantas satélites (1,2 TWh). Adicionalmente, las exportaciones de gas natural por gasoducto fueron de 28,1 TWh, el gas trasvasado desde las plantas de regasificación a buques ha sido de 12,1 TWh y el gas cargado en cisternas (excluido el destinado a plantas satélite) ha sido de 7,4 TWh. En total, la energía de salida del sistema gasista en el periodo de liquidación ha ascendido a 368,8 TWh.

[Acceso al informe de la liquidación provisional 11/2022 del sector gas natural](#)

FUENTE: CNMC

[Volver a los titulares](#) 

Los objetivos de descarbonización europeos abren la puerta a los **ecocombustibles**



La prohibición de la venta de furgonetas y turismos de combustión interna en la Unión Europea para 2035 deja un resquicio para aquellos vehículos que funcionen con ecocombustibles, como pide parte del sector del transporte. El Consejo y el Parlamento Europeo han llegado este jueves a un acuerdo político provisional "sobre normas más estrictas en materia de emisiones de CO2 para los coches y furgonetas nuevos", explican ambas instituciones europeas en un comunicado.

Sin embargo, el acuerdo incluye una redacción sobre los combustibles neutros en CO2 -los llamados ecocombustibles-, según la cual, tras consultar a las partes interesadas, la Comisión presentará una propuesta para la matriculación de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2 después de 2035, de conformidad con la legislación de la UE y de acuerdo con el objetivo de neutralidad climática de la UE.

Los ecocombustibles sustituyen el petróleo por residuos urbanos, agrícolas o dióxido de carbono capturado. En España, distintas patronales se han unido en la Plataforma para la Promoción de los

Ecocombustibles que presiona para que tanto el Gobierno nacional como la Unión Europea apuestan por estas alternativas a la gasolina y el gasóleo.

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

FUENTE: RUTA DEL TRANSPORTE

[Volver a los titulares](#)



La industria del automóvil china amenaza con dominar Europa a golpe de contaminación



La Unión Europea prohibirá la venta de coches de combustión a partir de 2035 y solo permitirá la comercialización de vehículos eléctricos. Una situación que China quiere aprovechar para adentrarse en un mercado en el que jamás había logrado hacerse un hueco. Hasta la fecha, la calidad de las producciones chinas brillaba por su ausencia y en materia de seguridad no cumplían con los estándares europeos, pero tras centrarse en el coche eléctrico, han conseguido acercarse a los estándares del viejo continente y conseguir buenos resultados en las pruebas EuroNCAP. Todo ello, con precios de tarifa inferiores.

El problema es que los fabricantes europeos y los chinos juegan con normas distintas. China, en su afán de potenciar su industria, ha trazado un plan: desarrollarse, aunque sea a costa de contaminar mucho. El objetivo es alcanzar el pico de emisiones en 2030 para después bajar a cero de forma paulatina con fecha final en 2060. Las fábricas europeas, sin embargo, ya tienen compromisos climáticos y fijan objetivos para reducir año tras año su huella ecológica. El Grupo Volkswagen ha prometido ser neutra en emisiones en 2050, diez años antes que las plantas de producción chinas. Mercedes-Benz se ha planteado este reto para 2039.

De hecho, en China hay quejas por la contaminación en algunas plantas de producción. Es el caso de la fábrica de BYD en Changsha, que sufrió manifestaciones de los vecinos el pasado mayo, aquejados porque más de 700 niños del barrio comenzaron a sangrar por la nariz y por sufrir un dolor punzante desde que el fabricante inició sus actividades allí. Los adultos tuvieron otros síntomas como náuseas y tos persistente. Se trata de la marca más importante del país por volumen de ventas y el mayor vendedor de coches eléctricos en el mundo, incluso por delante de la Tesla de Elon Musk.

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

FUENTE: VOZ POPULI

[Volver a los titulares](#)





Cepsa y Etihad se alían para producir biocombustibles para el transporte aéreo

Cepsa y Etihad han cerrado un acuerdo para producir biocombustibles para el transporte aéreo. Ambas compañías han firmado un memorando de entendimiento para acelerar la descarbonización del sector y contribuir a los objetivos de desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático.

Según han detallado Cepsa y Etihad, los biocombustibles se producirán a partir de materias primas circulares que no compiten con la alimentación, como aceites de cocina usados o residuos biodegradables de diferentes industrias. Las compañías señalan que esta iniciativa permitirá reducir las emisiones de la aviación hasta en un 80% en comparación con el queroseno convencional.

Este acuerdo se enmarca dentro del plan estratégico de Cepsa, centrado en acelerar la descarbonización de sus clientes industriales y del transporte aéreo y marítimo a través de la producción de moléculas verdes, fundamentalmente hidrógeno renovable y biocombustibles. La compañía energética aspira producir 2,5 millones de toneladas anuales, con un interés particular en fomentar la sostenibilidad del tráfico aéreo, produciendo 800.000 toneladas de biocombustible.

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

FUENTE: CINCO DÍAS

[Volver a los titulares](#)



La naviera Maersk invertirá 10.000 millones en España para crear un 'hub' mundial de combustible verde

España no solo podría convertirse en líder mundial de generación de hidrógeno verde. También podría serlo en producción de metanol verde, el combustible alternativo a los fósiles en transporte marítimo.

Un objetivo que está más cerca después de que el grupo danés Maersk, líder del transporte de mercancías por mar, haya firmado un acuerdo con el Gobierno para invertir 10.000 millones de euros en un proyecto que pretende convertir España en un 'hub' mundial de producción de este combustible y generar hasta 85.000 puestos de trabajo.

La intención es lograr avanzar en los objetivos de desarrollo sostenible del sector marítimo, ya que "la Organización Marítima Internacional tiene como objetivo que en 2050 las emisiones de CO2 de todo el sector se reduzcan un 50%", señalan fuentes del Gobierno.

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

FUENTE: EL ESPAÑOL

[Volver a los titulares](#)



¿Qué coches no podrán circular por el centro de las ciudades en 2023?

Desde enero de 2023, todas las ciudades de más de 50.000 habitantes (y aquellas de más de 20.000 con especiales problemas de contaminación) estarán obligadas, por ley, a contar con una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). En ellas, los Ayuntamientos podrán establecer las restricciones que consideren oportunas de cara a mejorar la calidad del aire. En total, esas ciudades acumulan un parque de 11 millones de automóviles, de los que una buena parte estarán sujetos a prohibiciones para circular o aparcar.

Todo apunta a que el foco estará en los automóviles sin etiqueta medioambiental (aunque se les llama también con etiqueta A). Es decir, hasta cuatro millones de coches (de los 11 millones mencionados) que fueron matriculados antes del año 2000 si tienen motor de gasolina; o antes de 2006 en caso de tratarse de modelos diésel. Por ejemplo, la ciudad de Madrid ya no les permite circular por el interior de la M30; en 2023 no podrán utilizar tampoco esta vía, para un año después ser expulsados de todas las calles de la ciudad. En 2025, terminará también la carencia que se ha dado a los vehículos sin etiqueta que estén empadronados en la capital; y a las motos, camiones y furgonetas que, hasta entonces no contarán con ningún tipo de restricción.

TAMBIÉN POSIBILIDAD DE PEAJES

No obstante, el caso de Madrid (o la ZBE de Barcelona) no tienen por qué ser replicados por el resto. De hecho, en otra ciudad se puede decidir que las restricciones afecten también a los vehículos con etiquetas B, C o Eco, en mayor o menor medida. O establecer un peaje de acceso a esas zonas, en las que se pague en función de lo que contamine el coche. Solo hay una excepción ya confirmada: los vehículos históricos. Estos son aquellos que fueron matriculados o fabricados hace más de 30 años y, siempre que hayan sido declarados como tal, podrán usarse en las ZBE. Pero solo de forma ocasional, nunca como medio de transporte habitual.

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

FUENTE: EL MUNDO

[Volver a los titulares](#)





El incentivo al vehículo eléctrico pudo tener «impacto nulo»

El Gobierno ha puesto en marcha, a través de la gestión autonómica, tres programas de incentivos a la compra de vehículos eléctricos. El Banco de España ha analizado la segunda edición de estas subvenciones, cofinanciadas con fondos europeos y al amparo del plan de recuperación. El llamado Plan Moves II. Conclusión: pudo tener «impacto medio nulo» en muchas de las regiones.

«La segunda edición (Moves II) se implementó en junio de 2020, estuvo vigente durante un año a partir de la fecha de publicación de las correspondientes convocatorias de cada comunidad, contó con un presupuesto de 100 millones de euros», reseña el Banco de España.

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

FUENTE: ABC

[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"**.