



APPA reclama al Gobierno la aprobación urgente de las obligaciones separadas e idénticas de uso del bioetanol y del biodiésel ya previstas en el proyecto de Orden Ministerial

Un estudio de la consultora PriceWaterhouseCoopers argumenta la conveniencia de mantener objetivos de biocarburantes obligatorios, separados e idénticos

Una obligación de bioetanol inferior al 5,83% en 2010 destruiría una parte de la capacidad industrial instalada y paralizaría plantas ya proyectadas

Los productores lamentan que la Orden de obligación de biocarburantes no pueda ya entrar en vigor el 1 de enero de 2008, tal como estaba previsto

Madrid, 27 de diciembre de 2007.- **Los objetivos obligatorios de consumo de bioetanol y biodiésel deben mantenerse separados pero idénticos en los mismos porcentajes -1,9% en 2008, 3,4% en 2009 y 5,83% en 2010 en relación a la gasolina y al gasóleo, respectivamente- previstos en el proyecto de Orden que presentó el pasado mes de julio el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITyC).**

Así lo ha solicitado al Gobierno en sus alegaciones *APPA Biocarburantes*, que agrupa a la práctica totalidad de los productores españoles de carburantes renovables, por considerar, de acuerdo con un estudio de la consultora *PriceWaterhouseCoopers*, que esta disposición es absolutamente imprescindible para asegurar el desarrollo armónico y paralelo de la producción y consumo de ambos biocarburantes en España.

Una vez que la Comisión Nacional de Energía (CNE) aprobó definitivamente la semana pasada el informe –preceptivo pero no vinculante– sobre este proyecto, APPA urge al MITyC a aprobar esta Orden Ministerial de obligación de biocarburantes sin más dilaciones. Los productores españoles de biocarburantes lamentan que los cinco meses que ha tardado la CNE en informar el proyecto hayan impedido que esta disposición pueda entrar en vigor el próximo 1 de enero de 2008, tal como estaba previsto en la propia Orden.

“El Gobierno debe tener ahora la valentía de aprobar el proyecto con los mismos objetivos obligatorios de bioetanol y biodiésel -1,9% en 2008, 3,4% en 2009 y 5,83% en 2010- que propuso en julio”, afirma Roderic Miralles, Presidente de *APPA Biocarburantes*, “ya que de lo contrario”, añade Miralles, “estaría dinamitando la consolidación de la industria española de biocarburantes e impidiendo el desarrollo armónico y paralelo del consumo de bioetanol y biodiésel en España”.

Al igual que manifestaron unánimemente los responsables energéticos de las Comunidades Autónomas en el Consejo Consultivo de Hidrocarburos de la CNE, celebrado a principios del pasado mes de octubre, *APPA Biocarburantes* valora positivamente el planteamiento global del proyecto de Orden presentado por el MITyC para desarrollar reglamentariamente la obligación de biocarburantes introducida en la *Ley 12/2007, de 2 de julio, de modificación de la Ley del Sector de Hidrocarburos (LSH)*.

Consolidar la capacidad productiva y el consumo nacional

Los porcentajes de consumo obligatorio de biodiésel y bioetanol previstos en el proyecto de Orden Ministerial para 2010 (5,83%) en relación al gasóleo y las gasolinas, respectivamente, así como el objetivo fijado por la Unión Europea para 2020 (10%), son perfectamente asumibles por la industria española de biocarburantes si se tiene en cuenta tanto la capacidad productiva ya instalada – más de 800.000 toneladas en biodiésel (718 ktep) y 457.000 t en bioetanol (291 ktep)– así como las plantas actualmente en construcción o proyecto. Es más, en consideración a estas previsiones sería necesario incrementar incluso las obligaciones previstas tanto para 2010 como en el horizonte hasta 2020.

“El establecimiento de objetivos obligatorios de consumo de bioetanol inferiores al 5,83% en 2010 no sólo destruiría una parte de la capacidad productiva ya existente –con cuatro plantas operativas–, las inversiones realizadas y los puestos de trabajo creados en España, sino que además”, asegura Roderic Miralles, “afectaría negativamente a la viabilidad de los nuevos proyectos de inversión previstos y necesarios para el cumplimiento tanto del objetivo del 5,83% en 2010 como del objetivo mínimo del 10% de biocarburantes fijado por la Unión Europea para 2020”.

Dada la reiterada oposición de la *Asociación de Operadores Petrolíferos (AOP)* a realizar mezclas directas de gasolina y bioetanol, y el dominio que sus tres principales asociados ejercen en el mercado español de distribución de carburantes, mediante la propiedad o abanderamiento del 65% de las estaciones de servicio existentes, la fijación para 2010 de un objetivo de bioetanol inferior al 5,83% supondría condenar al bioetanol a la marginalidad en España.

En este contexto, sorprende el afán de la CNE de arrogarse competencias en materia de política energética –como es el establecimiento de objetivos en materia de biocarburantes– que sólo corresponden al Gobierno español. Y lo que es peor: carece de toda lógica proponer, como hace la CNE en su informe, obligaciones específicas de biocarburantes que no sólo son inferiores a la capacidad de producción ya instalada sino que además son coincidentes con los niveles de consumo ya existentes en el mercado. “La regulación de la obligación de biocarburantes no puede ser ajena a la estructura presente y futura de producción y consumo de biocarburantes en el mercado español”, apostilla Miralles.

El mantenimiento del actual tejido industrial de producción de biodiésel, con más de veinte plantas ya operativas en España, requiere además la adopción urgente por parte del Gobierno de las medidas adecuadas para poner freno a la entrada masiva en España de biodiésel procedente de Estados Unidos en situación de *dumping fiscal*, al beneficiarse del incentivo fiscal nacional pese a venir ya de origen con una

subvención equivalente. Esta situación está provocando una grave crisis a la industria nacional, imposibilitada de poder competir en su propio mercado natural.

Desarrollar los biocarburantes de segunda generación

El establecimiento de objetivos obligatorios de biocarburantes inferiores al 5,83% previsto para 2010 por el proyecto de Orden sería un obstáculo insalvable para la obtención de los recursos económicos necesarios para invertir en el desarrollo tecnológico de los biocarburantes de segunda generación basados en biomasa lignocelulósica (restos vegetales de la agricultura, la silvicultura y la industria, entre otros materiales carentes de uso alimentario), llamados a jugar un papel fundamental, según la Comisión Europea, en el cumplimiento del objetivo del 10% en 2020.

Vehículos diésel, refinerías y excedente de gasolinas

El proyecto de Orden Ministerial de obligación de biocarburantes atiende ya adecuadamente al mayor peso de los vehículos diésel en el parque móvil español en relación a los de gasolina y, por ende, a la creciente demanda de gasóleo, mediante el establecimiento de objetivos porcentuales de cuota de mercado.

Así, es evidente que la obligación del 5,83% sobre la gasolina que propone acertadamente el proyecto de Orden ministerial representa en términos absolutos la puesta en el mercado de una cantidad de biocarburante (369 ktep de bioetanol en 2010) muy inferior a la que supone ese mismo porcentaje para el biocarburante sustitutivo del gasóleo (1.599 ktep de biodiésel en 2010), tal como reflejan las tablas del anexo.

Es necesario subrayar que la cada vez mayor producción excedentaria de gasolina en España y otros países europeos, como Alemania, Francia, Italia o Gran Bretaña, se debe al elevado grado de utilización de las refinerías que busca satisfacer la creciente demanda interna de gasóleo, al ser inevitable producir ambos combustibles al refinar el crudo. Esto conlleva que la producción de gasolinas aumente, independientemente de que la demanda de éstas haya sufrido un claro descenso en España y el conjunto de la UE. Estas gasolinas excedentarias tienen perfecta salida en el mercado mundial dado que otros muchos países, como por ejemplo, Estados Unidos, Canadá y México, no disponen de suficiente capacidad de refino para producir toda la gasolina que sus mercados nacionales demandan.

Todo litro de bioetanol o biodiésel producido y consumido en España desplaza automáticamente un litro de gasolina o gasóleo del mercado nacional, con las ventajas ambientales, de autoabastecimiento energético y reducción de la dependencia exterior que ello supone. El bioetanol y el biodiésel no compiten en el mercado de carburantes para el transporte ya que aunque ambos persiguen los mismos objetivos ambientales y estratégicos, presentan una serie de características claramente diferenciadas que permiten diversificar sus fuentes, destinos y procesos.

Alinearse con los líderes mundiales en biocarburantes

Los organismos europeos e internacionales, así como la experiencia de la mayoría de los Estados que van a la cabeza en el desarrollo y consumo de biocarburantes – Brasil, Estados Unidos, Francia, Suecia y Alemania– avalan el impulso conjunto pero separado del bioetanol y el biodiésel debido a sus diversas ventajas ambientales, energéticas, socioeconómicas y geoestratégicas.

El establecimiento de objetivos separados pero idénticos en porcentaje (5,83 % en 2010) en favor del bioetanol y el biodiésel que propone acertadamente el proyecto de Orden coincide con el modelo francés, que actualmente es en la UE el más

ambicioso en cuanto a sus objetivos (7% de biodiésel y 7% de bioetanol para 2010) y el más eficaz para el desarrollo de una industria nacional fuerte. En todo caso, en países como Alemania en los que los objetivos obligatorios para bioetanol y biodiésel no son porcentualmente idénticos, se ha asegurado que los mismos garanticen tanto la utilización de toda la capacidad productiva ya existente en 2007 como una importante ampliación de la misma para 2010.

Garantizar la sostenibilidad ambiental, agrícola y alimentaria

Los porcentajes de consumo de biodiésel y bioetanol previstos para 2010 (5,83%) y 2020 (10%) son perfectamente sostenibles desde un punto de vista ambiental, agrícola y alimentario, de acuerdo con las previsiones de la Comisión Europea, no teniendo un impacto relevante en el alza presente y futura de los precios de los productos agrarios y alimentarios ni en la disponibilidad de los mismos en el mercado. La industria española de biocarburantes está comprometida con el uso creciente de materia primas de producción nacional y europea con el fin de contribuir al desarrollo rural autóctono.

Los beneficios que el desarrollo de los biocarburantes tiene en la lucha contra el cambio climático y el ahorro de energía han sido científicamente evaluados de manera independiente por el principal organismo especializado español (CIEMAT), siendo equiparables las ventajas ambientales y energéticas del bioetanol y del biodiésel. Los biocarburantes contribuyen también de manera notable a la reducción de la contaminación atmosférica.

Con el fin de reforzar la sostenibilidad y protección ambiental de los objetivos de biocarburantes, la Unión Europea está desarrollando un sistema de certificación para asegurar sus beneficios climáticos y de lucha contra la deforestación. El cumplimiento de esta futura normativa europea, una vez transpuesta al derecho español, será requisito para la obtención de los certificados de biocarburantes en España y, por tanto, para el cumplimiento de las obligaciones previstas.

Integración en los sistemas logísticos existentes

La experiencia española, europea e internacional demuestra que tanto el bioetanol como el biodiésel se integran fácilmente y con costes limitados en los diversos sistemas logísticos disponibles de almacenamiento y distribución de carburantes, adoptándose en cada caso la solución más idónea a las peculiaridades técnicas de cada biocarburante –oleoductos, trenes y camiones cisterna– y sin que el sistema pierda eficacia ni aparezcan problemas de incompatibilidad técnica, operativa o de materiales.

Especificaciones de los carburantes

En la medida en que las dos obligaciones propuestas en el proyecto de Orden Ministerial son acertadamente de cuota de mercado, y no de mezcla, no será obligatorio que todos los litros de carburantes fósiles lleven biocarburantes; así, los operadores petrolíferos tendrán flexibilidad para comercializar los biocarburantes en las presentaciones etiquetadas que estimen más oportunas, ya que así lo permite la Directiva europea de biocarburantes, para cumplir sus obligaciones relativas. Teniendo en cuenta esta flexibilidad, las especificaciones técnicas de los carburantes no suponen ningún obstáculo para el cumplimiento de los objetivos previstos, especialmente porque actualmente ya están en marcha en el ámbito comunitario las modificaciones legales para elevar del 5% al 10% el contenido de biocarburantes en gasolinas y gasóleo sin etiquetar.¹

¹ En el supuesto de que un operador petrolífero quisiera cumplir las obligaciones de biocarburantes previstas en el proyecto de Orden mezclando biodiésel o bioetanol en todos y cada uno de sus litros de carburantes fósiles deberá incluir en cada uno de ellos, de gasolina y gasóleo, respectivamente, un 9% de bioetanol en volumen y un 6,2% de biodiésel en volumen. Sin embargo, al ser estas obligaciones de

Pese a la positiva valoración global del proyecto de Orden, *APPA Biocarburantes* ha propuesto diversas enmiendas para eliminar o corregir algunos aspectos del proyecto. Destacar, en particular, las siguientes propuestas:

- ✓ **Limitar al 30% el recurso a los pagos compensatorios:** el proyecto de Orden prevé la posibilidad de recurrir al pago de una cantidad económica compensatoria prefijada por cada certificado que le falte a un sujeto obligado para cumplir con sus obligaciones anuales. Con el fin de asegurar que estos pagos compensatorios sean realmente un último pero limitado recurso de los sujetos obligados, *APPA Biocarburantes* propone limitar su uso al 30%. Esta modificación supondría que todo incumplimiento de la obligación por encima del 30% no podrá ser compensado mediante el recurso a estos pagos, por lo que el sujeto obligado incurrirá entonces en una infracción muy grave, de acuerdo con lo previstos en la *Ley 34/1998 del Sector de Hidrocarburos (LSH)*.
- ✓ **Mantener el derecho de mezcla ya existente:** *APPA Biocarburantes* propone eliminar totalmente el artículo 17.2 del proyecto de Orden, que pretende restringir parcialmente el derecho, reconocido desde el 1 de julio de 2006 por el Real Decreto *774/2006* a los establecimientos de venta (gasolineras) y de consumo final (flotas), de realizar mezclas de biocarburantes y carburantes fósiles sin necesidad de constituirse en depósito fiscal. No existen razones técnicas o de mercado que justifiquen ahora una restricción que, además, resulta contraria al principio de jerarquía normativa y es, por tanto, ilegal.

Sobre APPA Biocarburantes

APPA Biocarburantes agrupa actualmente a 45 empresas que representan el 99% de la producción de bioetanol, biodiésel y biogás en España. Está integrada en la *Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA)*, la organización de referencia de las energías renovables en España, con más de 400 empresas y entidades asociadas de todas las tecnologías limpias: biocarburantes, biomasa, eólica hidráulica, marina y solar.

Más información:

Marcelino Muñoz / Tels.: 91 3071761 / 902 106 256.
comunicacion@appa.es / www.appa.es

cuota de mercado su cumplimiento no requerirá necesariamente mezclas en todos los litros, pudiéndose perfectamente conseguir poniendo en el mercado, por ejemplo, mezclas hasta el 5% en volumen (B5 y E5) combinadas con ventas de biodiésel y bioetanol en estado puro (B100 y E100) o en mezclas más elevadas: por ejemplo, de B20 y B30 para biodiésel o de E85 para bioetanol destinado a alimentar a los vehículos flexibles (FFV) que ya comercializan y venden en España marcas como Ford, Volvo y Saab, entre otras, y que están teniendo una elevada demanda en Brasil, EE.UU. y Suecia.

ANEXO

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Previsión consumo de gasolina en ktep	6.545	6.338	6.148	5.965	5.786	5.612	5.444	5.281	5.123	4.969	4.820	4.675
Obligación de bioetanol (en % contenido energético de gasolina)	3,40	5,83	6,25	6,66	7,08	7,49	7,90	8,32	8,76	9,17	9,58	10,0
Consumo obligatorio de bioetanol en ktep (MI)	222 (441)	369 (733)	384 (764)	394 (783)	410 (815)	420 (835)	430 (855)	439 (873)	449 (893)	456 (907)	462 (918)	467 (928)
Capacidad instalada de bioetanol en MI (a 31 diciembre 2007)	581											

Figura 1: Evolución de la demanda de bioetanol en España en el período 2009-2020 de acuerdo con los objetivos obligatorios. Fuente: APPA.

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Previsión consumo de gasóleo en ktep	26.893	27.431	27.979	28.539	29.109	29.693	30.287	30.893	31.510	32.140	32.782	33.438
Obligación de biodiésel (en % contenido energético de gasóleo)	3,40	5,83	6,25	6,66	7,08	7,49	7,90	8,32	8,76	9,17	9,58	10,0
Consumo obligatorio de biodiésel en ktep (kt)	914 (1.041)	1.599 (1.821)	1.749 (1.992)	1.901 (2.165)	2.061 (2.347)	2.224 (2.533)	2.393 (2.725)	2.570 (2.927)	2.760 (3.144)	2.947 (3.356)	3.140 (3.577)	3.344 (3.808)
Capacidad instalada de biodiésel en kt (a 31 diciembre 2007)	800											

Figura 2: Evolución de la demanda de biodiésel en España en el período 2009-2020 de acuerdo con los objetivos obligatorios. Fuente: APPA.