



Comisión

Nacional

de Energía

**INFORME 36/2010 DE LA CNE SOBRE EL
PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE
SE FIJAN OBJETIVOS OBLIGATORIOS DE
BIOCARBURANTES PARA LOS AÑOS 2011,
2012 Y 2013**

11 de noviembre de 2010

INDICE

1 INTRODUCCION	1
2 ANTECEDENTES.....	2
3 COMENTARIOS SOBRE LOS OBJETIVOS FIJADOS EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO	4
3.1 Sobre los objetivos obligatorios del Proyecto de RD.....	4
3.2 Sobre las peculiaridades de los territorios extrapeninsulares.....	6
4 CONSIDERACIONES DE CARÁCTER FORMAL	7
5 OBSERVACIONES RECIBIDAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO	8
6 CONCLUSIONES	14

ANEXO: COMENTARIOS REMITIDOS POR LOS MIEMBROS DEL CONSEJO CONSULTIVO DE HIDROCARBUROS.

INFORME 36/2010 DE LA CNE SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE FIJAN OBJETIVOS OBLIGATORIOS DE BIOCARBURANTES PARA LOS AÑOS 2011, 2012 Y 2013

En ejercicio de la función prevista en el apartado tercero.1.segunda, de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y de conformidad con el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 11 de noviembre de 2010, ha acordado aprobar el siguiente

INFORME

1 INTRODUCCION

Con fecha 25 de octubre de 2010 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de Energía escrito del Secretario de Estado de Energía adjuntando propuesta de Real Decreto por el que se fijan objetivos obligatorios de biocarburos para los años 2011, 2012 y 2013, junto con su correspondiente memoria de impacto normativo, con el fin de que por parte de esta Comisión se emitiera el preceptivo informe por trámite de urgencia.

Con idéntica fecha de 25 de octubre, la Comisión ha remitido por procedimiento electrónico a los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos el citado Proyecto de Real Decreto, a fin de que pudieran hacer las observaciones que consideraran oportunas, habiéndose recibido en la Comisión la contestación de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), de ENAGAS, de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA), de la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A., de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), de la Unión de Petroleros Independientes (UPI), de Iberdrola, S.A., de Disa Corporación Petrolífera, S.A. (DISA), de la Viceconsejería de Industria y Energía del Gobierno de Canarias, de la Xunta de Galicia y de la Dirección General de Energía y Minas de la Generalitat de Cataluña.

Los citados escritos de observaciones se acompañan, como Anexo, al presente informe, en cuyo apartado 5 se incluye, adicionalmente, un resumen de las observaciones remitidas.

2 ANTECEDENTES

La Directiva 2009/28/CE¹ determina que en cada Estado miembro, la cuota de energía procedente de fuentes renovables en todos los tipos de transporte en 2020 ha de ser como mínimo equivalente al 10% de su consumo final de energía en el transporte.

La Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, establece objetivos anuales de venta de biocarburantes, los cuales tienen carácter obligatorio a partir de 2009 y alcanzan el 5,83% en 2010, habilitando al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio a dictar las disposiciones necesarias para regular un mecanismo de fomento para la incorporación de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

En ejercicio de dicha habilitación, la Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (en adelante, Orden ITC/2877/2008), establece la obligación para determinados sujetos de acreditar una cantidad mínima anual de ventas o consumos de biocarburantes. Dicha Orden mantiene los objetivos globales establecidos en la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, incorporando adicionalmente, dentro de la amplia facultad conferida para desarrollar las previsiones de la mencionada Disposición Adicional, obligaciones de comercialización individuales, una referida a los biocarburantes que son susceptibles de ser mezclados con gasolinas y otra referida a aquéllos que lo son con gasóleo de automoción, idénticas en términos porcentuales.

Ahora, en ejercicio de la facultad conferida al Gobierno en la propia Disposición Adicional Decimosexta de la Ley de Hidrocarburos para establecer objetivos adicionales, el Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe (en adelante, Proyecto de RD) fija unos objetivos obligatorios mínimos de venta de biocarburantes para 2011, 2012 y 2013, tanto globales como por tipo de biocarburante, orientados al cumplimiento de los objetivos de introducción de energías renovables en el transporte. Los objetivos globales de

¹ Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE.

biocarburantes propuestos en el Proyecto de RD son del 5,9%, 6,0% y 6,1%, respectivamente, mientras que tanto los de biocarburantes en diésel como en gasolina se concretan en el 3,9% para 2011 y el 4,1% para 2012 y 2013.

En la Exposición de Motivos y en la memoria del análisis de impacto normativo del Proyecto de RD se alude a que para su determinación se ha considerado la senda de objetivos incluidos en el Plan de Acción Nacional de Energías Renovables de España (PANER) 2011-2020. Adicionalmente, en dicha memoria se indica que se han tenido en cuenta las implicaciones de la reciente entrada en vigor del Real Decreto 1088/2010², que transpuso parcialmente al ordenamiento jurídico español la Directiva 2009/30/CE³ modificando varios parámetros de las especificaciones de los carburantes de automoción para permitir la incorporación de un mayor volumen de bioetanol en la gasolina (hasta un 10%) y de biodiésel en el gasóleo de automoción (hasta un 7%), obligando a mantener en el mercado como gasolina de protección la gasolina de 95 I.O. hasta el 31 de diciembre de 2013.

La memoria hace referencia, asimismo, a que se considera necesario ser prudentes con los porcentajes mínimos obligatorios establecidos, dadas las características actuales del parque automovilístico y a que el incumplimiento de los objetivos implicaría la comisión de infracciones por parte de los sujetos obligados así como la necesidad de realizar pagos compensatorios. Por otra parte, se indica que en los próximos años se espera que haya una renovación del parque automovilístico y se avance y aprueben nuevas especificaciones.

El Proyecto de RD habilita al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a modificar los objetivos introducidos en función de la evolución de las especificaciones técnicas de los

² Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los biocarburantes para uso marítimo.

³ Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diesel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CE.

carburantes, de la adaptación del parque de automóviles, del consumo de mayores porcentajes de biocarburantes o de la introducción de mezclas etiquetadas en el mercado.

3 COMENTARIOS SOBRE LOS OBJETIVOS FIJADOS EN EL PROYECTO DE REAL DECRETO

En este epígrafe se analizan, en primer lugar, los objetivos porcentuales fijados en el Proyecto de RD para el periodo 2011-2013 y, en segundo lugar, las propuestas realizadas en alguno de los escritos de observaciones sobre las peculiaridades de la distribución de biocarburantes en los territorios extrapeninsulares.

3.1 Sobre los objetivos obligatorios del Proyecto de RD

En el Informe 12/2010 de la CNE sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se modificaba el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, aprobado por el Consejo de Administración de este organismo el 2 de junio de 2010⁴, la CNE subrayó la importancia de fijar cuanto antes el marco regulador sectorial de los biocarburantes a partir de 2011, extendiendo el vigente mecanismo de fomento en el marco de la obligación impuesta a los Estados miembros por la Directiva 2009/28/CE sobre participación de las fuentes de energía renovables en el transporte.

En el mencionado Informe se explicaba que, para ello, se deberían fijar objetivos obligatorios de comercialización de biocarburantes que, sin renunciar a una trayectoria creciente con el horizonte de 2020, contemplaran posibilidades reales de puesta en mercado atendiendo a los volúmenes máximos admitidos en las especificaciones de los carburantes fósiles, a las previsiones de demanda, a la estructura de mercado o a la disponibilidad de infraestructuras logísticas de almacenamiento y mezcla de biocarburantes. Se consideraba que esta labor de planificación, esencial para dotar de certidumbre regulatoria al sector, requeriría la participación de todos los agentes afectados, incluida la Entidad de Certificación de Biocarburantes.

⁴ Ref. Web: 51/2010

Pues bien, con el Proyecto de RD objeto de este Informe se vienen a cumplir las citadas previsiones respecto a la prolongación temporal del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes mediante la fijación de nuevos objetivos obligatorios para el periodo 2011-2013, lo cual (sin perjuicio de lo manifestado en alguno de los escritos de observaciones recibidos en relación con el calendario de aprobación) asegura la mencionada certidumbre regulatoria.

A continuación se valoran los importes en los que han quedado cuantificados los citados objetivos. Este análisis pretende exclusivamente llegar a conclusiones relativas a las posibilidades de cumplimiento de dichos objetivos en base a las hipótesis y previsiones que se han entendido más razonables, dejando al margen premeditadamente consideraciones sobre la adecuación o no de los mismos al cumplimiento de objetivos de política energética, los cuales exceden del ámbito de análisis del presente Informe.

De lo que se trata, en todo caso, es de valorar el mayor o menor grado de dificultad que pudiera existir para alcanzar los objetivos propuestos por el Proyecto de RD, en términos de magnitud y evolución de los porcentajes, y no de cuantificar de forma exacta posibles objetivos alternativos a los que en el Proyecto se contienen, dado que el análisis en base a previsiones no permite excluir la posibilidad de que se produjeran desviaciones al alza o a la baja respecto a los objetivos que se pudieran cuantificar.

Para ello, se han comparado los objetivos del Proyecto de RD con las estimaciones de ventas de biocarburantes que ha efectuado la CNE en base a sus previsiones de demanda de carburantes de automoción y de reparto de ventas por grado de gasolina, teniendo en cuenta, además, las restricciones regulatorias (porcentaje máximo admisible en términos volumétricos de FAME en gasóleo de automoción y de bioetanol y bioETBE en gasolinas) y físicas (instalaciones en las que es factible mezclar de forma directa bioetanol a las gasolinas) existentes durante el periodo de referencia.

De este análisis se ha podido extraer que las ventas estimadas de biocarburantes permitirían alcanzar los objetivos previstos en el Proyecto de RD aunque de forma muy ajustada tanto en el caso del objetivo global (5,9%, 6,0% y 6,2% en 2011, 2012 y 2013 respectivamente) como en el de biocarburantes en gasolina (4,1% en los tres ejercicios).

Por otra parte, se han comparado los objetivos del Proyecto de RD con los del Plan de Acción Nacional de Energías Renovables (PANER), dado que, como se ha dicho, en la Exposición de Motivos y en la memoria de análisis de impacto normativo del Proyecto de RD se hace mención a que los objetivos obligatorios mínimos para el periodo 2011-2013, se fijan tomando como referencia los objetivos indicativos de dicho Plan.

Los porcentajes indicativos para la cuota de energías renovables en el transporte incluidas en el PANER⁵ están calculados, como es preceptivo, a partir de la metodología establecida en la Decisión de la Comisión 2009/548/CE de 30 de junio de 2009 por la que se establece un modelo para los planes de acción nacionales en materia de energía renovable en virtud de la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Dicha metodología, sin embargo, contempla la aportación de electricidad a partir de fuentes renovables (tanto para el transporte por carretera como no de carretera) que es necesario detraer a efectos de comparar los objetivos del PANER con los del mecanismo de fomento de la Orden ITC/2877/2008, para cuyo cálculo sólo se contempla actualmente la aportación de los biocarburantes⁶. Teniendo en cuenta este ajuste, se ha comprobado que los objetivos globales incluidos en el Proyecto de RD, siguen básicamente, como se anuncia en el Proyecto de RD, la senda del PANER (5,8%, 6% y 6% en 2011, 2012 y 2013, respectivamente).

En conclusión, los objetivos fijados en el Proyecto de RD son congruentes con el PANER y están en línea con las previsiones realizadas por la CNE en cuanto a venta de biocarburantes en el periodo de referencia.

3.2 Sobre las peculiaridades de los territorios extrapeninsulares

En los escritos de observaciones de UPI y de DISA se solicita se tengan en cuenta las peculiaridades de Canarias, Ceuta y Melilla y *“se elimine para las gasolinhas (...) la aplicación del porcentaje mínimo por grupo de producto”* de forma que, manteniendo el

⁵ 6,1%, 6,5% y 6,5% para 2011, 2012 y 2013, respectivamente (cuadro 3 del PANER).

⁶ Con ocasión de la transposición de la Directiva 2009/28/CE se podrá adaptar el mecanismo de fomento a fin de contemplar en el cómputo de las obligaciones de contribución de energías renovables en el transporte la aportación de la electricidad procedente de fuentes renovables, como reclama Iberdrola en su escrito de observaciones.

objetivo global, se flexibilizara la obligación de venta de biocarburantes “*permitiendo aplicar certificados de biodiésel al objetivo mínimo para la gasolina*”.

Es cierto que en el Proyecto de RD se fijan los objetivos mínimos obligatorios tanto individuales para cada categoría de biocarburante (susceptibles de ser mezclados con gasolina y con gasóleo) como globales exigibles a partir de 2011. Pero también lo es que la regulación del mecanismo a través del cual se puede acreditar el cumplimiento de estos objetivos se contiene en la Orden ITC/2877/2008 a la que se remite en repetidas ocasiones el Proyecto de RD y en la que, en desarrollo de lo previsto en la Disposición Adicional Decimosexta de la Ley de Hidrocarburos, se regula un sistema de certificación que incluye mecanismos de flexibilidad para garantizar la eficiencia en el cumplimiento de los objetivos.

Se entiende por tanto que es en dicha Orden Ministerial donde parece adquirir más sentido la introducción, en su caso, de cuestiones como la reclamada en relación con la flexibilización de las obligaciones en el ámbito territorial extrapeninsular, aprovechando además en este sentido el proceso formalmente abierto para su modificación.

En todo caso, para asegurar que la Orden Ministerial fuera norma con rango suficiente para regular, eventualmente, un mecanismo como el propuesto, resulta preciso incluir en el Proyecto de RD una previsión expresa de habilitación al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para introducir excepciones o mecanismos de flexibilidad de carácter territorial en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes.

4 CONSIDERACIONES DE CARÁCTER FORMAL

A continuación se ponen de manifiesto ciertas consideraciones de carácter formal en relación con la redacción de la Exposición de Motivos y la parte dispositiva del Proyecto de RD:

1. El párrafo cuarto de la Exposición de Motivos recuerda que la Orden ITC/2877/2008 fija objetivos mínimos por producto hasta el año 2010, alcanzando en dicho año el 3,9%, tanto para gasolinas como para gasóleos. Cabría añadir “*junto con el mencionado objetivo global del 5,83% en 2010*” en referencia al objetivo incluido en la

Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 34/98, al que se hace referencia en el párrafo anterior de la Exposición de Motivos, y que mantiene la mencionada Orden.

2. Tanto en el artículo 1 del Proyecto de RD como en el título del artículo 2 se hace referencia a los *“objetivos obligatorios mínimos de consumo de biocarburantes”*, cuando, de acuerdo con lo especificado en la Orden ITC/2877/2008 (en concreto, en el apartado tercero de su artículo 2 y en sus artículos 3 y 4), se entiende que debería decir *“objetivos obligatorios mínimos de venta o consumo de biocarburantes”*.
3. Por razones de técnica legislativa, la habilitación prevista en el último párrafo del artículo 2 del Proyecto de RD debe recogerse en una Disposición Final, junto con la previsión antes expresada relativa a las eventuales excepciones o mecanismos de flexibilidad de carácter territorial.

5 OBSERVACIONES RECIBIDAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO

A continuación se resumen las observaciones al Proyecto de RD que se han hecho llegar a la CNE por parte de los miembros del Consejo Consultivo y otras entidades que han remitido asimismo comentarios al mencionado Proyecto.

APPA

APPA considera que el Proyecto de RD debería haber sido presentado con mayor antelación, para evitar que las obligaciones de biocarburantes para 2011 quedaran establecidas únicamente unos pocos días antes del inicio de dicho año, lo cual genera en opinión de esta asociación inseguridad y riesgo para todos los sectores implicados en el cumplimiento de los objetivos.

En opinión de APPA, los objetivos obligatorios de biocarburantes deberían haber sido más elevados que los incluidos en el Proyecto de RD.

APPA opina que, siendo cierto lo recogido en la memoria del análisis de impacto normativo del Proyecto de RD en relación a que la regulación de la gasolina de protección (con un contenido máximo de etanol del 5% en volumen) recogida en el Real Decreto 1088/2010, supone una limitación a la venta de gasolinas con mayores contenidos de bioetanol, también es cierto que dicha limitación viene en última instancia autoimpuesta por el MITYC. Según APPA, las precauciones respecto a las características del parque automovilístico citadas en la Memoria del Análisis de Impacto Normativo del Proyecto de RD resultan exageradas.

APPA valora positivamente los hitos regulatorios que han supuesto las bases a partir de las cuales el consumo de biocarburantes en España ha ido creciendo lentamente hasta llegar a la actualidad⁷, así como los objetivos que el PANER prevé para 2020. Sin embargo, considera que los objetivos propuestos en el Proyecto de RD no son suficientemente elevados y propone unos objetivos más ambiciosos junto con medidas específicas para alcanzarlos.

CLH

CLH reitera su opinión relativa a que el mantenimiento de objetivos individuales resta flexibilidad en la forma de cumplir los objetivos de consumo de biocarburantes. Si bien estima que se ha hecho un esfuerzo para que los objetivos recogidos en el Proyecto de RD sean razonables, indica que son los máximos que se pueden alcanzar en la práctica. CLH considera que el Proyecto de RD ha tenido en cuenta los fuertes condicionantes establecidos por el Real Decreto 1088/2010, especialmente en lo que se refiere a las gasolinas y ha tratado de fijar objetivos exigentes, en el límite de lo alcanzable, pero a pesar de ello, estima que es posible que se den circunstancias, tales como la no autorización del “waiver” de la presión de vapor por parte de la Comisión Europea, o los efectos del posible sistema de asignación de cuotas de biodiesel, que tengan una afección negativa en la viabilidad de conseguir los objetivos para 2011-2013.

⁷ El tipo cero para los biocarburantes en el Impuesto sobre Hidrocarburos y el establecimiento de una obligación de biocarburantes.

AOP

AOP considera que de cara al establecimiento de los objetivos ha de prevalecer la posibilidad real de que los operadores puedan alcanzarlos, considerando las mezclas de biocarburantes compatibles con el actual parque automovilístico y las especificaciones de productos petrolíferos vigentes, así como su posible evolución en los próximos años.

AOP adjunta el modelo que ha empleado para la estimación de los porcentajes de incorporación de biocarburantes concluyendo que prevé que no se alcance el objetivo global ningún ejercicio y que los objetivos mínimos individuales se pueden alcanzar aunque no por excesivo margen en el caso de la gasolina.

En relación con lo dispuesto en el último párrafo del artículo 2 del Proyecto de RD según el cual se habilita al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a modificar los objetivos incluidos en el Proyecto de RD en función de la evolución de las especificaciones técnicas de los carburantes, de la adaptación del parque de automóviles al consumo de mayores porcentajes de biocarburantes o de la introducción de mezclas etiquetadas en el mercado, AOP señala que la referencia a la evolución de las especificaciones técnicas incluye la posibilidad de incluir mezclas etiquetadas, por lo que entiende que no es preciso realizar una referencia específica a las mismas, que, en cualquier caso, han de estar ligadas al parque automovilístico.

AOP menciona que es necesario poner énfasis en el tándem indisoluble que forman los motores y los carburantes, por lo cual es preciso involucrar a la industria automovilística para el desarrollo de productos con mayores proporciones de biocarburantes. Si no el esfuerzo de los operadores para cumplir con la obligación es insuficiente.

UPI

Según UPI, los límites dentro de los cuales los objetivos de biocarburantes son factibles vienen marcados por las especificaciones de la gasolina y del gasóleo de automoción incluidas en el RD 1088/2010 junto con la obligación de suministro de la gasolina de

protección, siendo preciso tener en cuenta adicionalmente que en la actualidad no existe prácticamente mercado de mezclas etiquetadas. De acuerdo con UPI, para que los sujetos no se vean abocados a tener que incumplir los objetivos de biocarburantes, es preciso ser por una parte prudente en su establecimiento, sin comprometer por otra parte el objetivo del 10% recogido en la Directiva 2009/28/CE.

UPI prevé que los operadores tiendan a comercializar una única gasolina de 95 I.O., y calcula los máximos de etanol que se pueden alcanzar teniendo en cuenta las especificaciones técnicas, el condicionante de la gasolina de protección y cuestiones técnicas como los aspectos logísticos. De acuerdo con UPI, parece que estará asegurado el cumplimiento de los objetivos mínimos particulares previstos en el Proyecto de RD; sin embargo, no será posible alcanzar, debido a la contribución del bioetanol en la gasolina, los objetivos globales que el Proyecto incluye en ninguno de los años del trienio 2011-2013, lo cual implicaría tener que compensar dicho déficit con porcentajes superiores de biocarburantes en gasóleo. Por otra parte, el contenido máximo en biodiesel a respetar en la práctica teniendo en cuenta el margen de error respecto a lo permitido por la norma EN590 con el que trabajan los operadores, no permitiría alcanzar ninguno de los porcentajes precisos para compensar dicho déficit, de forma que los operadores se encontrarían con picos de imposible cumplimiento de los objetivos. Por todo lo anterior, UPI manifiesta que los objetivos deberían reducirse hasta hacer posible la compensación con biodiesel del déficit de etanol previsto en la gasolina sin por ello salirse de los límites marcados por la norma EN 590.

En opinión de UPI, cualquier porcentaje del objetivo obligatorio de biocarburantes que fuera de imposible cumplimiento no sería legalmente exigible. Esta imposibilidad de cumplimiento constituiría un fundamento indiscutible de impugnación de los pagos compensatorios y otras sanciones.

UPI manifiesta asimismo que la habilitación al MITYC a modificar los objetivos recogida en el artículo 2 del Proyecto de RD debería hacerse en un doble sentido, es decir, no sólo para elevarlos sino también en función de circunstancias que imposibiliten el cumplimiento de los objetivos fijados.

Por otra parte, de acuerdo con UPI el Proyecto no tiene en cuenta la situación de desventaja en la cual los operadores presentes en las Islas Canarias han de cumplir los objetivos obligatorios de biocarburantes y que justificaría la existencia de un régimen especial para este territorio extrapeninsular. Sería preciso, según UPI, manteniendo el objetivo global, flexibilizar la obligación permitiendo aplicar certificados de biodiesel al objetivo mínimo de la gasolina⁸. Esto sería asimismo de aplicación para Ceuta y Melilla. UPI entiende que la no aplicación a estos territorios de los objetivos mínimos para gasolina debería incluirse en el Proyecto de RD.

IBERDROLA

De acuerdo con Iberdrola, el Proyecto de RD está basado en las obligaciones fijadas en la Directiva 2009/28/CE. Por ello Iberdrola solicita la ampliación del ámbito de regulación de este RD en el sentido de exigir al sector de hidrocarburos los esfuerzos económicos que vayan más allá de la mera adquisición de biocombustibles.

De acuerdo con Iberdrola, no debería abordarse de manera aislada la fijación de objetivos de biocarburantes de cara al cumplimiento del objetivo de renovables en el sector del transporte. Según la Directiva 2009/28/CE, también es posible alcanzar el objetivo de renovables del mencionado sector empleando electricidad de origen renovable.

DISA

En línea básicamente con la propuesta de UPI, DISA propone que se elimine para las gasolinas en Canarias la aplicación del objetivo mínimo individual que sólo puede compensarse con certificados del mismo tipo y que por lo tanto se permita aplicar certificados de biodiesel a cualquier déficit en el cumplimiento de los objetivos de gasolinas. DISA añade cálculos justificativos al respecto.

⁸ UPI adjunta la cuantificación del extracoste que implica la aplicación en Canarias de un objetivo mínimo para los biocarburantes en gasolina.

En su argumentación añade, respecto a las consideraciones de UPI, que esto supondría reducir la desventaja económica que supone para los operadores en Canarias tener que compensar este déficit de certificados con pagos compensatorios, que siempre van a ser más caros que los certificados de gasóleos tanto si los genera el operador como si los adquiere a terceros y que la utilización de un certificado de biodiesel incentiva la mezcla real de combustibles mientras que un pago compensatorio no. Indica al igual que UPI que su propuesta sería también de aplicación a Ceuta y Melilla.

Respecto a lo manifestado por UPI en relación con esta cuestión, DISA añade una propuesta de redacción de un artículo que se incluiría en el Proyecto de RD, mediante el cual se modificaría la Orden ITC/2877/2008.

GOBIERNO DE CANARIAS

El Gobierno de Canarias considera que las medidas recogidas en la Propuesta de Real Decreto generaría sobrecostos logísticos y operativos para los operadores canarios, por lo cual estima que sería necesario excluir, para el caso de los biocarburantes en gasolinas en Canarias, la aplicación del porcentaje mínimo por grupo de producto y permitir utilizar certificados de biocarburantes en gasóleos para cubrir cualquier déficit en el cumplimiento de los objetivos de biocarburantes en gasolinas. Justifica lo anterior en base a los mismos argumentos utilizados por UPI y DISA.

XUNTA DE GALICIA

La Xunta de Galicia propone el establecimiento de objetivos, tanto globales como por producto, con un horizonte temporal mayor que el incluido en el Proyecto de RD, por ejemplo contemplando un mínimo de cinco años (2011-2016).

CORES, ENAGÁS Y GENERALITAT DE CATALUÑA

CORES, ENAGÁS y la Generalitat de Catalunya manifiestan no tener comentarios al Proyecto de RD.

6 CONCLUSIONES

De lo dicho en este Informe se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. El Proyecto de RD, en ejercicio de la habilitación conferida por la Ley de Hidrocarburos, viene a extender el ámbito temporal de aplicación del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte al fijar objetivos obligatorios de venta de biocarburantes para el periodo 2011-2013.
2. El presente Informe realiza un análisis sobre las previsiones de cumplimiento de los objetivos de venta de biocarburantes, globales e individuales, recogidos en el Proyecto de RD desde el punto de vista del grado de dificultad que su cumplimiento pudiera llevar asociado atendiendo exclusivamente a las condiciones regulatorias y técnicas presentes y previstas del sector de distribución de carburantes.
3. Desde este enfoque, se ha podido concluir que los objetivos de biocarburantes tanto en gasolina como en diésel y global se podrían alcanzar en los tres ejercicios analizados, si bien de forma muy ajustada en el caso del objetivo global y del de biocarburantes en gasolina.
4. Para asegurar que la Orden ITC/2877/2008 fuera norma con rango suficiente para, en su caso, introducir en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes excepciones o mecanismos de flexibilidad de carácter territorial a los efectos de las peculiaridades de los territorios extrapeninsulares, resultaría preciso incluir en el Proyecto de RD una previsión expresa de habilitación en este sentido al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.