



Comisión  
Nacional  
de Energía

# **INFORME ANUAL SOBRE EL USO DE BIOCARBURANTES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2010**

19 de enero de 2012

## INDICE

<b>RESUMEN EJECUTIVO Y CONCLUSIONES.....</b>	<b>1</b>
<b>1 INTRODUCCION.....</b>	<b>7</b>
<b>2 ANTECEDENTES .....</b>	<b>8</b>
<b>3 SEGUNDO AÑO DE FUNCIONAMIENTO DEL MECANISMO DE FOMENTO DEL USO DE BIOCARBURANTES .....</b>	<b>11</b>
<b>3.1 Ventas de biocarburantes, anotación de Certificados y grado de cumplimiento de las obligaciones.....</b>	<b>11</b>
3.1.1 Evolución de ventas	11
3.1.2 Anotación provisional de Certificados a cuenta	17
3.1.3 Certificación definitiva. Grado de cumplimiento de obligaciones	24
<b>3.2 Orígenes de materias primas y de biocarburantes.....</b>	<b>31</b>
3.2.1 Balance del biodiésel	32
3.2.2 Balance del bioetanol	33
3.2.3 Tipo y origen de materias primas y país de fabricación de los biocarburantes vendidos en España en 2010	34
3.2.4 Tipo y origen de materias primas de los biocarburantes producidos en España en 2010	39
3.2.5 Origen de las importaciones de biocarburantes, tipo y origen de las materias primas y país de fabricación	46
<b>3.3 Emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) evitadas en España durante 2010 .....</b>	<b>53</b>
<b>3.4 Mecanismos de flexibilidad.....</b>	<b>55</b>
3.4.1 Transferencias	55
3.4.2 Traspasos	58
3.4.3 Pagos compensatorios	61
3.4.4 Liquidación del fondo compensatorio	66



<b>3.5</b>	<b>Procedimientos sancionadores y reclamaciones de cantidad</b>	<b>70</b>
<b>3.6</b>	<b>Evolución del precio de los biocarburantes</b>	<b>71</b>
3.6.1	Biodiésel	72
3.6.2	Bioetanol	77
<b>4</b>	<b>ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE BIOCARBURANTES</b>	<b>82</b>
<b>5</b>	<b>PROPUESTAS SOBRE EL MECANISMO DE FOMENTO</b>	<b>86</b>

# INFORME ANUAL SOBRE EL USO DE BIOCARBURANTES CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 2010

## RESUMEN EJECUTIVO Y CONCLUSIONES

El presente Informe anual sobre el uso de biocarburantes en España, correspondiente al ejercicio 2010, se emite en cumplimiento del **mandato** a la CNE recogido en el **artículo 15 de la Orden ITC/2877/2008**, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y se designa a esta Comisión Entidad de Certificación de Biocarburantes, con la responsabilidad de la gestión de un mecanismo de certificación y de la supervisión y control del cumplimiento de las obligaciones de venta de biocarburantes en España.

Las **conclusiones más relevantes** que cabe extraer de lo dicho en el Informe son las siguientes:

- a) En cuanto a **ventas, anotación provisional y definitiva de Certificados y grado de cumplimiento de las obligaciones** de biocarburantes:
- Las ventas anuales de biodiésel en 2010 ascendieron a 1.554.159 m<sup>3</sup> (76,84% del total de los biocarburantes comercializados en 2010) y las de bioetanol a 468.470 m<sup>3</sup> (23,16%). Estas ventas suponen un aumento del 32,88% y del 56,60%, respectivamente, en relación a las de 2009 (en conjunto, un 37,71%).
  - En cuanto a la participación, en términos volumétricos, de los biocarburantes en el total de los carburantes de automoción, el biodiésel representó un 5,56% del total del carburante diésel comercializado en 2010, mientras que el bioetanol alcanzó el 6,22% de las gasolinas de automoción (frente al 4,15% y el 3,75% en 2009, respectivamente).
  - Respecto a las formas de comercialización, la práctica totalidad del biodiésel se ha comercializado en 2010 mezclado con carburante fósil (96,92%) y, de estas mezclas, un 94,46% corresponde a mezclas no etiquetadas. Respecto a la comercialización del bioetanol, todavía se corresponde casi exclusivamente con la fracción renovable del bioETBE (94,51%), mientras que sólo el 5,49% restante se comercializó mezclado de forma directa con gasolina.

- El número de Certificados provisionales anotados en cuenta permitió alcanzar durante todos los meses del año 2010 los objetivos individuales de biocarburantes, excepto durante los dos primeros meses del año en el caso de la gasolina. En cuanto al objetivo global (5,83%) únicamente se alcanzó en los tres últimos meses del año (último cuatrimestre si se midiera respecto al 4,78%, umbral de cumplimiento que no lleva aparejada este ejercicio la obligación de realizar pagos compensatorios).
  - El número de Certificados definitivos correspondientes al ejercicio 2010 ascendió a 1.450.088, de los que 1.212.469 (el 84%) fueron de biocarburantes en diésel y 237.619 (el restante 16%) de biocarburantes en gasolina.
  - En base al número de Certificados definitivos anotados en cuenta, después de traspasos, no se ha alcanzado en 2010 el objetivo individual de biocarburantes en gasolinas (3,88% frente al objetivo del 3,90%), se superó ampliamente el objetivo individual de biocarburantes en diésel (5,00% frente al 3,90%) y, en cuanto al objetivo global, los Certificados anotados después de traspasos se han ajustado al umbral porcentual del 4,78%.
  - Por compañías, como ya sucedió en 2009, el cumplimiento del objetivo individual de biocarburantes en diésel ha resultado también en el ejercicio 2010 más fácil de alcanzar, en términos generales, que el de biocarburantes en gasolina y el global.
- b)** En lo referente al tipo y origen de las **materias primas y al país de producción** de los biocarburantes consumidos en España en 2010 y el **ahorro de emisiones** asociado a su utilización:
- El biodiésel consumido en España ha sido producido principalmente a partir de soja argentina (34%) y palma indonesia (30,55%). Argentina ha superado en 2010 a Indonesia como principal país de origen de la materia prima. En total, la soja y la palma han supuesto más del 85% de las materias primas empleadas en su fabricación. España ha reducido hasta el 8,29% su participación en las materias primas empleadas para la fabricación de biodiésel. También ha disminuido el porcentaje de biodiésel producido en España, si bien continúa por

encima del 50% (54,56%). El segundo mayor productor del biodiésel consumido en España ha sido Argentina, que ha duplicado su peso respecto al año anterior.

- El bioetanol consumido en España ha sido producido principalmente a partir de caña de azúcar (36%), maíz (30,96%) y trigo (19,54%). Brasil ha pasado en 2010 a ocupar el primer puesto en cuanto a los países de cultivo de materia prima (37,54%), seguido de España (23,36%). El bioetanol se ha fabricado principalmente en España (48,79%), aunque su participación se ha reducido respecto a 2009, seguida de Brasil, que casi ha duplicado su participación, y Estados Unidos, que la aumenta sensiblemente.
  - En 2010, las importaciones de biocarburantes se han más que duplicado respecto a las cantidades importadas en 2009 (+123%). Este incremento se ha observado tanto en el caso del biodiésel (+117%) como del bioetanol (+145%).
  - En base a las materias primas declaradas en el sistema de certificación, los biocarburantes comercializados en 2010 en España habrían permitido una reducción global de emisiones de gases de efecto invernadero del 43% (37% por el uso de biodiésel y 68% por el de bioetanol).
- c) En cuanto a **la utilización de los mecanismos de flexibilidad** del sistema de certificación en 2010, se observa, en relación al ejercicio 2009, un aumento muy considerable del número de Certificados traspasados, una disminución de las transferencias (con precios de transferencia que, en general, han sido más altos) y una reducción del peso de los pagos compensatorios para el cumplimiento de las obligaciones. En concreto:
- El número de Certificados de biocarburantes transferidos en 2010 (49.437) se redujo tanto en términos absolutos (-33%) como relativos (menos de un 3,5% sobre el total de Certificados anotados) respecto a 2009, correspondiendo en su mayoría a Certificados de biocarburantes en diésel (74%). Tan sólo si se excluyen las transferencias a precios “no significativos” ( $\leq 15$  €/Certificado) se observa un ligero aumento del número total de Certificados de biocarburantes transferidos (+1,21%). Respecto a los precios, se observa que los precios

unitarios máximo y medio de transferencia son más altos que en 2009, al igual que el precio medio ajustado de los Certificados de biocarburantes en gasolina.

- El número de Certificados traspasados por los sujetos obligados para el cumplimiento de objetivos en 2011 ascendió a 85.763 (el 79,24% correspondientes a Certificados de biocarburantes en diésel), aproximadamente el 6% del total de Certificados anotados en las cuentas de los sujetos obligados en 2010. Supone un incremento muy significativo (+131%) del número de Certificados traspasados respecto a 2009.
  - En el año 2010 han sido menos los sujetos obligados que han debido realizar pagos compensatorios (22 frente a 28) por no disponer del número suficiente de Certificados anotados en sus cuentas para el cumplimiento de sus respectivas obligaciones. También se reduce el peso en términos porcentuales que representaron los pagos compensatorios sobre las distintas obligaciones. El mayor peso corresponde a la obligación de biocarburantes en gasolina (2,11%).
  - El fondo compensatorio del ejercicio 2010 asciende a 2.398.900 € (-48,5% respecto a 2009), el 68% correspondiente al déficit de Certificados en gasolina. A día de hoy, sólo el 4,79% está pendiente de cobro, habiéndose iniciado los trámites pertinentes para la reclamación de las cantidades adeudadas. El pago por Certificado en exceso alcanzó el límite máximo de 350 € por Certificado, habiendo quedado un remanente de 734.300 €, que se repartirá con ocasión de la liquidación del fondo de 2011.
- d) Por lo que respecta a la **evolución de las cotizaciones internacionales**, se observa que las cotizaciones tanto del biodiésel como del bioetanol aumentan respecto a las medias anuales de 2009, si bien quedan aún lejos de los máximos de 2008. También comparten una correlación decreciente con los carburantes fósiles de referencia y, por el contrario, creciente en relación a sus materias primas respectivas:
- La cotización media del biodiésel en 2010 ha alcanzado los 1.009,73 \$/Tm, con un aumento de casi un 23% respecto al precio medio del ejercicio 2009. El

diferencial entre las cotizaciones del biodiésel y el gasóleo de automoción ha ido aumentando a lo largo del periodo, alcanzando un promedio de 314 \$/Tm en 2010. En cuanto a la correlación entre las cotizaciones del biodiésel y la del gasóleo de automoción, experimenta una disminución a lo largo del tiempo, al contrario que la del biodiésel y sus materias primas. El análisis conjunto de la evolución de las cotizaciones del gasóleo de automoción, del biodiésel y de sus materias primas permite concluir que la cotización del biodiésel parece tomar como referencia, en cada momento, aquella cotización que sigue una tendencia más claramente alcista.

- La cotización media del bioetanol en el ejercicio 2010 fue de 898,04 \$/Tm, un 3,89% superior a la de 2009 aunque, como en el caso del biodiésel, por debajo de la de 2008. En el ejercicio 2010 el diferencial promedio entre el bioetanol y la gasolina ha alcanzado un valor de 157 \$/Tm (-43% respecto a 2009). La correlación entre ambas cotizaciones también disminuye en el tiempo al contrario de lo que sucede con la correlación con las materia primas.

e) En cuanto a las **previsiones de demanda de los biocarburante contenidas en el Informe**, se pueden destacar dos aspectos:

- Se han actualizado las previsiones efectuadas con ocasión de la elaboración del Informe sobre el Proyecto de lo que luego sería el Real Decreto 459/2011, de 1 de abril, por el que se fijan objetivos obligatorios de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013 con los últimos datos disponibles, incluidas las ventas de hidrobiodiésel. De este análisis se ha podido concluir que las ventas estimadas de biocarburante, bajo estas hipótesis, permitirían alcanzar, de forma ajustada, el objetivo individual de biocarburantes en gasolinas, pero se quedarían por debajo del objetivo individual en diésel y consecuentemente del objetivo global en los ejercicios 2012 y 2013.
- Se han identificado dos ámbitos de cuya resolución, a nivel regulatorio, dependerá en una parte no insignificante el grado de cumplimiento de objetivos: por un lado, la eventual desaparición del vigente tipo cero en el impuesto de hidrocarburos aplicable a los biocarburantes y, por otro, la



determinación de las reglas de doble cómputo de los biocarburantes producidos a partir de residuos y desechos.

- f) Finalmente, en el Informe se resumen las **modificaciones normativas y operativas** identificadas por la CNE para mejorar, adaptar o simplificar, según los casos, las normas y reglas de funcionamiento y gestión del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes.

Se recuerda en este sentido que el recientemente aprobado Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre encomienda a la CNE la elaboración de normas de desarrollo de determinados aspectos básicos del sistema nacional de sostenibilidad de los biocarburantes. Con ocasión de la tramitación de dichas normas, se prevé incorporar, adicionalmente, diversas mejoras operativas en el sistema de certificación. Igualmente se podrían introducir, si el calendario de entrada en vigor de las respectivas obligaciones lo permitiera, las modificaciones resultantes de la eventual entrada en vigor de la Orden Ministerial por la que se regula el procedimiento de asignación de cantidades de producción de biodiésel para el cómputo de los objetivos obligatorios de biocarburantes y la Orden por la que se introduce una excepción de carácter territorial en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013.

Por último, se recuerda la necesidad de modificar las actuales **fórmulas** de cálculo de exceso de Certificados en el sistema de certificación y la conveniencia de ampliar el mecanismo de fomento para incluir el cómputo de los carburantes renovables empleados en **todos los modos de transporte**, sobre todo en la aviación.

## 1 INTRODUCCION

El artículo 15 de 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, encarga a la CNE, en su condición de Entidad de Certificación de Biocarburantes, la publicación de un informe anual sobre el uso de biocarburantes con fines de transporte.

En dicho informe, según el citado artículo, se deben analizar, al menos, los siguientes aspectos:

1. El cumplimiento de las obligaciones correspondientes al ejercicio anterior realizando, en su caso, propuestas para la mejora del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes.
2. Previsiones a medio plazo sobre la cobertura de la demanda de biocarburantes.
3. Estimación de las emisiones de gases de efecto invernadero evitadas, por tipo de biocarburante y por tipo de materias primas utilizadas en la producción de los biocarburantes.
4. Origen de los biocarburantes y las materias primas utilizadas en su producción.
5. Sostenibilidad de los biocarburantes certificados.

El presente Informe da cumplimiento a este mandato en aquellas cuestiones distintas a las referentes a los requisitos de sostenibilidad de los biocarburantes, dado que, si bien se ha aprobado recientemente el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo, este Real Decreto no incluye obligaciones de remisión de la información necesaria para analizar los referidos requisitos de sostenibilidad de los biocarburantes hasta el 1 de enero de 2013.

No obstante, en ausencia, también durante este segundo ejercicio del mecanismo de fomento, de la información necesaria para calcular, de forma completa y fiable, las

emisiones asociadas al ciclo de vida de los biocarburantes, se ha procedido, como ya se hizo en relación al primer ejercicio, a estimar en el epígrafe 3.3 del Informe las emisiones evitadas como consecuencia del uso de biocarburantes en España en base a las materias primas empleadas en su producción. Adicionalmente, se incluyen en el epígrafe 5 algunas propuestas normativas derivadas de la entrada en vigor de dicho Real Decreto 1597/2011.

Por último, también se analizan en este Informe la evolución de las cotizaciones internacionales de los biocarburantes en relación a la de sus materias primas y a la de los carburantes fósiles de referencia.

## **2 ANTECEDENTES**

La Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, establece objetivos anuales de venta o consumo de biocarburantes, los cuales tienen carácter obligatorio a partir del año 2009, 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, en su artículo 6, designa a la Comisión Nacional de Energía como entidad responsable de la expedición de Certificados de biocarburantes, de la gestión del mecanismo de certificación y de la supervisión y control de la obligación de comercialización de biocarburantes y, en su Disposición Final Segunda, punto 2, le autoriza a dictar las Circulares necesarias en cumplimiento de sus funciones como tal Entidad de Certificación.

En base a esta autorización, se han aprobado las Circulares 2/2009, de 26 de febrero, por la que se regula la puesta en marcha y gestión del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (en adelante,

Circular 2/2009) y la Circular 1/2010, de 25 de marzo, por la que se regulan los procedimientos de constitución, gestión y reparto del fondo de pagos compensatorios del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (en adelante, Circular 1/2010).

Con fecha 17 de septiembre de 2009, el Consejo de la Comisión Nacional de Energía aprobó, asimismo, las Instrucciones del Sistema de Certificación de Biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (SICBIOS), instrucciones a las que los sujetos referidos en la Circular 2/2009 deben sujetarse para solicitar a la CNE la apertura o cancelación de una Cuenta de Certificación, el alta o baja en el Sistema de Certificación y la solicitud de anotación provisional o definitiva de Certificados. Dichas instrucciones fueron modificadas, con fecha 17 de febrero de 2011, para concretar el contenido mínimo de los informes de auditoría a remitir por los sujetos obligados.

Por su parte, el 1 de octubre de 2009 se puso en marcha el Sistema de Información para la Certificación de Biocarburantes (SICBIOS), accesible a través de la página Web de la CNE, mediante el cual los sujetos obligados a vender o consumir biocarburantes y los sujetos obligados a aportar información de verificación, deben formalizar sus solicitudes de expedición de Certificados y remitir la información y documentación acreditativa o de verificación correspondiente.

Desde su puesta en marcha hasta la fecha de este Informe se han ido introduciendo diversas actualizaciones en SICBIOS derivadas tanto de modificaciones normativas como de la necesidad de incluir diversas mejoras en el funcionamiento del sistema. En particular:

- Modificaciones derivadas, por un lado, de la Resolución de 7 de enero de 2011 por la que se actualizan para el año 2010 los valores de las fórmulas de cálculo de los pagos compensatorios y, por otro, de la Resolución de 14 de junio de 2011, por la que se incluye el hidrobiodiésel en el anexo de la Orden ITC/2877/2008.
- Modificaciones en la interfaz externa de la aplicación que permiten mayor facilidad de acceso y de uso a los sujetos obligados y de verificación: consulta de resúmenes de envíos mensuales, anuales y de gestión de sujetos, posibilidad de guardar información entre sesiones y mejora de la información contenida en los resúmenes

de los distintos envíos, entre otras. Adicionalmente se han llevado a cabo diversas modificaciones de la interfaz interna de la aplicación.

En cuanto al proceso de certificación, en virtud de lo establecido en la citada Circular 2/2009, el Consejo de la CNE debe aprobar a lo largo de cada ejercicio la anotación de los Certificados provisionales a cuenta de Biocarburantes en diésel y en gasolina resultantes de las preceptivas solicitudes mensuales formalizadas por los sujetos obligados.

Adicionalmente, el Consejo de la CNE, de conformidad con lo previsto en los apartados décimo.2 de la Circular 2/2009 y cuarto de la Circular 1/2010, debe aprobar respecto a cada sujeto obligado: 1) el número de Certificados definitivos de Biocarburantes en diésel y en gasolina que se expiden a su favor; 2) el número de Certificados que constituyen cada una de sus obligaciones; 3) el número de Certificados que, en su caso, le faltaran para el cumplimiento de cada una de sus obligaciones; 4) el importe resultante a abonar, en su caso, en concepto de pago compensatorio y 5) el apunte definitivo en su cuenta de Certificación de los Certificados expedidos a su favor.

Finalmente, de conformidad con lo establecido en el apartado quinto de la Circular 1/2010, el Consejo de la CNE debe aprobar la liquidación del fondo compensatorio del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes entre los sujetos obligados con exceso de Certificados en relación con sus respectivas obligaciones de venta de biocarburantes, procediendo al ingreso en las cuentas de cada uno de ellos de las cantidades correspondientes atendiendo al procedimiento establecido en la mencionada Circular.

En concreto, en relación con el segundo año de funcionamiento del mecanismo de fomento, el Consejo de la CNE, en virtud de las citadas Circulares, ha aprobado la anotación de los Certificados provisionales a cuenta de biocarburantes en diésel y en gasolina resultantes de las solicitudes mensuales formalizadas por los sujetos obligados; posteriormente, el 26 de mayo de 2011 acordó la aprobación de la anotación de Certificados definitivos, el cálculo de las obligaciones; el déficit de Certificados que pudiera existir y en tal caso el importe resultante a abonar en concepto de pago compensatorio; y por último, el 28 de julio de 2011, la liquidación del fondo de pagos compensatorios entre los sujetos obligados con exceso de Certificados en relación con

sus respectivas obligaciones de venta de biocarburantes, procediendo al ingreso en las cuentas de cada uno de ellos de las cantidades correspondientes.

### **3 SEGUNDO AÑO DE FUNCIONAMIENTO DEL MECANISMO DE FOMENTO DEL USO DE BIOCARBURANTES**

En el presente epígrafe, se analizan los principales datos obtenidos a través de SICBIOS a partir de la información y documentación reportada por los diversos sujetos obligados y de verificación del sistema en relación con:

- las ventas de biocarburantes,
- el número de Certificados anotados provisional y definitivamente en las cuentas de los sujetos obligados,
- el grado de cumplimiento de las diversas obligaciones del sistema,
- los orígenes de las materias primas empleadas para la producción de biocarburantes y el origen de los propios biocarburantes, y
- el grado de utilización de los mecanismos de flexibilidad.

Igualmente se analiza la evolución del precio de los biocarburantes en el mercado europeo y se realizan estimaciones de consumos y de emisiones de gases de efecto invernadero evitadas como consecuencia del consumo de biocarburantes en España en 2010.

#### ***3.1 Ventas de biocarburantes, anotación de Certificados y grado de cumplimiento de las obligaciones***

##### **3.1.1 Evolución de ventas**

Tras el análisis de la información remitida por los 77 sujetos obligados<sup>1</sup> acreditados en el Sistema de Certificación de Biocarburantes a 31 de diciembre de 2010 y la comprobación

---

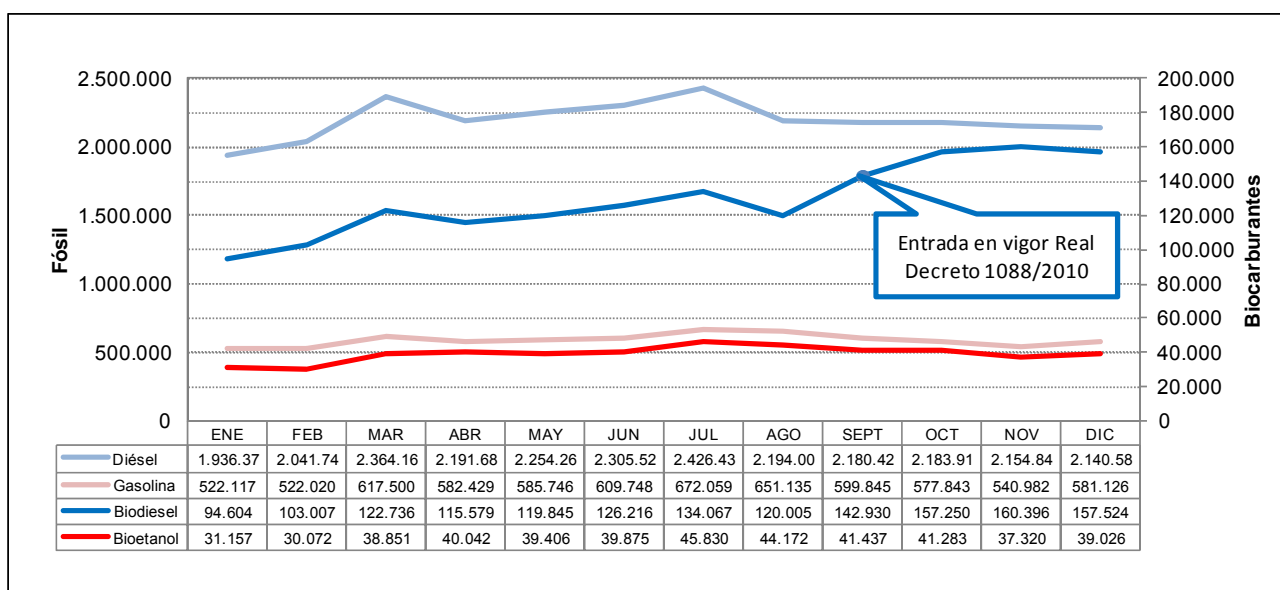
<sup>1</sup> De estos 77 sujetos obligados acreditados en SICBIOS en 2010, hay 3 que, habiendo remitido solicitudes de anotación provisional de Certificados a lo largo del ejercicio 2010, no han presentado la solicitud de

de que dicha información era completa y concordante, por una parte, con la información remitida mensualmente y, por la otra, con el estado contable auditado proporcionado por la sociedad, se han obtenido las **ventas o consumos de biocarburantes y de carburantes fósiles**<sup>2</sup> en el ejercicio 2010 correspondiente a cada sujeto obligado.

A continuación se representa de forma gráfica su evolución a lo largo del año y el acumulado anual de ventas en el año.

### Gráfico 3.1.1 Evolución de ventas en 2010

Datos en m<sup>3</sup>

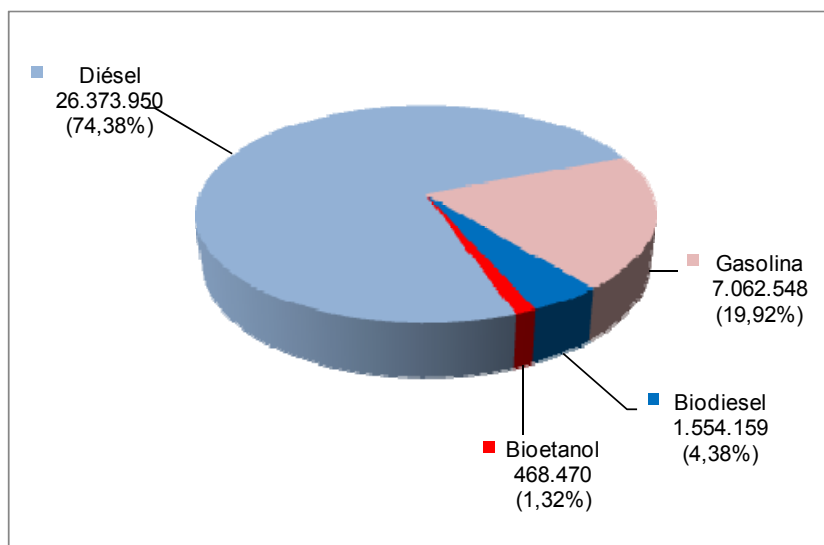


Certificados definitivos, 1 no ha formalizado ni las solicitudes correspondientes a la certificación provisional a cuenta ni la solicitud de Certificados definitivos y 7 no han tenido actividad.

<sup>2</sup> Los conceptos de “gasolina” y “diésel”, a efectos del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes, se corresponden con carburantes de origen fósil destinados al transporte por carretera, distintos de las cantidades de biocarburantes que dichos carburantes pudieran incorporar.

### Gráfico 3.1.2 Ventas acumuladas en 2010

Datos en m<sup>3</sup> y %



De los anteriores gráficos (Gráfico 3.1.1 y Gráfico 3.1.2) se pueden destacar los siguientes datos:

1. Las ventas anuales de biodiésel en 2010 ascendieron a 1.554.159 m<sup>3</sup> (76,84% del total de los biocarburantes comercializados en 2010) y las de bioetanol a 468.470 m<sup>3</sup> (23,16%). Las ventas de bioetanol se corresponden casi exclusivamente (94,51%) con las ventas de la fracción renovable del bioETBE.
2. El promedio mensual de ventas de biodiésel fue de 129.513 m<sup>3</sup> y de bioetanol 39.039 m<sup>3</sup>.
3. Respecto al biodiésel, se observa a lo largo del año una tendencia creciente de las ventas, alcanzándose su máximo en noviembre (160.396 m<sup>3</sup>) y su mínimo en enero (94.604 m<sup>3</sup>). Se aprecia un incremento de ventas de biodiésel sensiblemente pronunciado a partir de septiembre de 2010, debido al cambio en la normativa de especificaciones que permitió incrementar el contenido de biodiésel en mezclas no etiquetadas hasta, prácticamente, el 7% en volumen<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el RD 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.

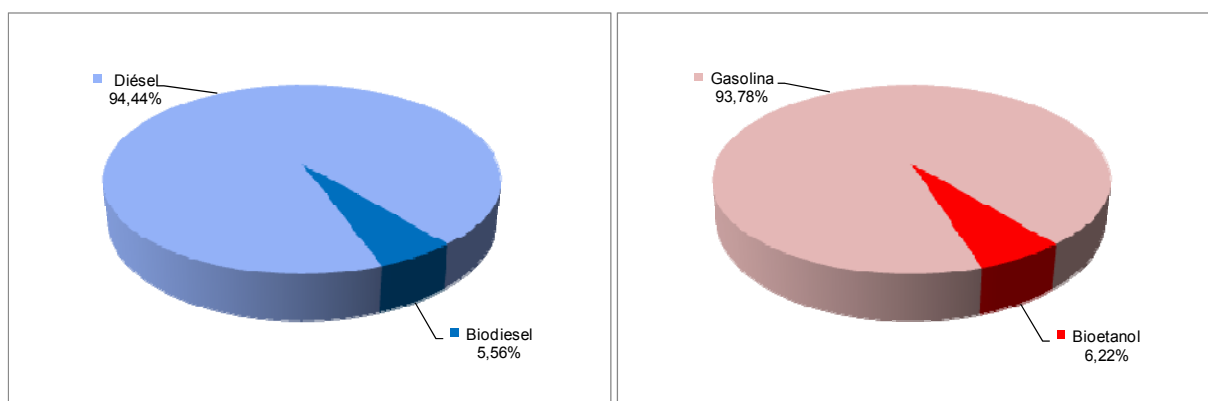


4. Por su lado, las ventas máximas de bioetanol se alcanzaron en el mes de julio de 2010 (45.830 m<sup>3</sup>) y las mínimas en febrero (30.072 m<sup>3</sup>). Además, su evolución anual es muy irregular, coincidiendo con la evolución del consumo de la gasolina, lo cual se explica por el hecho de que dichas ventas corresponden prácticamente en su totalidad a la fracción renovable de bioETBE.

En cuanto a la **participación, en términos volumétricos, de los biocarburantes en el total de los carburantes de automoción**, se observa en el gráfico siguiente que el biodiésel representó un 5,56% del total del carburante diésel comercializado en 2010, mientras que el bioetanol (bioETBE) alcanzó el 6,22% de las gasolinas de automoción.

### Gráfico 3.1.3 Porcentaje de biocarburante vs total carburante en 2010

Datos en %



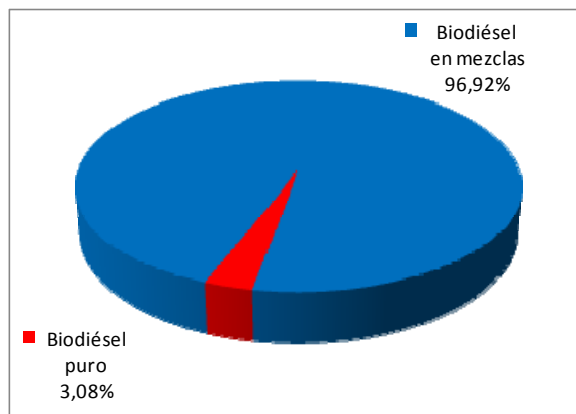
#### 3.1.1.1 Formas de comercialización de los biocarburantes

Respecto a la comercialización del **biodiésel**, en el Gráfico 3.1.4 se puede apreciar cómo la práctica totalidad se ha comercializado mezclado con carburante fósil (96,92%). De estas mezclas, un 94,46% no ha requerido ser comercializado con etiquetado específico<sup>4</sup> (Gráfico 3.1.5), y del 5,54% restante que se ha comercializado con etiquetado específico, tan sólo un 6,17% (0,34% del total del biodiésel en mezclas) contenía más de un 30% de biodiésel.

<sup>4</sup> Hasta el 4 de septiembre de 2010 no requerían etiquetado específico aquellas mezclas con un contenido inferior al 5% en volumen de FAME. A partir de esa fecha el contenido ascendió al 7% (RD 1088/2010).

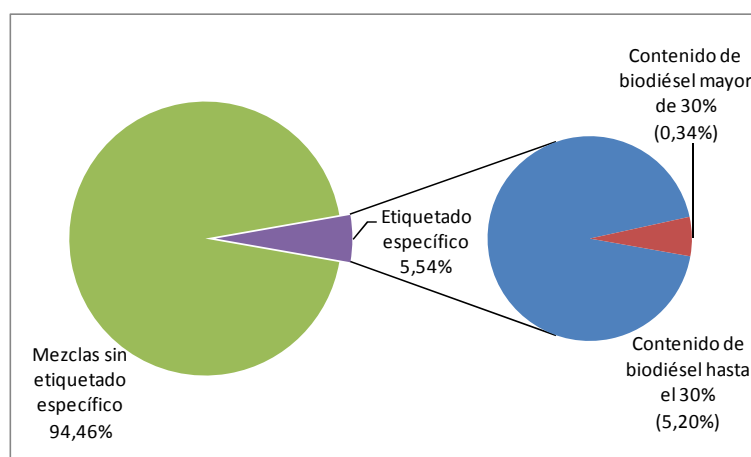
### Gráfico 3.1.4 Formas de comercialización del biodiésel – Total del biodiésel

Datos en %



### Gráfico 3.1.5 Formas de comercialización del biodiésel – Biodiésel en mezclas

Datos en %



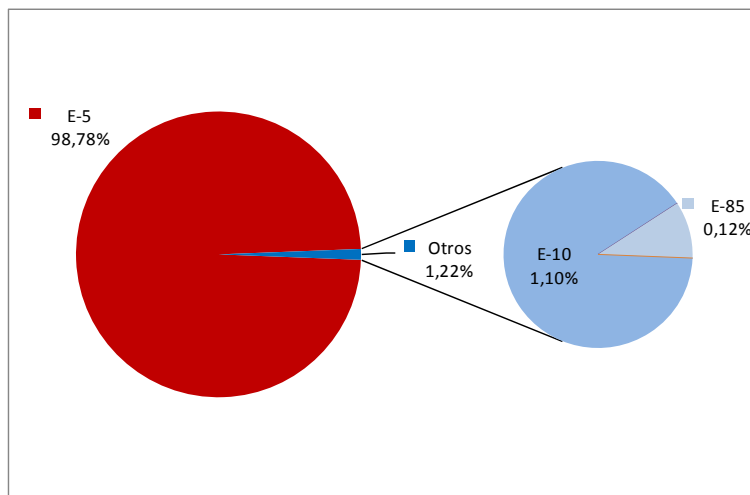
Respecto a la comercialización del **bioetanol**, debe destacarse que, como ya se ha dicho, prácticamente la totalidad del mismo se corresponde con la fracción renovable del bioETBE (94,51%), correspondiendo el 5,49% restante a bioetanol mezclado de forma directa con gasolina. Por otro lado, las mezclas de bioetanol con gasolina han sido comercializadas casi en su totalidad como E5<sup>5</sup> (98,78%), representando conjuntamente el E10<sup>6</sup> y el E85 tan sólo un 1,22% (ver Gráfico 3.1.6).

<sup>5</sup> A los efectos de este informe se entiende como E5 la gasolina que no supera un contenido del 5% en volumen de etanol ni del 2,7% en masa de oxígeno.

<sup>6</sup> A los efectos de este informe se entiende como E10 la gasolina que, cumpliendo la especificación técnica vigente en cada momento, supera el 5% en volumen de etanol o el 2,7% en masa de oxígeno.

### Gráfico 3.1.6 Formas de comercialización del bioetanol

Datos en %



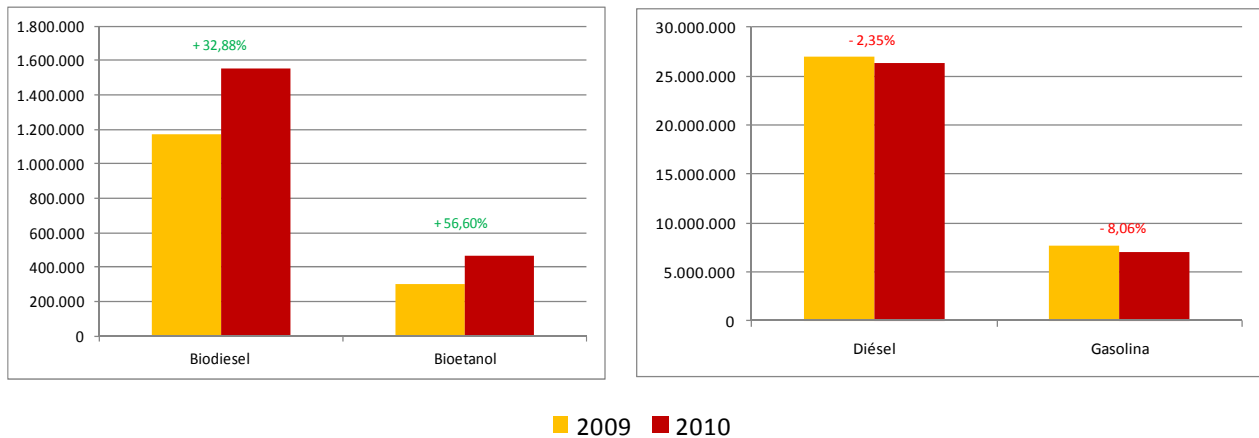
#### 3.1.1.2 Comparación con el ejercicio 2009

Comparando las ventas de los años 2009 y 2010 (Gráfico 3.1.7 y 3.1.8) se observa que:

1. Las ventas anuales de biodiésel y bioetanol crecieron respecto al año 2009 un 32,88% y un 56,60% respectivamente (en conjunto un 37,71%).
2. Por el contrario, las ventas anuales de “diésel” y “gasolina” (parte fósil de los carburantes de automoción) se redujeron respectivamente en un 2,35% y un 8,06%.
3. El peso de las ventas de bioetanol sobre el total de ventas de biocarburantes ascendió ligeramente (de un 20,37% en 2009 han pasado a representar un 23,16% en 2010), reduciéndose consecuentemente la proporción del biodiésel (de un 79,63% en 2009 han pasado a un 76,84% en 2010).
4. El porcentaje medio de biocarburante respecto al total de carburantes de automoción ha aumentado sensiblemente en 2010, pasando del 4,15% en 2009 al 5,56% en 2010 para el caso del biodiésel y del 3,75% al 6,22% en el caso del bioetanol.

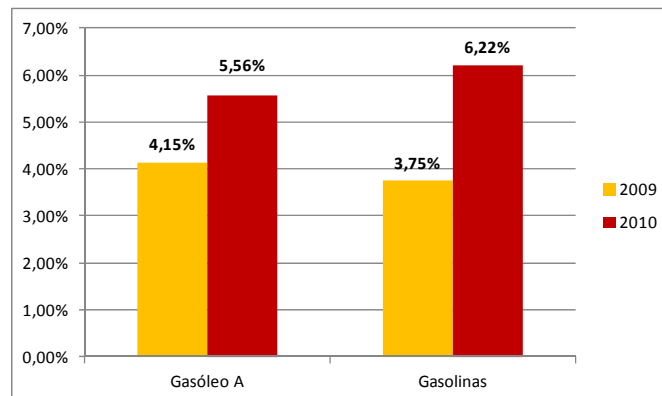
### Gráfico 3.1.7 Ventas acumuladas. Comparativa 2009-2010

Datos en m<sup>3</sup>



### Gráfico 3.1.8 Porcentaje en volumen de biocarburante vs total carburante. Comparativa 2009-2010

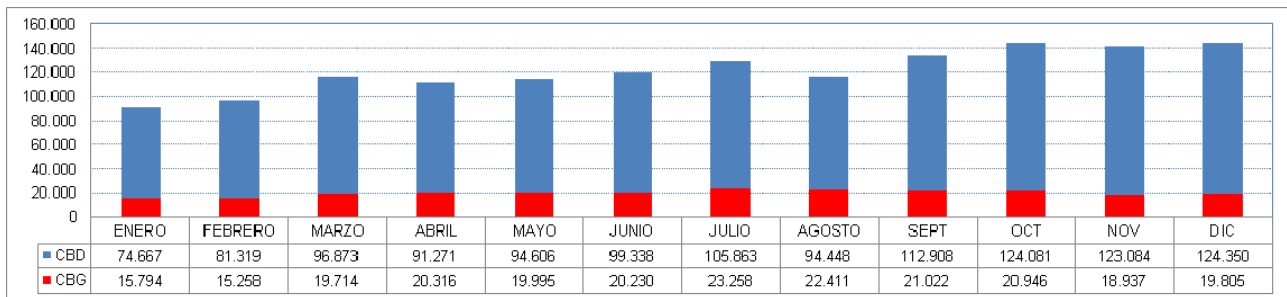
Datos en %



#### 3.1.2 Anotación provisional de Certificados a cuenta

A partir del análisis de las solicitudes de anotación provisional de Certificados a cuenta realizadas por los sujetos obligados (en base a sus ventas mensuales) y las pertinentes comprobaciones realizadas con la información remitida por los sujetos de verificación del sistema de certificación, la **evolución del número de Certificados provisionales** de biocarburantes en diésel y en gasolina a lo largo del ejercicio 2010 ha sido la siguiente:

**Gráfico 3.1.9 Número de Certificados provisionales en 2010**



En el anterior gráfico se observa lo siguiente:

1. La anotación del mayor número de Certificados provisionales de biocarburantes se produjo en el mes de diciembre en el caso de los biocarburantes en diésel (124.350) y en julio (23.258) en el caso de los biocarburantes en gasolina. Si consideramos ambos tipos de biocarburantes, el mes de mayor anotación de Certificados fue octubre (145.027).
2. Por el contrario, el mes en el que se anotó provisionalmente el menor número de Certificados de biocarburantes fue enero en diésel (74.667) y febrero en gasolina (15.258). Enero también fue el mes en el que se anotaron en su conjunto menos Certificados provisionales.

En todo caso, debe tenerse en cuenta que las solicitudes de anotación de Certificados pueden ser denegadas por parte de la CNE por las razones señaladas en el apartado octavo de la Circular 2/2009<sup>7</sup> lo cual explica que los Certificados provisionales anotados no se correspondan necesariamente con las ventas de biocarburantes en cada periodo mensual.

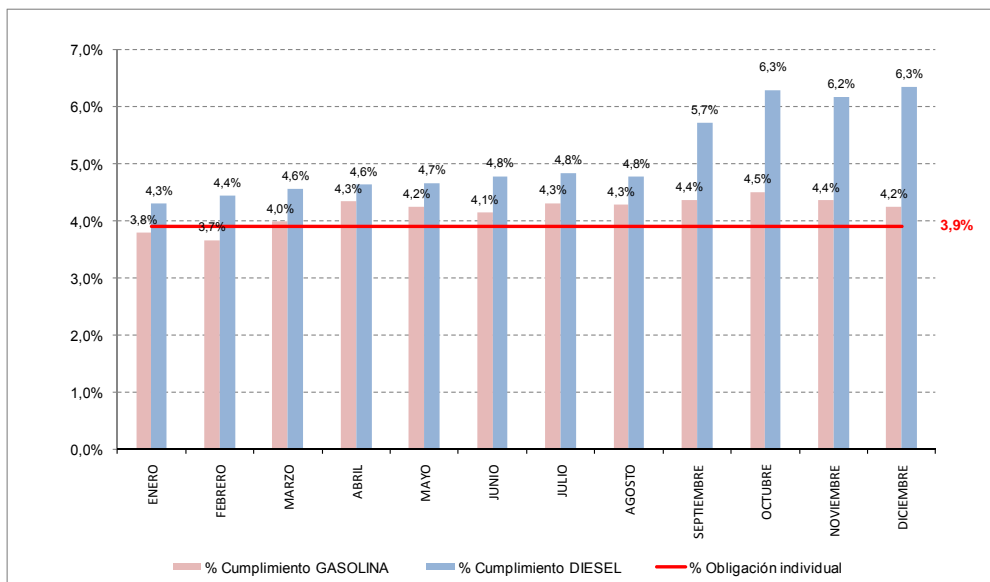
<sup>7</sup> Según el citado apartado, podrán ser causas de denegación de solicitudes de Certificados por parte de la Comisión Nacional de Energía, entre otras: 1. La presentación de la solicitud o de la documentación adjunta en formato no ajustado a lo establecido en la Circular 2/2009. 2. La presentación de la solicitud con campos no cumplimentados o cumplimentados erróneamente. 3. La no presentación de toda la documentación requerida, conforme a lo establecido en dicha Circular. 4. El incumplimiento por parte de la información presentada en la solicitud de las validaciones y comprobaciones establecidas por la Comisión Nacional de Energía. 5. La no acreditación de todas las cantidades de biocarburantes incluidas en sus ventas o consumos definidos en la citada Circular y en los términos indicados o de cualesquiera otros requisitos establecidos.

A su vez, la facultad que asiste a los sujetos obligados para subsanar estas deficiencias con ocasión de la solicitud anual de Certificados definitivos (siempre que sus solicitudes cumplan los criterios establecidos en la Circular 2/2009 y en sus Instrucciones de desarrollo para la expedición de Certificados definitivos), junto con las eventuales diferencias entre el sumatorio de las ventas mensuales y las ventas anuales auditadas, permite explicar que puedan existir diferencias entre el número total de Certificados provisionales anotados y el número de Certificados definitivos concedidos.

Con referencia al **grado de cumplimiento mensual de las respectivas obligaciones**, en los siguientes gráficos se representa el porcentaje que el total de Certificados provisionales anotados en cada uno de los meses del ejercicio 2010 supuso sobre el total de carburantes de automoción comercializados en dichos periodos<sup>8</sup>, comparándolo con los respectivos objetivos mínimos señalados en la Orden ITC/2877/2008 (3,9% de biocarburantes en diésel y en gasolina y 5,83% sobre el total de carburantes de automoción, siempre en contenido energético).

### Gráfico 3.1.10 Certificación provisional. Grado de cumplimiento de objetivos individuales de biocarburantes en gasolinas y diésel

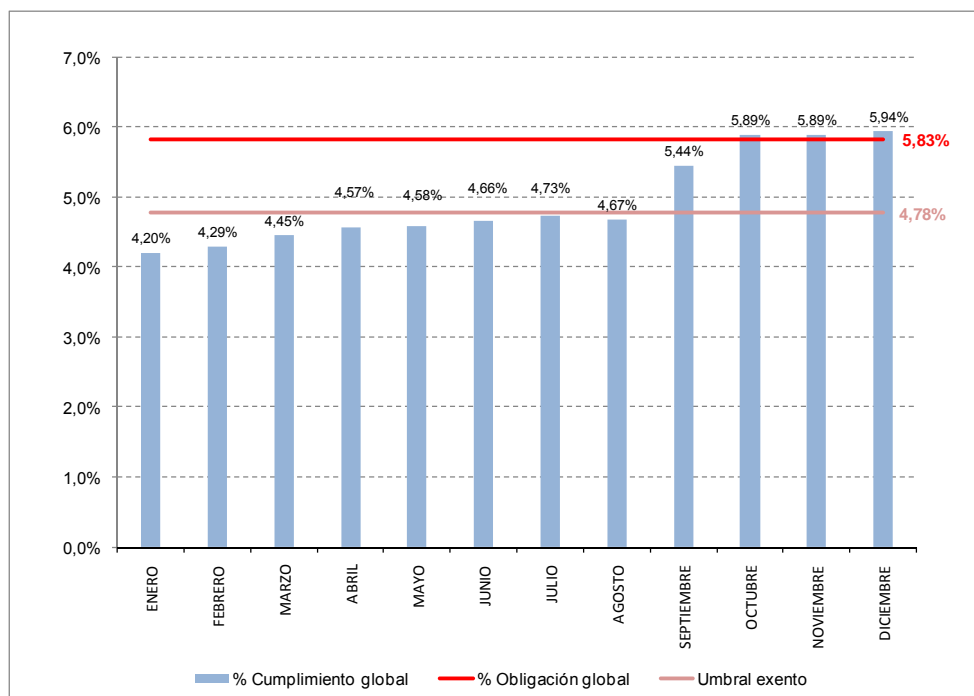
Datos en %



<sup>8</sup> Calculado en la forma establecida en el artículo 4 de la Orden ITC/2877/2008.

### Gráfico 3.1.11 Certificación provisional. Grado de cumplimiento del objetivo global

Datos en %



En los gráficos anteriores se observa que:

1. El número de Certificados provisionales anotados en cuenta permitió alcanzar durante todos los meses del año 2010 los objetivos individuales de biocarburantes, excepto durante los dos primeros meses del año en el caso de la gasolina.
2. Se observa un incremento del porcentaje de cumplimiento, conforme al número de Certificados provisionales anotados, del objetivo de biocarburantes en diésel en el último cuatrimestre del año.
3. Finalmente, en cuanto al objetivo global, únicamente se alcanzó en los tres últimos meses del año. No obstante, en este punto es relevante considerar la excepción introducida para el año 2010 respecto al cálculo de los pagos compensatorios relacionados con el cumplimiento de la obligación global de biocarburantes<sup>9</sup>. Mientras que la obligación global siguió fijada en el 5,83%, se introdujo un umbral de

<sup>9</sup> Resolución de 7 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se actualizan para el año 2010 valores de las fórmulas de cálculo de los pagos compensatorios, relacionados con el cumplimiento de la obligación de biocarburantes, contenidos en la Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre.

cumplimiento que no lleva aparejado el abono de pagos compensatorios. Este umbral se estableció en un 4,78%, lo que implicaba que aquellos sujetos que no alcanzasen el objetivo global del 5,83% pero que llegaran hasta un 4,78% no debían efectuar ningún pago compensatorio por este objetivo global. Atendiendo a este umbral exento de pago, se observa que éste se alcanzó en los 4 últimos meses del año.

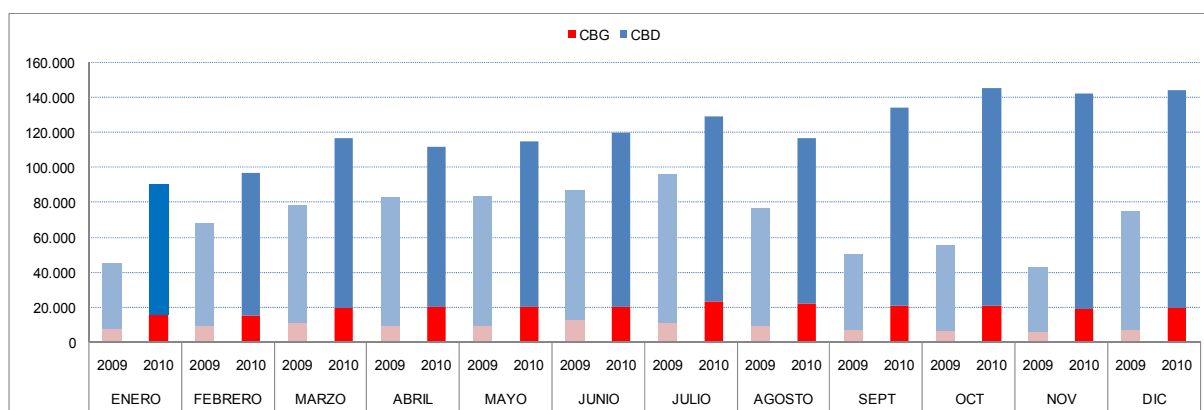
### 3.1.2.1 Comparación con el ejercicio 2009

A continuación se comparan la certificación provisional de los años 2009 y 2010:

- En el Gráfico 3.1.12 se observa que el número total de Certificados provisionales anotados durante el año 2010 superó, en todos y cada uno de los meses del año, a los anotados durante el ejercicio anterior. De hecho, en algunos meses se llegó a triplicar el número de Certificados provisionales anotados.

#### Gráfico 3.1.12 Número de Certificados provisionales. Comparativa 2009-2010

Datos en nº de Certificados

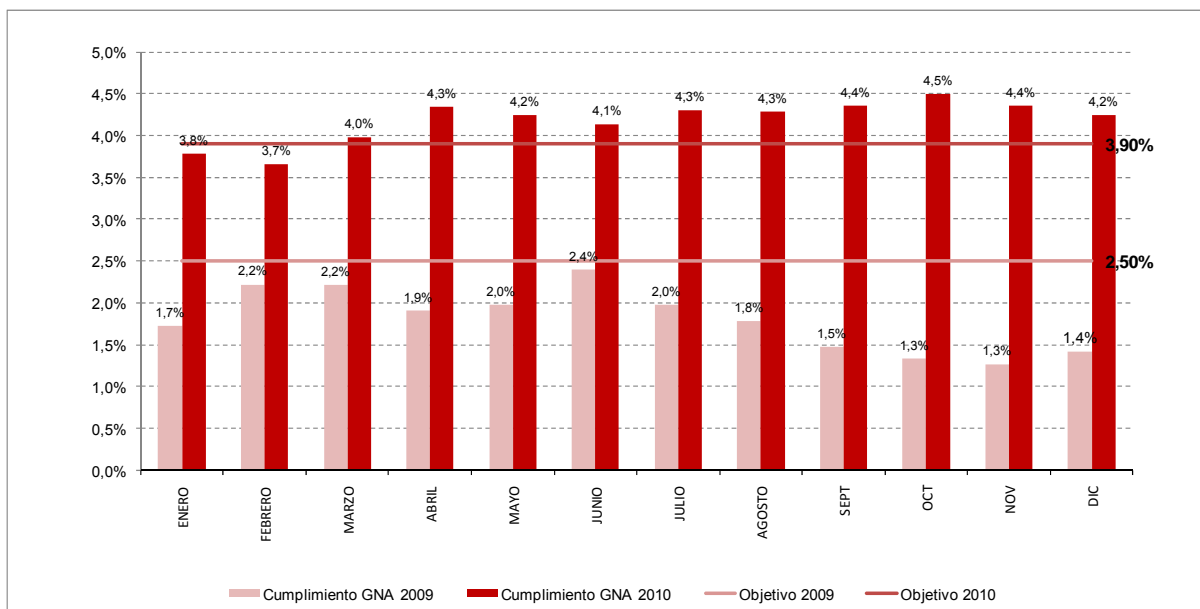


- Respecto al objetivo individual de biocarburantes en gasolinas (Gráfico 3.1.13) se observa que, mientras que durante el año 2009 el número de Certificados provisionales anotados en cuenta no permitió alcanzar en ningún mes del año el objetivo (2,5%), durante el año 2010 se superó el correspondiente objetivo (3,9%) excepto en los dos primeros meses del año.



### Gráfico 3.1.13 Certificación provisional. Grado de cumplimiento del objetivo de biocarburantes en gasolinas. Comparativa 2009-2010

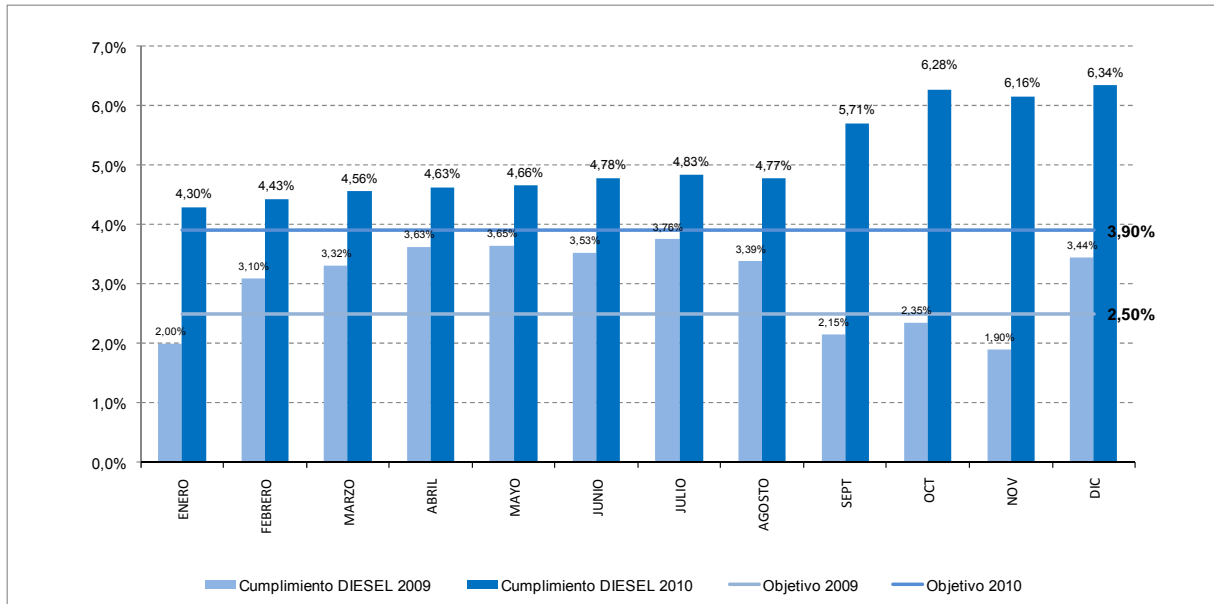
Datos en %



- Sin embargo, como se ve en el Gráfico 3.1.14, el objetivo de biocarburantes en diésel (3,90%) se superó mensualmente durante todo el año 2010, mientras que durante el año 2009 (2,5%) no se alcanzó en cuatro meses (enero, septiembre, octubre y noviembre).

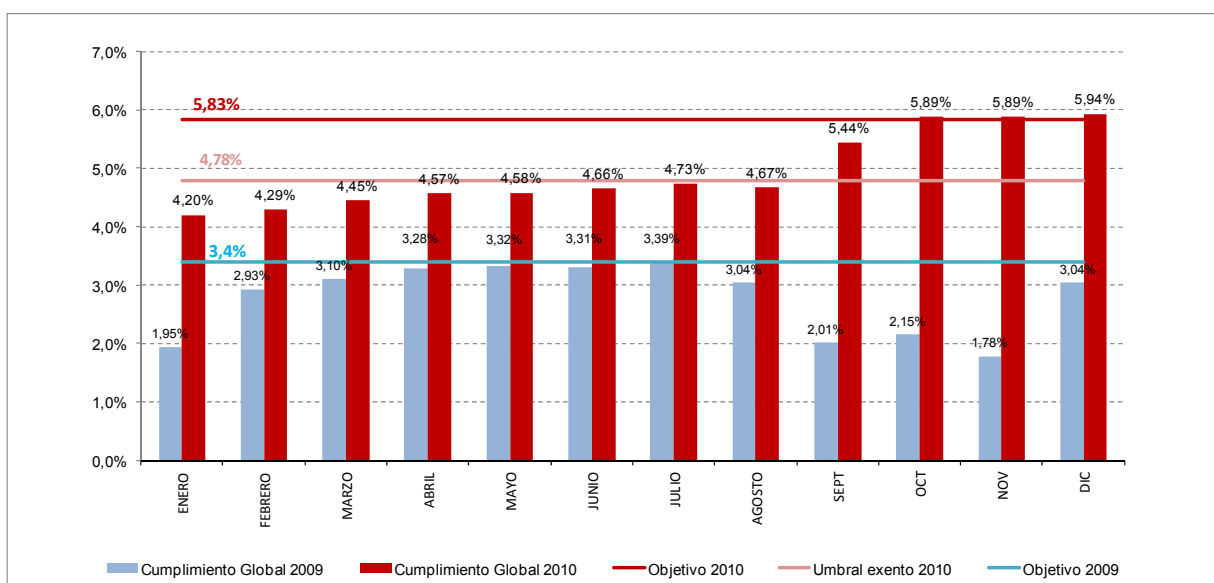
### Gráfico 3.1.14 Certificación provisional. Grado de cumplimiento del objetivo de biocarburantes en diésel. Comparativa 2009-2010

Datos en %



4. En lo que respecta al objetivo global (Gráfico 3.1.15), en el año 2010 se superó el objetivo (5,83%) en tres meses frente a un único mes en el año 2009 (3,4%).

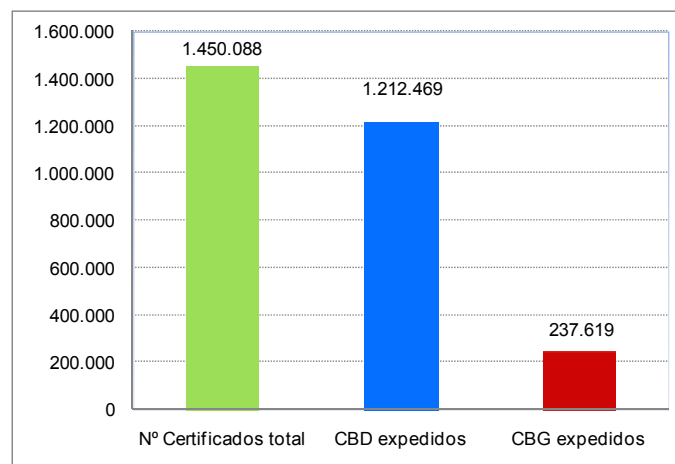
### Gráfico 3.1.15 Certificación provisional. Grado de cumplimiento del objetivo global. Comparativa 2009-2010



### 3.1.3 Certificación definitiva. Grado de cumplimiento de obligaciones

El número de **Certificados definitivos** correspondientes al ejercicio 2010 expedidos a favor de los 73 sujetos obligados<sup>10</sup> que formalizaron sus correspondientes solicitudes de anotación de Certificados definitivos ascendió a 1.450.088, de los que 1.212.469 (el 83,6%) fueron de biocarburantes en diésel y 237.619 (el restante 16,4%) en gasolina.

**Gráfico 3.1.16 Número de Certificados definitivos en 2010**



Sin perjuicio de lo anterior, a la hora de calcular el grado de cumplimiento de los objetivos en biocarburantes que supusieron los Certificados definitivos del ejercicio 2010, deben considerarse los **traspasos de Certificados realizados** por los sujetos obligados.

En particular, en el ejercicio 2010 deben tenerse en cuenta tanto los Certificados que fueron anotados correspondientes al año 2009 pero traspasados por sus titulares para el cumplimiento de sus obligaciones del ejercicio 2010<sup>11</sup>, como los Certificados anotados en 2010 que han sido traspasados al ejercicio 2011<sup>12</sup> y que deben descontarse para el cumplimiento de las obligaciones de 2010.

<sup>10</sup> Como se indicó anteriormente, de los 77 sujetos obligados acreditados en SICBIOS en 2010, hubo 4 en total que no han presentado la solicitud de Certificados definitivos. De los 73 restantes hay que recordar que 7 no han tenido actividad durante el ejercicio 2010 aunque han formalizado las preceptivas solicitudes de anotación de Certificados definitivos.

<sup>11</sup> En 2009 hubo 37.160 Certificados traspasados computables para el cumplimiento de objetivos en 2010, 36.808 Certificados de biocarburantes en diésel y 352 Certificados de biocarburantes en gasolina.

<sup>12</sup> En 2010 se han traspasado 85.763 Certificados al ejercicio 2011, 67.956 Certificados de biocarburantes en diésel y 17.807 Certificados de biocarburantes en gasolina (Ver epígrafe 3.4.2).

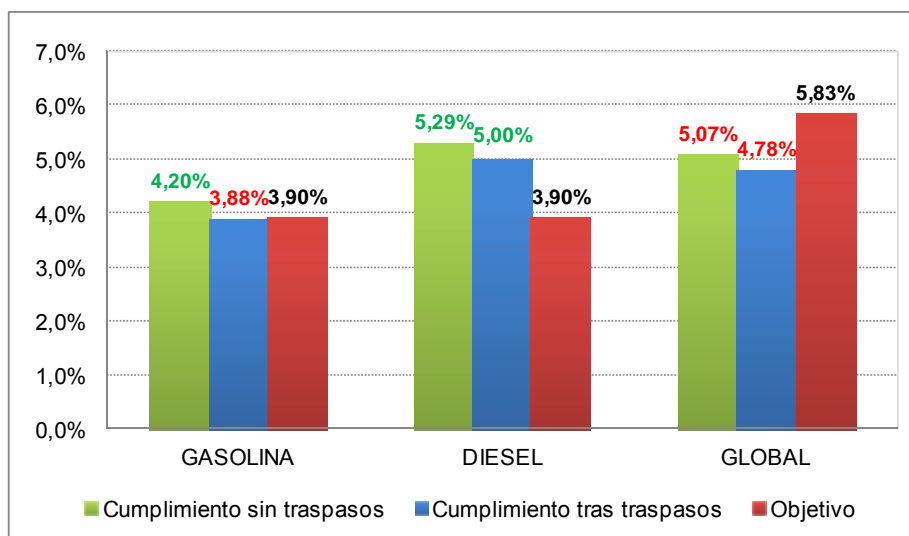
Respecto a los primeros (Certificados de 2009 traspasados a 2010), como resultado de lo previsto en artículo 10 de la Orden ITC/2877/2008, que establece que tan sólo deben considerarse los Certificados traspasados el año anterior hasta el límite del 30% de la obligación anual de cada sujeto obligado, no se han computado todos los Certificados traspasados por parte de dos sujetos obligados, como se detallará en el epígrafe 3.4.2.

Como resultado de todo lo anterior, el **número de Certificados de biocarburantes que deben computarse para el cumplimiento de las obligaciones** del año 2010 (Certificados correspondientes a las ventas auditadas del ejercicio más los traspasos desde 2009, con el límite del 30% de las obligaciones respectivas, menos los traspasos para el cumplimiento de las obligaciones de 2011) ascendió a 1.399.818 (1.179.654 Certificados de biocarburantes en diésel y 220.164 Certificados de biocarburantes en gasolina)<sup>13</sup>.

A continuación (Gráfico 3.1.17) se representa el grado de cumplimiento que supusieron los Certificados definitivos de biocarburantes en diésel y en gasolina correspondientes al ejercicio 2010, en relación con los respectivos objetivos individuales y global establecidos en la Orden ITC/2877/2008.

**Gráfico 3.1.17 Grado de cumplimiento del objetivo global e individual de biocarburantes en diésel y en gasolina, en base a Certificados definitivos**

Datos en %



<sup>13</sup> Esto implica una reducción de un 3,47%, un 2,71% y un 7,35%, respectivamente, en relación al número de Certificados definitivos total, de biocarburantes en diésel y en gasolina anotados en las cuentas de los sujetos obligados en 2010.

Del gráfico anterior se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Teniendo en cuenta los Certificados traspasados (es decir, sumados los Certificados computables traspasados de 2009 y descontados los Certificados traspasados a 2011), no se alcanza el objetivo individual de biocarburantes en gasolinas (3,88% frente a 3,90%), aunque se supera ampliamente el objetivo individual de biocarburantes en diésel (5,00% frente a 3,90%). Respecto al objetivo global, los Certificados anotados después de traspasos se han ajustado al 4,78%, porcentaje que supone el umbral de cumplimiento que no lleva aparejado el abono de pagos compensatorios en el ejercicio 2010.
2. Si se contemplara, a efectos meramente analíticos y no de cómputo formal de las obligaciones, el número de Certificados definitivos correspondiente exclusivamente a las ventas del ejercicio 2010 (es decir, antes de traspasos) se habrían superado en 2010, a nivel sectorial, los objetivos individuales de biocarburantes en gasolina (4,20% vs 3,90%) y en diésel (5,29% vs 3,90%). Sin embargo, el objetivo global no llegaría a alcanzarse (5,07% vs 5,83%).

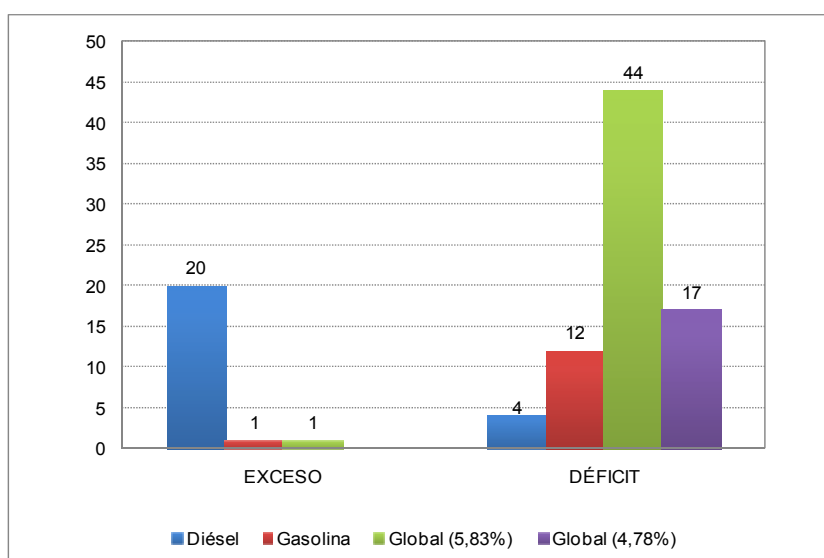
En lo referente al **grado de cumplimiento por compañías**, se observa que el 94% de los sujetos obligados con obligación de venta de biocarburantes en diésel tenían anotado un número de Certificados (después de traspasos) que les permitió cumplir con su obligación, mientras que poco más de la mitad de las compañías con obligación de venta de biocarburantes en gasolinas cubrió su objetivo de biocarburantes en gasolina. En lo que respecta al objetivo global, el 67% de los sujetos obligados obtuvieron un número de Certificados menor que el correspondiente a su obligación (5,83%). Se puede concluir por tanto que el cumplimiento del objetivo individual de biocarburantes en diésel ha resultado también en el ejercicio 2010 más fácil, en términos generales, que el de biocarburantes en gasolina y el global como ya ocurrió en 2009.

En cuanto al **impacto económico** que el número de Certificados anotados en sus cuentas de certificación ha supuesto para los sujetos obligados del sistema de certificación, el siguiente gráfico muestra un reparto de compañías entre aquéllas a las que se ha debido solicitar el ingreso del preceptivo pago compensatorio para cubrir su déficit de Certificados (esto es, aquéllas que no han alcanzado los porcentajes del 3,9%

respecto a las obligaciones individuales en diésel y gasolina y el umbral exento del 4,78% respecto a la obligación global) y aquellas que, al presentar exceso de Certificados de biocarburantes en relación con sus obligaciones respectivas<sup>14</sup>, han resultado beneficiarias del reparto de fondo compensatorio constituido con los citados pagos. También se incluye, a efectos comparativos, las compañías que habrían presentado déficit de Certificados en relación con el objetivo del 5,83%.

### Gráfico 3.1.18 Reparto de sujetos obligados por exceso y déficit de Certificados (art. 11 Orden ITC/2877/2008)

Nº de compañías



De este análisis se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. 20 compañías han presentado excesos de Certificados de biocarburantes en diésel. De estas 20, 1 además ha tenido exceso de Certificados en el cumplimiento del objetivo global (superando por tanto el 5,83%). Por otro lado, 1 compañía tuvo exceso sólo en el objetivo en gasolina. Por tanto, un total de 21 sujetos obligados presentaron exceso de Certificados en relación con sus obligaciones respectivas y percibieron, en consecuencia, los correspondientes importes resultantes del reparto del fondo de pagos compensatorios.

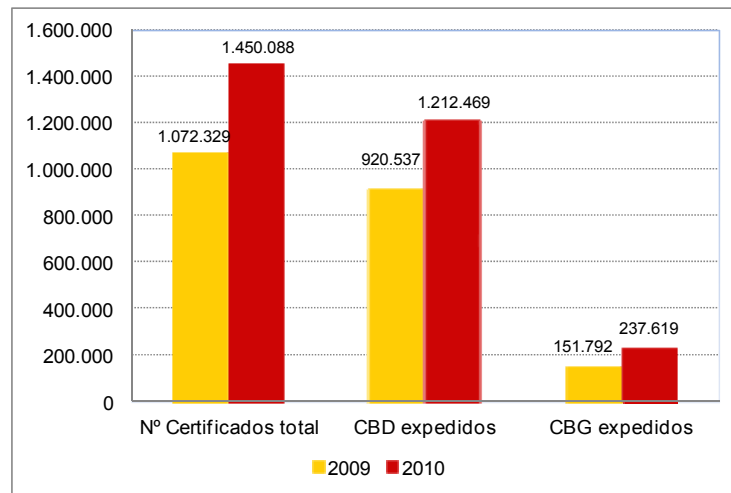
<sup>14</sup> En los términos y bajo el procedimiento de cálculo establecido en el artículo 11 de la Orden ITC/2877/2008 y desarrollado en la Circular CNE 1/2010.

2. Un total de 17 compañías no han alcanzado el número de Certificados necesarios para cubrir el umbral de cumplimiento que no lleva aparejado el abono de pagos compensatorios (4,78%) y, por lo tanto, han debido realizar los preceptivos pagos compensatorios. De estas 17 compañías, 6 han incumplido sólo este porcentaje del 4,78% (es decir, sí han alcanzado los objetivos individuales), 7 han presentado también déficit en el objetivo individual de biocarburantes en gasolina y 4 en el objetivo individual en diésel.
3. Si en lugar de considerar este umbral del 4,78% se atendiera, a efectos exclusivamente analíticos, al objetivo global del 5,83%, el número de compañías con déficit de Certificados aumentaría considerablemente. En concreto, hasta 44 compañías no habrían alcanzado el número mínimo de Certificados que les permitiría cumplir con el objetivo global de biocarburantes (5,83%).
4. En total, 22 compañías han debido realizar pagos compensatorios en el ejercicio 2010, de las cuales 5 incumplieron exclusivamente el objetivo individual de biocarburantes en gasolina, 4 incumplieron el objetivo individual de biocarburantes en diésel y el umbral exento de la obligación global, 7 incumplieron el objetivo individual de biocarburantes en gasolinas y el umbral exento de la obligación global y 6 incumplieron exclusivamente el umbral exento de la obligación global.

### **3.1.3.1 Comparación con el ejercicio 2009**

1. Comparando (Gráfico 3.1.19) el número de Certificados definitivos anotados en las cuentas de los sujetos obligados correspondientes exclusivamente a las ventas de biocarburantes en cada uno de los ejercicios (sin tener en cuenta por tanto los traspasos), se aprecia un incremento en el número de Certificados definitivos anotados tanto de biocarburantes en diésel (+32%) como en gasolina (+57%). Estos incrementos representaron en su conjunto un aumento del 35% del número total de Certificados definitivos anotados.

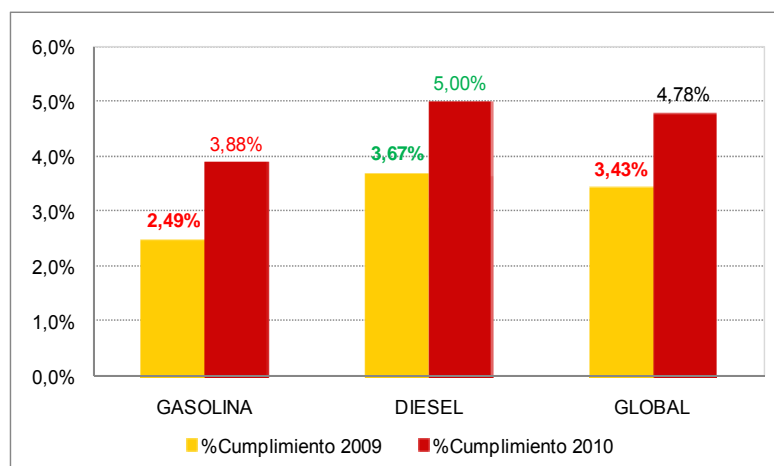
**Gráfico 3.1.19 Número de Certificados definitivos. Comparativa 2009-2010**



2. En lo que respecta al grado de cumplimiento de los objetivos global y particulares de biocarburantes en diésel y en gasolina para cada año<sup>15</sup> (habiendo por tanto tenido en cuenta los Certificados definitivos después de traspasos), en el Gráfico 3.1.20 se observa que el porcentaje en 2010 es superior en todos los casos, de forma consecuente con el incremento de los porcentajes mínimos obligatorios de venta o consumo de 2010 respecto a 2009.

**Gráfico 3.1.20 Grado de cumplimiento del objetivo global y particular de biocarburantes en diésel y en gasolina. Comparativa 2009-2010**

Datos en %



<sup>15</sup> Entendiendo por cumplimiento del objetivo el porcentaje resultante de dividir el número de Certificados de biocarburantes en diésel, en gasolina y el total de Certificados entre el gasóleo de automoción, la gasolina y el total de carburantes de automoción, respectivamente, vendidos en 2009 y 2010, en contenido energético en ambos casos.

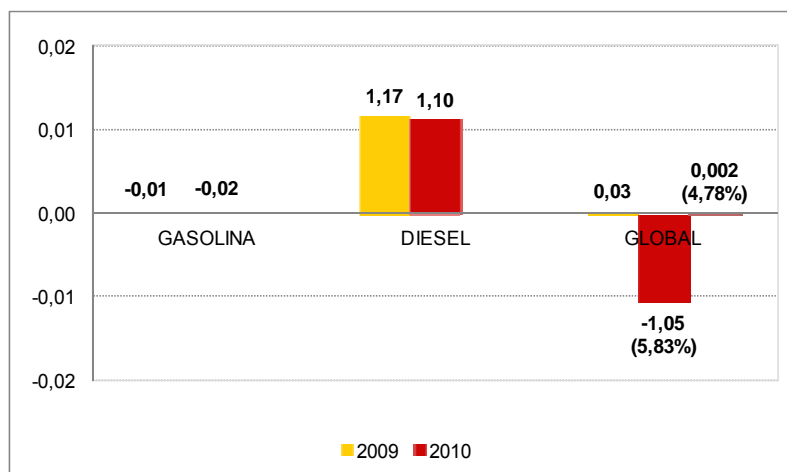


3. Sin embargo, si analizamos el grado de cumplimiento que supusieron los Certificados definitivos de biocarburantes en diésel y en gasolina anotados en las cuentas de certificación (después de traspasos), en relación con los respectivos objetivos individuales y global señalados para cada año en la Orden ITC/2877/2008, se observa (Gráfico 3.1.21) que mientras que la situación respecto a los objetivos individuales no ha cambiado sustancialmente (en gasolina no se alcanzó el objetivo ningún año y en diésel se superó casi en la misma cuantía), sí se ha producido un cambio respecto al objetivo global. Mientras que en 2009 se superó ligeramente dicho objetivo, en 2010 no se ha alcanzado el objetivo del 5,83%.

Por el contrario, si se atiende al umbral exento de pago compensatorio para la consecución del objetivo global (4,78%) se observa que, a nivel sectorial, los sujetos obligados se han ajustado a dicho porcentaje. Esto parece indicar que las compañías han traspasado Certificados hasta ajustar su saldo de Certificados al 4,78%.

**Gráfico 3.1.21 Diferencial respecto a los objetivos fijados en la Orden ITC/2877/2008. Comparativa 2009-2010**

Datos en puntos porcentuales

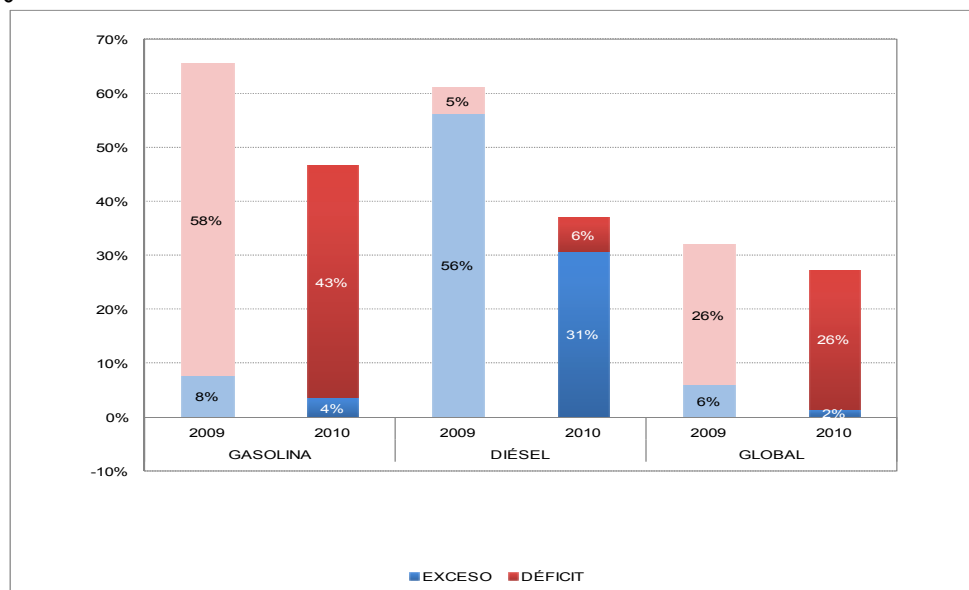


4. Por último, la comparación entre el porcentaje de compañías que han tenido exceso y déficit de Certificados en 2009 y 2010 (Gráfico 3.1.22) muestra una disminución de las empresas con exceso de Certificados. Esto puede explicarse por el aumento de los objetivos registrado en 2010 y por el incremento de los traspasos de Certificados al ejercicio 2011 con objeto de prevenir un déficit de certificados en 2011.

Igualmente ha disminuido el porcentaje de empresas con déficit de Certificados en gasolina y se mantiene, prácticamente, el porcentaje de compañías con déficit en relación al objetivo en diésel y global.

**Gráfico 3.1.22 Reparto de sujetos obligados por exceso y déficit de Certificados (art. 11 Orden ITC/2877/2008). Comparativa 2009-2010**

Datos en %<sup>16</sup>



### 3.2 Orígenes de materias primas y de biocarburantes

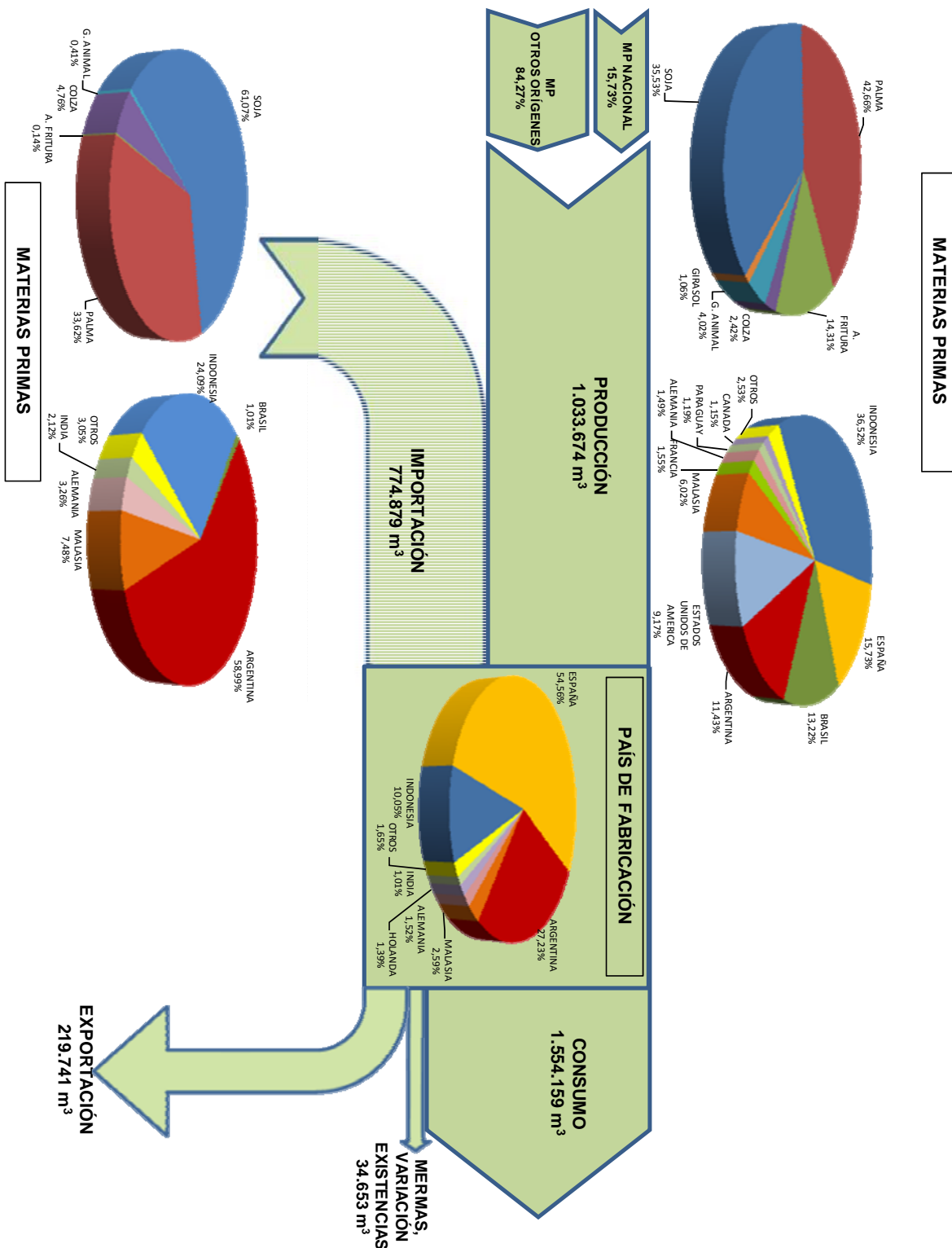
En el presente epígrafe se desglosan los tipos y países de origen de las materias primas con las que se han producido los biocarburantes, así como los países de producción y origen<sup>17</sup> de los biocarburantes vendidos en España durante el ejercicio 2010. Para ello, se presentan, en primer lugar, de forma gráfica, el balance de producción, importaciones, exportaciones y consumo de biodiésel y de bioetanol en España en 2010 y, en segundo lugar, se analizan de forma conjunta los orígenes de todas las fuentes de aprovisionamiento para, posteriormente, estudiar de forma individualizada el origen de las materias primas y de los biocarburantes importados y el de aquéllos producidos en España.

<sup>16</sup> El porcentaje se calcula sobre el número de empresas que tienen respectivamente cada obligación. En 2010, del total de las 73 solicitudes de anotación formalizadas, no se consideran las de las 7 compañías que no han tenido actividad. Asimismo, en 2010 el cálculo de excesos se ha realizado respecto a la obligación global (5,83%), mientras que para el cálculo del déficit se ha considerado el 4,78%, según lo establecido en la Resolución de 7 de enero de 2011 antes citada.

<sup>17</sup> Se entiende por país de origen del biocarburante, de conformidad con lo previsto en la Circular 2/2009, el último país desde el que se expidió el biocarburante para su introducción en España.

### 3.2.1 Balance del biodiésel

CAPACIDAD INSTALADA 5.021.789 m<sup>3</sup>





### 3.2.3 Tipo y origen de materias primas y país de fabricación de los biocarburantes vendidos en España en 2010

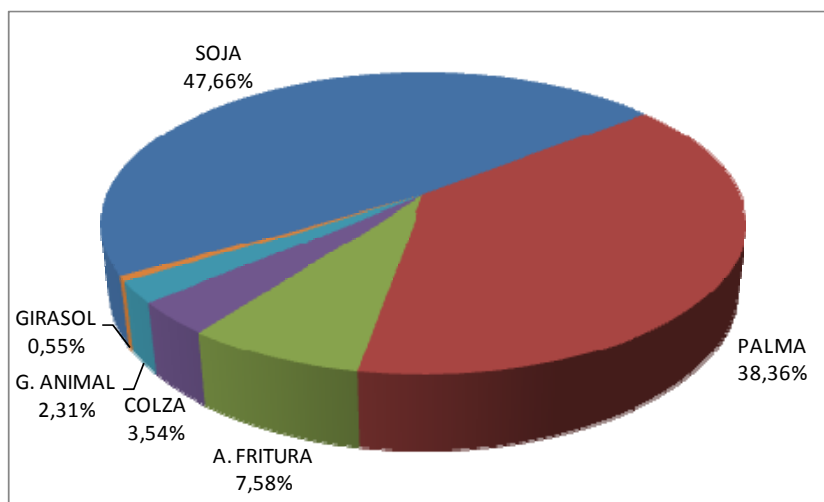
A continuación se desglosan, para cada tipo de biocarburante vendido en España, los tipos de materias primas empleadas y sus orígenes, con independencia de su fuente de aprovisionamiento, producción nacional o importación (los volúmenes de importación y producción empleados son después de exportaciones y antes de mermas y variaciones de existencias).

#### 3.2.3.1 Biocarburantes susceptibles de ser mezclados con gasóleo

En cuanto al biodiésel consumido en España, el **tipo de materia prima** mayoritario ha sido la soja, con un porcentaje del 47,66%, seguido de la palma (38,36%), el aceite de fritura (7,58%) y, en menor proporción, la colza (3,54%), la grasa animal (2,31%) y el aceite de girasol (0,55%).

#### Gráfico 3.2.1 Tipo de materias primas del biodiésel consumido en España en 2010

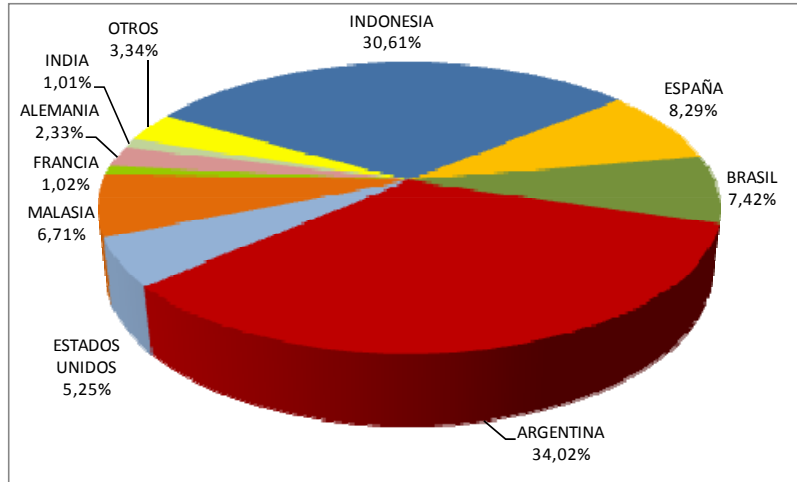
Datos en %



Los países de **origen de la materia prima** (ver Gráfico 3.2.2) han sido principalmente Argentina, que representa el 34,02%, e Indonesia con un 30,61%. España ocupa el tercer lugar en origen de las materias primas del biodiésel (8,29%). Le siguen Brasil (7,42%) y Malasia (6,71%).

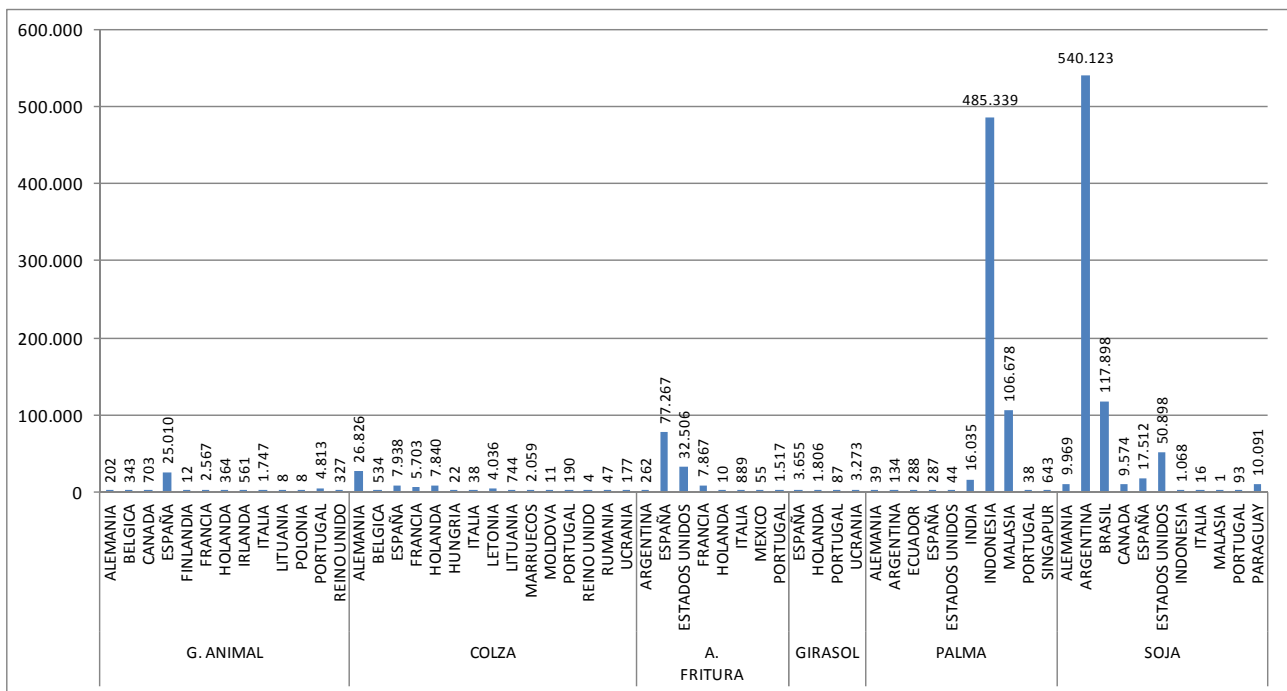
### Gráfico 3.2.2 País de origen de las materias primas del biodiésel consumido en España en 2010

Datos en %



### Gráfico 3.2.3 Tipos y orígenes de las materias primas de biodiésel consumido en España en 2010

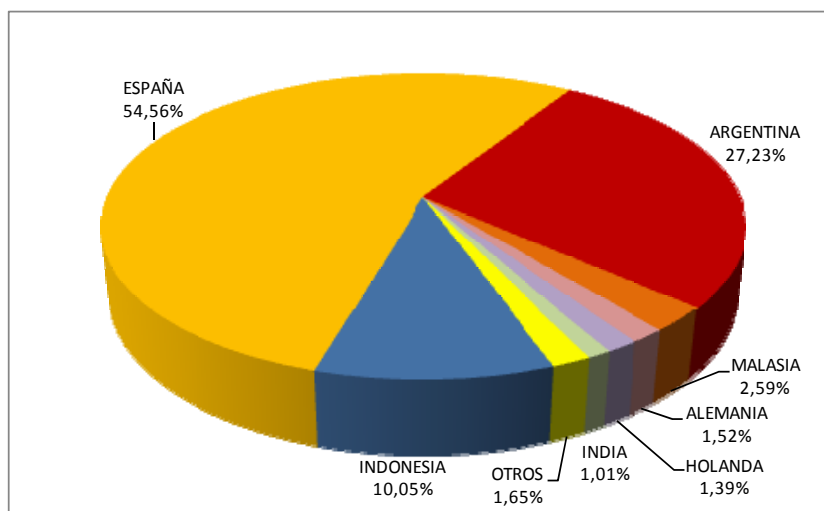
Datos en m<sup>3</sup>



En cuanto al **país de producción** del biodiésel consumido en 2010, destaca España con un 54,56%. En Argentina se elaboró el 27,23%, en Indonesia un 10,05% y en Malasia un 2,59%. Alemania y Holanda representaron, conjuntamente, el 2,91%.

### Gráfico 3.2.4 País de producción del biodiésel consumido en España en 2010

Datos en %



En resumen, el biodiésel consumido en España en 2010 se ha caracterizado por lo siguiente:

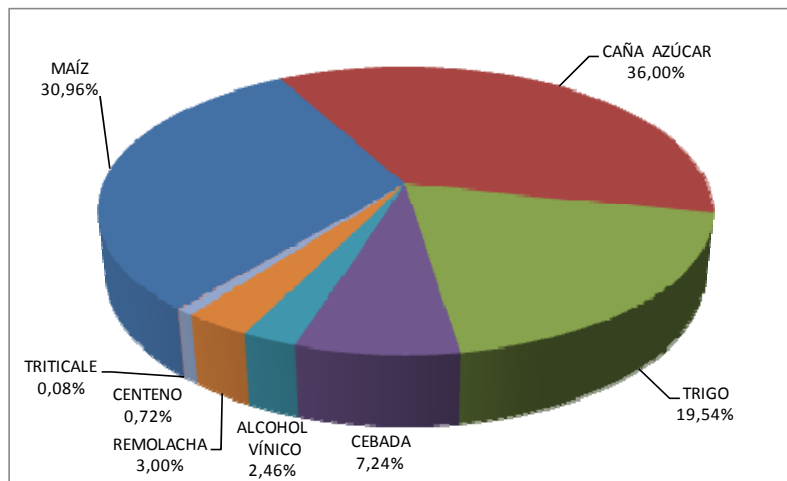
1. Ha sido producido principalmente a partir de soja argentina (34%) y palma indonesia (30,55%). Argentina ha superado en 2010 a Indonesia como principal país de origen de la materia prima (19,21% en 2009 vs 34,02% en 2010), aunque Indonesia ha incrementado también su participación (del 25,12% al 30,61%), lo que ha implicado una concentración de los orígenes en torno a estos dos países (65% en 2010 vs 43,88% en 2009) a costa de la reducción de la participación de la soja brasileña (7,42% en 2010 frente a 16,19% en 2009).
2. En total, la soja y la palma han supuesto más del 85% de las materias primas empleadas en su fabricación (86,02%).
3. España ha suministrado el 8,29% de las materias primas empleadas para la fabricación de biodiésel consumido en 2010 (12,49% en 2009).
4. El biodiésel se ha fabricado principalmente en España (54,56%), aunque en menor proporción que en 2009 (69,12%). El segundo país con mayor participación ha sido Argentina (27,23%) que ha duplicado su peso respecto al año anterior.

### 3.2.3.2 Biocarburantes susceptibles de ser mezclados con gasolina

Las **materias primas** más importantes para la fabricación del bioetanol comercializado en España han sido la caña de azúcar (36%), seguida del maíz (30,96%), el trigo (19,54%), la cebada (7,24%), la remolacha (3%) y el alcohol vínico (2,46%). El triticale y el centeno representaron conjuntamente un 0,8%.

#### Gráfico 3.2.5 Tipo de materias primas del bioetanol consumido en España en 2010

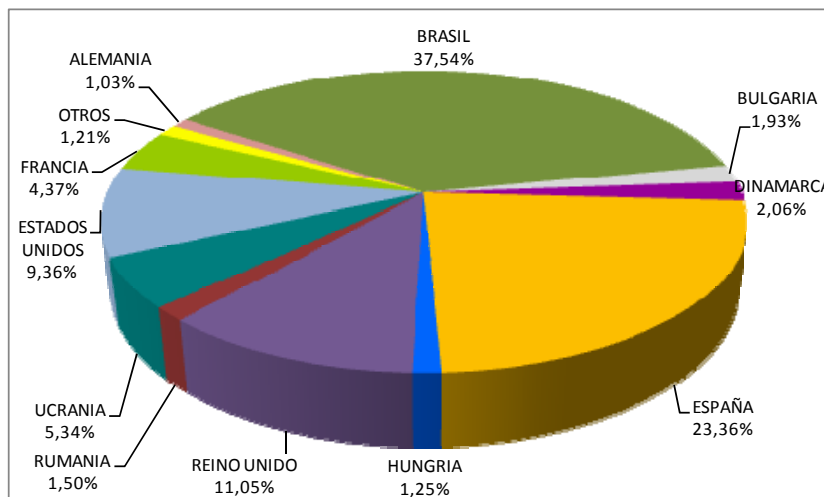
Datos en %



El país mayoritario de **origen de la materia prima** ha sido Brasil, con un 37,54%. España representa el 23,36%, seguido de Reino Unido (11,05%) y Estados Unidos (9,36%).

#### Gráfico 3.2.6 País de origen de la materia prima del bioetanol consumido en España en 2010

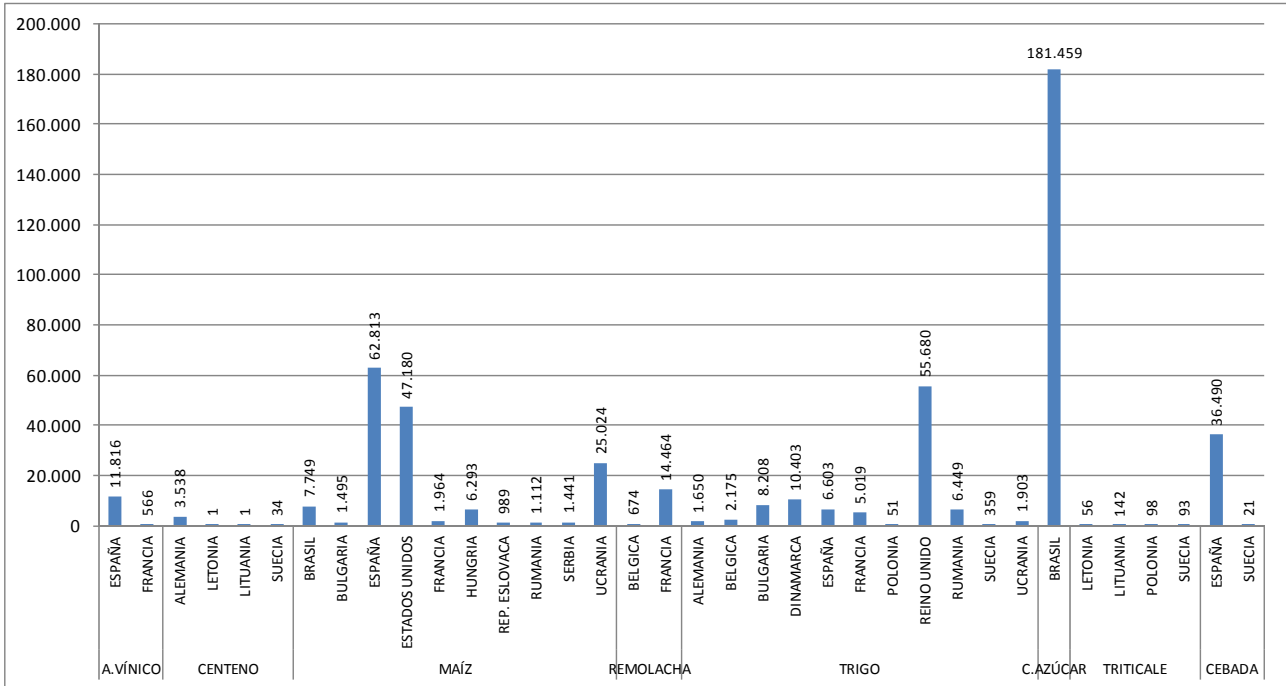
Datos en %





### Gráfico 3.2.7 Tipos y orígenes de las materias primas del bioetanol consumido en 2010

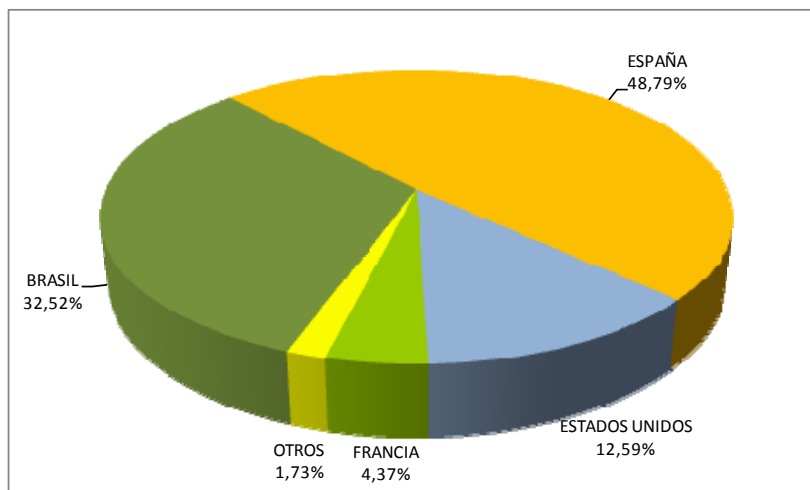
Datos en m<sup>3</sup>



El principal **país de fabricación** del bioetanol, como en el caso del biodiésel, ha sido España (48,79%). En Brasil se ha fabricado el 32,52% y en Estados Unidos el 12,59%. El bioetanol restante se ha fabricado en Francia (4,37%) y otros países de la Unión Europea (con porcentajes inferiores al 1% en todos los casos, representando en su conjunto un 1,73%).

### Gráfico 3.2.8 País de fabricación del bioetanol consumido en España en 2010

Datos en %



En resumen, el bioetanol consumido en España durante el año 2010 ha presentado las siguientes características:

1. Ha sido producido principalmente a partir de caña de azúcar (36%, toda de procedencia brasileña), maíz (30,96%) y trigo (19,54%). En 2010 aparecen dos nuevas materias primas, el triticale y el centeno, aunque con una participación muy reducida (0,8%).
2. Tras la caña de azúcar brasileña, destacan también el maíz español (12,46%) y estadounidense (9,36%) y el trigo británico (11,05%).
3. El principal origen de la materia prima ha sido Brasil (37,54%) que ha pasado en 2010 a ocupar el primer puesto, seguido de España (23,36%).
4. El bioetanol consumido se ha fabricado principalmente en España (48,79%) aunque su participación se ha reducido en gran medida (67,24% en 2009), seguido por Brasil (32,52%), que por el contrario casi ha duplicado su participación, y Estados Unidos que aumenta sensiblemente (de un 1,22% en 2009 a un 12,59% en 2010).

### **3.2.4 Tipo y origen de materias primas de los biocarburantes producidos en España en 2010**

Los sujetos obligados y sujetos de verificación que en 2010 han sido titulares de instalaciones de producción de biocarburantes ubicadas en territorio nacional, han debido cumplimentar en SICBIOS la información relativa al tipo de biocarburante fabricado, materia prima empleada en su fabricación, capacidad instalada, cantidad producida ( $\text{m}^3$  a  $15^\circ\text{C}$ ) y país de primer origen de la materia prima (es decir, dónde se cultivó la misma).

De dicha información resulta que en 2010 **se han producido 1.033.674  $\text{m}^3$  de biodiésel** (+13,94% respecto a 2009) en 45 plantas de producción con una capacidad instalada de más de 5  $\text{Mm}^3/\text{año}$  ( $5.021.789 \text{ m}^3$ )<sup>18</sup>, 3 plantas más que en 2009 (+18% de capacidad

---

<sup>18</sup> La capacidad de producción se refiere, exclusivamente, a las plantas que formaban parte del mecanismo de fomento en el ejercicio 2010, excluyendo aquellas instalaciones de producción que por cualquier razón (plantas no operativas, plantas que no suministraron producto a los sujetos obligados del sistema de certificación) no formaban parte de dicho mecanismo.

instalada). Sin embargo, de estas 45 plantas, sólo 36 han estado operativas durante 2010, funcionando de media al 28,16% de su capacidad total de producción<sup>19</sup>.

Durante el año 2010, se han puesto en marcha tres nuevas plantas de producción de biodiésel, situadas en Andalucía, Castilla-La Mancha y Extremadura, titularidad respectivamente de BIOSUR TRANSFORMACIÓN, ACEITES DEL SUR COOSUR y GREEN FUEL EXTREMADURA y se han llevado a cabo algunas inversiones para aumentar la capacidad de almacenamiento y producción, mejora de las instalaciones y procesos productivos de las plantas ya instaladas<sup>20</sup>.

Con respecto al **bioetanol**, la **producción declarada** en SICBIOS en 2010 ha sido de **469.810 m<sup>3</sup>** (+1,49% respecto a 2009). En 2010 existían 4 plantas con una capacidad anual declarada de 569.000 m<sup>3</sup>, sin variaciones respecto al año anterior. En concreto en Babilafuente (Salamanca) se sitúa la planta de mayor capacidad de producción con 200.000 m<sup>3</sup>/año, que durante 2010 funcionó prácticamente al cien por cien de su capacidad (96,48%), destinando la mayor parte de su producción a la exportación (85%). En cambio, la producción de la planta situada en Texeiro-Curtis (La Coruña) cuya capacidad de producción es de 196.000 m<sup>3</sup>/año, se destinó casi en su totalidad a la obtención de ETBE en refinerías españolas (97%). Por otra parte, la planta situada en Cartagena (Murcia) con una capacidad de producción de 130.000 m<sup>3</sup>/año, destinó el 71% de su producción a la obtención de ETBE. Esta planta es además la única que ha aumentado un 14% su producción respecto al año 2009. Por último, la planta situada en Alcázar de San Juan (Ciudad Real) con una capacidad de producción anual de 43.000 m<sup>3</sup>/año, destinó en 2010 la totalidad de su producción a la obtención de ETBE, aunque disminuyó su producción anual en un 19%.

---

<sup>19</sup> De las 36 plantas que han estado operativas en 2010, 12 han producido por debajo del 5% de su capacidad. En el cálculo de la media no se han considerado aquellas plantas que operaban por debajo de un 1% de su capacidad.

<sup>20</sup> En 2010, ABENGOA inició el proyecto de construcción de un nuevo tanque de almacenamiento de biodiésel, con capacidad total de 2.500 m<sup>3</sup> (no operativo hasta marzo 2011) en su planta de San Roque. Las inversiones realizadas por BIOCUM PISUERGA se destinaron a la ampliación de la capacidad de almacenamiento de materia prima. A su vez, BIONORTE desarrolló e instaló un sistema de producción en continuo para una capacidad de 1.500 litros por hora. Por su parte, BIOTERUEL realizó una ampliación del parque de tanques de su planta de biodiésel. Por último, ENTABAN BIOCUMBUSTIBLES y ECOCARBURANTES invirtieron en mejorar sus instalaciones, incorporando, esta última, una nueva tubería de conexión de la fábrica con el puerto, para la carga de barcos de etanol.

En conjunto la media de funcionamiento de las plantas de bioetanol en España ascendió en 2010 al 77,16% de su capacidad total de producción, prácticamente igual al año anterior.

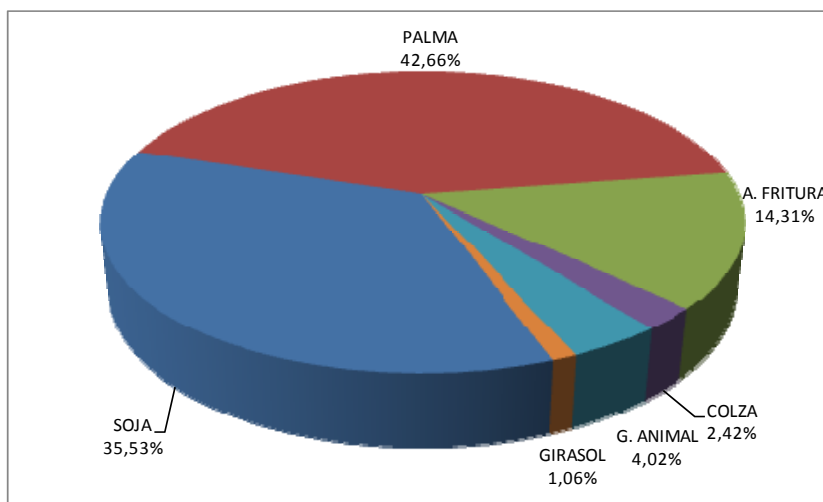
Por último, el **bioETBE** se fabrica en seis refinerías españolas con una capacidad de producción total de 972.533 m<sup>3</sup>/año.

### 3.2.4.1 Producción nacional de biodiésel

El reparto porcentual de las **materias primas** empleadas para la fabricación de biodiésel<sup>21</sup> en España se representa en el Gráfico 3.2.9. La materia prima mayoritaria ha sido la palma con un 42,66%, la soja con un 35,53% y el aceite de fritura con un 14,31%. La grasa animal (4,02%), la colza (2,42%) y el aceite de girasol (1,06%) se han empleado en menores proporciones. Este año no se ha empleado aceite de oliva.

#### Gráfico 3.2.9 Tipos de materias primas utilizadas para la producción nacional de biodiésel en 2010

Datos en %

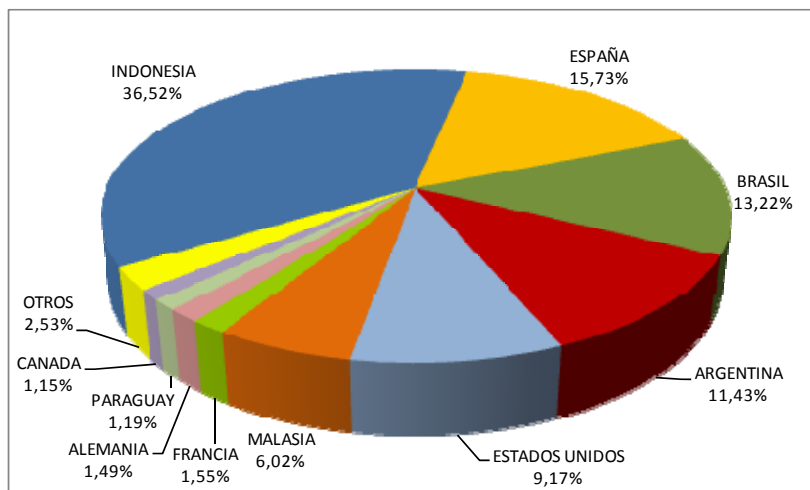


El **origen de las materias primas** para la producción nacional de biodiésel se ha representado porcentualmente en el Gráfico 3.2.10. Indonesia es el principal país de origen (36,52%), seguido de España (15,73%), Brasil (13,22%), Argentina (11,43%) y Estados Unidos (9,17%).

<sup>21</sup> Se ha tenido en cuenta la totalidad de la producción nacional de biodiésel, con independencia de su destino (consumo nacional o exportación).

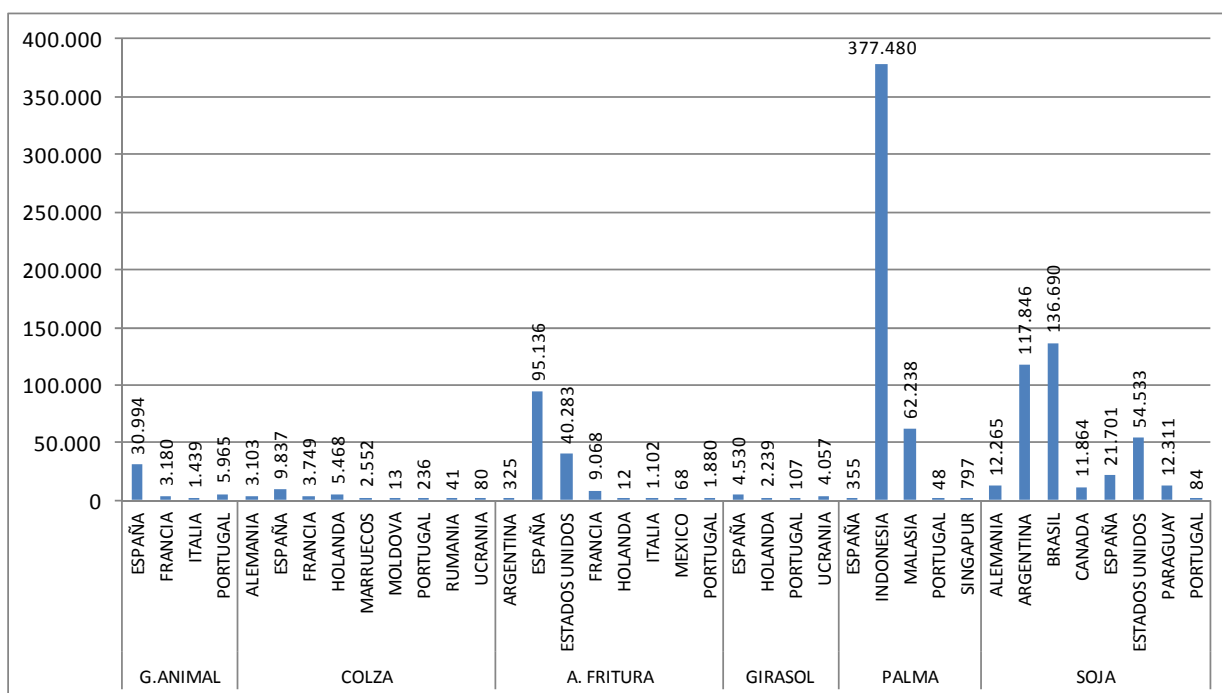
**Gráfico 3.2.10 País de origen de las materias primas utilizadas para la producción nacional de biodiésel en 2010**

Datos en %



**Gráfico 3.2.11 Tipos y orígenes de las materias primas utilizadas para la producción nacional de biodiésel en 2010**

Datos en m<sup>3</sup>



De los gráficos anteriores se puede extraer a modo de conclusión que en 2010 el **biodiésel producido en España:**

1. Se ha fabricado principalmente a partir de palma (42,66%), soja (35,53%) y aceites de fritura (14,31%). La palma ha superado este año a la soja como principal materia prima.
2. Los principales países que han aportado las materias primas han sido Indonesia (36,52%) y España (15,73%). En 2010 destaca la reducción de la participación de Brasil (de un 23,43% en 2009 a un 13,22% en 2010) y el incremento de Estados Unidos y Malasia (5,28% en 2009 vs 9,17% en 2010 y 1,33% vs 6,02%, respectivamente)
3. Casi la mitad del biodiésel fabricado en España se ha producido a partir de palma indonesia (36,52%) y soja brasileña (13,22%) y argentina (11,40%).
4. España prácticamente no ha variado su porcentaje como país de origen de las materias primas empleadas en la producción de biodiésel (de un 18,07% en 2009 a un 15,73% en 2010).

#### **3.2.4.2 Producción nacional de bioetanol**

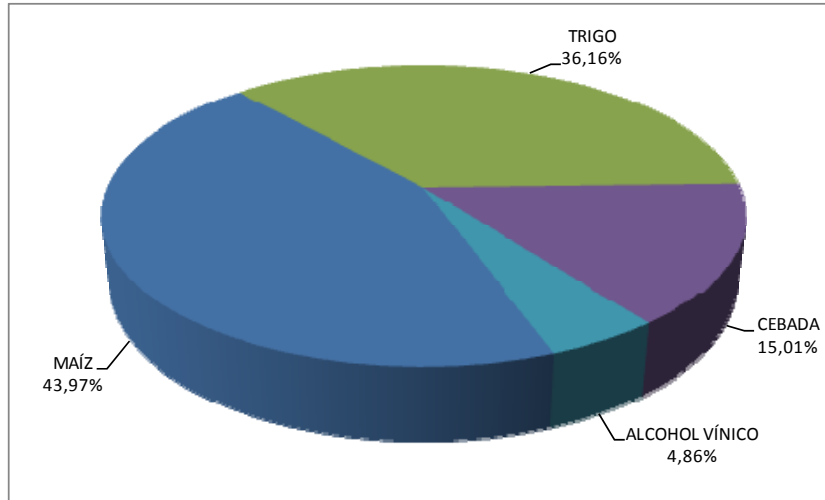
En España se ha fabricado bioetanol<sup>22</sup> principalmente a partir de maíz (43,97%) y trigo (36,16%). También se ha empleado cebada (15,01%) y alcohol vínico (4,86%).

---

<sup>22</sup> Como en el caso del biodiésel, se ha considerado la producción total, sin hacer distinción en cuanto a destino entre consumo en territorio nacional y exportación.

### Gráfico 3.2.12 Tipos de materias primas utilizadas para la producción nacional de bioetanol en 2010

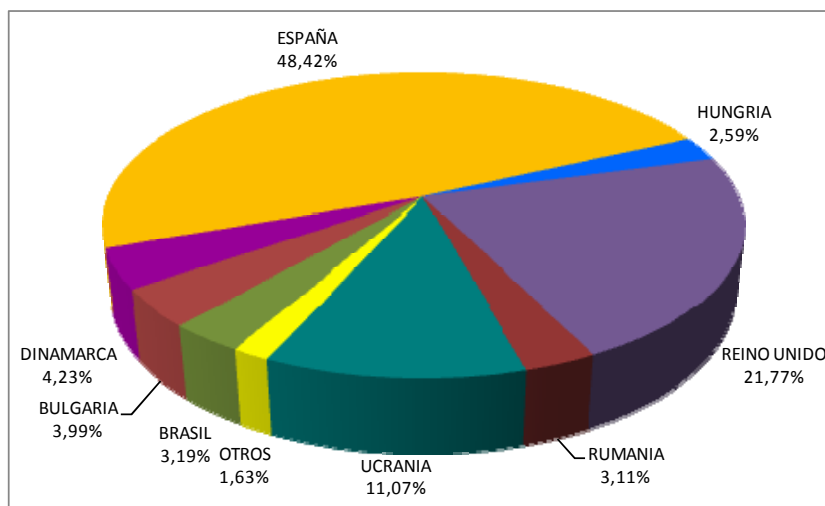
Datos en %



La materia prima empleada se ha cultivado mayoritariamente en territorio español (48,42%). Otros **países de origen** relevantes han sido Reino Unido (21,77%), Ucrania (11,07%) y Dinamarca (4,23%).

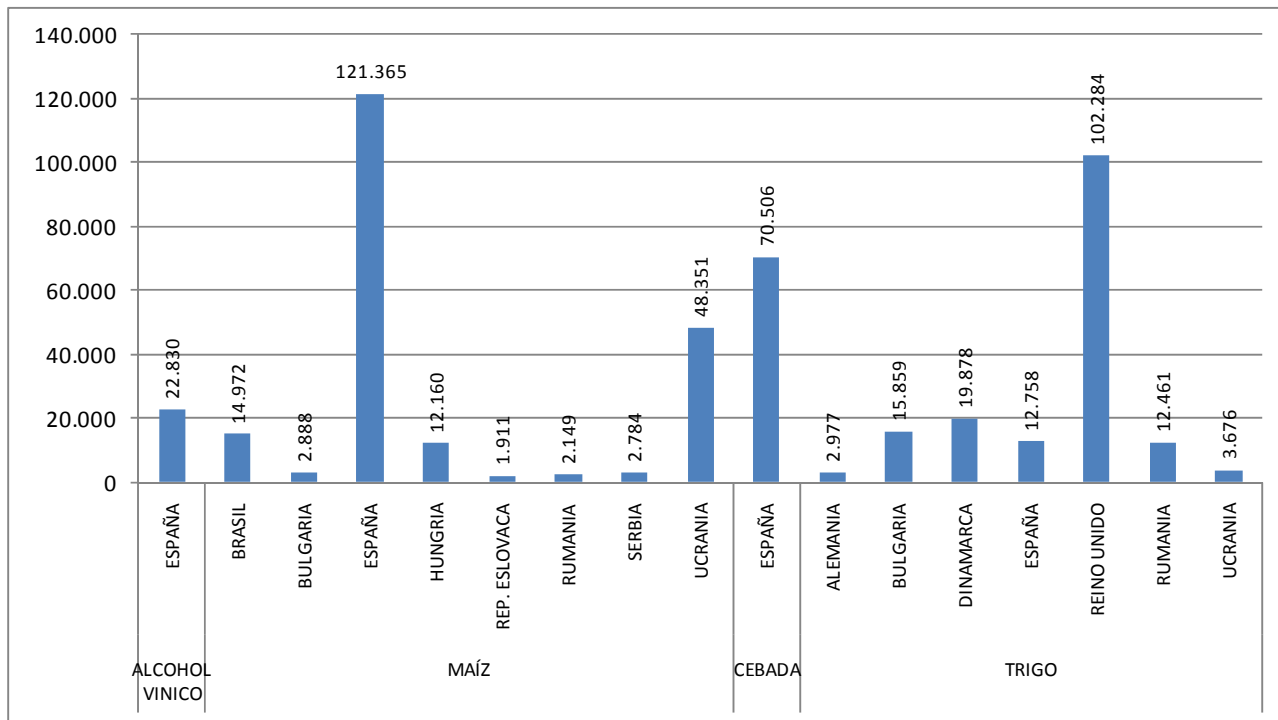
### Gráfico 3.2.13 País de origen de las materias primas utilizadas para la producción nacional de bioetanol en 2010

Datos en %



### Gráfico 3.2.14 Tipos y orígenes de las materias primas utilizadas para la producción nacional de bioetanol en 2010

Datos en m<sup>3</sup>



De los gráficos anteriores se concluye que en 2010 el **bioetanol producido en España**:

1. Se ha fabricado, como en 2009, mayoritariamente a partir de maíz (43,97%), trigo (36,16%) y cebada (15,01%).
2. Los principales países que han aportado las materias primas empleadas en la producción de bioetanol continúan siendo España (48,42%), Reino Unido (21,77%) y Ucrania (11,07%), que han incrementado su participación conjunta (81,26% en 2010 frente a un 64,98% en 2009), por lo que en 2010 se ha producido una concentración de países de origen de las materias primas.
3. La mayoría del bioetanol producido en España se ha fabricado con maíz español (25,83%) aunque ha reducido su participación (33,73% en 2009), seguido del trigo británico (21,77%) y cebada española (15,01%).



### 3.2.5 Origen de las importaciones de biocarburantes, tipo y origen de las materias primas y país de fabricación

Los sujetos obligados y sujetos de verificación que en 2010 han introducido en España biocarburantes en estado puro y/o mezclas<sup>23</sup> con carburante fósil, han debido informar en SICBIOS sobre las cantidades correspondientes de biocarburante puro o de carburante fósil y biocarburante contenidos en la mezcla (expresadas en m<sup>3</sup> a 15°C), sobre la identificación de la materia prima, el país de origen de la misma y el país de fabricación del biocarburante. Adicionalmente, han debido informar sobre el país de origen del biocarburante en el caso de biocarburantes puros y sobre el país de origen y de realización de las mezclas en su caso.

En 2010, se han declarado un total de **1.036.541 m<sup>3</sup> de biocarburantes importados** en España<sup>24</sup>. La cantidad de biodiésel importado ha sido de 774.879 m<sup>3</sup>, prácticamente en su totalidad biodiésel puro (741.735 m<sup>3</sup>, más de un 95%). Por su parte, las importaciones de bioetanol han sido de 261.662 m<sup>3</sup>.

En 2010, las importaciones de biocarburantes se han más que duplicado respecto a las cantidades importadas en 2009 (+123%). Este incremento se ha observado tanto en el caso del biodiésel (+117%) como del bioetanol (+145%).

#### 3.2.5.1 Importaciones de biodiésel

La **materia prima** principal del biodiésel importado ha sido la soja (61,07%), según se observa en el Gráfico 3.2.15. También se han utilizado palma (33,62%), colza (4,76%) y, en menor proporción, grasa animal (0,41%) y aceite de fritura (0,14%).

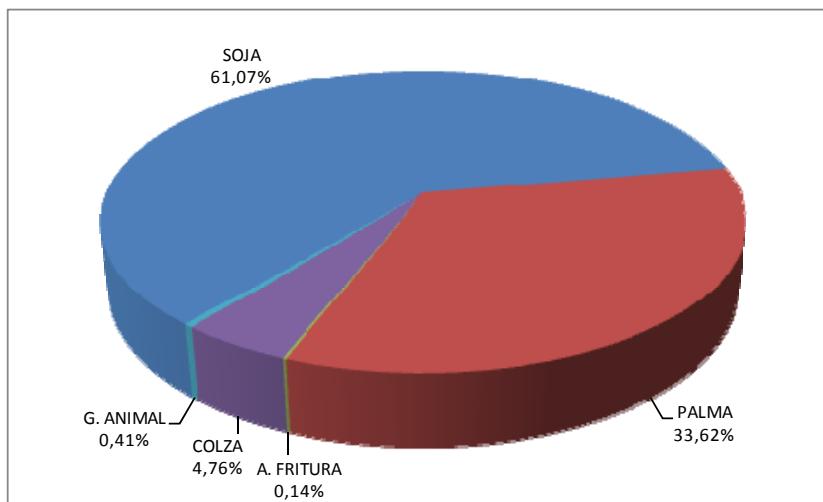
---

<sup>23</sup> El concepto de mezcla utilizado es el definido en la Circular 2/2009, esto es, cualquier proporción de biocarburante con carburante fósil, con independencia de la denominación que el resultado de la mezcla pudiera tener a efectos de clasificación arancelaria o a efectos de normas técnicas por las que se fijen sus especificaciones.

<sup>24</sup> No incluye las importaciones realizadas por los sujetos que no están obligados a declarar en el sistema de certificación, debido a que no realizan ventas en el mercado nacional.

### Gráfico 3.2.15 Materias primas del biodiésel introducido en España en 2010

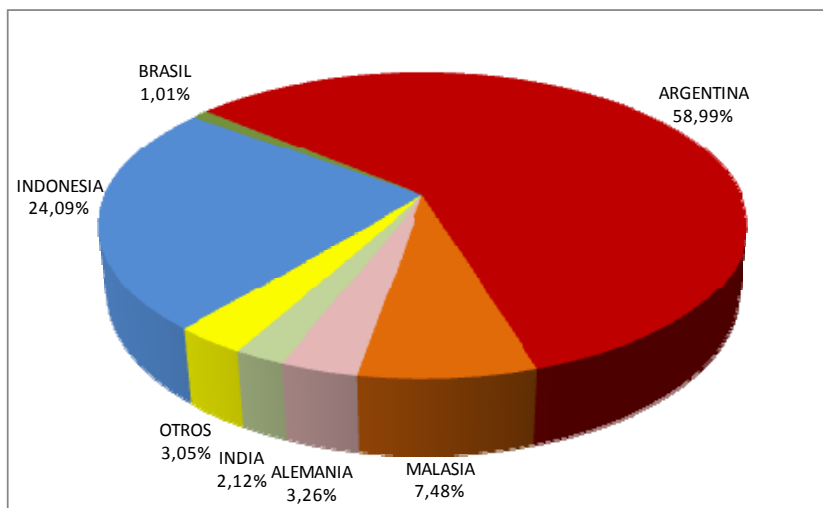
Datos en %



En el Gráfico 3.2.16 se representa la distribución porcentual de los **países de origen de la materia prima** del biodiésel importado. El 58,99% ha procedido de Argentina, el 24,09% de Indonesia y el 7,48% de Malasia. Estos tres países representan conjuntamente más de un 90% de las importaciones.

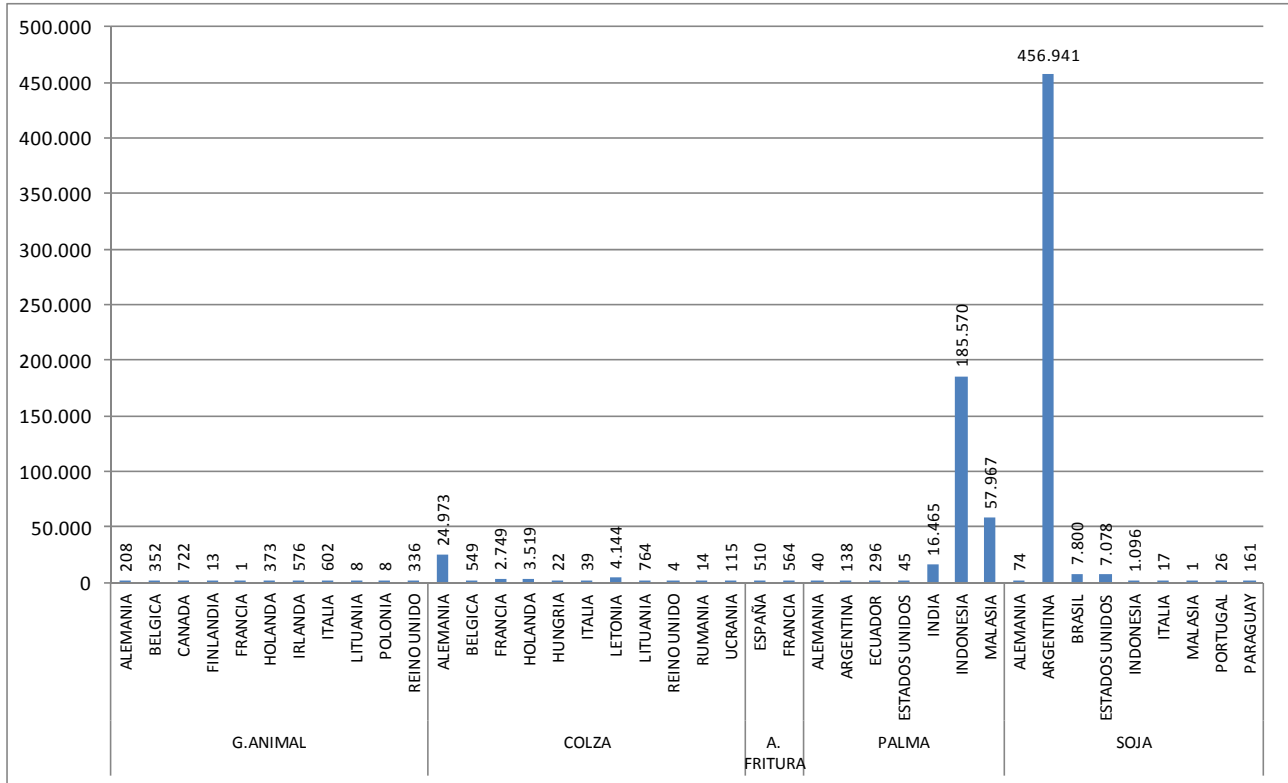
### Gráfico 3.2.16 País de origen de la materia prima del biodiésel introducido en España en 2010

Datos en %



### Gráfico 3.2.17 Tipo y origen de las materias primas del biodiésel introducido en España en 2010

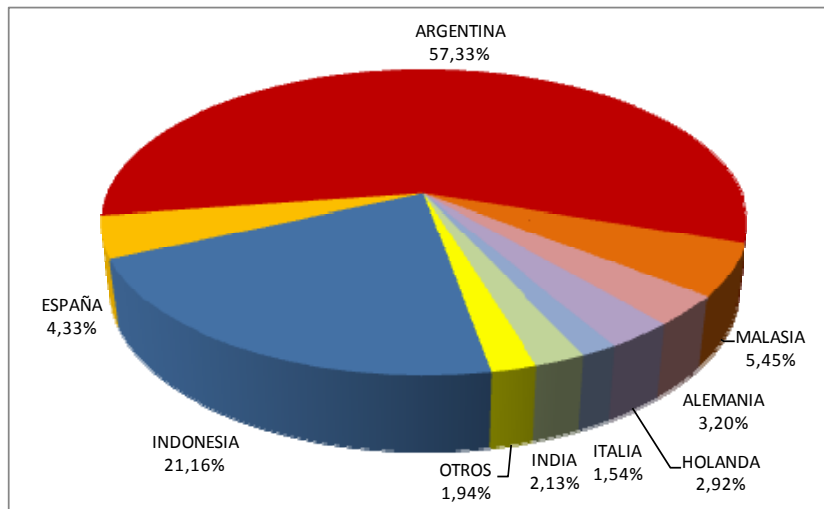
Datos en m<sup>3</sup>



En el Gráfico 3.2.18 se observa que el **país de fabricación** del biodiésel importado es mayoritariamente Argentina (57,33%). Le siguen a distancia Indonesia (21,16%) y Malasia (5,45%).

### Gráfico 3.2.18 País de fabricación del biodiésel introducido en España en 2010

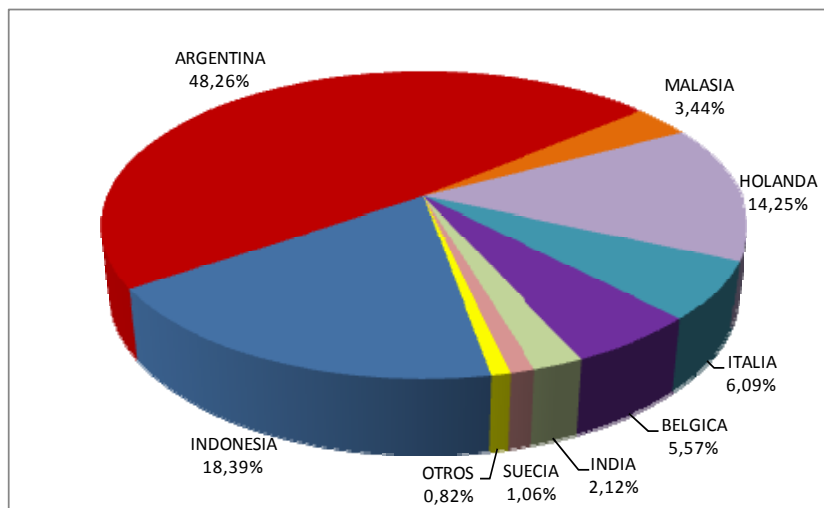
Datos en %



Finalmente, el principal país de origen del biodiésel importado (último país desde el que se expidió con destino a España) en 2010 ha sido Argentina (48,26%), Indonesia (18,39%) y Holanda (14,25%).

### Gráfico 3.2.19 País de origen del biodiésel introducido en España en 2010

Datos en %



De los gráficos anteriores se puede concluir que en 2010:

1. Al igual que en 2009 se ha importado biodiésel producido principalmente a partir de soja (61,07%) y palma (33,62%).

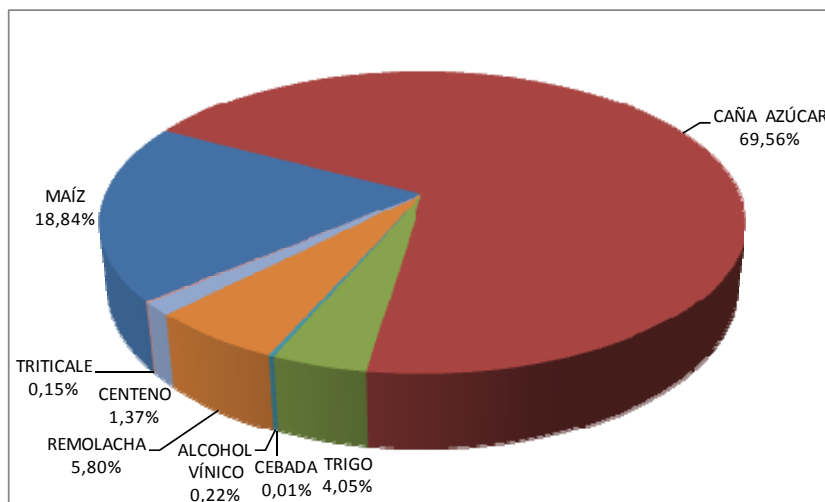
2. Los principales países que han aportado las materias primas de las importaciones españolas han sido Argentina (58,99%) e Indonesia (24,09%) seguidos de Malasia; entre los tres concentran más de un 90% (64,11% en 2009).
3. En particular, la soja argentina continua siendo la materia prima empleada mayoritariamente (58,97% en 2010 frente a 41,22% en 2009) seguida de la palma indonesia (23,95% en 2010 vs 7,48% en 2009).
4. También Argentina (57,33%) e Indonesia (21,16%) son los principales países donde se ha producido el biodiésel importado, habiendo aumentando sensiblemente su participación respecto al año anterior.
5. Por último, Argentina (48,26%) e Indonesia (18,39%) han desplazado en 2010 a Holanda (14,25%) y Bélgica (5,57%) como países desde los que se ha introducido el biocarburante en España.

### 3.2.5.2 Importaciones de bioetanol (bioETBE)

El bioetanol importado se ha fabricado principalmente a partir de cuatro **tipos de materias primas**, tal y como se observa en el Gráfico 3.2.20. La caña de azúcar es la materia prima mayoritaria (69,56%), seguida por el maíz (18,84%), la remolacha (5,80%) y el trigo (4,05%).

**Gráfico 3.2.20 Tipos de materia prima del bioetanol introducido en España en 2010**

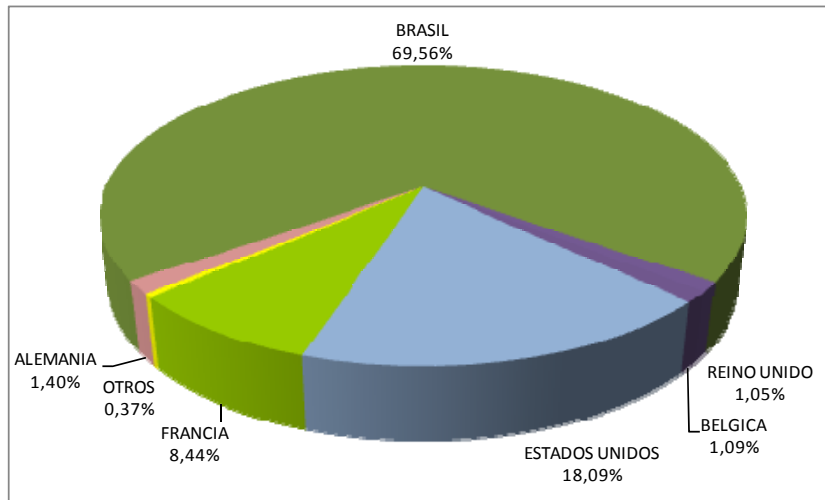
Datos en %



En cuanto al **origen de la materia prima**, el 69,56% del bioetanol importado se ha fabricado a partir de materia prima cultivada en Brasil, el 18,09% en Estados Unidos y el 8,44% en Francia (Gráfico 3.2.21).

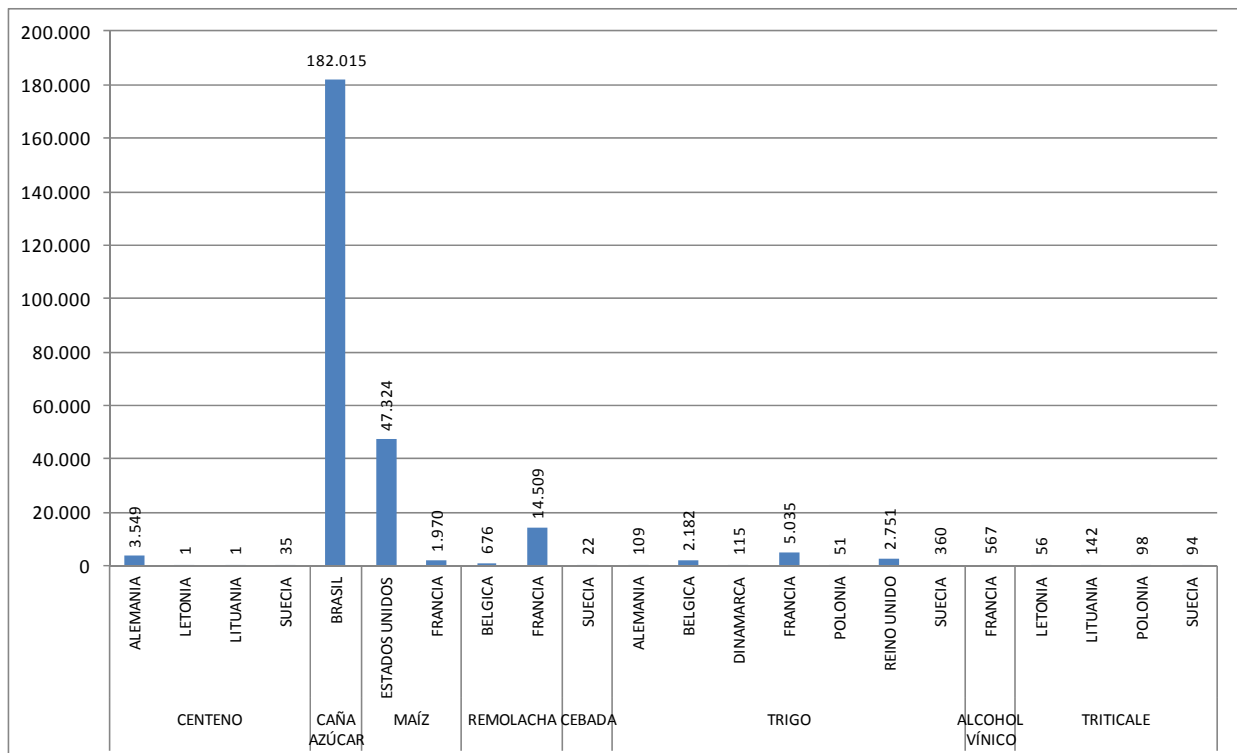
**Gráfico 3.2.21 País de origen de las materias primas del bioetanol introducido en España en 2010**

Datos en %



**Gráfico 3.2.22 Tipo y origen de las materias primas del bioetanol introducido en España en 2010**

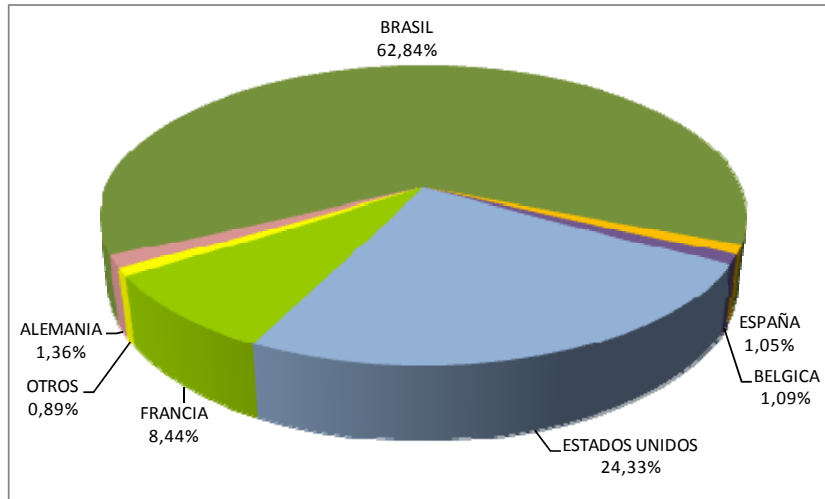
Datos en m<sup>3</sup>



El 62,84% del bioetanol importado se ha **fabricado** en Brasil (ver Gráfico 3.2.23). Otros países de producción han sido Estados Unidos (24,33%) y Francia (8,44%).

**Gráfico 3.2.23 País de fabricación del bioetanol introducido en España en 2010**

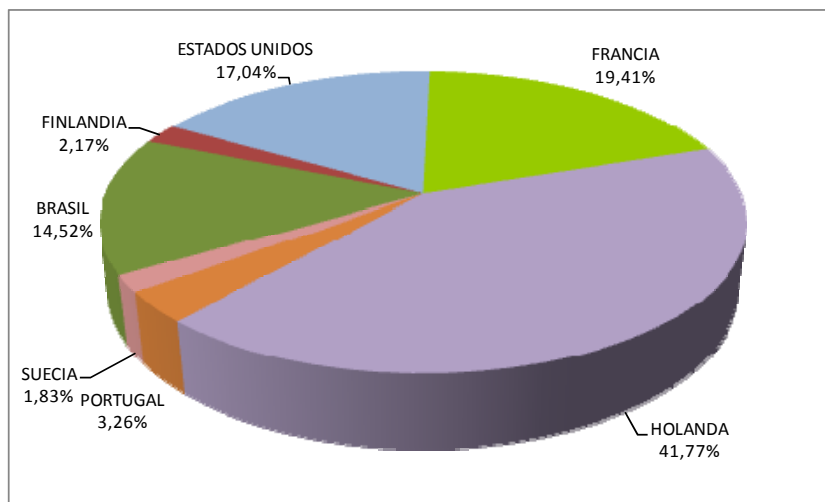
Datos en %



Finalmente, los principales **países desde donde se ha importado bioetanol** (último país desde el que se expidió) fueron Holanda (41,77%), Francia (19,41%), Estados Unidos (17,04%) y Brasil (14,52%).

**Gráfico 3.2.24 País de origen del bioetanol introducido en España en 2010**

Datos en %



De los gráficos anteriores se concluye que el **bioetanol importado** en España en 2010:

1. Se ha producido a partir de caña de azúcar (69,56%) y maíz (18,84%). Surgen este año como novedad el centeno, el alcohol vínico, la cebada y el triticale, pero en conjunto representan únicamente un 1,75%.
2. Brasil continúa siendo el principal país de origen de las materias primas, representando un 69,56%. Estados Unidos, que se ha introducido como novedad en 2010, le sigue a distancia (18,09%).
3. De hecho, el bioetanol importado en 2010 se ha producido, como en 2009, mayoritariamente a partir de caña de azúcar brasileña (69,56%) y maíz estadounidense que ha irrumpido con fuerza (18,09%).
4. Del mismo modo, Brasil sigue siendo el principal fabricante de bioetanol importado (62,84%), seguido a cierta distancia por las importaciones de Estados Unidos (24,33%).
5. Sin embargo, la introducción en España se ha realizado principalmente a través de Holanda (41,77%) como en 2009, seguida de Francia (19,41%) y Estados Unidos (17,04%).

### ***3.3 Emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) evitadas en España durante 2010***

El artículo 15 de la Orden ITC/2877/2008, en su punto 3, prevé la inclusión en el Informe anual sobre el uso de biocarburantes de la estimación de las emisiones de GEI evitadas, por tipo de biocarburante y por tipo de materias primas utilizadas en la producción de biocarburantes.

A este respecto se ha aprobado recientemente el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo, sobre cuyo borrador la CNE ha emitido



su preceptivo Informe 28/2011<sup>25</sup>. En dicho Real Decreto se sientan las bases de lo que será el futuro Sistema Nacional de Verificación de Sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, estableciendo para ello un periodo transitorio con vigencia desde el 1 de enero de 2013 hasta la aprobación de las disposiciones necesarias para el desarrollo del Sistema Nacional.

Por ello, en ausencia durante este segundo ejercicio del mecanismo de fomento, de un sistema nacional de sostenibilidad que incluya la información necesaria para aplicar, de forma completa y fiable, las reglas de cálculo de las emisiones asociadas al ciclo de vida de los biocarburantes establecidas en la Directiva 2009/28/CE<sup>26</sup>, se ha procedido a estimar, con una mera intención de aproximación al mandato de la citada Orden, las emisiones evitadas como consecuencia del uso de biocarburantes en España en base a las materias primas empleadas en su producción, como ya se hizo en el ejercicio 2009.

Para ello se han debido emplear diversas hipótesis de cálculo referidas a los valores por defecto señalados en el Anexo V de la citada Directiva. En base a estas hipótesis resultaría una **reducción del 37% en las emisiones por el uso de biodiésel** (vs. 39% en 2009), una **reducción del 68% por el empleo de bioetanol** (respecto a un 65% en 2009) y, al igual que en 2009, una **reducción global por el empleo de ambos biocarburantes del 43%**, superior por tanto al mínimo del 35% que, con carácter general, exige la Directiva 2009/28/CE.

Las hipótesis consideradas son las siguientes:

1. Se ha calculado la reducción de emisiones derivada del uso de biocarburantes en relación con la de los carburantes fósiles de referencia empleando la fórmula establecida en el Anexo V de la Directiva 2009/28/CE<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Informe 28/2011 de la CNE, de 22 de septiembre de 2011, sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se establecen los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos y el sistema español de verificación de la sostenibilidad (Ref: 98/2011).

<sup>26</sup> 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 se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE.

<sup>27</sup> REDUCCIÓN =  $(E_F - E_B)/E_F$ , donde  $E_F$  son las emisiones totales procedentes del combustible fósil de referencia y  $E_B$  son las emisiones procedentes del biocarburante.

2. En el cálculo de las emisiones totales de GEIs de biocarburante, se han empleado los valores por defecto señalados en el Anexo V de la Directiva, asumiendo, por tanto, que se dan las condiciones para su utilización en ausencia de la información necesaria para distinguir los volúmenes de producto respecto a los cuales no sería posible aplicar esta alternativa por no concurrir las condiciones exigidas por la propia Directiva.
3. Se han empleado los valores más conservadores (menores ahorros de emisiones) en los casos en los que existían varios valores para una misma materia prima.
4. En el cálculo de reducciones derivadas del uso del bioetanol, no se ha podido tener en cuenta el volumen obtenido a partir de cebada, alcohol vínico, centeno ni triticale por no tener asociadas emisiones por defecto en el Anexo V de la Directiva.

### **3.4 Mecanismos de flexibilidad**

Para el cumplimiento de las obligaciones de venta o consumo de biocarburantes, la Orden ITC/2877/2008 prevé varios mecanismos de flexibilidad. Por un lado, los sujetos obligados pueden realizar entre ellos transferencias de Certificados. Por otro, pueden traspasar Certificados para el cumplimiento de sus obligaciones del siguiente ejercicio. Por último, pueden cumplir parcialmente sus obligaciones mediante la realización de pagos compensatorios.

En este epígrafe se analiza cómo se han utilizado estos mecanismos de flexibilidad y cuál ha sido su peso en el cumplimiento de las obligaciones.

#### **3.4.1 Transferencias**

Durante el ejercicio de referencia y antes del 1 de abril del año siguiente, los sujetos obligados pueden transferir Certificados de los que sean titulares a las cuentas de otros sujetos. El precio de las transferencias se pacta libremente entre las partes y debe comunicarse a la CNE.

En el ejercicio 2010 **se transfirieron un total de 49.437 Certificados** de biocarburantes (menos de un 3,5% sobre el total de Certificados anotados), correspondiendo en su mayoría a Certificados de biocarburantes en diésel (74,3%).

Respecto al **precio**, casi un 30% de los Certificados se transfirieron a un precio comparativamente muy bajo<sup>28</sup>. Si se excluyeran las transferencias realizadas con precios iguales o inferiores a 15€ por Certificado (“Cantidad ajustada” en la Tabla 3.4.1), el número de Certificados transferidos se reduciría hasta 34.869.

**Tabla 3.4.1 Número de Certificados transferidos entre sujetos obligados**

	Certificados transferidos	
	Cantidad	“Cantidad ajustada” (p> 15€)
<b>CBD</b>	36.730	29.283
<b>CBG</b>	12.707	5.586
<b>Total Certificados</b>	49.437	34.869

Las transferencias se realizaron entre **35 sujetos transmitentes y 21 adquirentes**, actuando algunos de ellos tanto como compradores como vendedores.

**Tabla 3.4.2 Número de sujetos que han realizado transferencias**

	Total	Número de sujetos	
		CBD	CBG
<b>Transmitentes</b>	35	30	19
<b>Adquirentes</b>	21	20	11

En el Gráfico 3.4.1 se puede observar el **rango de precios** de las transferencias realizadas, pudiendo concluirse que:

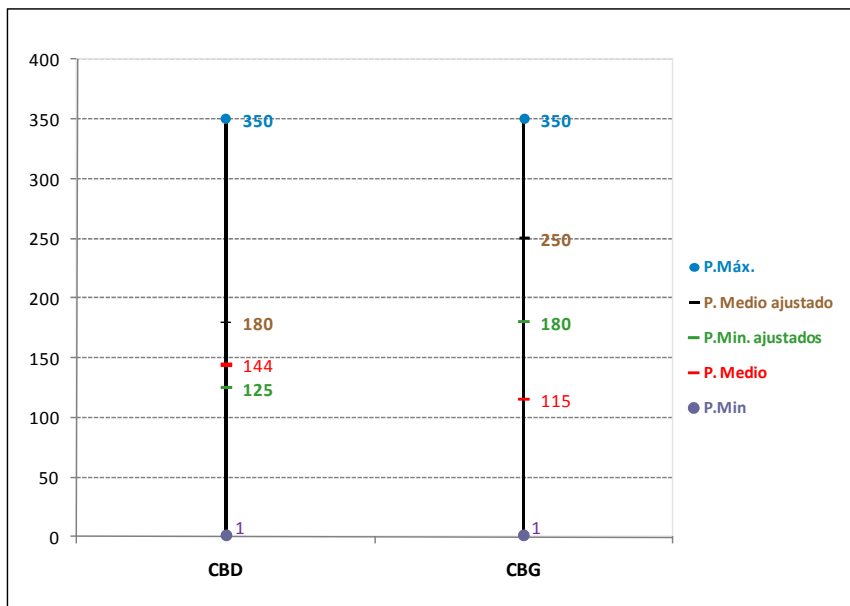
1. El precio máximo unitario alcanzado por los Certificados transferidos fue de 350 € tanto en el caso de los Certificados de biocarburantes en diésel como en gasolina.
2. Los precios medios unitarios ascendieron a 144 € y 115 € respectivamente. Ahora bien, excluyendo las transferencias a precios “no significativos” (precios iguales o inferiores a 15 € por Certificado), el precio medio unitario asciende a 180 € en el caso de los Certificados de biocarburantes en diésel y 250 € en gasolina.

<sup>28</sup> Generalmente, estas transferencias corresponden a transacciones de Certificados derivadas de los contratos de compraventa de producto suscritos entre las compañías.

- Los precios mínimos unitarios por Certificado (excluyendo las transferencias a precios “no significativos”) fueron respectivamente de 125 € para los Certificados de biocarburantes en diésel y 180 € en gasolina.

### Gráfico 3.4.1 Rango de precios de las transferencias realizadas

Datos en €/Certificado



#### 3.4.1.1 Comparación con el ejercicio 2009

Comparando las transferencias realizadas en los años 2009 y 2010 se aprecia que:

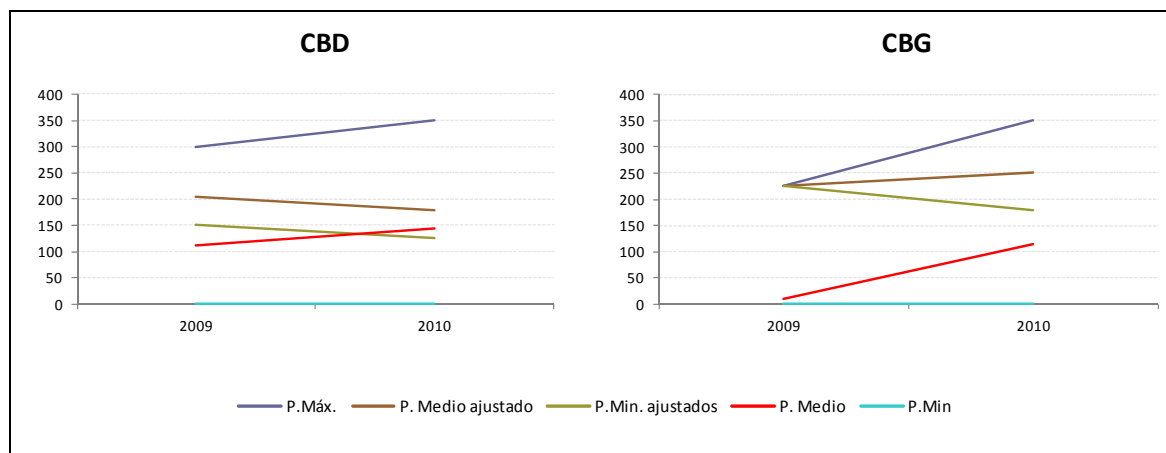
- El número de Certificados de biocarburantes transferidos se redujo en el ejercicio 2010 tanto en términos absolutos (-33%) como relativos (menos de un 3,5% sobre el total de Certificados anotados frente a casi el 7% de 2009). La mayor parte de los Certificados transferidos fueron, ambos años, de biocarburantes en diésel (un 89% en 2009 y un 74% en 2010). Sin embargo, por tipo de Certificado, en 2010 se ha reducido el número de Certificados en diésel transferidos (-44%) y han aumentado las transferencias de Certificados en gasolina (+50,5%).
- Sin embargo, si se excluyen las transferencias a precios “no significativos” (precio  $\leq 15\text{€/Certificado}$ ) se observa un ligero aumento del número total de Certificados de biocarburantes transferidos en 2010 (+1,21%). En concreto, el número de Certificados de biocarburantes en gasolina transferidos con “precio significativo” ha

experimentado un crecimiento muy acusado (5.586 en 2010 vs 27 Certificados en 2009), ya que en 2009 las transferencias de Certificados en gasolina fueron prácticamente en su totalidad a precios “no significativos”.

3. El número de sujetos que han realizado transferencias, como transmitentes y como adquirentes, no ha experimentado cambios sustanciales.
4. Respecto a los precios, se observa que el precio máximo unitario ha aumentado para ambos tipos de Certificados hasta alcanzar los 350 €/Certificado, frente a los 300 €/Certificado en diésel y 225 €/Certificado en gasolina de 2009. El precio medio ha aumentado también en ambos casos, aunque de manera más significativa en el caso de los Certificados de biocarburantes en gasolina (lo cual encuentra explicación en el hecho de que en 2009 la mayoría de las transferencias de Certificados de gasolina se hicieron a precios “no significativos”). Sin embargo, el precio medio ajustado de los Certificados de biocarburantes en gasolina ha aumentado en 25 €/Certificado y el de los Certificados de biocarburantes en diésel ha disminuido también en 25 €/Certificado. Por último, el precio mínimo ajustado de ambos tipos de Certificados ha disminuido.

### Gráfico 3.4.2 Evolución de los precios de las transferencias realizadas

Datos en €/Certificado



### 3.4.2 Traspasos

La Orden ITC/2877/2008 permite traspasar Certificados anotados en las cuentas de los sujetos obligados para el cumplimiento de sus obligaciones en el año natural siguiente al

de referencia con una limitación: sólo un 30% como máximo de las obligaciones de un sujeto obligado puede ser cumplido mediante el cómputo de Certificados correspondientes al año natural anterior.

Como ya se indicó en el epígrafe 3.1.3, este límite se ha excedido en el caso de dos sujetos obligados, a los que no se les ha podido computar todos los Certificados correspondientes a 2009 que traspasaron para el cumplimiento de sus obligaciones de 2010. En concreto, de los 37.160 Certificados que fueron traspasados de 2009 a 2010 por los sujetos obligados, sólo se han computado 35.493 (ver Tabla 3.4.3).

Un total de **22 sujetos obligados traspasaron Certificados** correspondientes a 2010 para el cumplimiento de objetivos del ejercicio 2011. El mecanismo de recuperación (total o parcial) de Certificados traspasados<sup>29</sup>, que permite a los sujetos obligados solicitar, antes del 1 de abril, que se ajuste el número de Certificados traspasados a fin de no incurrir en incumplimiento de sus obligaciones en el año de referencia, recuperando el número de Certificados necesario para no incurrir en dicho incumplimiento, no se ha empleado en ningún caso en el ejercicio 2010.

El **número de Certificados traspasados** en 2010 a 2011 por los sujetos obligados ascendió a 85.763 (79,24% de Certificados de biocarburantes en diésel y el 20,76% restante en gasolina). Éstos representan aproximadamente el 6% del total de Certificados anotados en las cuentas de los sujetos obligados correspondientes al ejercicio 2010.

**Tabla 3.4.3 Traspasos de Certificados**

	Traspasos de 2010 a 2011		Traspasados de 2009 a 2010	
	Traspasos	Ajuste	Total	Límite 30%
<b>CBD</b>	67.956	0	36.808	35.141
<b>CBG</b>	17.807	0	352	352
<b>Total</b>	<b>85.763</b>	<b>0</b>	<b>37.160</b>	<b>35.493</b>

### 3.4.2.1 Comparación con el ejercicio 2009

Comparando los traspasos de Certificados en los años 2009 y 2010 se aprecia que:

<sup>29</sup> Circular 2/2009 de 26 de febrero, de la CNE, apartado duodécimo.

1. En 2010 fueron más los sujetos obligados que traspasaron Certificados al siguiente ejercicio (22 frente a 16, un 33% de los sujetos obligados, sin tener en cuenta los 7 que no tuvieron actividad, frente al 24% de 2009) y menos los sujetos a los que se les realizaron ajustes de Certificados traspasados a 2011 (0 frente a 8).
2. Después de los ajustes de 2009, se observa un incremento muy significativo del número de traspasos (+131%), debido tanto al aumento del número de Certificados de biocarburantes en diésel traspasados (+85%), como sobre todo del de Certificados de biocarburantes en gasolina (+4.959%).

**Tabla 3.4.4 Traspasos de Certificados. Comparativa 2009-2010**

	2009			2010		
	Iniciales	Ajuste	Finales	Iniciales	Ajuste	Finales
<b>CBD</b>	68.423	31.615	36.808	67.956	0	67.956
<b>CBG</b>	4.103	3.751	352	17.807	0	17.807
<b>Total</b>	72.526	35.366	37.160	85.763	0	85.763

3. Atendiendo al peso que tuvo el traspaso de Certificados respecto al total de Certificados que se anotaron cada año, en la siguiente tabla se muestra un incremento de los mismos, sobre todo respecto a los Certificados de biocarburantes en gasolina.

**Tabla 3.4.5 Traspasos de Certificados (%) sobre el total de Certificados. Comparativa 2009-2010**

	2009			2010		
	Iniciales	Ajuste	Finales	Iniciales	Ajuste	Finales
<b>CBD</b>	7,43%	3,43%	4,00%	5,60%	0%	5,60%
<b>CBG</b>	2,70%	2,47%	0,23%	7,49%	0%	7,49%
<b>Total</b>	6,76%	3,30%	3,47%	5,91%	0%	5,91%

4. En definitiva, se produjeron muchos más traspasos en 2010 que en 2009. Esto puede deberse, en primer lugar, a la diferencia entre las expectativas de cobros para

los Certificados en exceso en 2010 y de posibles incumplimientos en 2011 y, en segundo lugar, a las expectativas de un fuerte incremento en los objetivos para el ejercicio 2011 que, en efecto, se materializó con el incremento desde el 3,9% al 6,0% en el objetivo de biocarburantes en diésel y desde el 5,9% al 6,2% en el objetivo global introducidos con la aprobación del Real Decreto 459/2011, de 1 de abril<sup>30</sup>.

### 3.4.3 Pagos compensatorios

Los sujetos obligados que no dispusieran de Certificados suficientes para el cumplimiento de sus respectivas obligaciones están obligados a realizar pagos compensatorios, con un importe unitario, en el ejercicio 2010, de 350 € por Certificado.

Ahora bien, la realización de estos pagos compensatorios sólo supone el cumplimiento de los respectivos objetivos individuales de biocarburantes en diésel y en gasolina cuando el sujeto hubiera obtenido un número de Certificados igual o superior al 70% de sus obligaciones (art. 11.3 de la Orden ITC/2877/2008).

En el ejercicio 2010, de los 22 sujetos obligados a los que se ha solicitado el abono del correspondiente pago compensatorio sobre un total 66 sujetos obligados que han tenido actividad, a fecha de este informe 20 lo han satisfecho en su totalidad y los 2 restantes no han abonado el importe reclamado.

Si se atiende a cada uno de los objetivos, se observa que de los 65 sujetos con obligación de **biocarburantes en diésel**, 61 (un 94%) cumplieron sus objetivos mediante los Certificados anotados en sus respectivas cuentas, 2 han ingresado el pago compensatorio que le ha correspondido efectuar y los 2 restantes no han realizado el ingreso de los pagos compensatorios correspondientes<sup>31</sup>.

Respecto a la obligación de **biocarburantes en gasolina**, sólo 16 de los 28 sujetos con dicha obligación (un 57% de los sujetos) pudieron cumplir sus obligaciones mediante los

---

<sup>30</sup> Real Decreto 459/2011, de 1 de abril, por el que se fijan objetivos obligatorios de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013.

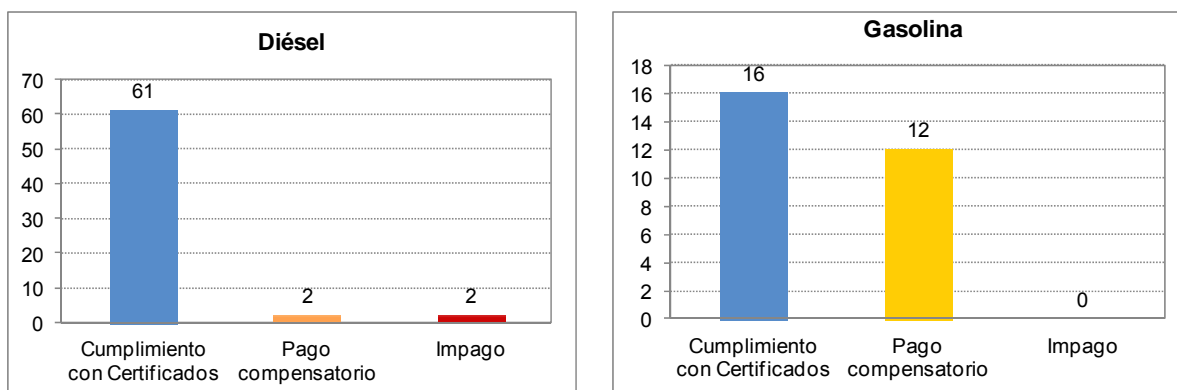
<sup>31</sup> 3 de ellos no han alcanzado el umbral del 70% por lo que existe un incumplimiento de la obligación individual en diésel según lo establecido en art. 11.3 de la Orden ITC/2877/2008.



Certificados anotados en cuenta, habiendo efectuado los correspondientes pagos compensatorios los 12 sujetos restantes<sup>32</sup>.

### Gráfico 3.4.3 Forma de cumplimiento de la obligación en diésel y gasolina por número de compañías

Nº de Sujetos Obligados

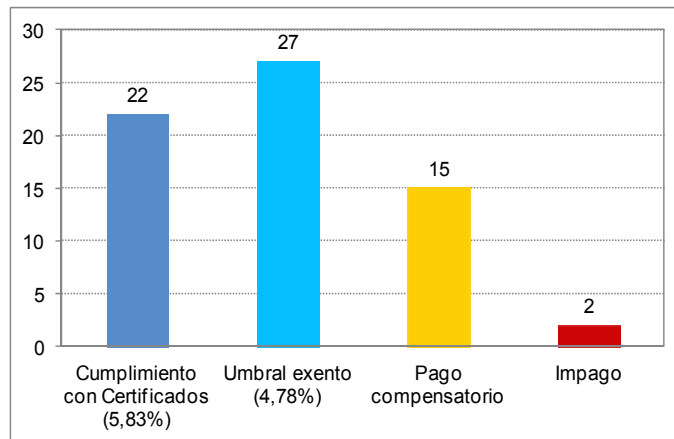


En el caso del **objetivo global** (5,83%), sólo 22 sujetos (un 33% de los sujetos obligados que ha tenido actividad en 2010) alcanzaron el número de Certificados mínimo para cumplir sus objetivos porcentuales. Sin embargo, atendiendo al porcentaje del 4,78% en el que se ha fijado para el 2010 el umbral de cumplimiento de la obligación global que no lleva aparejado el abono de pagos compensatorios, el número de sujetos obligados que no tienen que realizar pagos compensatorios se eleva hasta 49 (74%), los 22 sujetos antes mencionados más 27 que han alcanzado el 4,78% sin exceder el 5,83%. Por tanto, 17 sujetos no han alcanzado este umbral exento de pago compensatorio, habiendo realizado los correspondientes ingresos 15 de ellos.

<sup>32</sup> Al igual que en el caso de los biocarburantes en diésel, 3 de ellos no han alcanzado el umbral del 70% por lo que existe un incumplimiento de la obligación individual en gasolina según lo establecido en art. 11.3 de la Orden ITC/2877/2008.

### Gráfico 3.4.4 Forma de cumplimiento de la obligación global por número de compañías

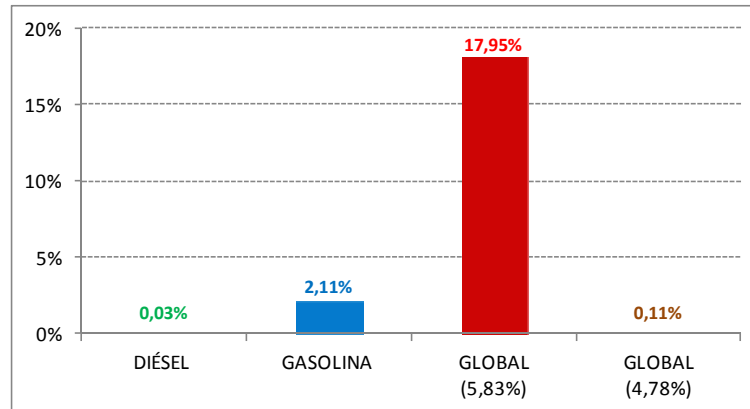
Nº de Sujetos Obligados



Por último, el Gráfico 3.4.5 muestra el **peso en términos porcentuales** de los pagos compensatorios sobre las distintas obligaciones de biocarburantes en diésel, en gasolina y global (sin considerar si estos pagos han sido ingresados o no efectivamente). En general, este porcentaje es pequeño, especialmente en el caso de las obligaciones de biocarburantes en diésel. Respecto a la obligación global se observa que, en el caso de no haberse establecido el umbral exento de pago, los pagos que deberían haber hecho los sujetos obligados representarían casi un 18% de la obligación. Sin embargo, si se considera el umbral exento, dicho porcentaje se reduce hasta poco más de un 0,1%.

### Gráfico 3.4.5 Porcentaje de cumplimiento de la obligación que correspondería haberse cubierto con pagos compensatorios

Datos en %



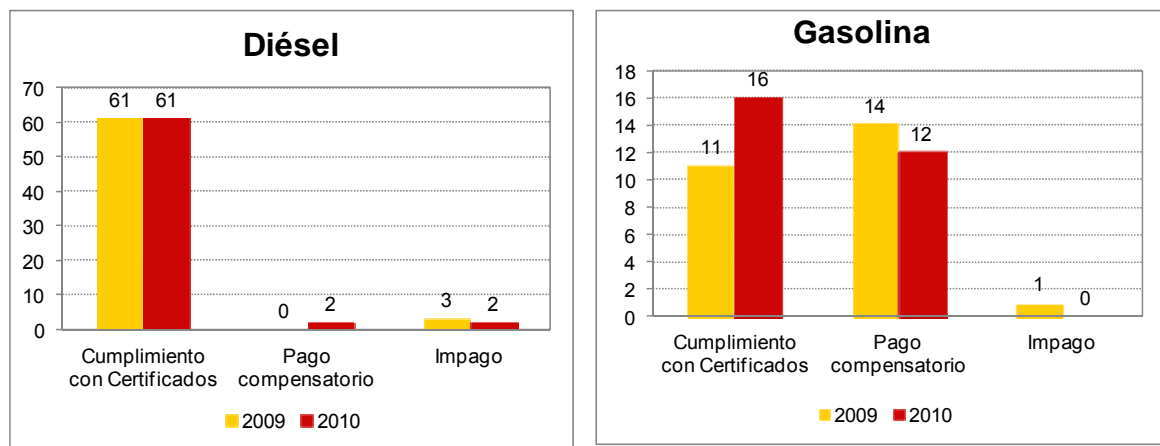
#### 3.4.3.1 Comparación con el ejercicio 2009

Comparando los datos de 2009 y 2010 se obtienen las siguientes conclusiones:

1. En el año 2010 han sido menos los sujetos obligados a los que se les ha tenido que reclamar el abono del correspondiente pago compensatorio (22 frente a 28). Igualmente, de los sujetos que debían realizar dicho pago, en 2010 un 86% lo ha hecho dentro del plazo establecido para realizar el primer reparto del fondo (antes del 1 de agosto), mientras que en 2009 sólo lo realizó dentro de dicho plazo un 71%.
2. En los gráficos que siguen a continuación se representa esta situación para cada uno de los objetivos. La situación respecto a los sujetos con obligación de biocarburantes en diésel no ha experimentado cambios sustanciales. Sin embargo, respecto a la obligación de biocarburantes en gasolina, se aprecia un incremento de los sujetos que han cumplido sus obligaciones mediante los Certificados anotados en cuenta.

### Gráfico 3.4.6 Forma de cumplimiento de la obligación en diésel y gasolina por número de compañías. Comparativa 2009-2010

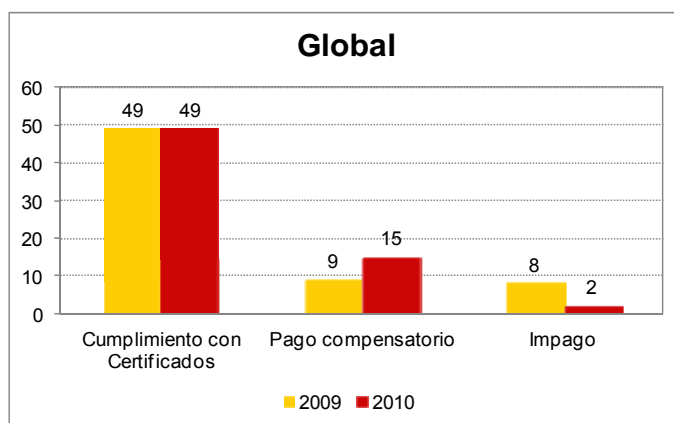
Nº de Sujetos Obligados



En el caso del objetivo global ha aumentado el número de sujetos a los que se ha reclamado pago compensatorio y han disminuido los sujetos que no han ingresado los pagos compensatorios solicitados.

### Gráfico 3.4.7 Forma de cumplimiento de la obligación global por número de compañías. Comparativa 2009-2010<sup>33</sup>

Nº de Sujetos Obligados



- En 2009 fueron 5 (un 7,6%) los sujetos obligados que no obtuvieron un número de Certificados igual o superior al 70% de sus obligaciones individuales de

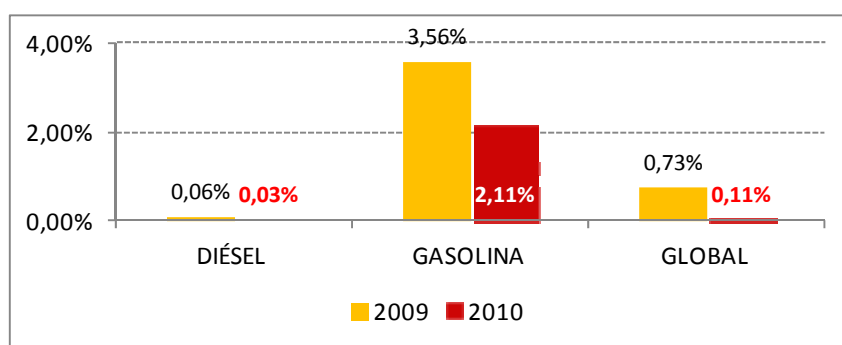
<sup>33</sup> Los datos de 2009 recogen la información de pagos compensatorios actualizados a la fecha del Informe.

biocarburantes en diésel y en gasolina, mientras que en 2010 fueron 6<sup>34</sup> (un 9,1% sobre el total de sujetos obligados que han tenido actividad).

- Por último, atendiendo al peso en términos porcentuales que representaron cada año los pagos compensatorios sobre las distintas obligaciones de biocarburantes en diésel, en gasolina y global (sin considerar si estos pagos han sido ingresados o no efectivamente) se observa una disminución sustancial (Gráfico 3.4.8).

### Gráfico 3.4.8 Porcentaje de cumplimiento de la obligación que correspondería haberse cubierto con pagos compensatorios. Comparativa 2009-2010

Datos en %



#### 3.4.4 Liquidación del fondo compensatorio

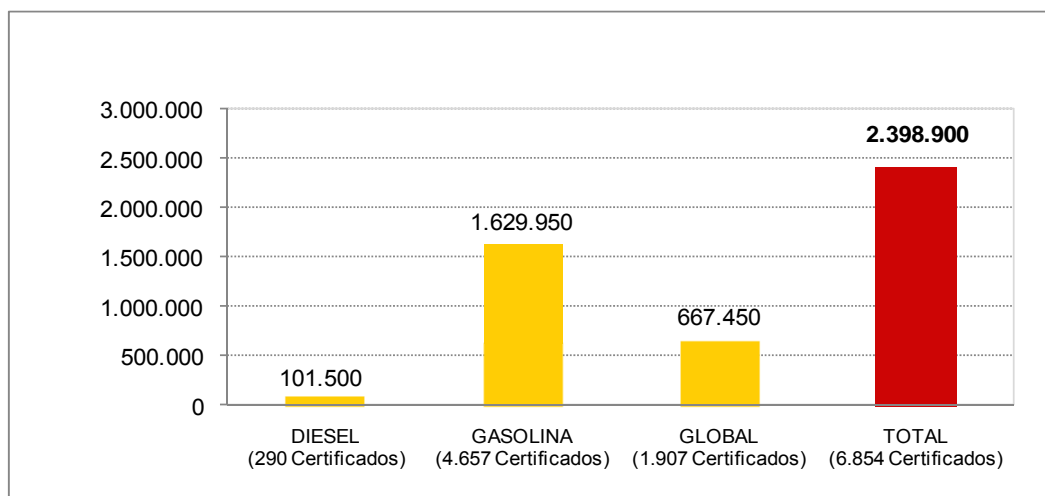
Los ingresos generados con los pagos compensatorios dotan un fondo de pagos compensatorios que la CNE debe repartir entre los sujetos que cuentan con exceso de Certificados en relación con su obligación.

El **importe del fondo compensatorio** que hubiera correspondido dotar con cargo a los pagos compensatorios ascendió, en el ejercicio 2010, a 2.398.900 €, con el siguiente desglose:

<sup>34</sup> 3 de ellos por no haber obtenido el número de Certificados necesarios para alcanzar el 70% de su obligación de biocarburantes en gasolina; y otros 3 que no han alcanzado el número de Certificados necesarios para cumplir con sus obligaciones en diésel, como consecuencia de haber sido rechazada su solicitud de Certificados definitivos por la no presentación de toda la documentación requerida conforme a lo establecido en la Circular 2/2009.

### Gráfico 3.4.9 Composición del fondo de pagos compensatorios

Datos en €



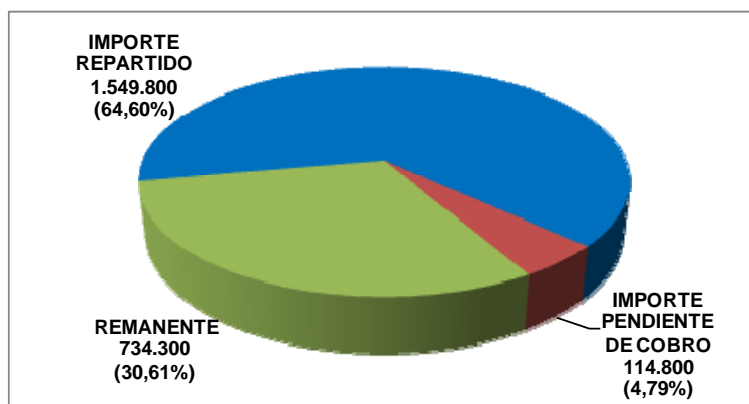
Hasta la fecha, aún está pendiente de ingresar una parte de este fondo (114.800 €), habiéndose iniciado por la CNE los correspondientes trámites para reclamar su ingreso.

El **número de Certificados en exceso** fue este año de 4.428, por lo que el importe a repartir por cada Certificado en exceso ascendería a 541,75 €. Sin embargo, la Orden ITC/2877/2008 y consecuentemente la Circular 1/2010<sup>35</sup> fijan en 350 €/Certificado el importe unitario máximo que el reparto del fondo puede alcanzar, señalando que si hay un exceso de recursos en el fondo de pagos compensatorios, este exceso pasa a dotar al fondo del año siguiente. Por tanto, como en 2010 se superó este máximo, el **importe repartido** ascendió a 1.549.800 € (350 €/Certificado), quedando en el fondo un importe remanente de 734.300 € que se repartirá con ocasión del reparto del fondo del año 2011 (junto con los 114.800 € que aún faltan por ingresar en caso de que éstos fueran abonados por los correspondientes sujetos obligados).

<sup>35</sup> Circular 1/2010, de 25 de marzo, de la Comisión Nacional de la Energía, por la que se regulan los procedimientos de constitución, gestión y reparto del fondo de pagos compensatorios del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

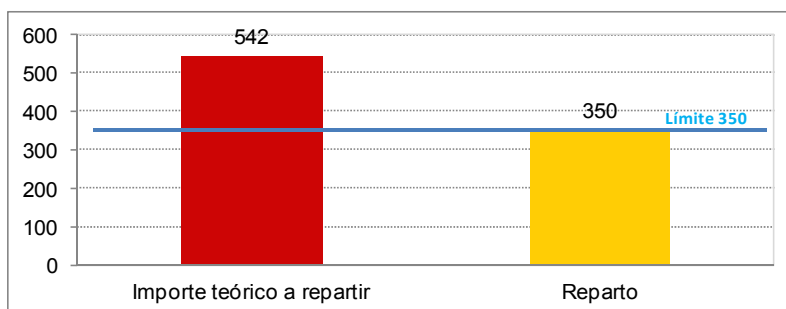
### Gráfico 3.4.10 Distribución del fondo de pagos compensatorios

Datos en € y %



### Gráfico 3.4.11 Reparto del fondo de pagos compensatorios

Datos en €/Certificado



De los gráficos anteriores se desprende que:

1. El déficit de Certificados de biocarburantes en diésel ascendió en 2010 a 290 Certificados, que se traducen en la obligación de realizar pagos compensatorios por importe de 101.500 € y el déficit de Certificados en gasolina a 4.657, que suponen 1.629.950€. El déficit de Certificados por incumplimiento del objetivo global ascendió a 1.907 Certificados (667.450 €).
2. El fondo compensatorio debería totalizar, por tanto, 2.398.900 €. A día de hoy el 4,79% está pendiente de cobro, habiéndose iniciado los trámites pertinentes para la reclamación de las cantidades adeudadas.

- El pago por Certificado en exceso alcanzó el límite establecido de 350 € por Certificado, por lo que en el fondo ha quedado un remanente de 734.300 € (un 30,22% del fondo) que se repartirá el próximo año.

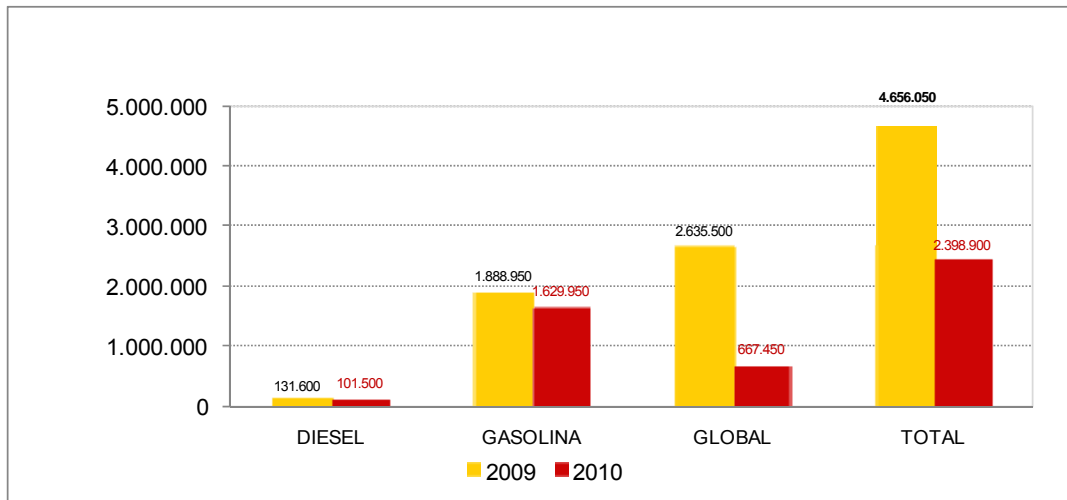
### 3.4.4.1 Comparación con el ejercicio 2009

Comparando los datos de los años 2009 y 2010 se observa que:

- Como consecuencia de la reducción del déficit de Certificados que en su conjunto han presentado los sujetos obligados, el fondo de pagos compensatorios también se ha reducido. En concreto, el fondo se ha reducido en un 48,5%, siendo la partida con mayor reducción la del déficit global (-74,7%).

#### Gráfico 3.4.12 Composición del fondo de pagos compensatorios. Comparativa 2009-2010

Datos en €

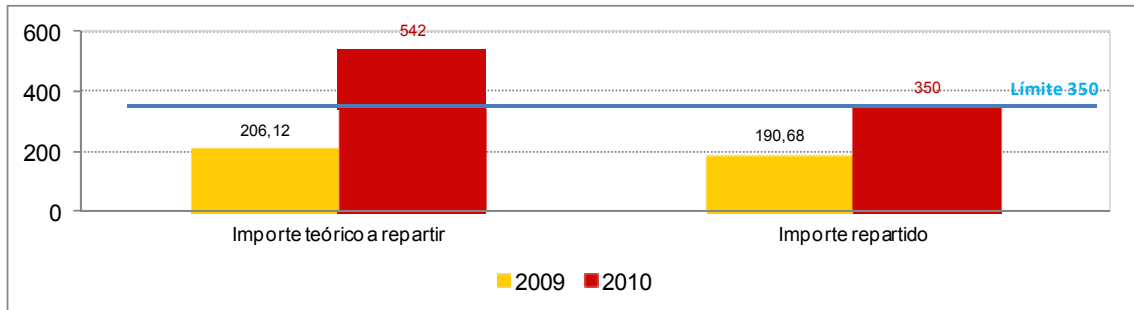


- Sin embargo, dado que el número de Certificados en exceso también ha experimentado este año una importante reducción, el importe unitario por Certificado ha alcanzado el límite máximo establecido normativamente (350 €/Certificado en exceso), suponiendo un incremento de casi un 84% respecto al importe unitario repartido en el ejercicio anterior.



### Gráfico 3.4.13 Reparto del fondo de pagos compensatorios. Comparativa 2009-2010

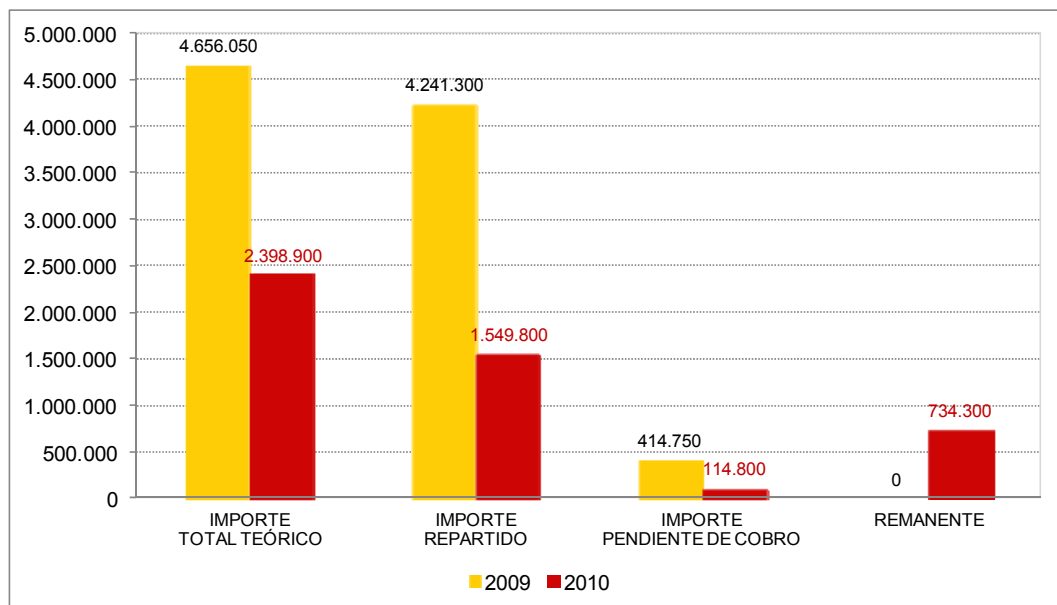
Datos en €/Certificado.



- Como consecuencia, ha quedado en el fondo un remanente que se repartirá junto con el fondo que se dote el próximo ejercicio, a diferencia del 2009, que no hubo remanente, ya que no se alcanzó el límite de 350 €/Certificado en exceso.

### Gráfico 3.4.14 Distribución del fondo de pagos compensatorios. Comparativa 2009-2010

Datos en €



### 3.5 Procedimientos sancionadores y reclamaciones de cantidad

A finales del año 2009 se iniciaron los procedimientos de reclamación de cantidad frente a las 7 empresas que no habían ingresado los pagos compensatorios que les

correspondían por sus respectivos déficits de Certificados de dicho ejercicio. A fecha de este informe, tan sólo 4 sujetos obligados siguen sin realizar el pago correspondiente.

Asimismo, ya en 2010, se procedió a reclamar a las empresas que realizaron dichos pagos fuera del plazo establecido (antes del 1 de julio de cada año) los ingresos de los correspondientes intereses de demora.

También respecto a la certificación de 2009, se han elevado al Consejo de Ministros las correspondientes propuestas de sanción por infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.1.z.bis) de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el logro de los objetivos anuales de incorporación de biocarburantes y otros combustibles renovables por parte de aquellos sujetos que han incumplido alguna de las obligaciones del mecanismo de fomento.

En relación a la **certificación de 2010** a fecha de este informe, se han formalizado las reclamaciones de cantidad y, en su caso, se han iniciado los trámites de incoación de los correspondientes expedientes sancionadores frente a un total de 9 sociedades por el incumplimiento de sus obligaciones en dicho ejercicio.

### **3.6 Evolución del precio de los biocarburantes**

En el presente epígrafe se representa la evolución del coste de aprovisionamiento de los biocarburantes en España durante los ejercicios 2008, 2009 y 2010 y se compara con el de los carburantes fósiles de referencia y con el de las materias primas para su producción a fin de extraer conclusiones sobre la evolución del grado de correlación que pudiera existir en el precio entre dichos mercados.

A tal efecto, se han utilizado las cotizaciones internacionales Biodiésel FAME 0C CFPP NWE FOB Barges Argus para el biodiésel y Ethanol T2 FOB ROTTERDAM para el bioetanol<sup>36</sup>, comparándolas con las cotizaciones del gasóleo y gasolina de automoción de referencia.

---

<sup>36</sup> A efectos comparativos se ha convertido la cotización, denominada en €/m<sup>3</sup> a \$/Tm utilizando los valores diarios del tipo de cambio del €/.\$.

Como ya se señaló en el “Informe anual sobre el uso de biocarburantes correspondiente al ejercicio 2009” estas cotizaciones no permiten cuantificar el coste real de los aprovisionamientos de biocarburantes en España porque es preciso tener en cuenta los costes asociados a la logística básica y capilar, dado que se trata de cotizaciones fijadas en términos FOB y, además, porque una parte significativa de los suministros en España aún siguen fijando precios mediante fórmulas que utilizan como variable las cotizaciones de los carburantes fósiles<sup>37</sup>. Sin embargo, se entiende que estas cotizaciones sí son un buen indicador a efectos de analizar la evolución del precio de los biocarburantes en los mercados internacionales, singularmente en el europeo, y compararla con la de los carburantes fósiles.

### 3.6.1 Biodiésel

La **cotización media** del biodiésel durante los tres años analizados se ha situado en 1.012,32 dólares por tonelada (\$/Tm). Sin embargo, la evolución interanual muestra que el precio medio del ejercicio 2010, que ha alcanzado los 1.009,73 \$/Tm, ha aumentado casi un 23% respecto al precio medio del ejercicio 2009 (823,27 \$/Tm). No obstante, no ha alcanzado los niveles del año 2008, cuando el precio medio se situó en 1.203,96 \$/Tm.

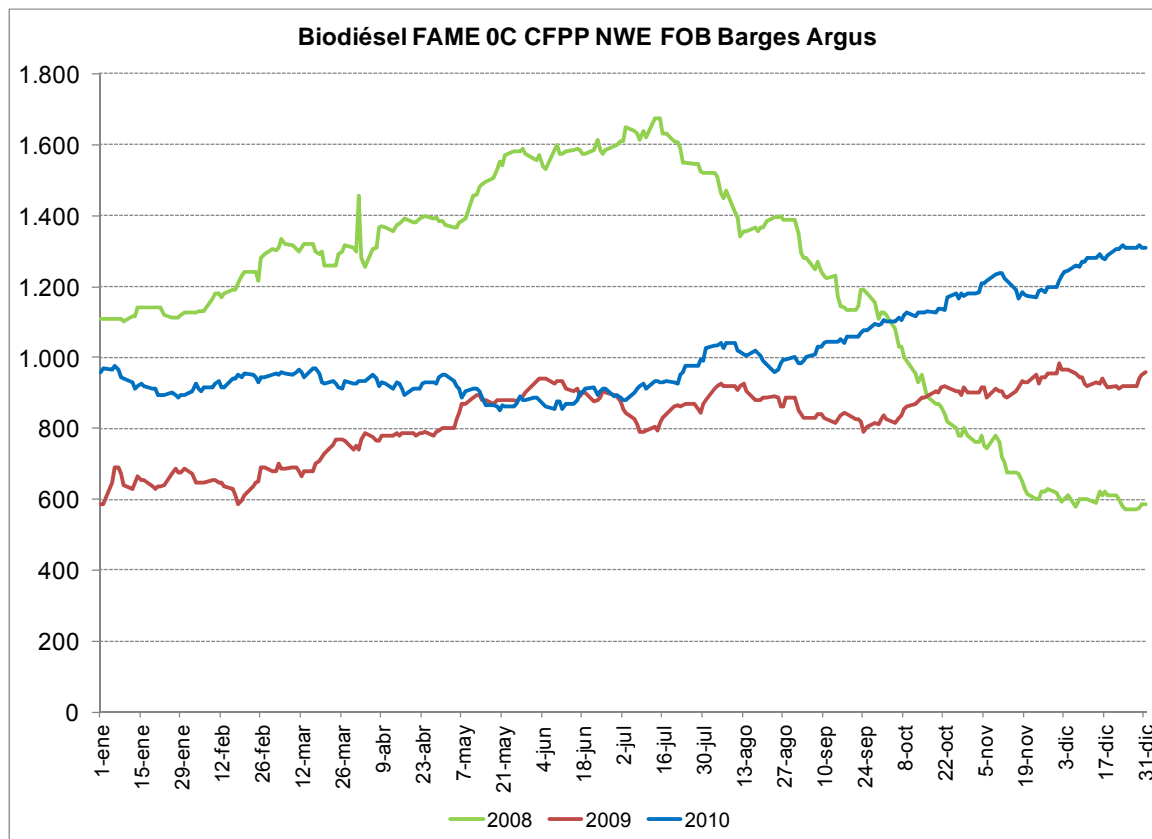
En el Gráfico 3.6.1 se muestra la evolución de la cotización del biodiésel para cada año considerado. En 2008 se observa que la tendencia es claramente creciente hasta mediados de año, cuando experimenta una caída progresiva hasta finales del ejercicio. En 2009 se aprecia igualmente la tendencia alcista de los precios, aunque siempre por debajo de la cotización del mismo periodo del año anterior hasta el mes de octubre. En este mes, la cotización de 2009 iguala a la de 2008 superándola durante el resto del año 2009. Durante el ejercicio 2010 las cotizaciones se situaron por encima de las de 2009, salvo en algunas jornadas de los meses de mayo y junio. Los precios fueron bastante estables durante la primera mitad del ejercicio, acentuándose la tendencia creciente en la segunda mitad de 2010.

---

<sup>37</sup> Sobre estas cotizaciones se suele añadir el importe del respectivo impuesto especial y aplicar un descuento/prima resultante de la negociación entre las partes (basado en las cotizaciones de los biocarburantes).

### Gráfico 3.6.1 Evolución de la cotización de biodiésel (2008-2010)

Datos en \$/Tm

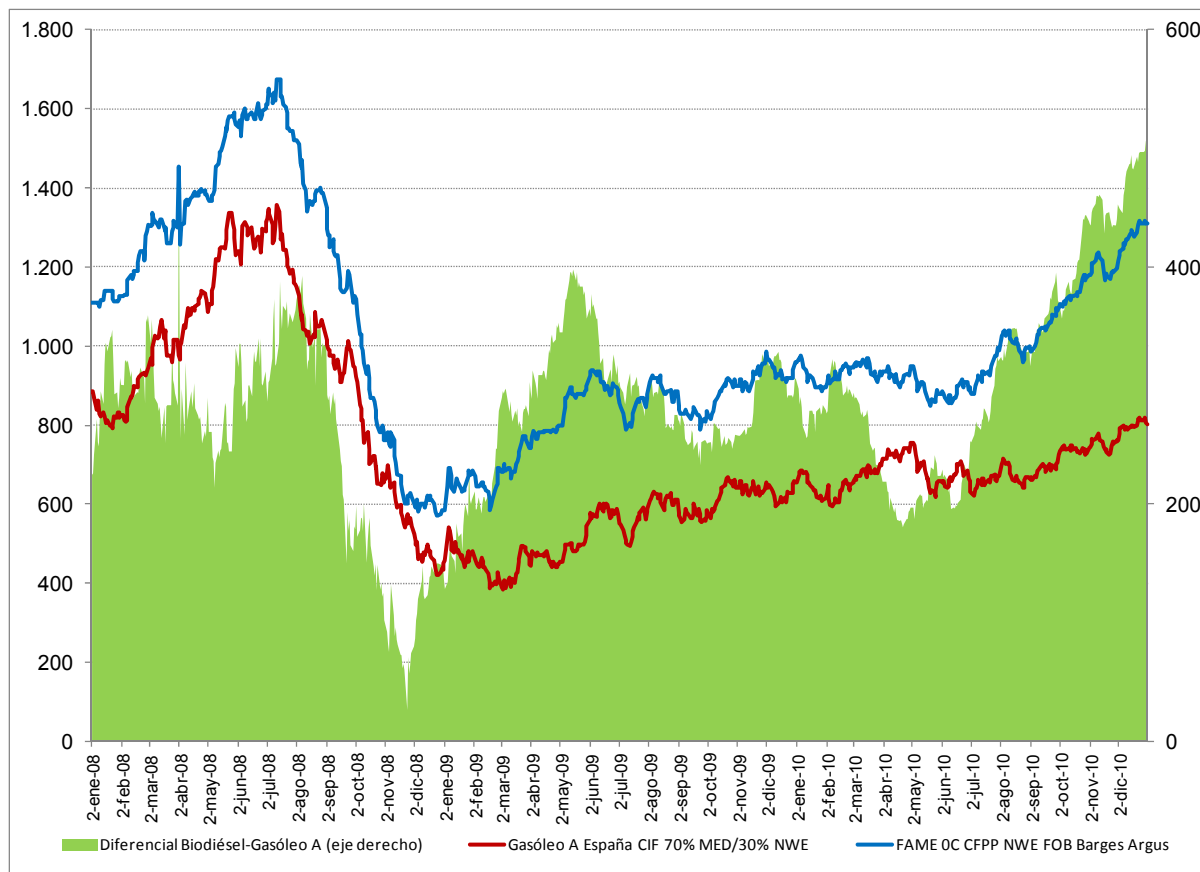


En el Gráfico 3.6.2. se representa la evolución de las **cotizaciones del biodiésel y del gasóleo A y del diferencial** de ambas cotizaciones para el periodo 2008-2010. Con respecto a la cotización del biodiésel se aprecia una tendencia alcista desde que se alcanzara el mínimo del periodo en diciembre de 2008. La evolución de la cotización del gasóleo de automoción se mantiene siempre por debajo. No obstante, el diferencial entre ambas cotizaciones ha ido aumentando a lo largo del periodo, alcanzando un promedio de 314 \$/Tm en 2010, frente a los 281 \$/Tm en 2009 y los 254 \$/Tm en 2008.

Esta tendencia parece confirmar las previsiones realizadas en el Informe anual de la CNE de supervisión del mercado de biocarburantes correspondiente al ejercicio 2009, como consecuencia probablemente, por un lado, de la generalización de mandatos de venta de biocarburantes tanto en Europa como en el resto del mundo, lo que genera mayor restricción en los aprovisionamientos y, por otro, del aumento del precio de las materias primas.

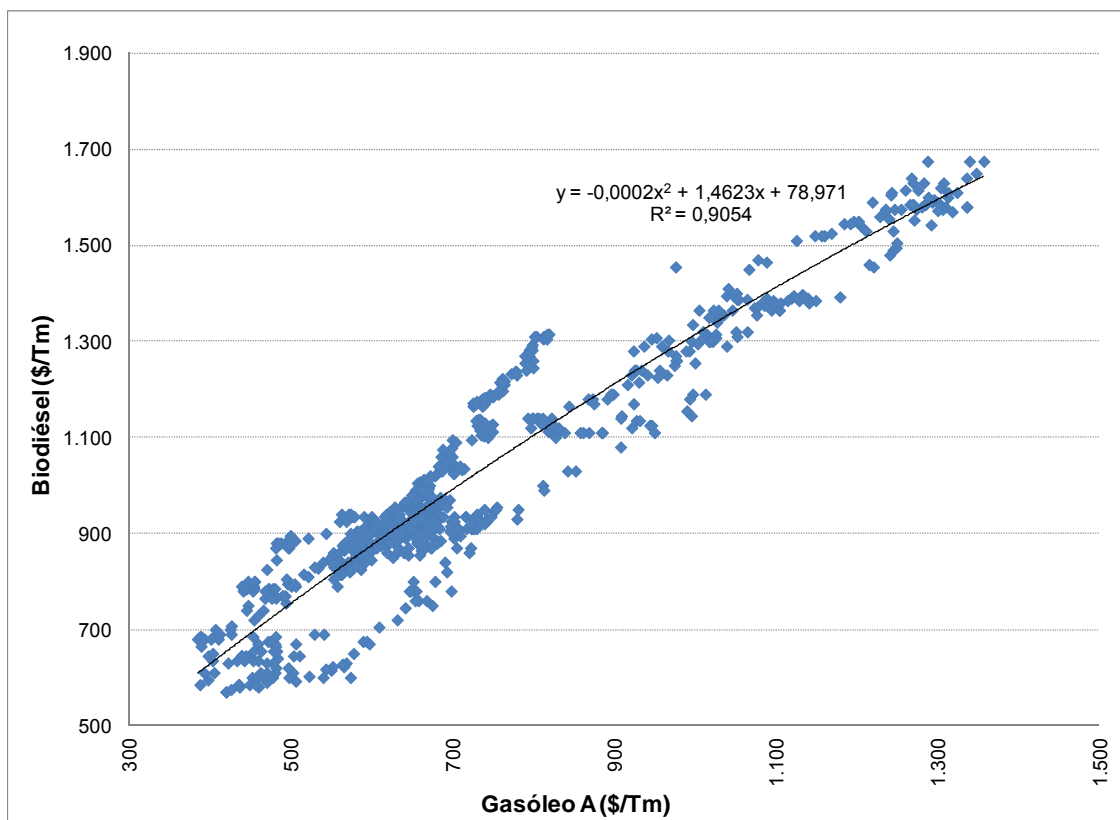
### Gráfico 3.6.2 Evolución del diferencial de la cotización de biodiésel y gasóleo A (2008-2010)

Datos en \$/Tm



En cuanto a la **correlación entre las cotizaciones del biodiésel y la del gasóleo** de automoción, ha presentado un valor de 0,91 para el periodo 2008-2010, algo menor que la mostrada en el periodo 2008-2009 (0,95). Esta correlación experimentó una disminución entre 2008 y 2009 (de 0,97 a 0,73) y se ha mantenido en 2010 (0,74).

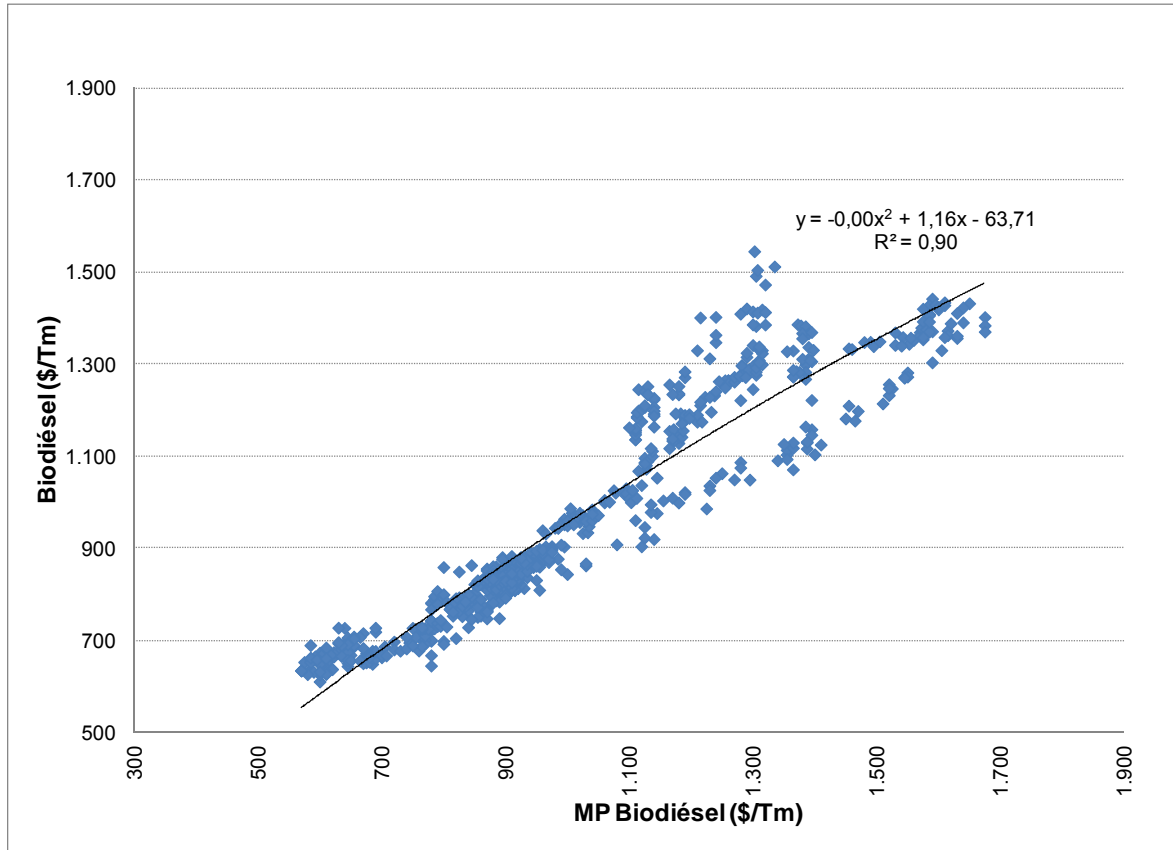
**Gráfico 3.6.3 Correlación de las cotizaciones de biodiésel y gasóleo (2008-2010)**



En lo que se refiere a la **correlación entre las cotizaciones del biodiésel y la de sus materias primas**<sup>38</sup> durante los ejercicios 2008 a 2010 (0,90) permite indicar que sigue una tendencia creciente en el periodo analizado, presentando valores de 0,85 en 2008, 0,86 en 2009 y 0,99 en 2010.

<sup>38</sup> Se ha empleado, como referencia, una “cesta” con las cotizaciones de la soja (aceite de soja FOB NWE) y de la palma (aceite de palma CIF NWE), que, como se vio en el epígrafe 3.2, representan más del 85% de las materias primas empleadas en la producción del biodiésel consumido en España en 2010.

**Gráfico 3.6.4: Correlación de las cotizaciones de biodiésel y sus materias primas (2008-2010)**

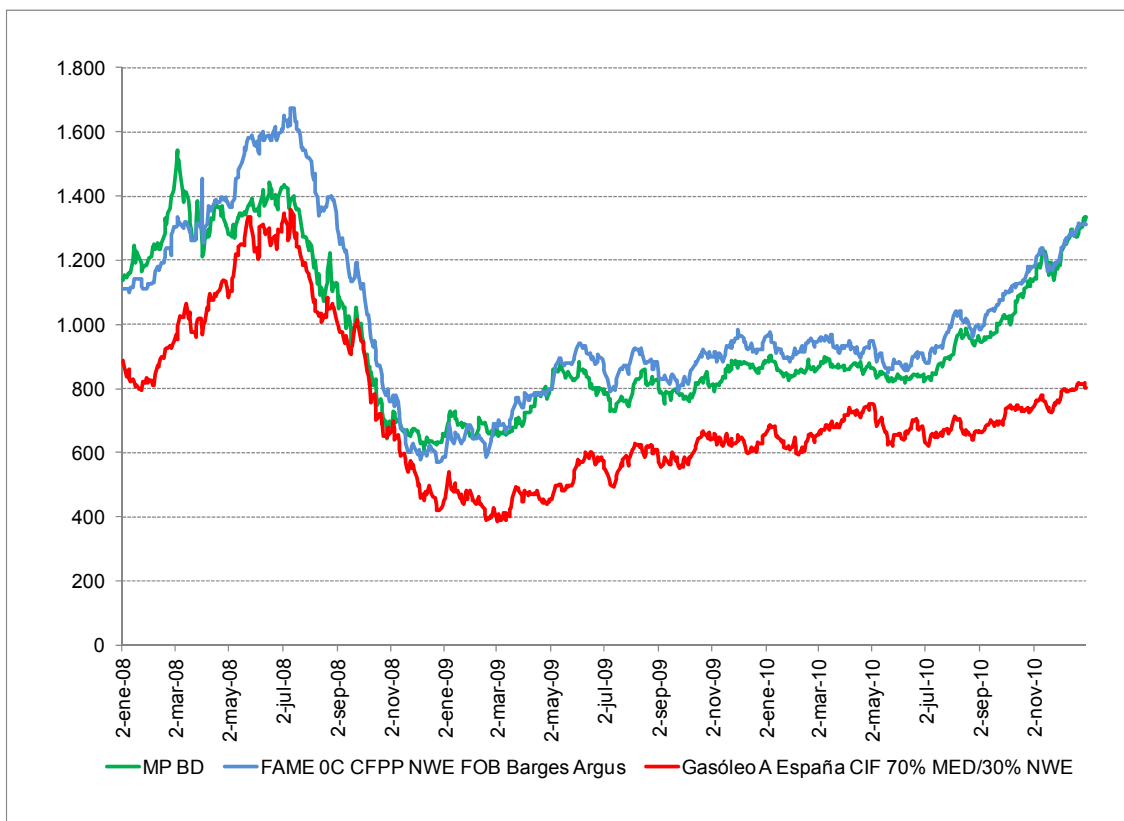


Finalmente, el **análisis conjunto de la evolución de las cotizaciones del gasóleo de automoción, del biodiésel y de sus materias primas** permite concluir que la cotización del biodiésel parece tomar como referencia en cada momento aquella cotización que sigue una tendencia más claramente alcista (Gráfico 3.6.5).

Así, en el primer semestre de 2008 se observa que el precio del biodiésel sigue la evolución creciente de la cotización del gasóleo de automoción mientras que en la etapa que comienza a principios de 2009 (y más claramente aún a partir de mediados de 2010) el precio del biodiésel parece seguir el canal alcista de las materias primas.

### Gráfico 3.6.5: Evolución de las cotizaciones de gasóleo, biodiésel y materias primas (2008-2010)

Datos en \$/Tm



### 3.6.2 Bioetanol

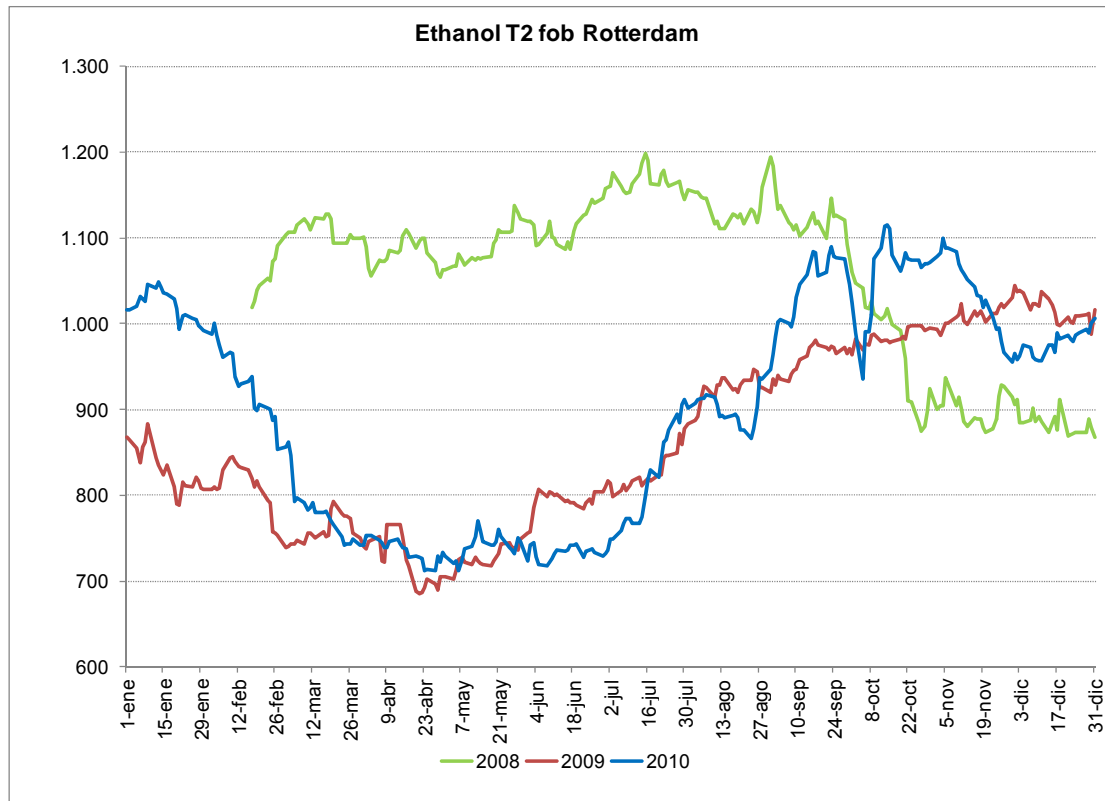
La **cotización media** del bioetanol en el ejercicio 2010 fue de 898,04 \$/Tm, con un mínimo en abril de 711,60 \$/Tm y un máximo en octubre de 1.115,58 \$/Tm. En relación con el año anterior presenta un aumento del 3,89% (864,4 \$/Tm en 2009), pero representa un descenso del 15,09% respecto a la cotización media alcanzada en 2008.

Se puede resaltar que en 2008 la cotización superó los valores alcanzados tanto en 2009 como en 2010 hasta el mes de octubre. En el transcurso de los años 2009 y 2010 la cotización sigue una evolución similar, experimentando una leve caída desde principios de año hasta mediados del segundo trimestre cuando comienza un ascenso gradual hasta finales del ejercicio, si bien, en 2010 la cotización presenta mayores fluctuaciones (más acusadas en el último cuatrimestre) que en 2009. Asimismo, la cotización en 2010 se sitúa por encima de la de 2009 en los meses de enero, febrero, septiembre y noviembre.



**Gráfico 3.6.6: Evolución de la cotización de bioetanol (2008-2010)**

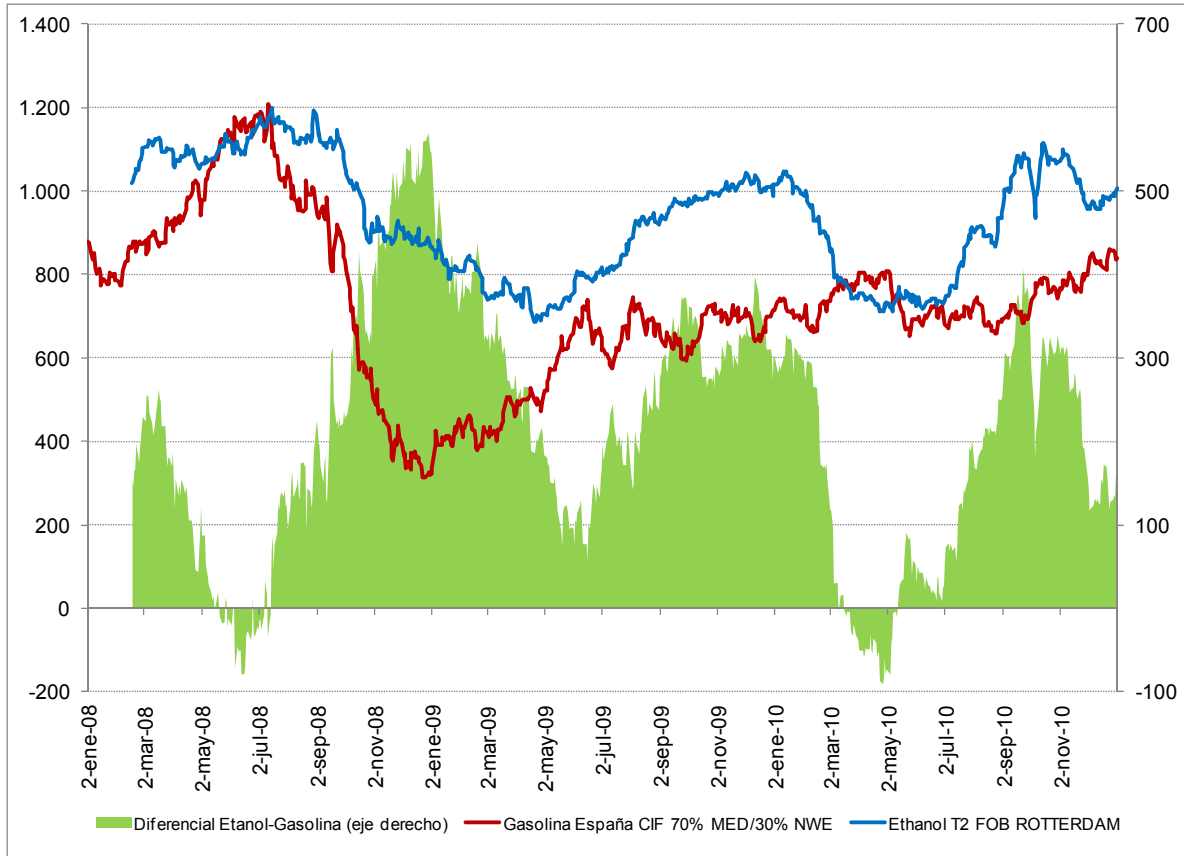
Datos en \$/Tm



En el **Gráfico 3.6.7** se muestra el **diferencial entre las cotizaciones del bioetanol y de la gasolina**. En el ejercicio 2010 el diferencial promedio ha alcanzado un valor de 157 \$/Tm, que representa un descenso del 24,32% respecto a 2008 (207 \$/Tm). Sin embargo, la media del diferencial en 2009 (274,34 \$/Tm) es superior a la del año anterior (+32,58%). Se observan periodos de acercamiento de ambas cotizaciones todos los años, llegando incluso a alcanzar valores negativos de los diferenciales en junio y julio de 2008 y en marzo de 2010.

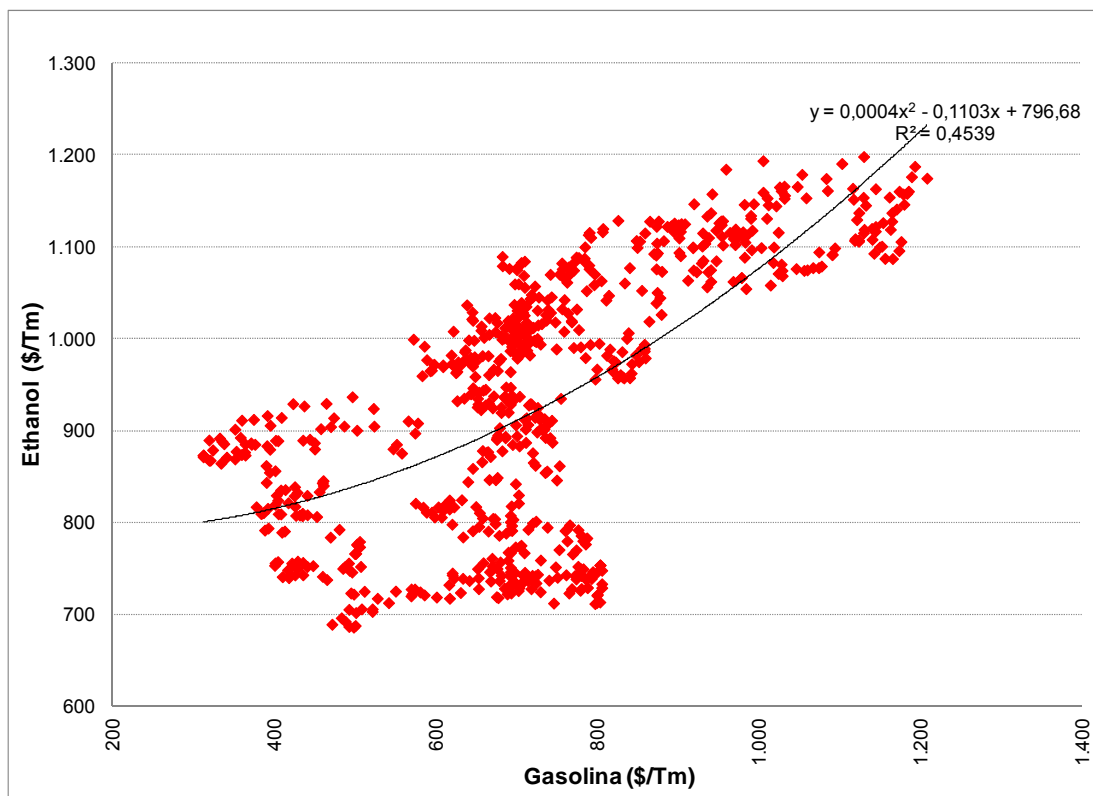
**Gráfico 3.6.7: Evolución del diferencial de las cotizaciones de bioetanol y gasolina (2008-2010)**

Datos en \$/Tm



Por su parte, el Gráfico 3.6.8 muestra la **correlación entre el bioetanol y la gasolina**. Se observa que el coeficiente  $R^2$  presenta en el periodo 2008-2010 un valor de 0,45. El análisis de la evolución de los tres años estudiados parece determinar que la correlación entre ambas cotizaciones (como ocurre en el caso del biodiésel) disminuye en el tiempo, presentando valores de 0,88 en 2008, 0,46 en 2009 y 0,01 en 2010.

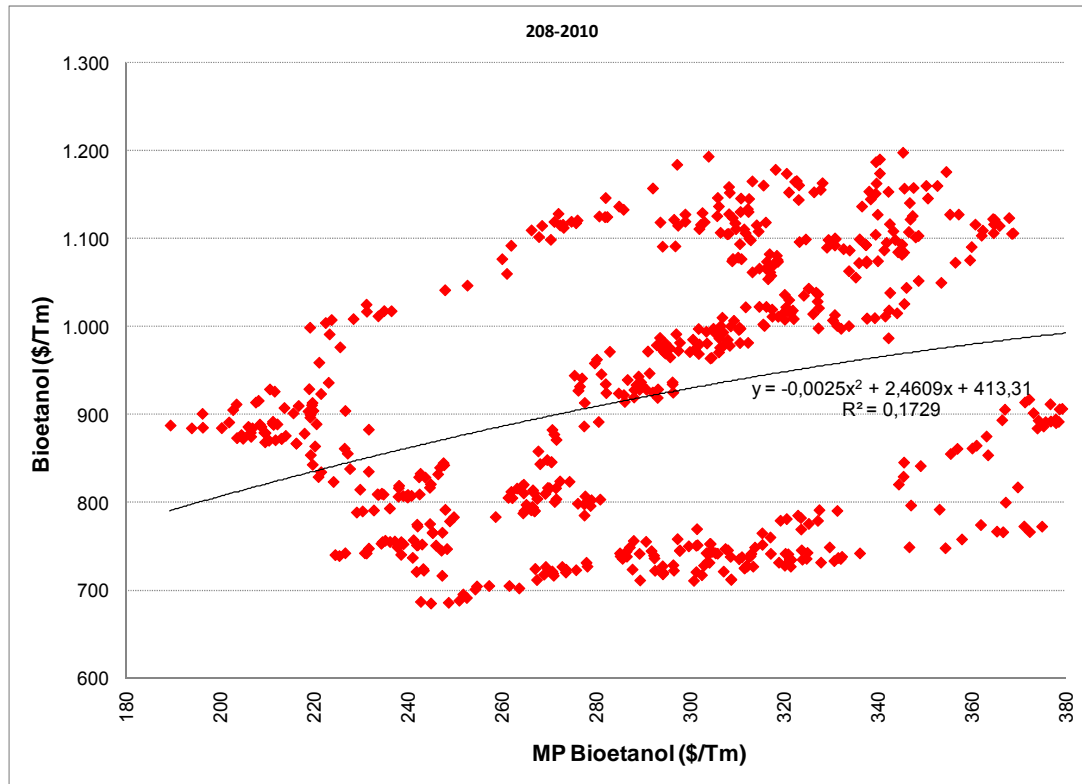
**Gráfico 3.6.8: Correlación de las cotizaciones de bioetanol y gasolina (2008-2010)**



En cuanto a la **correlación con las materias primas**<sup>39</sup>, como se muestra en el Gráfico 3.6.9, la correlación del bioetanol con las cotizaciones del maíz, trigo y azúcar en el periodo 2008-2010 fue muy baja (0,17), si bien un análisis individualizado por año permite identificar correlaciones mayores. Los valores del coeficiente de correlación  $R^2$  han sido de 0,86 en 2008, 0,68 en 2009 y 0,86 en 2010.

<sup>39</sup> Se ha empleado, como referencia, una “cesta” con las cotizaciones en el mercado de futuro del maíz (FR Maize-EURONEXT), trigo (FR Mill Wheat No2) y azúcar (GB Sugar No5) que, como se vio en el epígrafe 3.2, representan más del 85% de las materias primas empleadas en la producción del bioetanol consumido en España en 2010.

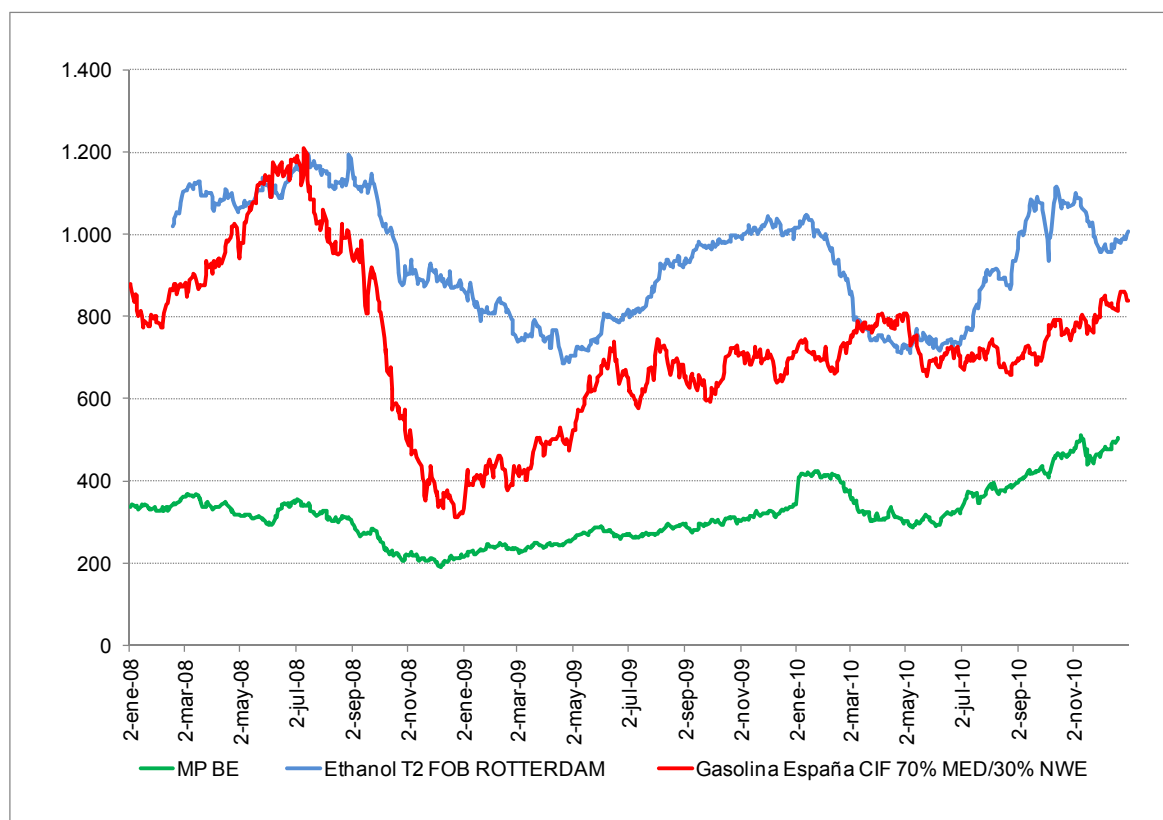
**Gráfico 3.6.9: Correlación de las cotizaciones de bioetanol y sus materias primas (2008-2010)**



Como **resultado del análisis de evolución de las cotizaciones**, se puede afirmar que, durante el trienio analizado, la cotización del bioetanol parece disociarse de la cotización del combustible fósil de referencia. Sin embargo, la evolución que experimentan los precios de sus materias primas parece guiar la tendencia de la cotización del bioetanol. En el Gráfico 3.6.10 se observa esta tendencia al representarse conjuntamente la evolución de las tres cotizaciones en el periodo de 2008 a 2010.

### Gráfico 3.6.10: Evolución de las cotizaciones de gasolina, bioetanol y sus materias primas (2008-2010)

Datos en\$/Tm



## 4 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA DE BIOCARBURANTES

El artículo 15 de la Orden ITC/2877/2008, en el punto dos, establece que en el informe anual sobre el uso de biocarburantes con fines de transporte, se incluirán las previsiones a medio plazo sobre la cobertura de la demanda de biocarburantes.

A este respecto, hay que recordar que el **Real Decreto 459/2011**, de 1 de abril, por el que se fijan objetivos obligatorios de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013 fija los objetivos obligatorios de biocarburantes para los tres años, tanto globales (6,2%, 6,5% y 6,5%, respectivamente) como individuales para biocarburantes en diésel (6,0% para 2011 y 7,0% para 2012 y 2013) y en gasolina (3,9% para 2011 y 4,1% para 2012 y 2013).

En este Real Decreto se estableció, como parte del Plan de medidas urgentes de ahorro y eficiencia energética, la necesidad de incrementar la obligación de introducir biodiésel en

carburantes hasta el 7% en contenido energético para los años 2011, 2012 y 2013, si bien teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor de la norma y el tiempo necesario para consumir el producto ya existente en el sistema se fijó para 2011 el objetivo global en el 6,2% y el objetivo de biocarburantes en diésel en el 6%.

Con ocasión de la elaboración del preceptivo Informe sobre el Proyecto de lo que luego sería el citado Real Decreto<sup>40</sup>, esta Comisión realizó unas estimaciones de demanda de biocarburantes a fin de poder comprobar la viabilidad de los objetivos propuestos. Las estimaciones de ventas de biocarburantes de la CNE fueron realizadas en base a sus previsiones de demanda de carburantes de automoción y de reparto de ventas por grado de gasolina y, además, se tuvieron en cuenta las restricciones regulatorias y físicas (instalaciones en las que es factible mezclar de forma directa bioetanol a las gasolinas) existentes durante el periodo de referencia.

En concreto, en cuanto a las condiciones regulatorias, se tuvo en cuenta, por una parte, el porcentaje máximo admisible en términos volumétricos tanto de FAME en el gasóleo de automoción como de bioetanol y bioETBE en las gasolinas, en función de las especificaciones técnicas respectivas que habían sido recientemente fijadas mediante el Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre antes citado. Y, por otra, la previsión de la disposición transitoria segunda del mismo Real Decreto en virtud de la cual las gasolinas de protección (contenido máximo de oxígeno del 2,7% en masa y contenido máximo de etanol del 5% en volumen) “*estarán disponibles en todas las instalaciones de suministro a vehículos y serán las de menor índice de octano comercializadas*”.

En esta ocasión, para realizar las **previsiones de demanda para los años 2011-2013**, se han mantenido la mismas hipótesis empleadas en el mencionado informe, si bien se han incluido los datos disponibles más actualizados de demanda de carburantes de automoción (correspondientes al periodo enero-septiembre 2011) y de reparto de ventas por canal de distribución (ventas directas y estaciones de servicio)<sup>41</sup>, así como el

---

<sup>40</sup> Informe CNE 3/2011, de 10 de marzo (Ref Web:15/2011).

<sup>41</sup> Resolución de 29 de mayo de 2007, de la Dirección General de Política Energética y Minas, por la que se aprueban los nuevos formularios oficiales para la remisión de información a la Dirección General de Política Energética y Minas, a la Comisión Nacional de Energía y a la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos.

porcentaje de biocarburantes comercializados en mezclas etiquetadas correspondientes al último ejercicio cerrado a la fecha de este informe (2010).

Además, se ha tenido en cuenta la incorporación de un nuevo biocarburante, el **hidrobiodiésel**, que ha comenzado a comercializarse en el mes de julio de 2011, tras la aprobación de la Resolución de la Secretaría de Estado de Energía de 14 de junio de 2011<sup>42</sup>. En concreto, se ha empleado la hipótesis de que las ventas o consumos de hidrobiodiésel serán equivalentes al promedio mensual de las ventas realizadas en los meses de los que se dispone de información a la fecha de este informe (julio-septiembre 2011), según los datos reportados por los sujetos obligados a través del Sistema de Información para la Certificación de Biocarburantes (SICBIOS).

De este análisis (Tabla 4.1) se puede concluir que, bajo estas hipótesis (que, especialmente en el caso del hidrobiodiésel y de la evolución de la demanda por tipo de carburante, deberán confirmarse en la práctica), las ventas estimadas de biocarburantes permitirían alcanzar, de forma ajustada, el objetivo individual de biocarburantes en gasolinas, pero se quedarían ligeramente por debajo del objetivo individual en diésel y consecuentemente del objetivo global en los ejercicios 2012 y 2013.

**Tabla 4.1 Previsiones de demanda de biocarburantes y porcentaje de cumplimiento de objetivo global y de los objetivos particulares de biocarburantes**

	VENTAS ( miles de m <sup>3</sup> )		GRADO DE CUMPLIMIENTO		
	BIOETANOL/bioETBE	BIODIÉSEL+HVO	% BIOS EN GASOLINA	% BIOS EN DIESEL	% GLOBAL
2011	460	1.940	4,27%	6,70%	6,23%
2012	441	2.000	4,27%	6,96%	6,43%
2013	428	2.000	4,27%	6,96%	6,43%

En caso de que se hubieran empleado los datos del porcentaje de biocarburantes comercializados en mezclas etiquetadas correspondientes al primer semestre de 2011 (menos de la mitad del porcentaje correspondiente a 2010) para el cálculo de estas estimaciones, se observa una reducción en el grado de cumplimiento de los objetivos

<sup>42</sup> Para ello se ha empleado la información obtenida a través de SICBIOS, en virtud de la Resolución de 14 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Energía, por la que se incluye el hidrobiodiésel en el anexo de la Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes (información sobre consumos) y otros combustibles renovables con fines de transporte.

establecidos. En concreto, el objetivo individual en diesel se vería reducido en diez decimas (6,60%, 6,86% y 6,86% en 2011, 2012 y 2013, respectivamente) y el objetivo global en ocho decimas, alcanzando los 6,15% en 2011 y 6,35% en los ejercicios 2012 y 2013.

En cualquier caso deben tenerse en cuenta en este análisis, principalmente en lo que afecta a los objetivos del ejercicio 2013, dos **incertidumbres regulatorias**.

La primera de ellas se refiere a la fiscalidad de los biocarburantes a partir del 1 de enero de 2013. En efecto, según el artículo 50 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales a partir de dicha fecha le serán aplicables al bioetanol y al biodiesel para su uso como carburante, respectivamente, los tipos impositivos de las “*demás gasolinas sin plomo*” (es decir, de la gasolina de 95 I.O., equivalente a 400,69 € por 1.000 litros) y de los “*gasóleos para uso general*” (es decir, el aplicable al gasóleo A, de 307 euros por mil litros).

En las estimaciones realizadas no se ha cuantificado el efecto que podría tener la **desaparición del vigente tipo cero** para los biocarburantes y el consiguiente aumento de los precios de venta al público especialmente de las mezclas etiquetadas en caso de mantenerse los actuales diferenciales de precios de aprovisionamiento, sobre todo entre el biodiésel y el gasóleo de automoción, aunque sí se puede anticipar que la desaparición del tipo cero vendría a lastrar el segmento de las mezclas etiquetadas.

La segunda se refiere al efecto que tendrá, en el cumplimiento de los objetivos, la **doble contabilización** de los biocarburantes obtenidos a partir de desechos, residuos, materias celulósicas no alimentarias y material lignocelulósico a los que se refiere el recientemente aprobado Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre<sup>43</sup>. Según establece dicho Real Decreto (artículo 14 y disposición final tercera. 4), el Secretario de Estado de Energía deberá aprobar mediante Resolución las materias primas para la fabricación de biocarburantes que permitan a éstos tener valor doble. Por su parte, la CNE deberá establecer mediante Circular la información y documentación que demuestre su

---

<sup>43</sup> Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo.



procedencia y origen. Se entiende por tanto procedente esperar a conocer el calendario de aprobación y el contenido de dicha Resolución para actualizar las estimaciones de este epígrafe.

## 5 PROPUESTAS SOBRE EL MECANISMO DE FOMENTO

En el presente epígrafe se resumen las **modificaciones normativas y operativas** identificadas por la CNE para mejorar, adaptar o simplificar, según los casos, las normas y reglas de funcionamiento y gestión del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes, dando así cumplimiento a lo dispuesto a este respecto en el artículo 15 de la Orden ITC/2877/2008.

Algunas de estas modificaciones resultan de la **experiencia adquirida en la gestión** del mecanismo de certificación y consisten, básicamente, por un lado, en evitar algunos problemas interpretativos que han surgido en la adecuada cumplimentación de los formularios normalizados de SICBIOS, sobre todo en lo referente al concepto de “puesta a mercado” y, por otro, en mejoras operativas como la reducción de los plazos de subsanación de las solicitudes de anotación provisional de Certificados y la aclaración de la aplicación de ciertas reglas que garanticen el adecuado ritmo de anotación de dichos Certificados.

Este proceso de actualización, como se detalló en el Informe anual correspondiente al ejercicio 2009, se inició con fecha 4 de octubre de 2010, cuando tuvo lugar en la CNE una primera reunión informativa donde se dio traslado a los representantes de todas las asociaciones representativas del sector de sus principales líneas maestras. Se pretendía que el proceso fuera, además de abierto y transparente, lo más eficiente posible, aprovechando el procedimiento de actualización de las Circulares de desarrollo de la CNE que se habría de iniciar con ocasión de la tramitación de dos desarrollos normativos: el procedimiento de asignación de cantidades de producción de biodiésel y la definición del sistema nacional de sostenibilidad de los biocarburantes.

Sin embargo, en relación con el primero, a día de hoy no se ha aprobado la Orden Ministerial por la que se establece un procedimiento de asignación de cantidades de producción de biodiésel para el cómputo de los objetivos obligatorios de biocarburantes

de los años 2011 y 2012, que podría influir decisivamente en la configuración del mecanismo de fomento en los próximos años y sobre cuyo Proyecto la CNE aprobó su preceptivo Informe 41/2010<sup>44</sup>.

En dicho Informe se concluyó que la implantación de un procedimiento de asignación de cantidades de producción como el que se proponía debía quedar supeditada a una adecuada y precisa regulación y a una eficaz supervisión para evitar las consecuencias que sobre el nivel de competencia y precios podría, teóricamente al menos, llevar aparejadas.

Con esta finalidad se hicieron diversas propuestas referentes, por ejemplo, a la inclusión de un nivel mínimo si las solicitudes no alcanzaran el nivel de oferta previsto, al reforzamiento del mecanismo de supervisión recogido en el Proyecto, o a la aclaración tanto de los requisitos exigibles para solicitar cantidad como a los criterios de asignación, además de incluir determinadas consideraciones relativas a la integración del procedimiento de asignación en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes.

Durante este periodo, la CNE ha identificado e incluso implementando parcialmente aquellas acciones que permitirían, en la medida de lo posible, una rápida adaptación del actual sistema de certificación en el momento en que la norma fuera finalmente aprobada.

Por su parte, sólo en noviembre de 2011 se ha aprobado el Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre, por el que se regulan los **criterios de sostenibilidad de los biocarburantes** y biolíquidos, el Sistema Nacional de Verificación de la Sostenibilidad y el doble valor de algunos biocarburantes a efectos de su cómputo. El Real Decreto, sobre el que esta Comisión elaboró su Informe 28/2011<sup>45</sup>, tiene un triple objeto:

- a) la incorporación al ordenamiento jurídico español de los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos establecidos en la normativa comunitaria,

---

<sup>44</sup> Informe CNE 41/2010 de 29 de diciembre sobre el proyecto de Orden Ministerial por la que se establece un procedimiento de asignación de cantidades de producción de biodiésel para el cómputo del cumplimiento de los objetivos obligatorios de biocarburantes de los años 2011 y 2012 (Ref Web: 114/2010).

<sup>45</sup> Informe CNE 28/2011 de 22 de septiembre sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se establecen los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos y el sistema español de verificación de la sostenibilidad (Ref Web: 98/2011).

recogiendo de forma casi literal el articulado de las Directivas 2009/28/CE<sup>46</sup> y 2009/30/CE<sup>47</sup> e incorporando algunas de las orientaciones interpretativas dictadas por la Comisión Europea;

- b) la configuración del valor doble de determinados biocarburantes para el cumplimiento de los objetivos obligatorios en materia de energías procedentes de fuentes renovables en el transporte; y
- c) el establecimiento del sistema nacional de verificación de la sostenibilidad de los biocarburantes y biolíquidos, difiriendo a una normativa posterior de desarrollo la definición de alguno de sus aspectos básicos.

En el Informe 28/2011 la CNE realizaba diversas consideraciones sobre la regulación del sistema nacional de verificación de la sostenibilidad y el periodo transitorio establecido en el citado proyecto y sobre su fecha de entrada en vigor, todas ellas encaminadas a garantizar una integración eficiente en el vigente sistema de certificación de biocarburantes, por razones de operatividad, eficiencia (aprovechamiento de sinergias y simplificación administrativa) y adaptación a las singularidades de la cadena de distribución en España.

El Real Decreto 1597/2011, que incluye buena parte de las propuestas realizadas por esta Comisión, encomienda a la CNE dictar las Circulares necesarias para la concreción de determinados aspectos operativos del sistema nacional de verificación de la sostenibilidad y, en particular:

- El procedimiento detallado de remisión de información relativa a los criterios de sostenibilidad, tanto para el periodo definitivo como en el transitorio.

---

<sup>46</sup> Directivas 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 se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE.

<sup>47</sup> 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 diésel 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.

- Las reglas y condiciones a observar para la aplicación del sistema de balance de masa.
- El formato de los documentos justificativos para demostrar el cumplimiento de los criterios de sostenibilidad.
- La información y documentación necesarias para demostrar la procedencia y origen de las materias primas a efectos de la doble contabilización, junto con la forma y periodicidad de remisión.
- La lista de instalaciones operativas el 23 de enero de 2008.

Para dar cumplimiento a dicho mandato, a lo largo de 2012, y siempre antes del 31 de octubre, como se prevé en la disposición transitoria única del Real Decreto, será preciso que la CNE realice distintas actuaciones tendentes a la **publicación de las Circulares** necesarias para la verificación de los requisitos de sostenibilidad durante el periodo transitorio (que comenzará el 1 de enero de 2013), así como a la implantación de las nuevas funcionalidades en la aplicación SICBIOS derivadas de la inclusión de los criterios de sostenibilidad. Estas modificaciones afectarán tanto a la interfaz externa a través de la cual los sujetos envían la información, como a la interfaz interna de gestión de la CNE que permitirán la adaptación y adecuación de las validaciones y mecanismos de control y gestión existentes.

Por tanto, será con ocasión de la tramitación de la(s) Circular(es) de desarrollo del sistema nacional de sostenibilidad, cuando se puedan incorporar, adicionalmente a las modificaciones que se derivan del Real Decreto 1597/2011, las mejoras y concreciones operativas antes señaladas.

Igualmente se incorporarían, dentro de este mismo procedimiento de actualización si el calendario de entrada en vigor de las respectivas obligaciones lo permitiera, las modificaciones resultantes de la eventual entrada en vigor de la citada Orden Ministerial de asignación de cantidades de producción de biodiésel y de la Orden Ministerial por la que se introduce una **excepción de carácter territorial** en el mecanismo de fomento del

uso de biocarburantes para los años 2011, 2012 y 2013 sobre cuyo Proyecto la CNE ha emitido su preceptivo Informe 37/2011<sup>48</sup>.

Se propone en dicho Proyecto una reducción tanto de los objetivos globales de biocarburantes como de los objetivos de biocarburantes en gasolinas en la Comunidad Autónoma de Canarias y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla. Además, se propone eliminar el porcentaje máximo de los objetivos individuales de biocarburantes que se pueden cumplir mediante la realización de pagos compensatorios.

La aprobación de esta norma implicaría la necesidad de que por parte de la CNE, dentro de su ámbito normativo, se modificaran determinados apartados de sus Circulares 2/2009 y 1/2010 a fin de adaptar las reglas y procedimientos del mecanismo de fomento a la excepción territorial que en ella se prevé.

Por otra parte, aún cuando esta Orden Ministerial no llegara a aprobarse, será en todo caso necesario modificar las **fórmulas** fijadas en el artículo 11 de la Orden ITC/2877/2008 **para calcular los excesos de Certificados** a efectos de la liquidación del fondo de pagos compensatorios. Estas fórmulas, que fueron diseñadas y cumplían su finalidad para una estructura de objetivos en la que los dos objetivos individuales eran inferiores al objetivo global, dejan de cumplir su finalidad en escenarios, como el que introdujo el Real Decreto 459/2011 a partir de 2012 (o el que introduciría la Orden Ministerial por la que se regula una excepción territorial en Canarias, Ceuta y Melilla ya en 2011), en los que uno o ambos objetivos individuales son superiores al global.

Por ello será necesario modificar dichas fórmulas con las siguientes premisas: 1) corregir el efecto que se produce con las fórmulas actualmente vigentes a fin de que el resultado del cálculo del exceso de Certificados responda a la nueva estructura; 2) el pago compensatorio debe seguir actuando como un mecanismo de flexibilidad con efecto liberatorio, es decir, permitiendo cumplir la obligación mediante el ingreso del importe correspondiente; 3) el resultado del cálculo del exceso total de Certificados para los ejercicios 2009 y 2010 debe ser el mismo que con las fórmulas actualmente en vigor; y 4) el resultado del cálculo del exceso de Certificados debe ser correcto tanto si los objetivos

---

<sup>48</sup> Ref Web 198/2011.

individuales son inferiores al global, como si uno o ambos objetivos individuales son superiores al objetivo global.

Esta modificación de las fórmulas de cálculo de excesos debería realizarse bien con ocasión de la tramitación del Proyecto de Orden Ministerial citado, bien mediante una modificación específica de la Orden ITC/2877/2008 con la antelación suficiente respecto a la fecha máxima para el cálculo del exceso de Certificados correspondiente al ejercicio 2012.

Finalmente, procede recordar la recomendación formulada por la CNE en ocasiones anteriores a fin de que el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes se adapte para incluir la aportación de las **fuentes de energía renovables empleadas en todos los tipos de transporte**, propuesta ésta especialmente importante en el caso de la aviación en atención al estado, muy avanzado, de los proyectos de comercialización de biocarburantes en este modo de transporte y la imposibilidad de contabilizar estos carburantes renovables para el cumplimiento de las obligaciones de la Directiva.