



**CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA ELABORACIÓN DEL TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE LEY POR EL QUE SE ESTABLECEN OBJETIVOS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO DURANTE EL CICLO DE VIDA DE LOS COMBUSTIBLES Y LA ENERGÍA SUMINISTRADOS EN EL TRANSPORTE**

**ALEGACIONES**

- ✓ Para preservar la competencia en el mercado de carburantes y combustibles, la obligación de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero debe corresponder a refineros e importadores.
- ✓ Esta opción presenta además ventajas añadidas en el control de la obligación.

UNION DE PETROLEROS INDEPENDIENTES (UPI) se reitera en sus alegaciones al ***Proyecto de Real Decreto por el que se establecen métodos de cálculo y requisitos de información en relación con la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles y la energía en el transporte, se modifica 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 y se establece un objetivo indicativo de venta o consumo de biocarburantes avanzados,*** presentadas el pasado mes de junio.

En dichas alegaciones, ya nos posicionábamos sobre una previsible obligación de reducción de emisiones de GEI, de la cual derivara, de conformidad con el artículo 7bis de la Directiva europea 2009/30, la obligación de informar de estas emisiones que era objeto del citado Real Decreto, el cual sólo transponía

parcialmente la Directiva. Este posicionamiento previo era esencial para entender el consecuente posicionamiento sobre la obligación de información.

Ahora que se confirma esta próxima obligación de reducción de emisiones de GEI, nos remitimos a nuestras alegaciones que una vez revisadas, reproducimos a continuación.

El art. 7bis de la Directiva 2009/30 señala que la obligación principal de reducción de emisiones de GEI debe imponerse a los "proveedores" (apartado 1) mientras que la obligación accesoria de información sobre dichas emisiones debe recaer sobre los "suministradores" designados por el Estado Miembro (apartado 2). El art. 1 de la Directiva 2009/30 define "proveedor" como "*la entidad responsable del paso del combustible o energía por un punto de cobro del impuesto especial o, si no se exige impuesto especial, cualquier otra entidad pertinente designada por un Estado miembro*"; en cambio, no se encuentra definición de "suministrador" ni en la Directiva 2009/30 ni en la Directiva 98/70, que la citada Directiva 2009/30 modifica. Desde UPI, entendemos que debe encontrarse margen suficiente de trasposición para no imponer estas obligaciones al conjunto de los operadores al por mayor (en concreto, a los mismos sujetos que los obligados al mantenimiento de existencias mínimas de seguridad y al cumplimiento de los objetivos de biocarburantes, en su gran mayoría operadores al por mayor de productos petrolíferos) sino a los operadores con capacidad de refinación e importadores (entendiendo por importador, aquella compañía que realice el despacho de aduanas).

#### 1) Razones que justifican la imposición de la obligación a refineros e importadores

Básicamente, las razones determinantes que así lo justifican se pueden resumir en que los operadores no integrados no tienen margen material de influencia sobre la intensidad de las emisiones de GEI. En efecto:

- Los valores de emisión están condicionados por la utilización de determinadas materias primas (por ejemplo, tipos de crudo) y la decisión sobre la utilización de una u otra materia prima escapa al control por parte del operador no integrado y viene condicionada exclusivamente por criterios técnicos y de optimización de la refinería. Por otra parte, tampoco la normativa contempla la adjudicación de una u otra materia prima al producto comprado por el operador revendedor, por lo que el fabricante podría retener para sí las más ventajosas y asignar al operador no integrado las menos ventajosas, perjudicando seriamente la competencia.
- La adición de biocarburantes por parte del operador no integrado está condicionada por las especificaciones de calidad y por la mezcla que elija realizar la refinería en función de su propia conveniencia, de forma que el operador no integrado, que tiene las mismas obligaciones que el fabricante, queda limitado en su cumplimiento por lo que haga un tercero que no controla.

- La adición de biocarburantes está condicionada además por la posición de la industria automovilística, por la falta de demanda de mezclas con contenidos en biocarburantes superiores a los admitidos por las especificaciones legales, por la obligación de comercializar, en todas las estaciones de servicio hasta el 31 de diciembre de 2018, la llamada "gasolina de protección", por la no disponibilidad y el coste de productos alternativos al biodiesel y finalmente, por las limitaciones específicas de la logística existente.
- En lo que se refiere a las gasolinas, baste recordar que la normativa ha cerrado el mercado español a la viabilidad de adquirir gasolinas en el mercado internacional, como se explica en el Informe "*Obstacles to achieve an internal market for transportation fuels with bio-components*" de 2016 encargado y difundido por la Comisión Europea. Lo cual vienen a corroborar tanto el hecho de que hace años que en España no entran gasolinas de importación como los informes regulares de la CNMC que comparan los precios europeos con los practicados en España.
- Respecto del HVO, lo que ocurre es que las refinerías españolas producen unas cantidades limitadas de las que disponen a precio de coste y que retienen en su totalidad. Por otro lado, la disponibilidad de este producto en el mercado internacional es limitada en cantidad y en número de proveedores, agravada por la desgravación fiscal de que disfruta en algún país de la Unión Europea.
- Finalmente y por no obviar nada, en lo que respecta al transporte de los combustibles suministrados, la utilización a corto plazo de camiones-cisterna eléctricos resulta inasequible (renovación de flotas, instalación de sistemas de carga) y en cualquier caso, no es operativo con las baterías actuales y el tiempo de recarga. Además, no olvidemos que una buena parte de la electricidad se produce a partir de fuentes no renovables.

En resumen, el cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones de GEI en la parte *upstream* queda fuera del alcance de los operadores no integrados y en las manos de las refinerías y el cumplimiento del objetivo en la parte *downstream* no encuentra margen alguno. Los operadores no integrados se encuentran pues en manos de sus proveedores –que son también competidores- a la hora de reducir la intensidad de las emisiones de GEI.

## 2) Conclusiones y configuración de la obligación

De acuerdo con las razones alegadas, entendemos que se hace necesario obligar a los fabricantes a que los productos que comercialicen en territorio nacional cumplan el nivel requerido de emisiones de GEI. Si los fabricantes no son obligados a que su producto salga al mercado nacional cumpliendo los requisitos de la Directiva 2009/30, la competencia que suponen los operadores no integrados quedaría completamente a merced de los operadores integrados, que, no lo olvidemos, vienen ya reteniendo para sus propias puestas a mercado la totalidad del HVO que producen para cumplir el objetivo de biocarburantes. Es decir, que a los no integrados no les

quedarían alternativas competitivas con las que cumplir el objetivo de reducción de emisiones de GEI.

Alternativamente, sería necesario regular la transmisión de las reducciones obtenidas por los fabricantes (refinerías) a los operadores no integrados, de forma que no se distorsione o limite la competencia. Esto significa obligar al operador vendedor a ofrecer al comprador la reducción de emisiones que vaya aparejada al producto y a la vez, conceder al comprador el derecho a adquirir el producto con o sin dicha reducción.

Tenemos que advertir seriamente de que, si se permite a los operadores con capacidad de refino retener la reducción de emisiones que vaya aparejada al producto que vendan a otros operadores, manipulando estas obligaciones en su beneficio, esto puede suponer el fin de los independientes, quedando el mercado exclusivamente en manos de los grandes operadores. De la Administración y el legislador depende el evitar que se reproduzcan las consecuencias del actual modelo de SICBIOS que constituyen una clara restricción de la competencia. Nuestra advertencia viene acreditada por la experiencia habida en relación a los objetivos de biocarburantes y SICBIOS, que comportan las mismas deficiencias regulatorias que ahora pedimos no se repitan en el ámbito de esta nueva obligación de reducción de emisiones de GEI. Estas deficiencias regulatorias suponen una ventaja competitiva para los refineros que han venido utilizándola en perjuicio del resto de operadores y de la competencia.

No obstante, la opción de transposición más eficiente es, por las ventajas añadidas en el control de la obligación –incluyendo la trazabilidad–, la de imponer la obligación de reducción de emisiones de GEI a las refinerías e importadores, de manera que tengan la obligación legal de suministrar a los demás operadores producto que cumpla el nivel exigido de emisiones de GEI. Los operadores independientes agrupados en UPI entendemos que imponer la obligación a todos los operadores supone proporcionar a las refinerías un instrumento para erradicar la competencia de los operadores sin capacidad de refino.

No podemos dejar de recordar que la regulación de cualquier actividad económica debe atenderse, entre otros criterios, al de preservar una competencia efectiva. En particular, en el sector de hidrocarburos líquidos, conviven en el nivel mayorista, dos modelos de negocio de diferente naturaleza, el de los operadores con capacidad de refino y el de los operadores no integrados. Si bien ambos modelos se subsumen en la figura legal de operador al por mayor de productos petrolíferos, esta circunstancia de mercado debe ser tenida en cuenta a la hora de regular la actividad con vistas a mantener la equidad y a preservar una competencia efectiva.

Madrid, a 10 de septiembre de 2017.

UNION DE PETROLEROS INDEPENDIENTES (UPI) es una asociación empresarial, de ámbito nacional, que agrupa a Operadores al por mayor de productos petrolíferos. UPI representa a importadores, distribuidores/comercializadores y almacenistas de productos petrolíferos independientes de refinadores presentes en España y cuya problemática en el ámbito nacional es de "downstream". En la actualidad, UPI está integrada por las siguientes compañías: CARBURANTS AXOIL, DISA RED DE SERVICIOS PETROLIFEROS, DYNEFF ESPAÑA, ESERGUI, GM FUEL SERVICE, KUWAIT PETROLEUM ESPAÑA y MEROIL, en total más del 10% del mercado.

Contacto: 913509057 - [info@petrolerosindependientes.es](mailto:info@petrolerosindependientes.es)