



POSICION SOBRE LA
PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO RELATIVA AL FOMENTO DEL USO DE ENERGÍA
PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES (refundición)

- ✓ UPI reconoce la necesidad de una transición energética equilibrada.
- ✓ UPI desea expresar su posición en relación a la Propuesta de una nueva Directiva europea de energías renovables (en adelante, RED II que son sus siglas en inglés) que concierne directamente a las compañías asociadas y que es una de las iniciativas legislativas que comprende el paquete de medidas "Energía limpia" presentado por la Comisión Europea en noviembre de 2016 con vistas al cumplimiento de los objetivos de clima y energía que la Unión Europea se ha fijado para 2030.
- ✓ UPI llama a fundamentar los objetivos de determinados biocarburantes denominados avanzados que dicha Propuesta establece para los suministradores de carburantes, en previsiones realistas, en especial en lo que se refiere a la disponibilidad y a los costes de dichos biocarburantes. El fin último de este llamamiento es el de evitar un encarecimiento de los carburantes sin ninguna contrapartida medioambiental, en perjuicio último de los consumidores y del conjunto de los ciudadanos.
- ✓ UPI pide además que el marco de actuación de las empresas sea sencillo y sin fragmentaciones ni distorsiones de mercado.

1) Neutralidad energética, objetivos realistas y proporcionalidad.

Los independientes defendemos que la transición energética, incluida de unos biocarburantes a otros, debe avanzar de acuerdo con un principio de neutralidad energética hacia todos los productos y tecnologías posibles. Así mismo y para no repetir errores del pasado, es necesario avanzar sobre la base de comprobaciones científicas sólidas y de un análisis riguroso y objetivo de los costes y beneficios de las energías promovidas. En lo que respecta en particular a los beneficios, el análisis debe ser omnicomprensivo de todo el ciclo de vida de las energías promovidas.

En el caso de los biocarburantes, la Propuesta de RED II distingue entre los biocarburantes "convencionales" y los "avanzados". El término "convencionales" se refiere a los que se vienen utilizando hasta la fecha, y la Propuesta limita su uso futuro después de que los informes científicos alumbraran en 2012 (efecto ILUC) que la reducción real de emisiones de GEI es muy inferior a la esperada y en algunos de los más utilizados (biodiesel de palma, soja y colza) la reducción es cero o incluso negativa. El término "avanzados" se utiliza para algunos productos ya existentes en el mercado (fabricados a partir de residuos y con limitada capacidad de desarrollo) y para aquellos que no existen todavía pero puedan desarrollarse en el horizonte temporal de la futura Directiva.

Pues bien, es muy difícil visualizar esta neutralidad en lo que plantea la Propuesta de RED II, que persiste en promover "convencionales" frente a fósiles sin discriminar por las emisiones reales de GEI y promover "avanzados" frente a "convencionales" cuando estos productos ni existen ni se ha podido valorar aun su efecto medioambiental ni su compatibilidad con el parque de vehículos existente

Por otro lado, cabe hacer notar que entre los productos que forman parte de los objetivos impuestos a los suministradores de carburantes, están los llamados "*biocarburantes avanzados*" que según el art. 2 ee) de la Propuesta de RED II, se definen como "*los biocarburantes obtenidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte A;*". Entre estas materias primas, sigue habiendo algunos cultivos (palma, maíz) sin que directamente se afronte la cuestión de las emisiones ILUC (lo que se hace es exigir una reducción de emisiones de GEI del 70%).

El art. 25.1 de la Propuesta de RED II que "*A partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros exigirán a los proveedores de combustible que incluyan una cuota mínima de energía procedente de biocarburantes avanzados y otros biocarburantes y biogases obtenidos de las materias primas enumeradas en el anexo IX, de carburantes renovables líquidos y gaseosos de origen no biológico para el transporte, de combustibles fósiles derivados de residuos y de electricidad renovable en la cantidad total de combustibles del transporte que suministran para su consumo o utilización en el mercado a lo largo de un año natural.*" Concretamente, los objetivos van desde el 1,5% en 2021 hasta el 6,8% en 2030 (en contenido energético), con objetivos intermedios obligatorios y subobjetivos de biocarburantes avanzados que van desde el 0,5% en 2021 hasta el 3,6% en 2030.

Ocorre no obstante que no se prevé que vaya a existir disponibilidad suficiente de biocarburantes avanzados para atender los objetivos obligatorios crecientes que la Propuesta de RED II impone a los suministradores de carburantes. Es cierto que la aportación real de los biocarburantes convencionales a la reducción de emisiones de GEI está cuestionada -sin mencionar sus efectos perversos sobre el mercado alimentario- pero una obligación de imposible cumplimiento, además de conculcar un principio jurídico básico, tendría efectos perversos pues supondría encarecer con penalizaciones la factura energética sin contrapartida medioambiental. Puede resultar comprensible el objetivo aspiracional del texto en el desarrollo de nuevos biocarburantes, pero la obligación de cumplimiento se asigna a los vendedores de combustibles, cuando la realidad demuestra que son otro tipo de empresas las que pueden desarrollar y fabricar biocombustibles. Basta con repasar la lista de fabricantes existentes. Creemos que es un sinsentido, además de jurídicamente cuestionable asignar una obligación de cantidades cerrada, a más de 10 años vista, y sobre productos que no existen, a operadores económicos que no pueden materializarla en solitario.

Creemos que, con este esquema, es imperativo introducir al menos un mecanismo de revisión regular bianual de la viabilidad de los objetivos obligatorios ya que a día de hoy, la obligación no es factible.

2) Unidad de mercado y marco legal favorable.

Con la introducción de energías renovables mediante nueva legislación energética y su trasposición por los Estados miembros y con los condicionantes técnicos resultantes, surge el riesgo de una nueva fragmentación del mercado único que debe ser prevenida, vigilada y en su caso, corregida. Así mismo, deben evitarse distorsiones de la competencia entre los dos modelos de negocio de distribución, el integrado y el no integrado.

No menos importante es, habida cuenta la experiencia en España (limitaciones a la importación derivadas de la incorporación de ETBE a la gasolina en la red de CLH), es la necesidad de compatibilizar los nuevos productos con el sistema logístico de cada país. En este sentido, convendría introducir en la Propuesta una obligación de los EEMM de tener en cuenta las particulares circunstancias logísticas con el fin de evitar el levantamiento de barreras comerciales. Así mismo, la incorporación de los nuevos productos debe ser universal y no limitada exclusivamente a unidades de refino o a grupos exclusivos (efecto ABENGOA).

Otros criterios que deberán marcar la acción de los EEMM es la viabilidad del almacenamiento y la distribución en las estaciones de servicio, así como la prevención del posible fraude.

Por último, estamos ante un calendario de objetivos que complica en exceso el marco legal de actuación de las empresas con unos objetivos al alza de biocarburantes de nueva generación que incluyen subobjetivos para determinados productos y con topes a la baja puestos a la contribución de los

biocarburantes convencionales a la consecución del objetivo global europeo de renovables. La combinación de la obligación establecida para los suministradores y la que para los mismos pueda establecer cada EM para cumplir su parte en el objetivo global, va a suponer una alienación legal para las empresas obligadas. Realmente no vemos justificado reservar una cuota de los objetivos crecientes a los llamados biocarburantes avanzados y no sabemos a qué intereses sirve esta medida. Lastrar de esta manera la competitividad empresarial es contrario a los principios básicos de la política energética de la Unión Europea así como al planteamiento global que supone la Unión Energética.

3) Otros comentarios.

Vista la experiencia habida en España, es el momento de aprovechar para introducir en la Propuesta una posibilidad para los EEMM de establecer regímenes especiales para regiones ultra-periféricas en atención a los extra-costes de introducción de nuevas energías que habitualmente se dan en estas regiones.

Madrid, a 10 de mayo 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.

Los operadores independientes aportan competencia al mercado, así como diversificación y seguridad de suministro en beneficio último de los consumidores. Los operadores independientes tienen además una especial capacidad de adaptación a las necesidades locales, a los cambios estructurales de mercado y a la demanda de nuevos productos que vaya surgiendo con la transición energética. Los objetivos de UPI son básicamente una competencia efectiva y un marco regulatorio equilibrado y optimizado.

UPI actúa como un interlocutor fiable en la toma de decisiones por parte de los legisladores y la Administración.

Contacto: 913509057 - info@petrolerosindependientes.es