

Introducción al mercado de biocarburantes en España. Análisis de Dmas10 (y II)

- Flujo operativo de las certificaciones. Pagos compensatorios

Un documento básico para los sujetos obligados a declarar sus ventas o consumos de biocarburantes es el llamado certificado de biocarburantes en diésel (CBD) o en gasolina (CBG)

El certificado, tal como lo hemos definido anteriormente, refleja que el sujeto interesado ha acreditado ventas o consumos por una tonelada equivalente de petróleo (tep) de biocarburantes en un año determinado.

La Comisión Nacional de la Energía (hoy Dirección de Energía de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia) es la entidad responsable de la expedición de los certificados, en definitiva, es la entidad que certifica a solicitud de los sujetos interesados las cantidades de biocarburantes incluidas en sus ventas o consumos, distinguiendo en diésel y en gasolina.

Los titulares de los certificados pueden transferirlos a otros sujetos, indicando si son de biocarburantes en diésel o gasolina, comunicándolo previamente a la Dirección de Energía de la CNMC y hasta un 30% de sus objetivos mínimos anuales pueden ser cumplidos mediante certificados correspondientes al año anterior.

Es decir, los certificados pueden transferirse entre los distintos sujetos en un ejercicio anual y traspasarlos al año siguiente, pero, siempre tramitándolo ante la Entidad de Certificación. Para poder registrar debidamente estas operaciones, la Entidad de Certificación establece las denominadas cuentas de certificación de las que son titulares los distintos sujetos obligados que venden o consumen biocarburantes.

Una vez definidos para cada año los objetivos mínimos obligatorios, los sujetos que no hayan alcanzado los mismos deben realizar pagos (en €) por el déficit de certificados reales de gasolinas, gasóleos y global respecto a los objetivos.

En definitiva, los pagos suponen en cierta medida una “penalidad” para aquellos sujetos que no consigan alcanzar en sus operaciones de venta o consumo los objetivos de biocarburantes a que están obligados. Estos pagos dotan un fondo que la Entidad de Certificación repartirá entre aquellos sujetos que han logrado superar sus objetivos en el año, de acuerdo, con unas fórmulas aritméticas en función de los excesos de certificados reales respecto a los objetivos.

La orden ITC/2877/2008, que estamos comentando, establece una condición adicional para los sujetos que han tenido déficit de certificados en un año y que deben realizar pagos compensatorios. Esta condición es que al menos los certificados de sus ventas o consumos superen el 70% de sus objetivos obligatorios. En caso contrario, se considera que dichos sujetos han cometido una infracción muy grave de acuerdo con la ley 34/1998 de 7 de octubre con imposición de sanciones administrativas que pudieran derivarse, sin perjuicio de los pagos compensatorios que deban efectuar por sus déficit de certificados.

- Mercado español de biocarburantes

El mayor porcentaje de los biocarburantes consumidos en España se realizan en mezclas con carburantes fósiles. Estas mezclas deben realizarse con las debidas condiciones técnicas y asegurando la calidad, homogeneidad y contenido de biocarburante en el volumen total. Estas mezclas sólo podrán realizarse en depósitos fiscales.

Por otra parte, la industria del automóvil viene desde hace años haciendo esfuerzos en investigación y desarrollo para conseguir vehículos flexibles que acepten biocarburantes o carburante tradicional. No obstante, por el lado de la demanda las compras de estos vehículos no alcanza el 1 por 1.000.

La estructura del mercado por parte de los proveedores de biocarburantes es heterogéneo, con un gran número de ellos y con capacidad de producción relativamente baja, situación que contrasta con los operadores petrolíferos, con gran capacidad individual tanto técnica como económica y relativamente pocos.

Los datos más interesantes del mercado español de biocarburantes vienen reflejados en el informe anual que la Comisión Nacional de la Energía ha publicado en marzo de 2013 relativos al ejercicio 2011.

Las ventas totales de biocarburantes ascendieron a 2,36 millones de m³, lo que supone un incremento superior al 17% respecto a 2010. El 77% de este total fue biodiesel, un 19% bioetanol y un 4% hidrobiodiesel. Los biocarburantes susceptibles de ser mezclados con gasóleo (biodiesel e hidrobiodiesel) representaron el 7,19% del volumen total de carburantes diésel comercializado en 2011. Por su parte, el bioetanol alcanzó el 6,34% del volumen total de gasolinas de automoción.

Respecto al tipo y origen geográfico de las materias primas de los biocarburantes consumidos en España en 2011, la relación es la siguiente:

- El biodiesel se produjo a partir de la soja argentina en un 48% y de la palma indonesia en un 35%. La materia prima con origen en España fue del 4,5%.
- El hidrobiodiesel se produjo exclusivamente a partir de aceite de palma procedente de Indonesia (13%) y de Malasia (87%).
- El bioetanol fue producido a partir de maíz (49,5%), caña de azúcar (25%) y trigo (18%), que procedían principalmente de Brasil (29,5%) y de España (27%)

Los países de producción de los biocarburantes fueron:

- Biodiesel. El principal país fue Argentina (45%) y España (24,5%)
- Hidrobiodiesel. Los principales países fueron Singapur (71%) y España (22%)
- Bioetanol. Aproximadamente el 60% se produjo en España.

Respecto a la cotización internacional de los biocarburantes, en 2011, mostró una tendencia alcista. El biodiesel incrementó su diferencial respecto al gasóleo de automoción y en el caso del bioetanol se redujo el diferencial con respecto a la cotización de la gasolina.

- **El futuro de los biocarburantes**

Los biocarburantes no eliminan la dependencia del petróleo, pero reducen su demanda y amplían el número de países suministradores de fuentes de energía. Hay que contemplar su uso como evidencia de nuevas tecnologías y capacidades para aumentar la diversificación energética, mejorando la seguridad de suministro y contribuir a los objetivos ambientales de los países.

El futuro pasa por el desarrollo de nuevas tecnologías para producir biocarburantes de segunda generación, que se produzcan con materias primas que no interfieran con los cultivos destinados a la alimentación, para no encarecer estos y no utilizar terrenos destinados a su cultivo.

Teniendo en consideración estos condicionantes, las algas, muy abundantes y fáciles de cultivar podrían ser materia prima para los biocarburantes. En esta línea también se está investigando con desechos agrícolas y forestales y con cultivos como la jatropha capaces de crecer en tierras no aptas para la agricultura convencional.

Una reciente directiva de la Comisión Europea establece que a partir de 2020 sólo serán subvencionables los biocarburantes procedentes de desechos, algas o paja que no sean sospechosos de encarecer el precio de los alimentos.

También se cuestiona el actual modelo de producción de biocarburantes ya que se trata de incrementar hasta el 60% el umbral mínimo de reducción de gases de efecto invernadero. De esta forma, a partir de 2020 sólo podrán recibir subvenciones aquellos biocarburantes que reduzcan notablemente las emisiones y no se produzcan a partir de cultivos que se utilizan para producir alimentos.

Por todo ello, las algas cultivadas y las micro-algas de rápido crecimiento, se posicionan como materia prima preferente, ya que necesitan poca superficie y además de crecer a costa del CO2 producen un aceite que se puede utilizar como carburante.

A medio plazo los mayores productores y consumidores de biocarburantes serán Estados Unidos, Brasil y la Unión Europea. Pero para que siga incrementándose su uso en el transporte, es necesario un impulso político que favorezca la investigación y desarrollo de nuevas materias primas que elimine en gran medida todos los factores negativos de las actuales.

Joan Homedes Rojals

Socio [Dmas10](#)