

INCIDENCIAS DEL GASÓLEO DE MOVILIDAD

La obligación de reducir emisiones en el transporte

El sector del transporte no está incluido en la Directiva Europea de Comercio de Emisiones por lo que la reducción de las mismas se tiene que llevar a cabo mediante actuaciones directas en el sector. Conforme al artículo 11 del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, por el que se adoptan medidas urgentes en el marco del Plan Nacional de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, contempla que los sujetos obligados deberán cumplir con un objetivo obligatorio de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte, hasta **el 10 por ciento, un 6 por ciento con carácter obligatorio y el 4 por ciento restante con carácter indicativo**, en comparación con el valor de referencia de las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de los combustibles fósiles utilizados en la Unión Europea en 2010, que es de 94,1 g de CO₂eq/MJ (gramos de dióxido de carbono por megajulio de energía). El CO₂ eq, a pesar de su denominación, incluye las emisiones de otros gases GEI¹.

El objetivo obligatorio es referido a la emisión de gases de efecto invernadero del ciclo de vida por unidad de combustible y de energía, suministrados en el transporte, es decir, de todas las emisiones netas de CO₂, CH₄ y N₂O que puedan atribuirse al combustible o a la energía suministrada, incluyéndose todas las etapas desde la extracción o el cultivo, incluidos los cambios de uso del suelo, el transporte y la distribución, la producción y la combustión, con independencia del lugar donde se hayan producido las emisiones (artículo 2.18 del RD 376/2022). En otras palabras, se trata de cuantificar las emisiones desde la fuente, incluso durante la quema en antorcha y el purgado. Y cuando se refiere a por unidad de energía, se refiere a la masa total de emisiones de gases de efecto invernadero en equivalentes de CO₂ asociada al combustible o a la energía suministrada, dividida por el contenido total de energía del combustible o de la energía suministrada. En definitiva, la obligación de reducir las emisiones está sujeta a las siguientes condiciones: 1) los objetivos previstos recaen exclusivamente en los sujetos obligados - enumerados en el artículo 12 del Real Decreto-ley 6/2022-; 2) se aplican por unidad de combustible y unidad de energía y ;3) se aplican sobre el combustible y energía suministrado al transporte.

Como se alcanza el objetivo del 6 por ciento de reducción obligatorio

La reducción de cumplir con un objetivo obligatorio de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte debe alcanzarse por los sujetos obligados gradualmente mediante: 1) el uso de biocarburantes, 2) combustibles alternativos y 3) reducciones en la quema en antorcha (flaring) y venteos en los emplazamientos de producción. La norma no establece un mínimo obligatorio para cada una de las practicas anteriores, lo que significa que los sujetos obligados podrán alcanzar el objetivos de reducción por medio de cualquiera de ellos y en la proporción que estimen adecuada, siempre y

¹ DIRECTIVA (UE) 2015/652 del Consejo, de 20 de abril de 2015, por la que se establecen métodos de cálculo y requisitos de notificación de conformidad con la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo. ANEXO I A efectos del cálculo de la equivalencia en CO₂, las emisiones de esos gases se asocian a los valores de emisión siguientes, en equivalentes de CO₂: CO₂: 1; CH₄: 25; N₂O: 298

cuando el agregado en su conjunto logre el objetivo del 6 por ciento obligatorio de reducción de emisiones..

(a) Uso de biocarburantes en combustibles y energía en el transporte

La obligación de reducción de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero sobre los que aplican los objetivos de reducción de la intensidad de las emisiones durante el ciclo de vida, y unidad de energía, cuando se lleve a cabo por los sujetos obligados mediante el uso de biocarburantes, será de aplicación a las ventas o consumos, de los siguientes combustibles y energía suministrados en el transporte:

1. Combustibles utilizados para propulsar vehículos de carretera, máquinas móviles no de carretera, incluidos los buques de navegación interior cuando no se hallen en el mar y el ferrocarril, tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo cuando no se hallen en el mar.
2. Electricidad destinada a vehículos de carretera, si se puede demostrar que se ha medido y verificado adecuadamente la electricidad suministrada para su uso en dichos vehículos.
3. Biocarburantes para uso aéreo, siempre y cuando cumplan los criterios de sostenibilidad del Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre y se demuestre que son sostenibles según lo dispuesto en la regulación vigente.

Dos cuestiones previas. En primer lugar, advertir que el cumplimiento de la obligación de reducción de emisiones mediante el uso de biocarburantes no recae exclusivamente sobre los combustibles líquidos clásicos y destinados a propulsar vehículos, tales como el gasóleo o la gasolina, sino también en otros, como el fuel, gas natural o el GLP, pues todos ellos son combustibles que pueden destinarse a la propulsión. En segundo lugar, la obligación de los objetivos de reducción alcanza a otras energías, no solo las procedentes de combustibles líquidos, sino también a la electricidad.

La Directiva 2015/1513 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, considera que la mezcla de biocarburantes es uno de los métodos de que disponen los proveedores de combustibles fósiles para reducir la intensidad de los gases de efecto invernadero de los combustibles fósiles suministrados. Los combustibles líquidos utilizados para propulsar vehículos, máquinas móviles, ferrocarril, tractores agrícolas y forestales y los buques de navegación interior, son el gasóleo A (GOA) y el gasóleo B (GOB), ambos con especificaciones similares (RD 61/2006). Ahora bien, el GOB también se emplea en usos distintos al transporte por lo que concurren dos clases de gasóleo: 1) GOB sobre el que se aplica los objetivos de reducción de la intensidad de los gases de efecto invernadero, y 2) GOB que no se aplican.

(b) Los combustibles y energía alternativos suministrados en el transporte

La obligación de reducción de la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero sobre los que aplican los objetivos de reducción de la intensidad de las emisiones durante el ciclo de vida, y unidad de energía, cuando se lleve a cabo por los sujetos

obligados mediante el uso de combustibles y energía alternativos suministrados en el transporte, estos deberán sustituir efectivamente a los combustibles fósiles clásicos.

Son «combustibles alternativos» los combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte. Incluyen, entre otros: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, letra i), de la Directiva 2009/28/CE, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido) y en forma licuada (gas natural licuado, GNL), y el gas licuado del petróleo (GLP).

(c) Las reducciones en la quema en antorcha y venteos en los emplazamientos de producción de combustibles y energía suministrada en el transporte

En las refinerías se obtiene gas como resultado del tratamiento del petróleo que es quemado de forma rutinaria en la antorcha, en caso de no quemarse podrían acumularse y crear una nube tóxica e inflamable, siendo una fuente significativa de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Por lo tanto, la quema en antorcha y el venteo son medidas de seguridad que contribuyen a asegurar la liberación de hidrocarburos en una situación de emergencia como, por ejemplo, una parada de la refinería o un alivio de sobrepresión. Para conseguirlo, las antorchas se encuentran funcionando todos los días del año y a todas horas.

Gestionar adecuadamente la quema en antorcha para reducir las emisiones y convertir el gas asociado en una fuente de energía favorece enormemente a la reducción de emisiones en la fase inicial de producción de los combustibles destinados al transporte. Los proyectos a la reducción de las emisiones mediante la recuperación de gases residuales que normalmente son quemados en las antorchas de la refinería contribuyen a lograr los objetivos. Los gases recuperados se utilizan como combustible, aprovechándose su contenido energético para reemplazar parte de los combustibles fósiles utilizados en los procesos de generación de calor. Además, debido a la disminución de gases quemados en antorchas, también se reduce la cantidad de vapor necesario para evitar humo en las mismas, disminuyéndose así la energía necesaria para producir este vapor.

Como se alcanza el objetivo del 4 por ciento adicional

El artículo 7 bis de la Directiva 98/70/CE, establece que deben haberse reducido las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida por unidad de energía del combustible o energía suministrada en el transporte hasta el 10 por ciento, un 6 por ciento con carácter obligatorio y **el 4 por ciento restante con carácter indicativo**, en comparación con el nivel medio de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía de los combustibles fósiles utilizados en la Unión Europea en 2010. La distribución será la siguiente:

(a) Objetivo del 2 por ciento adicional: Un objetivo del 2 por ciento adicional se logrará mediante al menos uno de los métodos siguientes: 1.º) El suministro de energía destinada al transporte para su uso en cualquier tipo de vehículo de carretera, de máquinas móviles no de carretera, incluidos los buques de navegación interior, tractores

agrícolas y forestales o embarcaciones de recreo; y 2.º) El uso de cualquier tecnología capaz de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida por unidad de energía del combustible o por energía suministrada, es decir, la obtenida mediante el uso de tecnologías respetuosas con el medio ambiente, incluida la captura y el almacenamiento de carbono, y mediante el uso de vehículos eléctricos.

(b) Objetivo del 2 por ciento adicional: el otro objetivo indicativo adicional del 2 por ciento podrá obtenerse mediante la compra de créditos con arreglo al Mecanismo de Desarrollo Limpio del Protocolo de Kioto.

Los clases de biocarburante líquidos usados para cumplir los objetivos

Conforme a la Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, se distingue entre: (a) «biolíquidos», el combustible líquido destinado a usos energéticos distintos del transporte, incluidas la electricidad y la producción de calor y frío, producido a partir de la biomasa; y (b) «biocarburantes», el combustible líquido o gaseoso utilizado para el transporte, producido a partir de la biomasa. Entonces, bajo los términos «biolíquidos» y «biocarburantes», se incluyen un conjunto heterogéneo de productos, entre otros, el biodiésel, o sea, el éster metílico o etílico producido a partir de grasas de origen vegetal o animal; el biometanol, alcohol metílico obtenido a partir de productos de origen agrícola o vegetal; los hidrocarburos sintéticos o sus mezclas, producidos a partir de la biomasa; el biohidrógeno, hidrógeno producido a partir de la biomasa; el aceite vegetal puro, aceite obtenido a partir de plantas oleaginosas, crudo o refinado, pero sin modificación química, etcétera. Y con relación a los gases renovables, se incluyen el biogás, resultado de la gasificación de la biomasa primaria, el gas de vertedero procedente de residuos orgánicos y el gas derivado de las plantas de depuración, una fuente renovable de energía en tanto en cuanto permite aprovechar el contenido de la materia orgánica de las aguas residuales urbanas.

Los productos líquidos empleados como combustible y destinados a la movilidad, y por tanto al transporte, son los clasificados en la nomenclatura combinada, en la partida NC 2710 en la que se distinguen:

(a) Productos que no contienen biodiesel. Por biodiesel se entiende los ésteres monoalquílicos de ácidos grasos (FAME) de origen vegetal de la partida NC 3826. En este grupo incluimos los aceites de petróleo o de mineral bituminoso y preparaciones sin contenido en biodiesel que conservan íntegramente su origen fósil, como gasolina, gasóleos (GOA, GO B y GOC), fuel, y todos aquellos otros que por sus especificaciones técnicas no cabe esta posibilidad, como las gasolinas o carburantes destinados a carburadores, o a otros usos específicos.

(b) Productos que contienen biodiesel. La expresión «que contengan biodiesel», significa, según letra g) de la nota complementaria nº 2 que los productos descritos tengan un contenido mínimo de ésteres monoalquílicos de ácidos grasos (FAME) de los tipos utilizados como carburantes o combustibles, del 0,5 % en volumen según la norma EN 14078. En la subpartida de la Nomenclatura NC 2710.20, se incluyen los gasóleos, GOA, GOB y GOC a los que se les ha incorporado FAME. El contenido máximo de FAME que se puede incorporar al GOA es un 7 por ciento, un valor introducido por el Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas

de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

(c) Productos calificados como biocarburante que no contienen biodiesel. Son productos que «no contienen biodiesel» pero que son considerados como tales. Son el resultado de un proceso en el que el biocarburante y el combustible fósil se someten simultáneamente al mismo procesamiento y la cuantificación de la condición de biocarburante se realiza por un método específico porque la cantidad resultante de biocarburante no es medible, como ocurre por ejemplo, durante el tratamiento simultáneo con hidrógeno de aceites vegetales y un combustible fósil (HVO), el que el resultado final es un gasóleo de la subpartida NC 271019. Las unidades de hidrotratamiento de las refinerías tienen como objetivo la reducción del contenido de azufre de los combustibles fósiles (hidrocarburos) para adaptarlos a las especificaciones determinadas del producto de que se trate, pero igualmente se utilizan para obtener el aceite vegetal hidrotratado. La Directiva 2009/28/CE, en su Anexo III define estos biocarburantes como el «aceite vegetal tratado con hidrógeno, aceite vegetal tratado termoquímicamente con hidrógeno». En definitiva, un producto producido por co-procesamiento en refinería por tratamiento de la biomasa (aceites vegetales), en las que el aceite vegetal se mezcla con el diésel mineral para su tratamiento posterior con hidrógeno produciendo una única salida de diésel. La diferencia con el FAME es que este es un producto final que, aunque puede utilizarse directamente en los motores, generalmente se destina a mezclarse con gasóleo de origen fósil, mientras que con la hidrogenación el producto final obtenido es un gasóleo normal de la partida NC 271019, aun cuando, se utilice aceite vegetal en su fabricación. Lo mismo se puede decir de otros productos, como el gasóleo Fischer-Tropsch, un diésel obtenido por síntesis a partir del tratamiento de la biomasa primaria que, si bien es un biocarburante por razón de su origen, el resultado final no deja de ser un gasóleo que cumple con todas las especificaciones técnicas del gasóleo mineral, pero de mejor calidad, pues no contiene azufre, ni moléculas aromáticas y su combustión en motores no emite partículas, aunque su densidad es menor.

Entonces, los productos que contienen biodiesel (b) y los productos calificados como biocarburantes pero que no contienen biodiesel (c), serán los productos líquidos que pueden usarse por los sujetos obligados para cumplir con su obligación de reducción de emisiones. Entonces, nos referiremos a bio «incorporado» en la medida que el biocarburante sea una mezcla (FAME) con combustible fósil, y «asignado» o «atribuido» cuando proceda de un tratamiento simultáneo con hidrógeno de aceites vegetales y un combustible fósil (HVO). Ahora bien, en tanto en cuanto, el artículo 11 del Real Decreto-ley 6/2022, se refiere exclusivamente al uso de biocarburantes que cumplan los criterios de sostenibilidad, un producto como el GOB al que se le haya «incorporado», «atribuido» o «asignado», una cierta cuota de energía procedente de fuentes renovables y destinado a la calefacción o a un motor fijo, no será un biocarburante, sino un biolíquido, y por tanto no computará para los objetivos.

Como se calcula la reducción de emisiones en el transporte

La magnitud de la reducción de emisiones viene dada por la relación entre la diferencia entre las emisiones totales procedentes del combustible fósil de referencia para el

transporte, y las emisiones totales procedentes de biocarburante, respecto del total de emisiones procedentes del combustible fósil de referencia para el transporte. El resultado indicará el porcentaje de g CO₂eq/MJ que se ha reducido debido al uso de biocarburante.

Para efectuar dicho cálculo es necesario evaluar las emisiones del carburante de origen fósil como las que corresponden al biocarburante, y compararlas. Las emisiones totales procedentes de la producción y el uso de biocarburantes para transporte, se obtiene a partir de las emisiones que se originan en cada una de las fases de producción del biocarburante destinado a tal uso, desde la extracción de la materia prima, pasando por la producción y comercialización, hasta su consumo. La metodología para su cálculo es la indicada en los anexos del Real Decreto 376/2022, por el que se regulan los criterios de sostenibilidad y de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa, que si bien es compleja, la podemos sintetizar a efectos meramente ilustrativos, de la siguiente forma:

$$E = e_{ec} + e_l + e_p + e_{td} + e_u - e_{sca} - e_{css} - e_{ccr}$$

Donde E , son las emisiones totales procedentes del uso del combustible; e_{ec} , las emisiones procedentes de la extracción o del cultivo de las materias primas; e_l , las emisiones anualizadas procedentes de las modificaciones en las reservas de carbono causadas por el cambio en el uso de la tierra; e_p , las emisiones procedentes de la transformación; e_{td} , las emisiones procedentes del transporte y la distribución; e_u , las emisiones procedentes del combustible durante su consumo; e_{sca} , la reducción de emisiones derivada de la acumulación de carbono en el suelo mediante una mejora de la gestión agrícola; e_{css} , la reducción de emisiones derivada de la captura y el almacenamiento geológico del CO₂; e_{ccr} , la reducción de emisiones derivada de la captura y sustitución del CO₂. Para el cálculo no se tendrán en cuenta las emisiones procedentes de la fabricación de maquinaria y equipos. En el caso de biolíquidos (calefacción), si bien no computan a efectos del 6 por ciento reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte,, se calculan del mismo modo que los biocarburantes (E), pero con la extensión necesaria para incluir la conversión energética en la electricidad y/o el calor y la refrigeración producidos.

La reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de biocarburantes entonces se calculará como sigue:

$$\text{REDUCCIÓN} = (EF(t) - EB) / EF(t)$$

Siendo, EB , las emisiones totales procedentes de biocarburante y $EF(t)$, las emisiones totales procedentes del combustible fósil de referencia para el transporte.

Lo anterior permite concluir que para cumplir con los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte, mediante el uso de biocarburante, no es posible asignar un precio que incluya con carácter general el coste por litro de combustible destinado a la movilidad. Ciertamente trasladar en el precio los costes del uso de biocarburante no será un inconveniente cuando se trata de un mismo producto, como sucede con el GOA, pero la posibilidad de poder comparar el precio del GOB normal con el del

GOB destinado a la movilidad, permitirá conocer y discrepar sobre el coste del biocarburante incorporado, adquirido o adjudicado y que naturalmente no podrá ser el mismo para todos los sujetos obligados provocando distorsiones en el mercado, pues un sujeto obligado puede alcanzar tales objetivos de reducción de emisiones de diferentes formas y maneras, como se ha visto.

Incidencias en el mercado minorista

Discriminación del mercado. Ciertamente la regulación juega un importante papel en el desarrollo de las energías renovables pero no puede ser causa de discriminación o de un trato diferenciado. Existe discriminación cuando un operador ofrece un producto idéntico en distintos mercados y a diferentes precios atendiendo a las condiciones de cada comprador. Si el operador discrimina precios, al tratarse de una mercancía idéntica, de libre y fácil reventa, esta práctica decaería muy pronto porque aquellos distribuidores, estaciones de servicio o consumidores, a quienes se les hubiera cobrado poco, seguidamente organizarían la reventa a quienes se les cobra mucho. En otras palabras, el agricultor, siempre tenderá a adquirir el combustible al precio más bajo posible, con independencia de cual sean los objetivos de reducción de emisiones que tengan que cumplir los operadores obligados. Un distribuidor de los definidos en el artículo 43 de la Ley 34/98, del Sector de Hidrocarburos, siempre podrá adquirir el gasoil GOB «normal» y nada le impedirá venderlo nuevamente a otro distribuidor, y este, puesto que no es un sujeto obligado a reducir emisiones, revenderlo sin condiciones al agricultor. Esta práctica irá en aumento y continuará hasta que los precios en el mercado del GOB y el GOB de movilidad sean idénticos o similares.

En la medida que los operadores no ofrezcan un producto único para ambos destinos, o bien, la norma reguladora de especificaciones no incluya parámetros de biocarburante, será muy difícil trasladar la responsabilidad del cumplimiento de los objetivos obligatorios de emisión de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte, a los distribuidores, estaciones de servicio o consumidores.

Transparencia de precios. Conforme al artículo 1.3 de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del sector de hidrocarburos, las actividades destinadas al suministro de hidrocarburos líquidos se ejercerán bajo los principios de objetividad, transparencia y libre competencia. La transparencia del mercado significa que los consumidores y agentes participantes disponen de una exacta y completa información, no solo de su funcionamiento, sino también de los productos que participan, una información que necesariamente deberá ser completa, clara y veraz.

En tanto en cuanto, la ponderación del cumplimiento de los objetivos obligatorios de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida, por unidad de combustible y de energía suministrados en el transporte, se justifique mediante el uso biocarburantes, los combustibles destinados a la movilidad forzosamente deberán: 1) contener una proporción de FAME, o bien, 2) ser obtenidos mediante un proceso de coproducción con aceites hidrotratados. En la medida que no se permita conocer sobre la cantidad de biocarburante «incorporado», «atribuido» o «asignado», la diferencia de precio entre el GOB de movilidad y el destinado a motores fijos, no será una información suficiente para identificar el producto, que necesariamente debe ser completa, clara y veraz.

Los operadores deberían informar del precio del GOB «normal» y del componente del precio resultado de «incorporar», «atribuir» o «adjudicar» biocarburante, de forma que los precios sean fácilmente comparables por el consumidor, incluyendo los parámetros empleados en su determinación. Teniendo en cuenta que los operadores solo ofrecen productos estandarizados, será muy difícil facilitar la información al respecto.

Competencia. La comercialización de combustibles y carburantes en España está regulada por la Ley 34/98, de 7 de octubre del Sector de Hidrocarburos, una norma liberalizadora de marco amplio que legaliza una actividad que abarca desde la extracción de un hidrocarburo en un yacimiento subterráneo hasta su consumo en el motor de un vehículo, en la calefacción o en un proceso industrial. En su título III, regula la actividad, calificada de interés económico general bajo los principios de objetividad, transparencia y competencia, impulsando la iniciativa empresarial y limitando la intervención directa de los poderes públicos.

La existencia de una posición dominante no es contraria en sí misma a las normas de competencia, pero los abusos de exclusión como la negativa en el suministro o negarse de forma injustificada a satisfacer las demandas de compra de productos, o la imposición de condiciones, perjudican directamente a los clientes de la empresa dominante. De este modo, supeditar los suministros de GOB de movilidad a condiciones, tales como una declaración responsable sobre el destino de los productos, cuanto menos, vulnera las normas de la competencia.

Una declaración responsable es, en esencia, un documento a través del cual una persona señala que cumple con todos los requisitos necesarios para obtener un derecho o ejercerlo, declarando que dispone de la documentación que lo avala y que se compromete a mantener los requisitos mientras dure la actividad por la cual se emite la mencionada declaración. En este sentido, algunos sujetos obligados la están utilizando como condicionante ante sus clientes, para prestarle -o no- un servicio, o suministrarle los productos.

Cargas administrativas. El considerando (12) del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, aboga por un mecanismo fiable y transparente sin cargas administrativas innecesarias, que además potencie la función y los derechos de los consumidores, la transparencia y la previsibilidad para los inversores.

La coexistencia de dos clases de GOB, genera una carga administrativa innecesaria, incluso cuando el GOB «normal» y el de «movilidad» se clasifiquen en la misma partida de la nomenclatura combinada, NC 2710.19, como sucede con el obtenido mediante el coprocesamiento con aceite hidrotratado. Ciertamente, en estos casos, a efectos tributarios no será exigible una contabilidad separada, pues son productos idénticos según lo previsto en la Ley 38/92 de los impuestos especiales, pero generará la necesidad de ejercer un control administrativo sobre el empleo y el destino, aunque solo sea por razón de facturación y de control de existencias. Cuando el GOB de «movilidad» sea resultado de incorporar FAME, entonces, estará clasificado en la subpartida NC 2710.20, siendo obligatoria, según la Ley 38/92 de los Impuestos Especiales, la contabilización por separado, pues se trata de productos diferentes. Del mismo modo, el Anexo de la Orden HAC/998/2019, de 23 de septiembre, por la que se regula el cumplimiento de la

obligación de llevanza de la contabilidad de los productos objeto de los Impuestos Especiales de Fabricación (SILICIE) en su punto 9.3 referido a los productos, señala que deberá consignarse obligatoriamente el Código NC: «se indicará el código NC correspondiente al producto objeto del movimiento contable establecido en el Reglamento (CEE) n.º 2658/1987, de 23 de julio, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común, de conformidad con redacción vigente del Anexo».

Es más, la Ley 38/92 de los impuestos especiales, considera biocarburante el producto clasificado en NC 2710.20, una definición que impide almacenar conjuntamente los dos productos, pues la mezcla de un GOB cien por cien de origen fósil, NC 271019, con un GOB de movilidad al cual se le ha incorporado FAME, NC 2710.20, es una operación que solo puede llevarse a cabo en depósitos fiscales, siendo el resultado de la mezcla un gasóleo de la subpartida NC 271020 comprendido en el artículo 46.1.g de la citada Ley 38/92.

La comercialización de un producto único

Para evitar los efectos distorsionadores originados por la introducción del GOB de movilidad y que permite a los sujetos obligados discriminar por razón de su uso y destino, el GOB tiene que ser un producto único con la cantidad de biocarburante «incorporado», «atribuido» o «asignado» que los sujetos obligados entiendan suficiente para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones, pero con independencia de cuál sea su destino, una circunstancia, por cierto, ya considerada en la normativa tributaria. Efectivamente, las obligaciones tributarias inherentes al GOB, como la justificación del uso y destino dado al producto mediante declaraciones, notas de entrega y contabilidades, todas ellas recogidas por la Ley 38/92 de los impuestos especiales y su desarrollo reglamentario en el RD 1165/4495, comportan una carga administrativa significativa para los agentes del mercado -distribuidores, estaciones de servicio y consumidores-, y que ahora aumenta por la existencia de nuevos e inesperados productos diferenciados exclusivamente por razones distintas a las tributarias.

En definitiva, se trata de evitar que sea el propio poder público el que, a través de sus actuaciones normativas o administrativas, introduzca restricciones injustificadas a la competencia y efectos distorsionadores como las que se derivan del Real Decreto-ley 6/2022, de 29 de marzo, que provocan que los sujetos obligados exijan a sus clientes la justificación del GOB de sus suministros.

La propuesta de un único GOB es una alternativa menos restrictiva a la libre competencia y una manera, por lo menos, tan eficaz como la de mantener los dos tipos de GOB para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones. Dicho con otras palabras, la carga de mantener dos clases de GOB no puede llegar hasta el punto de exigir que ninguna otra medida permita alcanzar el objetivo legítimo perseguido. Ciertamente que tal planteamiento afectará a los costes de la producción del GOB destinados a usos distintos del de la movilidad, no recayendo ninguna ventaja sobre el consumidor que lo paga, excepto el del interés general, y que tarde o temprano ha de traducirse en una subida del precio de venta, pero en ningún caso resultará afectada la libertad de los operadores para determinar tales precios.

En última instancia, sería conveniente reflexionar sobre si los medios elegidos son los adecuados para cumplir con los objetivos perseguidos y si es posible alcanzar éstos mediante medidas menos restrictivas a la libre competencia en el mercado.