



Reglamento de estándares de emisiones de CO₂ para nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros

AOP valora positivamente la apertura de la Unión Europea a los biocombustibles

- La asociación celebra que se haya dado un paso hacia la neutralidad tecnológica y que la Unión Europea haya contemplado los combustibles sintéticos como una solución para descarbonizar la movilidad por carretera, complementaria a la electrificación, ya que todas las tecnologías son necesarias para cumplir con los objetivos neutralidad de emisiones.
- AOP reclama una mayor certidumbre regulatoria para realizar las inversiones que requiere el desarrollo de nuevas tecnologías.
- Los biocombustibles sostenibles, que se pueden producir a partir de residuos agrarios, forestales y urbanos o de aceite de cocina usado, deberían ser también reconocidos como una opción válida para descarbonizar el parque de turismos y furgonetas.
- El desarrollo de políticas que favorezcan el uso de biocombustibles facilitará su competitividad, pues se reducirían sus costes al incrementarse la producción.

Madrid, 29 de marzo de 2022. La Unión Europea aprobó ayer el reglamento por el que a partir de 2035 se prohíbe la venta de nuevos vehículos ligeros y furgonetas con motor de combustión. No obstante, el veto de Alemania a este acuerdo durante estas últimas semanas ha logrado que la Comisión Europea reconozca el caso particular de los combustibles sintéticos, como una solución para la descarbonización del transporte.

AOP valora de forma positiva la apertura hacia los combustibles líquidos neutros en carbono como forma complementaria a la electrificación, ya que todas las tecnologías son necesarias para cumplir los objetivos de descarbonización del transporte. No obstante, la asociación reclama una mayor certidumbre regulatoria para realizar las inversiones que requiere el desarrollo de estas nuevas tecnologías.

AOP insta a la Comisión a tener también en cuenta los biocombustibles sostenibles, que pueden producirse a partir de aceite de cocina usado o de residuos agrarios, forestales y urbanos, como otra solución para la descarbonización del transporte y a incorporarlos dentro de las propuestas normativas que la Comisión se ha comprometido a elaborar, ya que son la forma más inmediata de empezar a reducir emisiones.





Se establece en los considerandos previos del Reglamento que “previa consulta con las partes interesadas, la Comisión Europea va a presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO₂”.

Asimismo, la Comisión ha recogido en una declaración escrita al respecto que “trabajaré sin demora” en la aplicación de dicho considerando. Aclara que, para ello, propondrá “en otoño de 2023, un acto delegado en el que se especifique cómo los vehículos alimentados únicamente por *e-fuels* contribuirían a los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂, en relación con la regulación de las normas sobre emisiones de CO₂ para turismos y vehículos ligeros”.

Adicionalmente, el Reglamento aprobado ayer establece la obligación de que antes de 2026 la Comisión presente un informe sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones, que evalúe “la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar una transición justa”, en el que habrá de tenerse en cuenta la contribución de los “combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra”.

Por otra parte, AOP aclarara que el precio de los combustibles sintéticos dependerá, fundamentalmente, de dos factores: la política fiscal y la normativa que permita su desarrollo, para que sea posible reducir los costes de producción y ofrecer precios más competitivos. Por este motivo, el sector sigue reclamando certidumbre regulatoria en el ámbito europeo y nacional.

Por último, la asociación, que representa a la industria del refino, recuerda que es un sector crítico para conseguir los objetivos climáticos y garantizar el suministro energético. Sus infraestructuras y capacidad inversora le permiten afrontar la transformación que la coyuntura climática necesita para alcanzar la neutralidad de emisiones. Por otra parte, su demanda y su influencia en el resto de sectores, lo convierten en un actor clave para contribuir a la descarbonización de otras industrias y sectores, como el de la química o la movilidad terrestre, aérea y marítima.

Sobre los ecocombustibles

Los ecocombustibles son combustibles líquidos neutros en carbono para cuya producción se sustituye el petróleo por otras materias primas. Podemos distinguir distintos tipos:

- Los combustibles sintéticos, que se producen a partir de CO₂ e hidrógeno renovable. El CO₂ es capturado de la atmósfera o de procesos industriales. Por su parte, el hidrógeno renovable (o verde) se fabrica mediante la electrólisis del agua utilizando electricidad renovable, por lo que el proceso no emite CO₂. Estos





combustibles son los que la Unión Europea ha aprobado como vía de descarbonización de turismos y furgonetas.

- Los biocombustibles sostenibles, entre los que están aquellos es que se fabrican con residuos de todo tipo (como el aceite de cocina usado y los residuos agrarios, forestales y urbanos) por lo que impulsan la economía circular, y sin embargo, no han sido contemplados por la Unión Europea.

Todos los tipos de ecombustibles son compatibles con las flotas de coches, camiones, barcos y aviones y con las infraestructuras actuales.

Sobre AOP

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) está formada por compañías energéticas que operan en España en los mercados de refino, distribución y comercialización de productos petrolíferos: BP, Cepsa, Galp, Gunvor, Repsol y Saras.

Actualmente, la presidencia corresponde a Luis Travesedo, director de la unidad de Estrategia, M&A y Planificación Corporativa de CEPSA, y el director general es Andreu Puñet.

Se constituyó en 1993 con el objetivo de defender los intereses generales de sus asociados ante la liberalización del mercado de productos petrolíferos, la competencia entre operadores y la libertad de elegir para los consumidores. Desde entonces, ha participado tanto en los cambios regulatorios como en la evolución del sector, incluidos hitos como la liberalización total, con la posibilidad de abrir estaciones de servicio en hipermercados y supermercados, el proceso de digitalización de la industria o, más recientemente, la transición energética y ecológica.



AOP

Datos del sector



de contribución económica del valor añadido bruto de la industria manufacturera



refinerías



de participación en la energía final total española



19.563 M€

en exportaciones



51.725 M€

como cifra de negocio



20.552 M€

recaudados en impuestos



+200.000

empleos en España

