

EL TRÁGALA DE LOS BIOCARBURANTES

El MITECO somete a trámite de audiencia e información pública el proyecto de Real Decreto que aumentará el objetivo global anual obligatorio de venta o consumo de biocarburantes para los años 2021 y 2022, al 9,5% y 10% en contenido energético respectivamente; así, las personas y entidades potencialmente afectadas por la regulación proyectada -es decir todos los ciudadanos- pueden presentar alegaciones hasta el próximo día 11 de septiembre de 2020.

Este proyecto de Real Decreto ha de ser sometido previamente a informe preceptivo de la CNMC, y, a partir de ahí, será llevado al Consejo de Ministros para su aprobación final, incluyendo, en su caso, las observaciones y alegaciones presentadas por terceros que el Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITECO) considere oportuno y tenga a bien tener en consideración.

Los objetivos que se persiguen con la elaboración de este proyecto de Real Decreto son los siguientes:

- 1) Establecer un objetivo de venta o consumo de biocarburantes en transporte para los años 2021 y 2022 con la finalidad de iniciar el establecimiento de una trayectoria indicativa para alcanzar la cuota de energías renovables en transporte en 2030, según lo dispuesto en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre.
- 2) Fijar un objetivo de biocarburantes avanzados en transporte para los años 2021 y 2022
- 3) Establecer una cuota límite de biocarburantes y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B de la Directiva (UE) 2018/2001.

Adicionalmente, este proyecto de Real Decreto tiene como objeto dar cumplimiento a las medidas en materia de biocarburantes previstas en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC). En concreto, la medida 1.7 del PNIEC, titulada “Biocombustibles avanzados en el transporte”, incluye entre sus mecanismos de actuación los siguientes: ▯ Obligación general de venta o consumo de biocarburantes ▯ Establecimiento de una obligación específica de venta o consumo de biocarburantes avanzados para el periodo 2021-2030.

Los biocarburantes avanzados son aquellos producidos a partir de las materias primas enumeradas en el Anexo IX, parte A de la Directiva (UE) 2018/2001, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, tales como materias primas lignocelulósicas (residuos agrícolas, forestales, y otras materias lignocelulósicas no alimentarias), algas, lodos de depuración, glicerol en bruto, o alquitrán de aceite de resina entre otros. Son los comúnmente denominados biocarburantes de 2ª y 3ª generación.

La Directiva (UE) 2018/2001 de 11 de diciembre de 2018, prevé que, para el cumplimiento del objetivo de renovables en transporte en 2030, la proporción de biocarburantes y biolíquidos, así como de combustibles de biomasa consumidos en el transporte, cuando se produzcan a partir de cultivos alimentarios y forrajeros, no será más de 1 punto porcentual superior a la cuota de dichos combustibles sobre el consumo final de energía en los sectores del transporte por ferrocarril y por carretera en 2020 en el Estado miembro, con un máximo del 7 % del consumo final de energía en los sectores del transporte por ferrocarril y por carretera.

En este proyecto de Real Decreto se dispone que, para el cómputo del objetivo obligatorio mínimo de venta o consumo de biocarburantes a nivel nacional, el porcentaje de biocarburantes producidos a partir de cereales y otros cultivos ricos en almidón, de azúcares, de oleaginosas y de otros cultivos plantados en tierras agrícolas como cultivos principales fundamentalmente con fines energéticos no podrá superar, para cada uno de los sujetos obligados, el 7,2 %, en contenido energético, sobre el total de gasolina y gasóleo vendidos o consumidos con fines de transporte, en contenido energético, incluyendo los biocarburantes para los años 2021 y 2022, manteniéndose lo previsto a este respecto en el año 2020 (lo que determine la entidad de certificación).

En las observaciones a la Consulta Pública Previa para la Transposición Parcial de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, 11 de Noviembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (Transposición RED II), desde JUBEN Asesores Sector Energético hemos abogado y propuesto el establecimiento de límites inferiores al 7% en España para las materias primas destinadas a la producción de biocarburantes a partir de Aceites de Palma, Soja, y Colza, por tratarse de cultivos que compiten directamente con la cadena alimentaria, con consecuencias nefastas -mortales de hecho- sobradamente conocidas, tanto para el medio ambiente como para la fauna y los derechos fundamentales de las personas, principalmente por lo que al aceite de palma se refiere, tal y como recoge y alerta el Parlamento Europeo en su Resolución de 4 de abril de 2017 sobre el aceite de palma y la deforestación de las selvas tropicales.

Lamentablemente, una y mil veces más, constatamos que políticamente una cosa es predicar y otra dar trigo.

De acuerdo con la memoria del análisis del impacto normativo del proyecto, para la determinación del objetivo de biocarburantes para los años 2021 y 2022 se han analizado dos escenarios basados en los escenarios de consumo en el sector transporte desarrollados en el borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC): Escenario Tendencial y el Escenario Objetivo, habiéndose valorado 3 alternativas a la propuesta del objetivo de venta o consumo de biocarburantes en 2021:

- 1) Mantener el objetivo vigente en 2020: 8,5 %.
- 2) Establecer el objetivo de biocarburantes determinado por las estimaciones de consumo de biocarburantes y energía en el transporte del Escenario Objetivo/Tendencial del borrador del PNIEC.
- 3) No tramitar este Real Decreto y por tanto no fijar un objetivo de biocombustibles para los años 2021 y 2022.

Por lo que respecta a la primera de las opciones de mantener el objetivo de biocarburantes establecido en el 8,5% no permitiría alcanzar la cuota del 10% de energía renovable en el transporte ni en 2021 ni en 2022, ya que la cuota alcanzada se mantendría en el 8,9-9,2%, por lo que finalmente se ha decidido adoptar la 2ª opción.

Además, para el cálculo del numerador de los objetivos de venta o consumo de biocarburantes, se fija que el porcentaje de biocarburantes procedente de UCO (aceite de cocina usado) y grasas animales no podrá ser superior al 1,7% como establece la Directiva (UE) 2018/2001, de 18 de diciembre..

Por otro lado, se mantiene para 2021 el objetivo indicativo de biocarburantes avanzados existente para 2020 y se establece la obligación de introducir un 0,2% en 2022 (pasa a ser un objetivo obligatorio en ese año), tal y como establece la Directiva (UE) 2018/2001, de 18 de diciembre.

Según los dos hipotéticos escenarios barajados por el MITECO, con uno de precios favorables, y otro con precios desfavorables correspondientes ambos a la diferencia de precios de los últimos 5 años en uno y otro escenario, el impacto económico del incremento del objetivo de biocarburantes provocará un incremento en el precio del Gasóleo de Automoción en estos dos años, antes de impuestos, de entre 2,4.-c€/l y 4.6.-c€/l., y de entre 0,27.-c€/l. y 0.96 c€/l, antes de impuestos, de la Gasolina.

Es decir, todos a rascarnos el bolsillo, y Hacienda a aumentar la recaudación por el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH) y por el IVA.
--

Según afirma el Ministerio en la memoria de este proyecto de Real Decreto, *“El proyecto de real decreto, en la medida en que implica un incremento de los objetivos con respecto a 2020, tendrá un efecto favorable en el sector de producción de biocarburantes.”*

Deben referirse al sector de producción de biocarburantes a nivel mundial o europeo en general, porque, desde luego, el sector de producción de biocarburantes nacional, concretamente el del biodiesel, prácticamente se extinguió entre los años 2010 y 2012 con la desaparición de más de 50 plantas de producción que existían en aquellos años, y la consecuente destrucción de puestos de trabajo y ruina económica para muchos inversores a los que el Gobierno ignoró totalmente.

Esperemos que el incremento de los objetivos tenga ciertamente ese efecto favorable en el sector de los productores españoles, ya que según la información estadística de la CNMC, en el año 2019 se han producido 123.704 M³ de Biodiesel (sin contar el HVO), un 33,33% menos que en el 2018; se han importado del mismo producto 40.263 M³, un 59,68% menos que en el 2018, y se han exportado 57.575 M³ de Biodiesel (sin contar el HVO), lo que supone un 57,24% menos que en el 2018.

Las materias primas utilizadas durante el año 2019 para la fabricación del Biodiesel consumido en España han sido en un 28,20% Soja, en un 11,03% Palma, y en un 9,30% Colza, importadas, por tanto, sin beneficio económico alguno para nuestro sector agrario.

Por otro lado, la producción de biocarburantes de 2^a y 3^a generación requiere importantes inversiones en tecnología.

Dejo en el aire para otra ocasión y reflexión entrar en el debate del balance neutro de emisiones de CO₂ de la producción de los biocarburantes que actualmente consumimos, así como sobre los inconvenientes que algunos técnicos apuntan sobre problemas relaciones con el aumento del porcentaje de biodiesel y bioetanol al gasóleo y a la gasolina, tanto por lo que respecta al almacenamiento de estos carburantes como por su utilización en motores.

Julio Benito Sánchez
j.benito@juben.es
www.juben.es
@JubenAsesores