

Actividad de AOP

04



## Actividad de AOP

### 4.1/ÁREA TÉCNICA Y DE MEDIO AMBIENTE

La Comisión Europea presentó el 10 de enero de 2007 un programa de lucha contra el cambio climático y fomento de energías renovables, conocido como el paquete **20-20-20**, que establece para el año 2020 la obligación de lograr una mejora del **20%** en la eficiencia energética, una reducción del **20%** en la emisión total de gases de efecto invernadero (GEI), ambas respecto a esa fecha y que la cuota de las energías renovables sea del **20%** sobre el consumo final bruto de energía (y del 10% en todos los tipos de transporte).

Como consecuencia de tal decisión, el Parlamento Europeo aprobó en abril de 2009 seis disposiciones de carácter medioambiental de gran calado, destinadas a modificar el panorama industrial de la UE y con una gran repercusión económica y un amplio alcance temporal, que constituyen el llamado "CARE package" (**C**limate **A**ction & **R**enewable **E**nergy o Paquete de Energía y Cambio Climático):

- ▶ La Directiva 2009/28/CE, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, "Directiva de Renovables".
- ▶ La Directiva 2009/30/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diesel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, "Directiva de calidad de combustibles".



- ▶ La Directiva 2009/29/CE, para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero (GEI).
- ▶ La Directiva 2009/31/CE, relativa al almacenamiento geológico de CO<sub>2</sub>.
- ▶ La Decisión 406/2009/CE, sobre el esfuerzo de los estados miembros para reducir sus emisiones de GEI.
- ▶ El Reglamento 443/2009, por el que se establecen niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos.

Las tres primeras afectan directamente a la Industria Petrolera Europea y española, especialmente a la parte del refino, y de ellas hablaremos más adelante. Por su parte, el Reglamento de emisiones en vehículos, sólo atañe a nuestra industria de manera indirecta, pero importante a la larga, por la considerable reducción de emisiones, y por el consiguiente impacto en el consumo de productos petrolíferos, que impone en los nuevos automóviles.

Otras disposiciones con influencia en nuestro sector que se han puesto en vigor durante 2009 han sido las siguientes:

- La Ley de Responsabilidad Medioambiental, y el Reglamento que la desarrolla.
- La Directiva 2009/126/CE de Recuperación de vapores de gasolina de la Fase 2 durante el repostaje de los vehículos en Estaciones de Servicio.
- La revisión de la Directiva IPPC, ahora denominada Directiva de Emisiones Industriales, que no se aprobará hasta bien entrado 2010, y la puesta al día de los BREF de Refino, o relación de las Mejores Tecnologías Disponibles y niveles de emisión asociados con ellas.
- La revisión de la ITC MI IP 04, que es el reglamento técnico por el que se rige la construcción de las Estaciones de Servicio, que también se cuenta con aprobar en 2010.

#### 4.1.1 / Biocombustibles

Tras la publicación en octubre de 2008 de la *Orden ITC 2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte*, la Comisión Nacional de la Energía (CNE) inició el proceso para su desarrollo. En los planes del Gobierno siempre se contempló que hubiese un año indicativo para poder implantar el sistema con las suficientes garantías para los sujetos obligados y para la entidad certificadora. Sin embargo, el retraso en la publicación de la Orden

Ministerial supuso que no existiese un año en el que los objetivos sean indicativos, con la consiguiente inseguridad jurídica.

En enero de 2009 AOP presentó sus observaciones a la *Propuesta de circular de la CNE, por la que se regula la puesta en marcha y gestión del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte*, que fue publicada en el BOE el 24 de marzo. Una vez publicada la Circular, AOP mantuvo una colaboración activa con la CNE para el desarrollo de la misma mediante Instrucciones, analizando todas las implicaciones prácticas de un sistema que ha cambiado radicalmente la distribución de productos petrolíferos en nuestro país.

Si bien la CNE ha estado realizando grandes esfuerzos para que se llevara a cabo el desarrollo de este sistema, hasta el día 17 de septiembre no presentó las *Instrucciones del sistema de certificados de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte* (SICBIOS), que desarrollan la Circular 2/2009, que a su vez desarrollaba la Orden ITC 2877/2008.

Con cada una de estas publicaciones la CNE fue concretando aspectos que la ITC 2877/2008 había dejado abiertos. AOP consideró claramente desfavorable la interpretación que la CNE hizo de la contabilización del bio ETBE.

### AOP mantuvo una colaboración activa con la CNE para el desarrollo de la normativa mediante Instrucciones

Al sector le preocupó especialmente el hecho de que esta interpretación se conociese en septiembre, pero afectase a la introducción de biocarburantes desde el 1 de enero de 2009, en una cuestión que es realmente sustancial para los sujetos obligados.

Para contabilizar el bioETBE incorporado, las Instrucciones establecen que sólo se debe computar el contenido energético del etanol contenido en el bioETBE, a pesar de que la ITC 2877/2008 establece claramente un valor energético diferente para el bioETBE (0,6423 teps/m<sup>3</sup>) del bioetanol (0,5074). Esta interpretación es, para el sector, claramente contraria a la Orden ya que en ella se reconoce al bioETBE como producto diferenciado del bioetanol y le otorga entidad propia como biocarburante.

Por ello, AOP puso de manifiesto que la redacción de la Orden no deja lugar a la interpretación que hacen las Instrucciones ya que según el Anexo "el contenido energético de biocarburantes... que podrá certificarse para cada tipo de biocarburante se calculará aplicando los contenidos energéticos por unidad de volumen que se indican en la tabla siguiente...". El Anexo establece el método de cálculo del contenido energético de biocarburantes en base al contenido energético del bioETBE y la fracción volumétrica del mismo computable como biocarburante

El impacto de esta nueva interpretación y su carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2009 ha sido muy negativo para los sujetos obligados, ya que supone no reconocer el mayor contenido energético del BioETBE, que es un 27% mayor que el del Bioetanol.

Hay que tener en cuenta que la interpretación de la CNE obligaría a tener que incorporar bioetanol adicional sobre los inicialmente previstos por mezcla directa para poder cumplir los objetivos mínimos en 2009 y 2010. En este sentido es preciso señalar que ni el sistema logístico común ni las estaciones de servicio estaban preparados para poder realizar dicha adición de forma generalizada.

A finales de 2009 la preocupación de los operadores petrolíferos aumentó, debido a que a partir del 1 de enero del 2010 se incrementarían los porcentajes de mezcla de biocombustibles exigibles, lo que obligaría a incorporar biocomponentes por encima de los valores que permite la legislación sobre especificaciones vigente. A pesar de los esfuerzos realizados por la Secretaría de Estado de Energía, las nuevas normas técnicas que lo posibiliten no están publicadas.

Por otra parte, existen serias dudas sobre la disponibilidad del parque de vehículos que puede admitir carburantes con los altos porcentajes de biocomponentes requeridos por la nueva obligación.

### **El sistema logístico común y las estaciones de servicio no están preparados para poder realizar la adición de etanol directo de forma generalizada**

Teniendo en cuenta esta situación, AOP manifestó a final de 2009 al Ministerio de Industria, Turismo y

Comercio que tuviese en consideración la peculiar situación en la que se encontrará el sector en los primeros meses del próximo año, en el que estará imposibilitado para incorporar biocomponentes en los porcentajes que exige el marco legal vigente.

Durante los primeros meses de 2010, AOP ha trasladado esta preocupación a la CNE, al IDAE y a la Comisión de Industria, Turismo y Comercio del Congreso de los Diputados.

Los Operadores de Productos Petrolíferos españoles tienen el máximo interés por cumplir los objetivos de incorporación de biocarburantes previstos en la legislación española. Las dificultades surgidas en la actualización de las especificaciones en vigor de los carburantes (Real Decreto 61/2006) dificultan gravemente dicho cumplimiento y para resolver este problema AOP propone que la obligación de consumo de biocarburantes de 2010 se ajuste a las posibilidades reales de mezcla o se pueda compensar en próximos ejercicios, así como que la Administración publique de forma urgente el nuevo Real Decreto de calidad de los carburantes.

La incorporación obligatoria comenzó en 2009, los objetivos fijados para 2008 fueron indicativos. Según ha publicado recientemente la CNE, en el ejercicio 2009, el objetivo de biocarburantes alcanzado en la gasolina ha sido del 2,49%, y en el caso de los gasóleos el objetivo alcanzado ha sido del 3,64%, en ambos casos frente a una obligación del 2,5%, lo que corrobora las dificultades logísticas para la introducción del bioetanol con respecto al biodiesel, que AOP puso de manifiesto en su día. Con respecto al objetivo global se ha incorporado el

3,41% sobre el total de carburantes de automoción, superando ligeramente el objetivo (3,4%).

## **El sector petrolero español está trabajando para cumplir los objetivos de incorporación de biocarburantes previstos en la legislación española**

El incremento de los porcentajes de obligación de los carburantes desde enero de 2010 obligaría a los operadores a incorporar biodiesel y bioetanol por encima de los valores que permite la legislación sobre especificaciones vigente en los productos sin etiquetado específico, siendo ello totalmente contradictorio con la política de recomendación de los fabricantes de vehículos que solo admiten productos que cumplan las especificaciones en vigor.

En efecto, el artículo 8.4 del RD 61/2006 establece: *"Para los porcentajes de mezclas de biocarburantes con derivados del petróleo que excedan de los valores límites de un 5 por ciento de esteres metílicos de ácidos grasos (FAME) o de un 5 por ciento de bioetanol, se exigirá la existencia de un etiquetado específico en los puntos de venta"*. Además, el artículo 18 de la Orden Ministerial ITC/2877/2008 señala que en los puntos de venta de estas mezclas superiores al 5% deberán incluirse los siguientes anuncios: *"Antes de utilizar este producto asegúrese de que es apto para su motor"*.

En consecuencia, cumplir la Orden Ministerial ITC/2877/2008 exigiría introducir el etiquetado específico y el anuncio referidos. Sin una manifestación pública

y general de los fabricantes de automóviles en el sentido de que tales mezclas son aptas para su uso por el actual parque de automóviles, el etiquetado y el anuncio normativamente exigidos generaría incertidumbres a los consumidores y, por consiguiente, problemas de comercialización de dichas mezclas. Hasta el momento, los fabricantes de automóviles no sólo no han emitido ese mensaje al público general, sino que en sus recomendaciones a los usuarios, la generalidad de las marcas se manifiestan contrarios o, cuanto menos, reticentes a admitir el uso en sus motores de mezclas con los niveles de biocarburantes que serían necesarios en 2010 para cumplir las exigencias normativas.

La Directiva 2009/30/CE establece la obligación de etiquetado para mezclas de gasolina de más de un 10% de bioetanol y para mezclas de gasoil con más de un 7% de FAME. Como todavía no se ha culminado su trasposición, debido a las dificultades en la actualización del RD 61/2006 mencionadas anteriormente, se han seguido vendiendo en lo que va del año 2010, para evitar este problema del etiquetado y anuncio, mezclas de gasolina y gasóleos inferiores al 5% de biocarburante, por tanto, más lejos aún de los mínimos necesarios para cumplir el objetivo global para el 2010. Esto supone que, desde que se publique el nuevo Real Decreto, para cumplir el objetivo global para 2010, en los meses que resten de este año habría que sobrecargar las mezclas como forma de recuperar los volúmenes de biocarburante no vendidos en estos primeros meses. Esa sobrecarga de biocarburantes obligaría, conforme al futuro Real Decreto, a su etiquetado específico y eventualmente a la incorporación del anuncio referido, lo que conduce, de nuevo, al

problema de la aceptación de su uso por los fabricantes de automóviles.

Si los fabricantes de automóviles sólo aceptan, como hasta ahora, el uso de carburantes no sometidos a etiquetado específico, los consumidores no admitirán las mezclas sobrecargadas de biocarburantes colocadas por los operadores petrolíferos en los puntos de venta para poder cumplir la Orden Ministerial ITC/2877/2008 (las ventas extra Red tendrían un efecto marginal como se puede comprobar en los datos oficiales de ventas de CORES). En consecuencia, si los fabricantes de automóviles continúan haciendo impracticable vender en la Red de Estaciones de Servicio con etiquetado especial, sólo quedaría la posibilidad de vender hasta los límites de biocarburantes que el futuro Real Decreto permita comercializar sin etiquetado específico, haciendo ya definitivamente imposible para los operadores petrolíferos en 2010 el cumplimiento de la Orden Ministerial ITC/2877/2008 y también en años sucesivos, si se aumentasen los objetivos de mezcla en el PER 2011-2020.

Recientemente, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA, en sus siglas en inglés) publicó el pasado mes de abril la "ACEA Communication – vehicles and biofuels towards 2020" en la que es clara sobre los problemas existentes y reconoce que durante un número significativo de años habrá una parte del parque que necesitará mezclas de bajo porcentaje de biocarburante. Por ello, solicitan que hasta 2015 no se introduzcan mezclas de mayor porcentaje al B7, es decir del 7 % en el caso del biodiesel, y del E10, el 10 % en el caso del bioetanol.

## **Existen dudas sobre la disponibilidad del parque de vehículos que puede admitir carburantes con los altos porcentajes de biocomponentes requeridos por la nueva obligación**

En definitiva, el escenario descrito aboca a los operadores petrolíferos a no poder cumplir la Orden Ministerial ITC/2877/2008 en 2010 y, por tanto, a sopor-  
tar los pagos compensatorios en ella previstos. Sin embargo, en tanto en cuanto ninguna de las circunstancias referidas proviene de la conducta de los operadores (los umbrales de biocarburantes y las condiciones de etiquetado específico son iniciativas del legislador y la aceptación del uso de mezclas de biocarburantes depende de los fabricantes de automóviles) es por lo que AOP viene pidiendo una urgente solución.

La actual situación deja a los operadores petrolíferos sin cobertura legal e indefensos ante las posibles reclamaciones de los consumidores que pudieran ser, finalmente, los perjudicados por daños en los motores de sus vehículos o, por otra parte, expuestos no solo al pago de sanciones económicas compensatorias por el incumplimiento de las obligaciones, sino al deterioro de la imagen de nuestra industria ante la opinión pública, aspectos que pusimos de manifiesto al Ministro de Industria en una carta de 23 de diciembre de 2009.

Se ha calculado, y se ha trasladado a las distintas Administraciones, el posible impacto económico que tiene el hecho de que las especificaciones no estén publicadas y que, por tanto, se dificulte el incremento del porcentaje de biocarburantes, para todo el mercado español de carburantes de automoción.

El daño hecho al sector petrolero durante el año 2010, por la gran dificultad de cumplir con las obligaciones de incorporación de biocarburantes y el retraso en la publicación de las nuevas especificaciones, tiene que ser solucionado de alguna forma. Manteniendo el objetivo de incorporación actual en los próximos años y reduciendo el del año 2010 o la compensación de los objetivos a lo largo de varios ejercicios sería otra de las posibles soluciones. El número de ejercicios para considerarlos de una forma global sería función del momento en que el nuevo RD de especificaciones vaya a ser publicado. Si se retrasa al mes de septiembre, como es muy probable, se requerirán un gran número de ejercicios para compensar el déficit generado a lo largo de 2010. La solución más efectiva sería reducir los objetivos de 2010 a lo que realmente se puede mezclar, según las especificaciones en vigor, y ajustar los nuevos objetivos a lo que sea factible mezclar con las nuevas especificaciones. Lo contrario sería una legislación mal hecha y de imposible cumplimiento.

AOP cree que la realidad que se ha puesto de manifiesto respecto al parque automovilístico español y su posibilidad de consumir biocarburantes, debe servir de reflexión para la fijación de futuros objetivos y no fijar

objetivos más altos que los que el parque pueda admitir en función de las normas europeas aprobadas. Este hecho lo corrobora la propia Directiva 2009/30/CE en relación con las especificaciones de los carburantes. En ella se menciona explícitamente que las especificaciones adoptadas por la Comunidad facilitan el cumplimiento de los límites de las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros y pesados de transporte por carretera y que los Estados Miembros garantizarán que en su territorio solamente puedan comercializarse los carburantes que cumplan las especificaciones del Anexo I y II. Igualmente, se menciona (Art 9) que en función de la utilización y de la evolución de la tecnología del automóvil y, en particular, de la viabilidad de un aumento del contenido máximo autorizado de biocarburante, la Comisión Europea tendrá que presentar un informe, a más tardar el 31 de diciembre de 2012, al Parlamento y al Consejo de una posible propuesta de modificación de la citada Directiva. Es por ello que los objetivos de incorporación deben ser coherentes con las especificaciones en vigor en dicho horizonte temporal.

### **No deberían fijarse futuros objetivos más altos que los que el parque pueda admitir en función de las normas europeas aprobadas**

Recientemente se ha publicado el Informe de la CNE sobre el Proyecto de RD por el que se modifica el RD 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, en el que debe destacarse que los objetivos de comercialización de biocarburantes deberían adaptarse, según la Comisión, a la cantidad real de biodiésel y bioetanol que pueden incorporar los carburantes fósiles, a las previsiones de demanda, a la estructura de mercado y a la disponibilidad de infraestructuras de almacenamiento y mezcla.

También se hace constar en el Informe que el proceso de tramitación de este RD está afectando negativamente al cumplimiento de los objetivos correspondientes al ejercicio 2010 del vigente mecanismo de fomento del uso de biocarburantes, dificultando alcanzar el objetivo global fijado para este ejercicio a nivel sectorial. En este sentido, en el Informe se proponen diversas opciones en relación con este efecto.

AOP ha reiterado su disposición a colaborar con la Administración en la planificación de los compromisos de incorporación de biocarburantes y obligaciones asociadas de forma que podamos garantizar su cumplimiento a la vez que se compatibilizan los intereses de los consumidores con una aplicación eficiente.

Desde la responsabilidad que confiere al sector el suministro energético nacional, creemos estar en disposición de solicitar que el PER 2011-2020 se diseñe con la experiencia que la aplicación de la ITC/2877/2008 nos ha reportado y no se cometan los mismos errores. Teniendo en cuenta la duración del proceso legislativo, el objetivo no debería ser superior al 5,83% energético hasta por lo menos 2014, mientras no dispongamos de un desarrollo tecnológico capaz de



darle soporte. En este sentido la adaptación de las especificaciones de calidad, la aparición de nuevos biocarburantes, y el desarrollo de nuevas tecnologías en los vehículos de automoción, serán los elementos claves a considerar para fijar los objetivos a más largo plazo.

En resumen, la solicitud de AOP se ha concretado en las siguientes peticiones:

- ▶ Que se revisen los objetivos de obligación de incorporación de 2010, y que los de los 2011 y 2012 no superen en ningún caso el 5,83 %, teniendo en cuenta la fecha final de publicación del Real Decreto es todavía una incógnita.
- ▶ Que los objetivos de incorporación para el periodo 2011-2014 ante la improbable aprobación de nuevas especificaciones, se adecuen a la realidad
- ▶ Para la fijación de objetivos, la participación de los fabricantes de vehículos (ANFAC), de los carburantes (AOP) y de la Administración (MITYC; IDEA; CNE) es esencial para fijar unos objetivos realistas y factibles en función de la evolución de la tecnología de los vehículos y de los biocarburantes.

#### 4.1.2 / Directiva de Renovables, 2009/28/CE y de Calidad de Combustibles, 2009/30/CE

La Directiva de Renovables obliga a los Estados Miembros de la Unión Europea, a que la cuota de las energías renovables en el consumo total de energía

final en 2020 sea 20% como mínimo. Además, y esta es la condición que más afecta a nuestra Industria, el 10% de la energía final consumida por el transporte en el mismo año debe proceder de fuentes renovables. Para tener la consideración de renovable, la energía debe ser sostenible, de acuerdo con las condiciones fijadas por la propia directiva.

El Plan de Acción Nacional de Energías Renovables es otra consecuencia de la Directiva, que obliga a que todos los Estados Miembros presenten el suyo, para aprobación de la Comisión Europea, antes del 30 de junio de 2010. En España lo realiza el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), que ha solicitado la colaboración de AOP, entre otras entidades, para alguna sección del documento.

Respecto a la obligación de uso de los biocarburantes, como ha quedado reflejado en el apartado 4.1.1., en España se han establecido escalones intermedios para alcanzar el 10% en 2020 que marca la directiva que son los siguientes, según la Orden Ministerial ITC 2877/2008, en porcentaje de contenido energético de gasolina, gasóleo y total de carburantes comercializados para el transporte:

%	2008	2009	2010
Bios en gasolina	1,9	2,5	3,9
Bios en diesel	1,9	2,5	3,9
Bios en total de carburantes	1,9	3,4	5,83

Por lo que respecta a la Directiva de Calidad de Combustibles, destacamos por un lado, que ha cambia-

## En 2009 se ha incorporado el 3,41% de biocarburantes sobre el total de carburantes de automoción, superando ligeramente el objetivo (3,4%)

do las características de las gasolinas y gasóleo automovil, incrementando la cantidad de biocarburantes que pueden contener (las tablas con las especificaciones figuran en los Apéndices de esta Memoria) y por otro, que exige que se reduzcan de forma gradual las emisiones de GEI del ciclo de vida por unidad de energía suministrada del combustible hasta un 10% (de forma directa, el 6%) antes del 31 de diciembre de 2020.

La única posibilidad de alcanzar esa reducción implica añadir más biocarburantes sostenibles a los productos comercializados para el transporte, fundamentalmente gasolinas y gasóleos.

El concepto clave es la sostenibilidad, para el que la Directiva de Renovables establece unos criterios que fijan las condiciones mínimas necesarias de producción de los biocarburantes (en la UE y fuera de ella), en torno a tres ejes:

- ▶ Contenido social.
- ▶ Uso de la tierra para obtener las materias primas.
- ▶ Emisiones de GEI: se exige que su producción genere en una primera etapa, un 35% menos que el carburante fósil al que sustituyen.

Estas condiciones son de laboriosa comprobación, pues mayoritariamente se refieren a situaciones que ocurren fuera del territorio de la Unión Europea, y aún no están fijados en su totalidad unos criterios de medición objetivos, que se establecerán con el procedimiento de comitología.

En la práctica, la aplicación simultánea de ambas Directivas supone que la cuota de los biocarburantes en el mercado podrá situarse entre el 15-20% en el año 2020.

Ambas disposiciones condicionan profundamente a nuestro sector como sujeto pasivo de las obligaciones, y a corto y medio plazo cambiarán el mercado de los carburantes y obligarán a modificar los automóviles para que puedan utilizar esos productos, además de fomentar otros modelos de propulsión distintos del motor térmico (a gasolina o gasóleo) actual.

### 4.1.3 / Directiva de Comercio de Emisiones de GEI, 2009/29/CE

La revisión de esta directiva aporta novedades que se centran, en primer lugar, en la reducción de emisiones, para que en 2020 las de toda la UE sean un 20% inferiores a las del periodo 2008-2012 (del 21% en relación a 2005), para ello se pretende reducir el 1,74% anual los derechos expedidos por los Estados Miembros. Cada Estado Miembro tiene sus propios objetivos, en el caso de España sí coincide el objetivo particular con el comunitario.

La asignación de derechos, de los que, para toda la UE, en 2020 se expedirán un máximo de 1.720 millones, se distribuirá gratuita y parcialmente a algunas industrias expues-

tas al concepto de "fuga de carbono" y el resto de los derechos que se necesiten serán adquiridos en subasta. Los criterios de asignación, por tanto, distinguen entre las industrias que pueden y las que no pueden recibir esos derechos gratuitos. Para la adjudicación gratuita de derechos se identifica a las industrias claramente perjudicadas por el gravamen que supone la compra de derechos, por estar sujetas a la competencia extracomunitaria, porque el producto que fabrican pueda ser importado fácilmente, y/o que sus márgenes sean tan estrechos como para que el coste de los derechos suponga un recorte sensible de los mismos. Se definieron unos criterios muy estrictos para calificar a los diferentes sectores industriales y el refino cumple dichos criterios con holgura por lo que recibirá en parte derechos gratuitos. A partir de 2013, no recibirá derechos por la electricidad eléctrica que genere en las cogeneraciones instaladas en las refinerías, lo que supondrá una merma del 6% con respecto a las del periodo anterior.

No todas las refinerías obtendrán derechos por todas sus emisiones, la asignación gratuita a las industrias que tengan derecho a ello, se hará de forma que se beneficie a las "mejores" de cada sector, para lo que se establece un sistema de benchmarking, o comparación de emisiones entre instalaciones, para asignar gratuitamente derechos de emisión sólo a las mejores, concretamente, al 10 % más eficiente. Las refinerías europeas han trabajado en Concawe-Europa en colaboración con Solomon para establecer una metodología de benchmarking que ha sido aceptada por el sector y admitida por la Comisión Europea.

La adquisición de los derechos se hará por subasta, según un Reglamento preparado por la Comisión y negociado con los Estados Miembros.

La estructura de costes, la oferta de productos, así como las emisiones de CO<sub>2</sub> dependen de la complejidad de las refinerías:

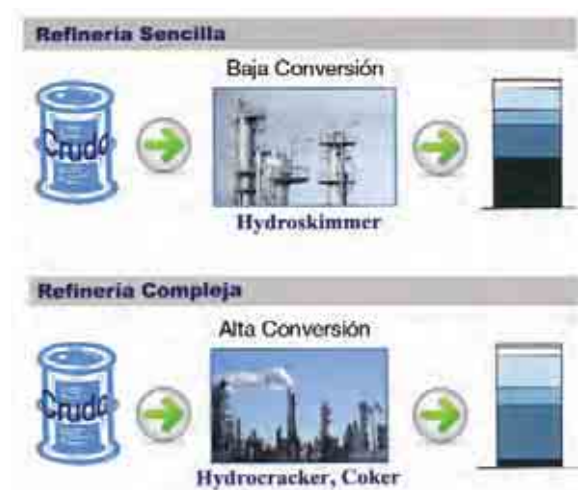
### 1. Refinería sencilla

- ▶ Las refinerías de baja conversión producen grandes cantidades de productos no demandados, de bajo valor añadido
- ▶ Costes de operación y consumo de energía relativamente bajos
- ▶ Emisiones de CO<sub>2</sub> bajas

### 2. Refinería compleja:

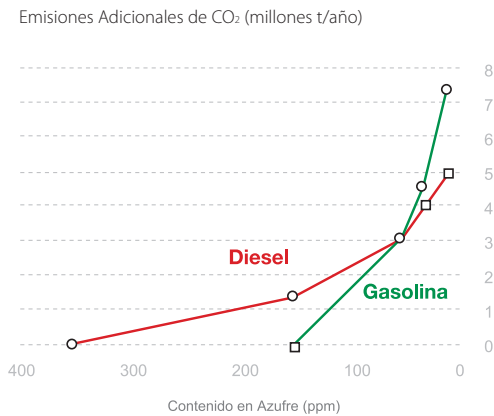
- ▶ Las refinerías de alta conversión producen los combustibles requeridos por el mercado, de alto valor añadido.
- ▶ Costes de operación y consumo de energía elevados
- ▶ Mayores emisiones de CO<sub>2</sub>

Cuanto más compleja sea la refinería mayores serán las emisiones de CO<sub>2</sub>.



La mayor severidad de las especificaciones de los productos se traducen, también, en mayores emisiones de CO<sub>2</sub> en los procesos de refino

- ▶ Se necesitan refinerías más sofisticadas para cumplir las estrictas especificaciones de contenido en azufre de los combustibles.
- ▶ Las refinerías consiguen reducir el azufre mediante procesos que consumen hidrógeno.
- ▶ Cuanto más estrictas son las especificaciones de azufre, mayor es el consumo de hidrógeno.
- ▶ Tanto la producción de hidrógeno como el proceso de desulfuración consumen energía.
- ▶ La relación entre el contenido de azufre en las especificaciones y las emisiones adicionales de CO<sub>2</sub> no es proporcional

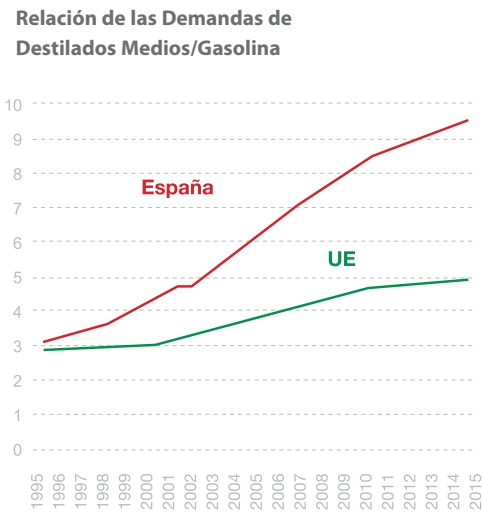


Fuente: Concawe, AIE

Por lo que respecta a las emisiones de las Refinerías españolas y sus instalaciones anexas de cogeneración, la reducción del nivel de actividad provocada por la caída de la demanda se ha notado, como se ve por la evolución que se refleja en la siguiente tabla:

Kt CO <sub>2</sub>	2007	2008	2009
Asignación	15.663,8	15.791,4	16.308,9
E. Verificadas	15.138,0	14.598,8	13.751,9

Uno de los principales problemas del refino europeo es el desequilibrio entre la oferta y la demanda de gasolinas y destilados (gasóleo y querosenos). El problema es más agudo en España donde la demanda de destilados medios se cuadruplica entre 1995 y 2015, mientras que en la UE se duplica, como puede verse en el siguiente gráfico.



Fuente: CORES, Elaboración Propia

**Actualmente, el desequilibrio entre la oferta y la demanda de gasolinas y destilados medios es uno de los principales problemas del refino europeo**

Por ello, el refino español está realizando importantes inversiones para adaptarse a la demanda, a las mejoras medioambientales y a una mayor eficiencia energética.



**€ 6.000 millones de inversión**

**8 millones de toneladas adicionales de producción de destilados medios**

**Aumento en la capacidad de procesamiento del crudo**

Unidades de destilación atmosférica y a vacío en Huelva, Cartagena y Algeciras

**Transformación de fueles y gasóleos pesados en diesel**

Cokers en Castellón, Cartagena y Bilbao  
Hydrocrakers en Huelva, Cartagena y Algeciras

**Productos más limpios**

Plantas de hidrógeno y de hidrodesulfuración

**Mayor eficiencia energética**

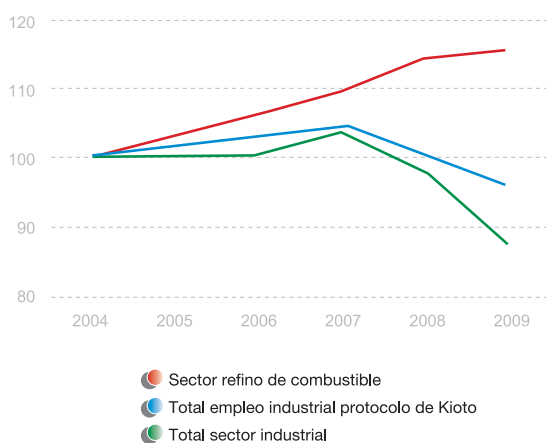
Unidades de cogeneración eléctrica

**CON ESTAS INVERSIONES AUMENTA LA SEGURIDAD DE SUMINISTRO Y EL EMPLEO**

## El sector refinero está realizando importantes inversiones para adaptarse al mercado y seguir ofreciendo productos de calidad

Este ambicioso programa inversor tiene como consecuencia no sólo el mantenimiento sino la creación de empleo, como puede observarse en la siguiente gráfica:

**EVOLUCIÓN PORCENTUAL DEL EMPLEO EN EL SECTOR, EN EL CONJUNTO DE SECTORES INDUSTRIALES AFECTADOS POR EL PROTOCOLO DE KIOTO, Y EN EL CONJUNTO DEL SECTOR INDUSTRIAL. 2004=100.**



Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

### 4.1.4 / Directiva de Emisiones Industriales (DEI)

Esta directiva se encuentra en revisión en dos frentes independientes:

► Por una parte, se están discutiendo los BREF (o catálogo que se realiza para cada sector de las MTD aceptables para las instalaciones), fijando los niveles de emisión de cada tecnología, proceso en el que AOP ha intervenido asesorando al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino. Este proceso se encuentra en fase de discusión entre la Industria, los Ministerios de Medio Ambiente de los Estados Miembros, diversas ONG y la representación de la Comisión Europea.

► Por otra parte, la revisión en profundidad de la directiva se ha llevado a cabo durante los dos últimos años, llegándose a un principio de acuerdo en 2009, que fue dejado en suspenso por las elecciones al Parlamento Europeo de junio de 2009, sin haber terminado las decisiones sobre las enmiendas presentadas.

Se espera que en la segunda mitad de 2010 se adopten tanto el nuevo BREF de Refino como la nueva directiva, que sustituye a la Directiva IPPC.

La colaboración de AOP en la discusión del BREF de Refino se ha plasmado en las reuniones mantenidas en Sevilla (donde se encuentra la sede de la IPTS, oficina

comunitaria encargada de este proyecto). En ellas se ha expuesto nuestra postura, que se alinea en gran medida con la de Europa-Concawe. No en su totalidad, porque AOP es partidaria de la defensa del efecto burbuja y de la mayor capacidad de decisión de las Autoridades Ambientales locales, aspectos en los que en Europa no hay unanimidad.

Por lo que respecta a la revisión de la Directiva, o proceso de creación de la DEI, las posiciones de AOP, expuestas al MMARM defienden también los postulados de Europa, matizando los aspectos en que nuestra Asociación Europea no encuentra la unanimidad. Los puntos de encuentro se refieren básicamente a la consideración de las Refinerías fuera del ámbito de la Grandes Instalaciones de Combustión (GIC) no porque no lo sean, sino porque presentan características exclusivas: el combustible empleado por las GIC (que son, sobre todo, Centrales Térmicas) es un producto comercial, tipificado y sujeto a especificaciones, mientras que el empleado en la refinería, su mix de combustible líquido y gaseoso, es no sólo variable de una a otra, sino en la misma refinería varía con el tiempo, en función de la operación. Ello hace que se tenga que tener en cuenta a la hora de establecer los Valores Límites de Emisión (VLE).

Las discrepancias en el seno de Europa proceden de los distintos puntos de vista que los refineros alemanes y holandeses, especialmente tienen en dos temas: La llamada Red de Seguridad Europea (ESN, en sus siglas en inglés) o fijación de unas líneas equi-VLE. En Alemania ya existen estas redes y el refino alemán no

se opone a su extensión al resto de la UE. Los Asociados de AOP se oponen a este sistema, y así se ha expresado.

El comercio de emisiones de  $\text{SO}_2$  y  $\text{NO}_x$ , que permite a distintas instalaciones hacer transacciones entre ellas con sus excedentes de estos contaminantes, a la manera del comercio de  $\text{CO}_2$  con el que tiene marcadas diferencias, la principal el que los GEI son un fenómeno global y el alcance de la contaminación por  $\text{SO}_2$  y  $\text{NO}_x$  es más local. Este procedimiento está implantado en los Países Bajos, donde la concentración industrial y la de emisiones difusas es enorme y es posible concebir tal sistema de compensaciones. Por ello, el refino holandés es partidario a su implantación en toda la UE, y en alguna medida es apoyado por algún otro país, con el resultado de que no hay unanimidad y Europa no puede emitir un posicionamiento único. También AOP está en contra de este sistema.

En estos dos puntos conflictivos, que afectan al refino y a todas las industrias en el llamado ámbito IPPC (cemento, metalurgia, química, etc.) hemos encontrado unanimidad en el seno de CEOE, y por ello AOP ha participado en la redacción de los documentos de posición enviados al Ministerio.



#### **4.1.5 / Instrucción técnica complementaria MI-IP 04 "Instalaciones fijas para distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos en instalaciones de venta al público" (ITC 04)**

Dentro del ámbito estrictamente español se inició en 2009 el proceso de modernización de la Instrucción Técnica del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio que regula las instalaciones de las Estaciones de Servicio desde el punto de vista de seguridad industrial, abarcando aspectos de diseño, materiales de construcción, protección medioambiental, etc.

La anterior databa de 1999, y desde entonces se han producido muchos cambios relevantes, entre los que destaca la irrupción masiva de los biocarburantes, que hacían necesaria su completa revisión.

AOP, que ya intervino en la edición anterior, ha sido nuevamente invitada a participar a través de las compañías asociadas en la redacción de la nueva versión, que será publicada en el BOE durante 2010. En la misma se introducirán novedades en aspectos importantes económicamente, como son las inspecciones periódicas de la instalación, que mejorarán la seguridad y la protección del entorno de las instalaciones sin elevar el coste con nuevas medidas. Se utilizarán tecnologías en uso en otros países europeos y que en España se han estado empleando a título de prueba, que permiten un control más estrecho y continuo de los inventarios (y por tanto, una vigilancia más próxima de los niveles de los tanques), lo que garantiza una detección casi inmediata de posibles fugas.

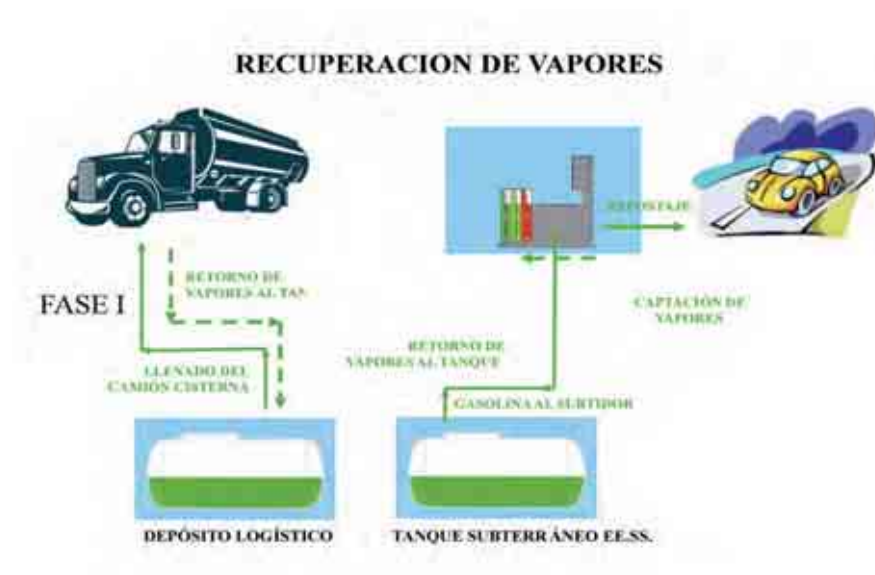
Este hecho supone la puesta al día de una normativa importante, pues afecta a la parte del negocio en contacto más estrecho con el público y se refiere a la seguridad industrial.

#### **4.1.6 / Recuperación de vapores en Fase II**

Esta Directiva fija la obligación de dotar a las Estaciones de Servicio con un dispositivo que aspire los vapores de gasolina desprendidos durante el repostaje de los vehículos, y complementa a la más antigua 1994/63/CE, que se refiere a la aspiración de los vapores de las cisternas que se abastecen en los terminales y parques de tanques y descargan en las EE.SS. En la redacción de la directiva 2009/126 el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino español tuvo un papel muy destacado ante la Comisión Europea. AOP asesoró a los representantes españoles para conseguir una directiva eficaz y rigurosa en cuanto a objetivos (recuperación mínima del 85% de los vapores) y razonable en cuanto a plazos para construir los dispositivos, escalonando la obligación en función de la capacidad de suministro de cada instalación.

AOP presentó sus comentarios a la propuesta de Directiva de la Comisión Europea que se encontraba en trámite de co-decisión con el Parlamento Europeo relativa a la recuperación de vapores de gasolina en fase II (durante el repostaje de los turismos), que complementa la recuperación en fase I (al cargar las cisternas que abastecen a las EE.SS.), aprobada hace varios años.





La asociación apoyó tanto los objetivos y obligaciones de la propuesta como el estudio de impacto ambiental que la acompañaba, ya que se tuvieron en cuenta las prácticas habituales de la industria europea a la hora de llevar a cabo su redacción.

Según CONCAWE, la asociación científica europea de la industria petrolera para asuntos de medio ambiente, la aportación de vapores en fase de repostaje, es menor al 1 %. Además hay que tener en cuenta que este porcentaje disminuirá como consecuencia de que el mercado de las gasolinas en España está en clara recesión desde hace varios años.

Sin embargo, AOP no consideró procedente algunas de las enmiendas presentadas por la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento, ya que estaban en contra de los criterios de coste-eficacia del propio estudio de Impacto Ambiental de la Directiva, según el Proyecto de Informe 2008/0929 del 26 de enero de 2009.

El sector petrolero está de acuerdo con establecer el límite inferior de recuperación durante la fase II, en el caso de renovación importante de una estación de servicio sea 500 m<sup>3</sup>/año, y no con la propuesta posterior del Parlamento que rebajaba a 200 el umbral mínimo. En la red española existirían aproximadamente unas 1.000 estaciones de servicio exentas en caso de reforma para el límite 200 m<sup>3</sup>/año, en cambio supondría que 3.000 quedarían exentas en el caso de 500 m<sup>3</sup>/año. El diferencial de beneficio medioambiental entre ambas posiciones es despreciable, por lo que en ningún caso se debería reducir el límite inferior por debajo de los 500 m<sup>3</sup>/año.

Por otro lado, la propuesta establecía que el umbral mínimo de ventas de gasolina para dotar a las estaciones de servicio del sistema fuera de 3.000 m<sup>3</sup>/año, siendo la fecha límite el 31 de diciembre de 2020. La enmienda planteaba 2.000 m<sup>3</sup>/año para el 31 de diciembre de 2015. AOP consideró que había que

mantener la propuesta inicial, porque entre la fecha de entrada en vigor de la directiva y 2020, todas las estaciones de servicio habrían sufrido modificaciones profundas y habrían instalado el sistema de fase II de manera programada, con la planificación de costes y actuaciones que esto conlleva.

Respecto a la enmienda sobre la eficiencia del sistema, el sector consideró que debería mantenerse en el 85%, ya que cifras superiores son inalcanzables si se tienen en cuenta las características del sistema europeo.

Además, AOP comentó que en España debería introducirse una legislación industrial unificada que recogiera la especificación de los equipos admitidos, las obligaciones periódicas de verificación y las condiciones que han de cumplir las instalaciones. A esto se suma que deberían estar explícitamente autorizados los sistemas automáticos de verificación, con intervalos de al menos dos años entre verificaciones, como alternativa a los sistemas clásicos.

A su vez, el sector comentó que también debería autorizarse la instalación de equipos o sistemas de adaptación de los surtidores antiguos a la recuperación de vapores, pues sus prestaciones son las mismas que las de los sistemas nuevos, con unos costes de instalación mucho menores.

En España, las Compañías Operadoras y Asociaciones de Minoristas han establecido un acuerdo voluntario con determinadas CC.AA. en línea con la propuesta de

## **El sector recomendó introducir una legislación industrial unificada sobre las especificaciones de los equipos, las obligaciones periódicas de verificación y los requerimientos de las instalaciones**

la Comisión y se han propuesto no acortar el plazo para las renovaciones, que debe mantenerse a toda costa en 2020; debe ser inamovible el límite inferior de 500 m<sup>3</sup>/año para instalar el sistema en las estaciones de nueva construcción o en las que se hagan reformas mayores y también se consideran irrenunciables la autorización expresa para verificaciones automáticas con sistema electrónico o cada dos años con sistema tradicional y la utilización de sistemas de adaptación.

### **4.1.7 / RD 2090/2008 de 22 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 26/2007 de Responsabilidad Medioambiental**

Se trata de una disposición con gran repercusión económica para nuestra industria, pues el Reglamento establece "un nuevo régimen jurídico de reparación de daños medioambientales", no sólo cuando ya se hayan producido, sino simplemente cuando la actividad pueda representar amenaza para el entorno.

Hay que atenerse a un marco fijado por la Ley, establecer unas garantías financieras y en general cumplir

unas condiciones que van más allá de un seguro como los que todas las instalaciones de nuestra industria tienen suscrito.

Todas las actividades del negocio, prácticamente, están comprendidas en el ámbito de la Ley, por lo que hay que realizar distintos estudios para cada una, tanto las de producción como las de comercialización, transporte y almacenamiento.

Los estudios están tipificados, y según la complejidad de las instalaciones adoptan distinto formato. Así, se podrán realizar "Modelos de Informe de Riesgos Ambientales Tipo" (MIRAT), Guías Metodológicas para instalaciones complejas o Tablas de Baremos para las que sean más sencillas y homogéneas entre sí. Como se posibilita hacer tales estudios por instalación separada o aplicado a cada una, se ha elegido la segunda opción, es decir realizar un estudio de tipo general que después se aplicará a cada caso concreto. Este criterio simplifica y abarata el proceso, a la vez que permite a cada compañía analizar a fondo las peculiaridades de cada instalación. Esos estudios deberán ser aprobados por una Comisión Técnica de la Administración cuya composición viene especificada en la legislación.

Este es un proyecto de largo recorrido, que se extenderá a lo largo de varios ejercicios, cubriendo la totalidad de las instalaciones. En algunos casos, como las Estaciones de Servicio, los Centros para Ventas Directas y otros, los operadores de AOP comparten las obligaciones legales con otros sectores (Empresarios independientes, CLH, Empresas químicas, etc.) y se trabaja

en colaboración con ellos, contratando o realizando los modelos, tablas o guías conjuntamente para distribuir los costes de su realización y presentarlos a la Comisión Técnica como trabajos de todo el sector implicado.

#### **4.1.8 / Propuesta de Directiva sobre las Existencias Mínimas de Seguridad**

El sector petrolero apoya firmemente los objetivos establecidos por la Comisión Europea respecto a la Propuesta de Directiva del Consejo por la que se obliga a los estados miembros a mantener un nivel mínimo de reservas de petróleo y/o productos petrolíferos que modifica la Directiva 2006/67/CE, con el objetivo de mejorar la seguridad de abastecimiento del conjunto de la UE y de cada estado miembro.

Si bien el sector apoya firmemente esta propuesta, realizó algunos comentarios a algunos de los artículos del mismo, para que se tuvieran en cuenta a la hora de valorarla.

AOP considera que el sistema de información vigente en España para poder localizar las reservas de petróleo cumple todos los requisitos para conocer la ubicación de las reservas con garantía, encontrándose estas reservas en muchos casos integradas en sistemas de producto indiferenciado.

Por otro lado, el sector consideraba muy pequeño el plazo de 20 días que se establece para que un operador económico tome la decisión de delegar la totalidad o una parte de sus obligaciones de almacena-

miento. Para los operadores, disponer de un plazo de 80 días de antelación para comunicar dicha delegación sería suficiente, sin embargo si hay que establecer otro plazo, debería imponerse a los estados miembros la obligación de informar al sujeto obligado con más de 100 días de antelación.

Asimismo, la asociación ha matizado alguno de los artículos que se establecen en la propuesta con el fin de evitar generar confusión en los diferentes trámites que se tienen que realizar. Por ejemplo, el que se refiere a las reservas específicas AOP considera que existe cierta confusión, ya que los sujetos obligados no tendrían la certeza de que contribuyen al cumplimiento de las obligaciones totales en materia de reservas de emergencia (esto podría ver aumentada su obligación de mantenimiento de estas reservas). Por otro lado, AOP consideró que había que modificar la redacción respecto al punto de la selección de los productos finales que realice la entidad para constituir las reservas estratégicas, para aclarar que al menos el 80% del consumo interno lo deben constituir estos productos.

Además, AOP consideró el crudo como una posible categoría más de reserva específica, puesto que de no ser así, restaría algunas de sus ventajas importantes (es neutro ante los cambios de especificación de los productos, su procesamiento dispone de una cierta flexibilidad, etc.).

Respecto a la posibilidad de mezclar las reservas específicas con otras reservas, el sector estudió el hecho de impedir el desplazamiento de las mismas, salvo con



autorización previa del Estado miembro, y consideró que puede llegar a inhabilitar en la práctica la posibilidad de mezclarlas, con el perjuicio que esto supone para los sujetos obligados. Mientras las reservas específicas estén debidamente identificadas y mezcladas con otras en sistemas de producto indiferenciado, como ocurre con el vigente modelo español, su movimiento no supondría ningún problema.

Por último, AOP consideró que debería constar expresamente en el artículo correspondiente a la relación estadística semanal sobre los niveles de las reservas comerciales, que cada Estado miembro deberá transmitir a la Comisión, y que deberán ser indicativas y no definitivas. De otra manera se estaría imponiendo una obligación imposible de cumplir. De hecho, esta medida no aumentaría la seguridad de suministro, la transparencia del mercado y, probablemente, contribuiría a incrementar la volatilidad de las cotizaciones de los diferentes mercados de referencia europeos para el crudo y los distintos productos.

#### **4.1.9 / Cambio del tramo fiscal para el índice de octano**

AOP solicitó al Ministerio de Economía y Hacienda una modificación del Reglamento de Impuestos Especiales con el fin de compatibilizarlo con los nuevos requerimientos de incorporación de biocarburantes a los combustibles fósiles.

Para evitar un impacto económico importante el sector petrolero planteó que se establecieran a tiempo los mecanismos de flexibilidad que habían solicitado para aprovechar las ventajas que se aplican a los biocombustibles.

Asimismo, la asociación comentó a dicho organismo que la nueva regulación conllevaría un aumento de la participación del bioetanol en la formulación de las gasolinas. Hay que tener en cuenta que los dos tipos de gasolinas que se comercializan en España: 95 IO (Índice de Octano) y 98 IO (Índice de Octano) tienen cada uno un tipo de fiscalidad diferente.

Por ello, AOP propuso establecer el límite de diferenciación fiscal en 98 IO frente al 97 IO actual. Este cambio evitaría el desajuste fiscal que puede afectar al tipo de gasolina 95 y que tributaría indebidamente con el grado superior, como consecuencia de la incorporación de etanol para cumplir con la Orden Ministerial sobre el fomento de biocombustibles.

### **La asociación recomendó implantar el límite de diferenciación fiscal en 98 IO frente al 97 IO actual**

#### **4.1.10 / Proyecto de Reglamento de IIEE**

En el marco de la tramitación para realizar una modificación del Reglamento de los Impuestos Especiales, AOP dispuso únicamente de 10 días para analizarlo. Tal y como se avanzó, el plazo establecido fue insuficiente, teniendo en cuenta que el proyecto modifica sustancialmente el marco regulador del Impuesto sobre Hidrocarburos.

El sector petrolero demandó su participación en los organismos competentes (Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales) encargados de redactar dicho proyecto, teniendo en cuenta que AOP reúne a los operadores del sector de hidrocarburos.

El proyecto de Reglamento modificaba tres aspectos fundamentales para los operadores de productos petrolíferos: el tratamiento de las pérdidas inherentes a la fabricación, almacenamiento y circulación de los productos, las obligaciones formales relativas a los avituallamientos a buques y aeronaves y la aplicación del tipo impositivo a los biocarburantes.

En el primer punto, las modificaciones propuestas evitaban la aplicación de la doctrina del Tribunal Supremo en la materia, acuñada en cinco sentencias de 2009, que han dado la razón a las empresas del sector frente al criterio restrictivo seguido por los Servicios

de Inspección de la Agencia Tributaria. En ninguno de los casos estas modificaciones se sustentaban en criterios técnicos.

En el caso de avituallamiento de carburantes a buques y aeronaves, las obligaciones formales de los obligados tributarios se incrementan al exigirse datos del destinatario de la operación como son el NIF, código OACI, o consignatario que no se exigen en otros países de la Unión Europea y que dejan a las empresas españolas en unas condiciones de competencia muy inferiores frente a sus competidores europeos.

Por lo que se refiere al tratamiento fiscal de los biocarburantes, teniendo en cuenta el sistema logístico de distribución existente en España, las modificaciones propuestas generaban gran inseguridad jurídica a los operadores y resultaban incompatibles y descoordinadas con los objetivos exigidos por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Además, penalizan a los operadores al impedirles aplicar el beneficio fiscal previsto en la Directiva Comunitaria y, desarrollado, por la Ley de Impuestos Especiales.

#### **4.1.11 / Ley Omnibus**

AOP ha realizado comentarios al "Anteproyecto de Ley de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio".

La sustitución de una autorización administrativa previa por una comunicación al inicio de la actividad al

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio constituye para el sector petrolero un riesgo, ya que plantea algunas dudas, por lo que AOP instó a que existiera un mayor control. Para ello, se solicitó que la ley contuviera criterios relativos al mantenimiento de la seguridad de suministro, adecuado control del riesgo industrial y de la calidad en la prestación de los servicios. En este caso se podría prever, por ejemplo, la posibilidad de suspensión de la actividad que se ejerza por los operadores que no cumplan las condiciones hasta que corrijan las deficiencias que se detecten. En esta línea, dicho incumplimiento debería ir acompañado de un mayor rigor sancionador para aquellos operadores que incumplan las condiciones que se establezcan.

Por otra parte, la vigilancia de los aspectos relativos a la capacidad técnica por parte de la Administración, a los servicios y obligaciones a los que están sujetos los operadores en el sector, son de difícil cumplimiento por parte de las empresas que puedan realizar la actividad (seguridad de suministro, mantenimiento de reservas estratégicas, mantenimiento de instalaciones...).

**AOP solicitó que la normativa incluyera criterios para el mantenimiento de la seguridad de suministro, del control del riesgo industrial y de la calidad de los servicios**

Los servicios energéticos constituyen una actividad económica de interés general sobre los que se debería garantizar la seguridad del suministro y la protección de los consumidores en las respectivas áreas de actividad. Esto puede materializarse de dos formas: manteniendo el régimen de autorización previa, eliminando los requisitos y procedimientos contrarios a la Directiva; estableciendo en su caso un sistema de silencio positivo que no condicione el inicio de la prestación del servicio y en su defecto, reforzando a lo largo del anteproyecto los mecanismos de control ex post, en sus aspectos materiales y formales. Para AOP lo más conveniente sería el mantenimiento del actual régimen de autorización previa.

Por otro lado, la "memoria del análisis de impacto normativo" que acompaña al anteproyecto explica que con esta iniciativa se permite que aquellas sociedades que quieran actuar como operadores o comercializadores únicamente tendrán que realizar la correspondiente comunicación, sin tener que esperar hasta que la autoridad competente resuelva la autorización administrativa previa. Con ello se promueve incentivar la inversión, facilitando el inicio de la actividad por parte de las empresas, aunque sin perjudicar la seguridad de suministro y la protección al consumidor. Para ello, se sigue exigiendo el cumplimiento de los requisitos que se establezcan reglamentariamente, entre los que se incluirán la suficiente capacidad legal, técnica y económica del solicitante; debiendo los solicitantes acreditar el cumplimiento de estas condiciones en caso de que sea requerido. En caso de incumplimiento, se estará a lo dispuesto en el régimen sancionador

oportuno. Además, se pretenden reforzar las garantías económicas exigibles, de cara a tener una mayor protección ante posibles impagos.

### **Continuar con el régimen de autorización previa sería lo más conveniente para el sector**

La desaparición del régimen de autorización administrativa de actividad no implicaría la pérdida de los requisitos para el acceso a la actividad, entre los que se incluyen la capacidad legal, técnica y económica, reforzando incluso las garantías económicas exigibles. Los objetivos que se incluyen en la memoria anexa no se reflejan en el anteproyecto, cuando regula el punto de las condiciones relativas a la capacidad técnica. Esta nueva regulación contrasta con la versión actual de dichos preceptos, que se refieren a "capacidad legal, técnica y económico-financiera", con lo que parece que el anteproyecto suprime determinadas condiciones y requisitos (la capacidad legal y la económico-financiera), en contra de lo establecido en la memoria.

En definitiva, el sector consideró que había que mantener los requisitos y condiciones previstos en la versión actual de la Ley (capacidad legal, técnica y económico-financiera), sin perjuicio, en su caso, de la desaparición de la autorización administrativa, que constituye el único objetivo del anteproyecto.

#### 4.1.12 / Gripe A

AOP y sus compañías asociadas colaboraron con el Ministerio de Sanidad y Política Social ante la pandemia de gripe A con el fin de establecer un plan conjunto y asegurar el suministro del país. Teniendo en cuenta este contexto, el sector planteó a la administración pública que si llegara el caso de un nivel de propagación de la pandemia que pusiera en riesgo el abastecimiento de productos petrolíferos se deberían comunicar a todos los agentes implicados cuáles serían los suministros prioritarios que los operadores petrolíferos deberían atender. En este sentido, AOP solicitó conocer con antelación cuáles serían estos suministros prioritarios y en función de éstos cada compañía podría determinar qué actividades serían imprescindibles.

El Plan de Respuesta propuesto por AOP al ministerio se estructuraba en las siguientes actuaciones:

- 1.- Definición por parte de la administración de necesidades o suministros prioritarios.
- 2.- Definición de las infraestructuras críticas para dar respuesta a esos suministros prioritarios, por parte de los diferentes agentes del sector.
- 3.- Definición de actividades críticas de las anteriores infraestructuras por parte de los agentes del sector.

Además, AOP insistió en la inclusión de todo el personal que desarrolla estas actividades dentro de los gru-

pos de riesgo considerados por el Ministerio de Sanidad y Política Social para que estas actividades pudieran llevarse a cabo de forma satisfactoria y efectiva, y se pudieran mantener los estándares de seguridad e impacto ambiental.

#### **AOP colaboró activamente para establecer un plan conjunto y asegurar el suministro del país**

Por otro lado, el sector consideró conveniente la creación de un gabinete de crisis que debería estar constituido por representantes del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y del Ministerio de Sanidad y Política Social, así como por AOP y sus asociados, otros operadores petrolíferos asociados en UPI, la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), Asterquigas, Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (Cores) y las compañías de transporte agrupadas en el Comité Nacional del Transporte (CNTC).





## 4.2/COMUNICACIÓN

### 4.2.1 / Presencia en medios de comunicación

En 2009 AOP desarrolló una intensa labor informativa para hacer llegar a los medios de comunicación la opinión del sector respecto a temas de actualidad, como la introducción de biocombustibles o la formación de los precios de los carburantes, así como para ofrecer datos de interés sobre la actividad de la industria petrolífera española y la evolución del mercado nacional e internacional de productos derivados. Muestra de ello es que la asociación es actualmente un referente informativo para los medios en todo lo relacionado con el sector petrolero.

### **AOP ha realizado una gran labor informativa para que los medios de comunicación conozcan la opinión del sector sobre temas de actualidad**

La actividad informativa quedó reflejada en los encuentros con los medios de comunicación que se mantuvieron a lo largo del año destacando la VIII edición de las Jornadas de AOP; los comunicados de prensa que se difundieron, en los que el sector expresaba su postura sobre ciertas cuestiones de interés; o los artículos de opinión firmados por los máximos responsables de AOP, entre los que cabe destacar:

- ▶ “La transición eficiente” (El Mundo)
- ▶ “El panorama energético español” (Directivos)
- ▶ “El futuro del sector petrolero en el contexto económico actual” (El Nuevo lunes)
- ▶ “Los biocombustibles deben introducirse en el mercado de manera eficiente y sostenible” (Tribuna de Automoción)

El precio del crudo y de los carburantes ha continuado siendo uno de los temas de interés durante el año, tanto para los medios, consumidores y sociedad en general. Además, el consumo de productos petrolíferos y la incorporación de biocombustibles han sido otras de las cuestiones que han centrado la atención de los periodistas.

### 4.2.2 / VIII Jornada de AOP

Durante el mes de mayo se organizó la VIII Jornada de AOP, en la que se analizó el papel del sector petrolero en la economía española y la apuesta medioambiental en curso. Asimismo, autoridades y representantes del sector energético que participaron en la sesión examinaron el mercado de productos petrolíferos y los efectos que tienen el paquete de directivas de la UE.

Teresa Ribera, Secretaria de Estado de Cambio Climático, y Pedro Marín, Secretario de Estado de Energía, fueron los encargados de inaugurar la sesión, que contó con la participación de representantes de las grandes empresas energéticas (Pedro Miró, Director

de Cepsa; Jorge Lanza, Director de la Refinería de Castellón de BP; Fernando Temprano, Director de Tecnología de Repsol y Pierre Macaudière, Responsable de Carburantes del Grupo PSA), así como con la intervención de Pedro Miras, Director de Petróleo de la Comisión Nacional de la Energía; Isabelle Muller, Secretaria General de EUROPIA (Asociación Europea de la Industria Petrolera); Juan Guía, Subdirector General de Hidrocarburos del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y Francisco Aparicio, Director del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil.



El Secretario de Estado de Energía destacó el esfuerzo que está realizando el sector, fundamental para el desarrollo de la economía. Muestra de ello, son las inversiones que está realizando y que contribuyen a la continua mejora de la calidad de los productos y de la adaptación a las nuevas necesidades que van surgiendo en el mercado.

## **El Secretario de Estado de Energía subrayó el esfuerzo que están realizando los operadores petrolíferos, imprescindible para el desarrollo de la economía**

Por otro lado, Teresa Ribera, señaló la gran capacidad de respuesta de la industria y se sumó a Pedro Marín al alabar el gran esfuerzo que está realizando el sector español en el campo energético.

Por su parte, el entonces Presidente de AOP, Dominique de Riberolles, detalló las inversiones que está realizando el sector por valor superior a 6.000 millones de € para adaptar las refinerías a la demanda actual de carburantes, aumentar la producción de destilados medios, ofrecer productos de mejor calidad y comportamiento ambiental, impulsar el uso de biocombustibles y mejorar la eficiencia energética.

## **La industria petrolera española está realizando inversiones superiores a los 6.000 millones de euros**

De Riberolles destacó que los productos petrolíferos juegan y jugarán un papel trascendental para satisfacer las necesidades energéticas. El petróleo contribuye al desarrollo de la sociedad y es imprescindible para la movilidad de personas y bienes. Desde hace años, el sector petrolero está comprometido con la diversifica-

ción energética, la investigación y el desarrollo de fuentes alternativas como los biocombustibles.

Pedro Fernández-Frial, Vicepresidente del Club Español de la Energía destacó en su intervención el importante papel que sigue teniendo el petróleo “los combustibles líquidos y los gases licuados del crudo continuarán teniendo la relevancia actual, pero se irán incorporando progresivamente otros tipos de energía, de tal forma que el conjunto resulte sostenible desde el punto de vista medioambiental”. Además, subrayó la importancia de realizar inversiones en los nuevos yacimientos, los cuales son cada vez más difíciles de acceder, y añadió que “la industria seguirá contribuyendo al crecimiento sostenible de la sociedad a partir del I+D+i y la utilización racional y eficiente de la energía, que serán la garantía para que el sector continúe proporcionando la energía necesaria que la sociedad actual demanda”.

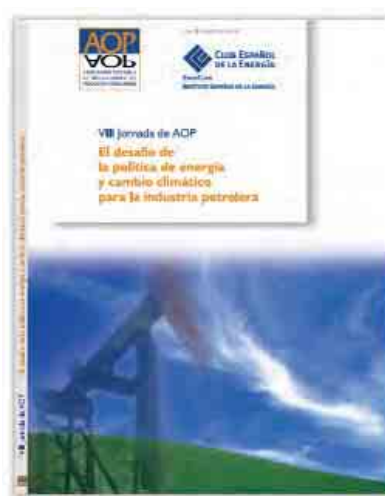
### **El sector petrolero continuará contribuyendo al crecimiento sostenible a partir de la utilización racional y eficiente de la energía y del I+D+i**

A lo largo de esta sesión los medios de comunicación tanto nacionales como del sector pudieron conocer de primera mano las principales conclusiones y experiencias de diferentes expertos en materia energética que participaron, aportando su opinión sobre asuntos de interés para el sector petrolero.

Además, durante la jornada los diferentes medios recibieron información en relación al esfuerzo inversor que las compañías petrolíferas están realizando, para el periodo 2008-2011, con el fin de hacer frente a los retos de la demanda de los próximos años y adecuar su oferta a los enormes desequilibrios actuales entre gasolina y destilados medios (querosenos y gasóleos).

La jornada finalizó con un almuerzo-coloquio que contó con la intervención de Javier Gómez Navarro, Presidente del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, quien abordó la creación de empleo y la riqueza que el sector está generando en la actualidad.

Gracias a la celebración de la VIII Jornada de AOP, el sector petrolero español se ha consolidado más aún como un referente informativo para los medios de comunicación en materia energética.



#### 4.2.3 / Boletín “AOP Informa”

Durante el 2009, AOP continuó publicando su boletín informativo “AOP Informa”, una herramienta de comunicación a través de la cual la Asociación hace llegar la actualidad del sector petrolero tanto a los profesionales de los medios que cubren frecuentemente la información sobre el petróleo y sus derivados, como a organismos oficiales y miembros de las administraciones públicas. Como novedad este año cabe destacar la edición especial que se realizó con motivo de las jornadas de AOP celebradas en el mes de mayo.



#### 4.2.4 / Rediseño de www.aop.es

**ACTUALIDAD**

- Actualidad del petróleo
- Noticias de prensa
- Posiciones AOP
- Información destacada

**EL PETRÓLEO**

- El petróleo

**INFORMES**

- Estadísticas
- Informes del sector
- Biocombustibles
- Boletines AOP

**INFO. CORPORATIVA**

- Quiénes somos
- Objetivos
- Organización
- La carretera le pide SII
- Relaciones internacionales

**MEMORIA AOP**

- Memoria AOP

**DESTACADO**

**Formación del precio de los carburantes**

¿Por qué sube y baja el precio del petróleo? ¿En función de qué se forma el precio de la gasolina y el gasóleo? ¿La respuesta a todas estas preguntas.

10/03/2010

**CONSUMO PRODUCTOS PETROLIFEROS**

Febrero 2010

	kt	Tv (%) (*)
GLP's	210	12,9
Gasolina	1116	14,9
Queroseno	355	5,8
Gasóleo	2.885	10,8
Fuelóleo	645	16,3
Otros productos	593	3,0
<b>TOTAL</b>	<b>6.095</b>	<b>9,7</b>

(\*) Tasa de variación con respecto al mismo período del año anterior.

**ACTUALIDAD DEL PETRÓLEO**

**El precio del barril de petróleo se situó ayer alrededor de los 81 dólares**

10/03/2010

OP ha cambiado el diseño de la página web con el fin de dinamizar y ofrecer los contenidos a los usuarios de una forma más atractiva y así continuar difundiendo la actualidad del sector, que diariamente se actualiza con un resumen de prensa de las noticias más destacadas y artículos de interés para el sector.

A través de la misma los usuarios tienen acceso a las estadísticas, datos e informes más destacados del sector. La web también permite tener un conocimiento más detallado del sector petrolero, a través de la infografía y de una serie de fichas, en las que se muestran las cuestiones más relevantes de esta industria.

#### 4.2.5 / Infografía de precios

Durante la segunda mitad de 2009, AOP desarrolló una infografía sobre la formación de los precios de los carburantes. A través de un recorrido dinámico y explicativo, el usuario puede conocer de una forma muy sencilla el proceso de la formación del precio de la gasolina o el gasóleo. Desde que el petróleo se extrae del



yacimiento hasta que un consumidor reposta en una estación de servicio, son muchos los factores que influyen y que son fundamentales para comprender las subidas y bajadas de los precios de los carburantes.

### 4.3/RESPONSABILIDAD SOCIAL

#### 4.3.1 / La Carretera te pide Sin



AOP y sus compañías asociadas han apoyado un año más la campaña "La carretera te pide Sin" que promueve Cerveceros de España junto a la Dirección General de Tráfico, con el objetivo de transmitir a la opinión pública que el consumo de alcohol y la conducción son incompatibles.

Esta iniciativa forma parte del Convenio Europeo de Carreteras Seguras de la Unión Europea (European Road Safety Charter), cuyo objetivo es reducir a la mitad las víctimas de accidentes de tráfico antes del 2010.

## **Las compañías asociadas a AOP han apoyado una edición año más la iniciativa con el fin de transmitir a la sociedad que el consumo de alcohol y la conducción son incompatibles**

Cabe señalar las cerca de 6.000 estaciones de servicio de las compañías asociadas a AOP que participaron activamente en la transmisión de los mensajes. De esta forma, el sector petrolero refuerza su compromiso con sus consumidores, contribuyendo a evitar los accidentes de tráfico ocasionados por el consumo de alcohol.

Este año se puso en marcha una nueva página web, [www.lacarreteratepidesin.org](http://www.lacarreteratepidesin.org), un portal a través del cual los usuarios acceden a información sobre la campaña, descargarse estudios de interés sobre alcohol y conducción, o participar en un test de responsabilidad, destinado a estudiantes de las autoescuelas.

Otra de las principales novedades de este año fue la suma de dos organizaciones: la Fundación española para la Seguridad Vial-FESVIAL y la Federación Española de Hostelería-FEHR. Como en ediciones anteriores colaboraron la Confederación Española de Autoescuelas (CNAE), RACC Automóvil Club, la Asociación Española de la Carretera (AEC), Ayuda del Automovilista (ADA), la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), el Real Automóvil Club de España (RACE) y Rotary International.

La campaña se difundió a nivel nacional mediante la distribución de materiales carteles, postales y stoppers en más de 5.000 autoescuelas y en las estaciones de servicio de las compañías asociadas de todo el país durante los meses estivales.

Además, esta iniciativa estuvo reforzada con una campaña de publicidad, que se inició durante esos días y se prolongó hasta finales de agosto, en las principales publicaciones del país y en más de 1.300 vallas panorámicas en las entradas y salidas de las principales ciudades de España. El spot publicitario de la campaña se proyectó también durante cuatro semanas en más de 600 salas de cine. En todos estos soportes estuvo presente la imagen del sector.

Esta campaña se confirma como una iniciativa de referencia para la sociedad y el resto de países de la Unión Europea, y que cuenta cada año con el apoyo de instituciones públicas y privadas de diferentes ámbitos, que abarca desde asociaciones empresariales hasta asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico. Todas ellas unidas bajo un objetivo común: concienciar a la sociedad de que alcohol y conducción son incompatibles.

### **4.3.2 / Campaña “Conducción Eficiente, Consumo inteligente”**

AOP y sus asociadas han apoyado la campaña divulgativa “Conducción Eficiente, Consumo inteligente” junto a la Asociación Europea de la Industria del Petróleo (EUROPIA) y la Comisión Europea.

Durante el verano la asociación recordó a la sociedad española a través de los medios de comunicación esta iniciativa que tiene el fin de trasladar al consumidor la necesidad urgente de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, apelando a su responsabilidad para que adopte pequeños cambios en su estilo de conducción, que pueden suponer un importante ahorro económico y de combustible. Para ello, la campaña propone un decálogo de consejos básicos sobre cómo conducir de forma más eficiente y respetuosa con el medio ambiente

## Pequeños cambios en el estilo de conducción pueden suponer un importante ahorro económico y de combustible

Asimismo, la web [www.savemorethanfuel.eu](http://www.savemorethanfuel.eu) ofrece información sobre los 10 consejos prácticos para una conducción eficiente. Se puede acceder a la versión española a través de la web de AOP y de las de las asociadas participantes (BP, CEPSA, GALP Y REPSOL YPF).

