

Asuntos relacionados con el biocombustible en la nueva legislación para fomentar el uso de la energía renovable

El objetivo de esta consulta de la UE es que, con las aportaciones de las Administraciones, ONG, productores y empresas usuarias, se planteen soluciones para lograr el objetivo de que 2020 se consiga un 10% de biocombustibles en Diesel y en gasolina.

Para ello plantean las siguientes cuestiones:

1. ¿Cómo debería diseñarse un sistema sostenible de biocombustible?
2. ¿Cómo deberían supervisarse los efectos globales del uso de la tierra?
3. ¿Cómo debería fomentarse el uso de biocombustibles de segunda generación?
4. ¿Qué acciones adicionales son necesarias para lograr una cuota de biocombustible del 10%?

1. Cómo debería diseñarse un sistema sostenible de biocombustible?

En este punto se plantean el sistema de obtención del Biocombustible, ya que si no está perfectamente controlado por cada país puede generar más emisiones que el ahorro de emisiones que produciría en sí el uso del biocombustible.

También como regular el uso de las tierras destinadas a producción de materia prima para Biodiesel y regular las importaciones de países no UE.

Pregunta 1.1:

¿Considera que el “posible camino” mencionado es viable?

Pregunta 1.2

¿Cuál cree que sería la carga administrativa derivada de una propuesta como la de un “posible camino hacia adelante”? (Si es posible, valore su respuesta)

Pregunta 1.3

Aporte sus comentarios generales acerca del “posible camino” y acerca de cómo podría ponerse en marcha. ¿Existen suficientes niveles de garantía acerca de que los biocombustibles se producirán de forma sostenible?

Si considera que el problema debería abordarse de forma distinta, por favor indíquenos cuál sería, explicando cómo serían los procedimientos que deberían utilizarse.

Pregunta 1.4

Las diferencias de las reservas de carbono entre los distintos usos de la tierra se considerarían de acuerdo al criterio 2. ¿Deberían también considerarse de acuerdo al criterio 1? Si es así, ¿qué método debería utilizarse para determinar cómo debería haberse utilizado la tierra en cuestión si no se hubiera usado para producir materia prima para biocombustible?

Pregunta 1.5

Como se ha descrito en el "posible camino", el criterio 3 se centra en los usos de la tierra asociados con biodiversidad excepcional. ¿Debería ampliarse este criterio de forma que pueda aplicarse a las tierras adyacentes a la utilización de tierras asociadas con biodiversidad excepcional? Si es así, ¿por qué? ¿Cómo podría definirse esta tierra?

Pregunta 1.6

¿Cómo podría definirse el término "biodiversidad excepcional" (en el criterio 3) de forma que tenga una base científica, sea transparente y no discriminatorio?

En este punto, que se trata de producción y supervisión de producción, no creo que podamos aportar nada.

2. ¿Cómo deberían supervisarse los efectos globales sobre la tierra?

En este punto plantean cuestiones sobre el uso de la tierra para el cultivo de materia prima para la obtención de biocombustibles.

Pregunta 2.1:

Introduzca sus comentarios sobre el "posible camino a seguir" descrito anteriormente. Si considera que el problema debería abordarse de una forma distinta, por favor especifíquelo.

Pregunta 2.2

¿Considera que es posible que exista un vínculo entre los efectos indirectos del uso de la tierra y las consignaciones individuales del biocombustible?

Si es así, por favor especifíquelo.

En este punto, que se trata de uso de tierras para producción de biocombustibles, no creo que podamos aportar nada.

3. ¿Cómo debería fomentarse el uso de biocombustibles de segunda generación?

La Comisión pretende presentar una propuesta para fomentar la producción y el uso de biocombustibles de segunda generación.

Pregunta 3.1:

¿Cómo deberían definirse los biocombustibles de segunda generación? ¿Debería basarse esta definición en:

- a) el tipo de material prima de la que están hechos los biocombustibles (por ejemplo “biocombustible derivado de material celulósico”)?
- b) el tipo de tecnología utilizada para producir biocarburante (por ejemplo, “biocombustibles derivados de una técnica de producción que es capaz de manipular material celulósico”)?
- c) otros criterios (por favor detallar)?

Parece ser que no tienen muy claro como definir un biocombustible de 2ª generación, si por el proceso que se utiliza para su obtención o por la materia prima utilizada, aunque se podría plantear que los criterios para la segunda generación estén en función de la reducción de emisiones, no del proceso o la materia prima.

Posible camino a seguir

La legislación podría exigirle a los Estados Miembros que les den ventana a los biocombustibles de segunda generación en sus sistemas de apoyo.

Por ejemplo,

- Bajo los requisitos nacionales respecto al biocombustible, los biocombustibles de segunda generación puntuarían más (por ejemplo, puntuarían doble) – esto significaría que podría cumplirse el requisito de alcanzar un 2% de cuota de biocombustibles de primera generación, en su lugar, con una cuota de un 1% para los biocombustibles de segunda generación.
- La legislación confirmaría que los biocombustibles de segunda generación recibirían mayores subvenciones que los biocombustibles de primera generación (sujeto a la normativa de ayudas de los Estados Comunitarios y a la legislación fiscal de aplicación de la Comunidad).

Pregunta 3.2:

Introduzca sus comentarios sobre el “posible camino a seguir” descrito. Si considera que el problema debería abordarse de manera distinta, por favor especifíquelo.

En esta pregunta estamos de acuerdo, los biocombustibles de primera generación sigan con subvenciones y los de segunda generación tengan subvenciones mucho mayores, ya que el coste posiblemente será bastante mas alto.

Pregunta 3.3

¿Los biocombustibles de segunda generación sólo deberían beneficiarse de estas ventajas si alcanzan determinados niveles de ahorro en emisiones de gases de efecto invernadero?

Se supone que los de segunda generación deberían de suponer más nivel de ahorro de emisiones que los de primera generación.

4. ¿Qué acciones adicionales son necesarias para la consecución de una cuota de biocombustible del 10%?

El problema

El objetivo propuesto para biocombustibles, por contenido de energía, se ha establecido en una cuota del 10% para 2020.

La forma más fácil de introducir biocombustibles en el mercado es mezclándolos directamente con combustible normal y utilizarlos con mezclas bajas en vehículos normales.

Los biocombustibles más comunes hoy en día son el etanol (que sustituye a la gasolina) y el biodiesel (que sustituye al diesel), aunque existen otros sustitutos para la gasolina y el diesel.

La directiva sobre calidad de la gasolina (directiva 98/70/CE) limita las mezclas directas de etanol en gasolina a un 5% en volumen. Esto equivale a un 3,4% en cuanto a contenido de energía.

La normativa para el diesel (EN590) limita la mezcla directa de biodiesel en diesel a un 5% en volumen. Esto equivale a un 4,4% en cuanto a contenido de energía.

Si el objetivo de la cuota del 10% (contenido de energía) sólo puede alcanzarse mediante la mezcla directa de etanol y biodiesel, estos límites deberán modificarse. También deberán modificarse si el objetivo existente de 5,75% (contenido de energía) para 2010 sólo puede alcanzarse principalmente mediante la mezcla directa de estos combustibles.

Situación actual

Como primer paso, la Comisión ha propuesto modificar la directiva sobre calidad de la gasolina para aumentar el porcentaje máximo de mezcla de etanol en gasolina hasta un 10% en volumen (6,8% en cuanto a contenido de energía).

Esta propuesta está siendo estudiada por el Comité y el Parlamento Europeo. La Comisión le ha dado un mandato al Comité Europeo de Normalización (CEN) para modificar la normativa sobre diesel de forma que permita un porcentaje de mezcla del 10% (8,8% en cuanto a contenido de energía). Puede que este proceso sea largo, quizá 4 años, y es posible que no pueda aplicarse de forma global para que exista una disponibilidad total de gasolina con un contenido de biodiesel del 10%.

Pregunta 4.1:

¿Debería incluir la legislación medidas para garantizar que el diesel que contiene un 10% de biodiesel (por volumen) pueda introducirse en el mercado? y, ¿está de hecho introducido en el mercado?

Puede ser una buena medida para incentivar el uso del biodiesel, pero no todos los vehículos están adaptados para el uso del biodiesel. Debería subvencionarse la conversión a biodiesel. También definir a las petroleras si deben añadir biodiesel de primera o segunda generación.

Otras opciones para solucionar el problema

Incluso aunque los cambios descritos pudieran llevarse a cabo, no serían suficientes para alcanzar la cuota del 10% (siempre que esta cuota se consiga principalmente mezclando directamente etanol y biodiesel).

Este objetivo podría lograrse de otras formas que no sean la mezcla directa de etanol y biodiesel:

1. Se puede añadir más etanol a la gasolina en forma del aditivo de combustible ETBE. Sin embargo, los límites establecidos en la directiva de calidad de la gasolina con relación a la mezcla de ETBE significan que incluso con una utilización máxima de ETBE no se podría alcanzar el objetivo de la cuota del 10%.
2. El etanol y el biodiesel pueden utilizarse en mezclas altas - 85% o 95% de etanol, 100% de biodiesel, por ejemplo – fuera del alcance de aplicación de la directiva de calidad de la gasolina y de la normativa sobre biodiesel. Sin embargo, contrariamente a lo que sucede con mezclas bajas, estos combustibles requieren vehículos especiales y sistemas de distribución.
3. Otros biocombustibles que pueden ser utilizados son el biometano (procedente de biogás), metanol (procedente de gas de síntesis de biomasa) y éter de dimetilo (DME). Sin embargo, estos combustibles también requieren vehículos especiales y sistemas de distribución.
4. Nuevos tipos de biocombustible o nuevas formas de usarlos podrían evitar las restricciones en cuanto a las mezclas en la directiva de calidad de la gasolina y en la normativa sobre biodiesel. Un ejemplo es el biocombustible de segunda generación “BTL” (“Biomass-to-liquid” o diesel Fischer-Tropsch). Sin embargo, no se sabe cuándo o si estos combustibles o tecnologías se introducirán en el mercado a gran escala.

Pregunta 4.2:

¿Debería incluir la legislación medidas para fomentar el uso de etanol y biodiesel en mezclas altas? Si es así, ¿cuáles?

Si, subvencionando la compra de biodiesel y la adaptación de vehículos en el caso que fuese necesario.

Pregunta 4.3:

¿Debería incluir la legislación medidas para fomentar el uso del biometano, metanol y DME en el transporte? Si es así, ¿cuáles?

Potenciando proyectos de I+D+I con estos combustibles, de tal forma que se consiga una reducción del coste de los vehículos y del coste del combustible y una mayor fiabilidad y eficiencia de estos vehículos, además de incentivos fiscales a la compra de vehículos y al uso de estos combustibles.

Possible camino a seguir

Si ninguno de estos métodos es fiable para garantizar que se logra el objetivo, será necesario permitir un aumento adicional en la cuota de etanol que puede mezclarse en la gasolina convencional – hasta un 20% por ejemplo – y quizá también permitir un aumento adicional en la cuota de biodiesel que puede mezclarse en diesel convencional – hasta un 15% por ejemplo.

Para que los fabricantes tengan en cuenta estos requisitos para diseñar los vehículos que estarán en funcionamiento en las carreteras en el año 2020, debe tomarse una decisión pronto a este respecto.

Pregunta 4.5:

¿Debería la legislación solicitarle a la Comisión que revisara, en una fecha determinada, si es posible garantizar la consecución del objetivo del 10% mediante:

- a) normas que permitan una mezcla del 10% por volumen de etanol en diesel ordinario, más
- b) normas que permitan una mezcla del 10% por volumen de biodiesel en diesel ordinario, más
- c) las cuatro opciones descritas en el apartado 'otras opciones para resolver el problema';

Si es así, ¿cuál debería ser la fecha?

Si el estudio finalmente concluyera que es improbable conseguir el objetivo, ¿qué acciones debería tomar la Comisión?

Pregunta 4.6

De forma más general, ¿qué papel debería desempeñar el sistema tributario en la promoción de los biocombustibles (teniendo en cuenta distintas situaciones como mezclas bajas, mezclas altas y biocombustibles de segunda generación)?

Debido al alto coste de los costes biocombustibles se debe subvencionar el uso o la producción, de forma que el precio sea inferior al del gasoil o gasolina, con esto se incentivará su uso.