



COMISIÓN NACIONAL DE LOS  
MERCADOS Y LA COMPETENCIA



**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE  
ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA LA  
OBLIGACIÓN RELATIVA A LA  
DISPONIBILIDAD DE GASOLINA DE  
PROTECCIÓN**

**17 diciembre 2013**

# Índice

1. Antecedentes	4
<hr/>	
2. Consideraciones generales sobre la Propuesta de Orden	5
<hr/>	
2.1 Sobre las modificaciones introducidas por la Propuesta de Orden	6
2.2. Sobre el impacto en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes	9
<hr/>	
3. Consideraciones de carácter formal	12
<hr/>	
4. Resumen de las observaciones recibidas sobre la Propuesta de Orden	12
<hr/>	

## **INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE ORDEN POR LA QUE SE MODIFICA LA OBLIGACIÓN RELATIVA A LA DISPONIBILIDAD DE GASOLINA DE PROTECCIÓN**

La Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su reunión en Barcelona de 17 de diciembre de 2013, ha aprobado el presente informe relativo a la Propuesta de Orden por la que se modifica la obligación relativa a la disponibilidad de gasolina de protección (en adelante la Propuesta)

Con fecha 25 de noviembre de 2013 ha tenido entrada en el registro de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC) un escrito de la Secretaría de Estado de Energía adjuntando la propuesta de “*Orden por la que se modifica la obligación relativa a la disponibilidad de gasolina de protección*” y solicitando la emisión de Informe “*con carácter urgente*”, dado que dicha Orden ha de aprobarse antes de finales del año 2013.

Con fecha 28 de noviembre de 2013, teniendo en consideración lo establecido en la disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, se remitió la Propuesta de Orden, por procedimiento electrónico, a los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos para que pudieran hacer, en el plazo de diez días, las observaciones que estimaran oportunas, habiéndose recibido en la Comisión la contestación del Gobierno de Canarias, del representante de los distribuidores de gas natural, de la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A., de APPA Biocarburantes, de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), de la Generalitat de Cataluña y de la Unión de Petroleros Independientes (UPI).

Este informe se aprueba, en ejercicio de las competencias consultivas de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, en aplicación del artículo 5.2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

## 1. Antecedentes

La Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009,<sup>1</sup> dio una nueva redacción al artículo 3, apartado 3, de la Directiva 98/70/CE, estableciendo que *“Los Estados miembros exigirán a los proveedores que garanticen la comercialización de gasolina con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 % y un contenido máximo de etanol de 5 % hasta 2013 y podrán exigir la comercialización de este tipo de gasolina durante un período más prolongado si lo consideran necesario (...)”*.

En cumplimiento de esta previsión, en España, el Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocombustibles y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (en adelante, Real Decreto 1088/2010), estableció en el apartado 1 de su disposición transitoria segunda (bajo el título de “Gasolina de protección”) lo siguiente:

*“1. Hasta el 31 de diciembre de 2013, deberán estar disponibles en el mercado nacional gasolinas con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 por ciento en masa y un contenido máximo de etanol de 5 por ciento en volumen. Estas gasolinas estarán disponibles en todas las instalaciones de suministro a vehículos y serán las de menor índice de octano comercializadas, sin perjuicio de que con el mismo índice de octano puedan comercializarse otro tipo de gasolinas que cumplan las especificaciones recogidas en este Real Decreto.”*

Por tanto, en virtud de esta disposición:

- 1) Se definió como gasolina de protección, tal como prevé la citada Directiva 2009/30/CE, aquella con un contenido máximo de oxígeno del 2,7% en masa y un contenido máximo de etanol del 5% en volumen.
- 2) Se estableció la obligación de que este grado de gasolina estuviera disponible en todas las instalaciones de suministro a vehículos.
- 3) Se identificó este grado de protección con la gasolina de menor índice de octano, esto es, con la de 95 I.O. (“Índice de Octano”). Sin embargo, no se prohibió que se pudiera comercializar, en el mismo punto de venta, gasolina

---

<sup>1</sup> Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE.

de 95 I.O. con mayor contenido de oxigenados (esto es, hasta un 3,7% en masa de oxígeno, según las especificaciones de la gasolina<sup>2</sup>).

- 4) De no aprobarse una prórroga antes del 31 de diciembre de 2013, a partir de dicha fecha dejaría de ser exigible la obligación de disponibilidad de la gasolina de protección.

El citado Real Decreto 1088/2010 estableció la obligación de comercializar este grado de gasolina de protección para garantizar la inocuidad del uso de la gasolina en los motores de los vehículos más antiguos, en particular los fabricados antes del año 2000, que podrían verse afectados por el uso de gasolinas con un alto porcentaje de compuestos oxigenados (en España, bioETBE<sup>3</sup> y bioetanol).

Esta previsión se basaba en que los compuestos oxigenados, especialmente los alcoholes como el etanol, pueden presentar cierta incompatibilidad con algunos materiales y aumentan la volatilidad de las mezclas con gasolina<sup>4</sup>, lo cual puede dificultar las condiciones de conducción de los vehículos y, en concreto, producir pérdidas de potencia y/o funcionamiento inestable por la irregularidad del flujo del combustible.

## 2. Consideraciones generales sobre la Propuesta de Orden

El Proyecto de Orden remitido para informe trae causa de la habilitación contenida en el apartado 2 de la disposición transitoria segunda del Real Decreto 1088/2010, en virtud del cual el Ministro de Industria, Energía y Turismo puede modificar el contenido de la misma *“a la vista de la evolución del mercado nacional”*.

A continuación se detallan y valoran las modificaciones introducidas por el Proyecto de Orden. Seguidamente, se analizará el posible impacto de la Propuesta sobre el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes.

---

<sup>2</sup> Estas especificaciones están recogidas en la norma UNE-EN 228:2013.

<sup>3</sup> El bioETBE es un aditivo oxigenado de elevado índice de octano que se añade a las gasolinas como mejorador de su capacidad antidetonante, no empleándose directamente como carburante ni como componente a mezclar aguas abajo de las refinerías. Se trata de un éter formulado a partir de la reacción de síntesis exotérmica de un componente fósil, el isobutileno (obtenido como corriente de salida en determinados procesos de cracking de las refinerías) y otro renovable, el bioetanol. En España, el bioETBE constituye la principal fuente de oxigenados empleados en la formulación de gasolinas.

<sup>4</sup> Los parámetros principales que determinan la volatilidad de las gasolinas son la presión de vapor (Presión de Vapor de Reid, PVR) y la curva de destilación (% en volumen evaporado a 70° C, E70 y a 100°C, E100), ambos con tendencia a aumentar con la presencia de etanol en la mezcla.

## 2.1 Sobre las modificaciones introducidas por la Propuesta de Orden

El artículo único del Proyecto de Orden viene a dar una nueva redacción a la disposición transitoria segunda del Real Decreto 1088/2010, que quedaría redactada de la siguiente forma:

*“1. Hasta el 31 de diciembre de 2016, deberán estar disponibles en el mercado nacional gasolinas con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 por ciento en masa y un contenido máximo de etanol de 5 por ciento en volumen. Estas gasolinas estarán disponibles en todas las instalaciones de suministro a vehículos y serán las de menor índice de octano comercializadas, sin perjuicio de que con el mismo índice de octano puedan comercializarse otro tipo de gasolinas que cumplan las especificaciones recogidas en este Real Decreto.*

*2. Se habilita al Ministro de Industria, Energía y Turismo a modificar el contenido de esta Disposición transitoria, a la vista de la evolución del mercado nacional”.*

Es decir, en virtud de esta nueva redacción de la citada disposición transitoria segunda:

- 1) Se prorroga hasta el 31 de diciembre de 2016 (3 años, por tanto) la obligación de disponibilidad de la gasolina de protección.
- 2) Se mantiene la definición de la gasolina de protección como las “gasolinas con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 por ciento en masa y un contenido máximo de etanol de 5 por ciento en volumen”.
- 3) Igualmente, se sigue identificando la gasolina de protección con las “de menor índice de octano comercializadas”, es decir, con la gasolina de 95 I.O.
- 4) Se mantiene la obligación de que este grado de gasolina esté disponible “en todas las instalaciones de suministro a vehículos” sin perjuicio de la posibilidad, al menos teórica, de que se pueda comercializar, en el mismo punto de venta, gasolina de 95 I.O. con mayor contenido de oxigenados.
- 5) Finalmente, se mantiene la redacción del apartado 2 de la disposición transitoria, en virtud del cual el Ministro de Industria, Energía y Turismo podrá modificar esta obligación atendiendo a razones de evolución del mercado nacional.

En definitiva, la única modificación que realmente se introduce mediante este Proyecto de Orden es la extensión del ámbito temporal de la obligación de disponer de la gasolina de protección en todas las instalaciones de suministro a vehículos. Respecto a esta modificación cabe hacer los siguientes comentarios.

La motivación de la prórroga, según la Exposición de Motivos y la Memoria Justificativa que acompaña a la Propuesta, es doble. Por un lado, la protección de los “*consumidores de gasolina con vehículos más antiguos, normalmente de menor poder adquisitivo*”. Y, por otro, las limitaciones logísticas existentes para comercializar simultáneamente más de dos grados de gasolina.

En efecto, en la Memoria Justificativa se destaca la existencia en el parque móvil español de un elevado número de vehículos que, a priori, podrían seguir necesitando la gasolina de protección. Estos vehículos, identificados como aquellos vehículos a gasolina matriculados antes del año 2000, ascenderían a 5.938.528 o 4.603.429, según datos de la DGT y ANFAC, respectivamente, lo que representaría entre el 40% y el 30% del total del parque automovilístico de gasolina. Dado que los usuarios de estos vehículos más antiguos están “*normalmente asociados a un menor poder adquisitivo*”, se argumenta en la Memoria Justificativa que debe mantenerse como gasolina de protección la de menor índice de octano, ya que de otra manera estos usuarios se verían obligados a adquirir la gasolina de 98 I.O., más cara, cuantificándose el ahorro medio por usuario en “*122,3 €/año*”.

Tal y como se señaló en el Informe 12/2010 de la CNE<sup>5</sup>, es cierto que el modo en que se formulan las gasolinas que se comercializan en España<sup>6</sup> reduce los efectos de las mezclas de bioetanol con gasolina sobre los parámetros de la especificación que afectan al rendimiento de los motores de los automóviles<sup>7</sup>, minimizando de este modo los problemas detectados en otros países europeos en los que no se emplea esta formulación de las gasolinas.

También lo es, como recuerda APPA, que cabe esperar que el parque automovilístico español se vaya renovando en los próximos años, lo cual permitiría considerar la posibilidad de introducir cierta flexibilidad en la obligación de disponibilidad de la gasolina de protección, de manera que, paulatinamente, se

---

<sup>5</sup> Informe 12/2010 de la CNE sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

<sup>6</sup> Con carácter general se maximiza el volumen de bioETBE que se incorpora en la formulación de las gasolinas en función de la disponibilidad de isobutileno en las refinerías y se añade bioetanol en mezcla directa, a salida de las instalaciones de almacenamiento, en un volumen que permita no exceder el límite máximo de oxígeno del 2,7% en masa. De hecho, según los datos disponibles del año 2012, prácticamente la totalidad del bioetanol comercializados se corresponde con la fracción renovable del bioETBE (aproximadamente un 95%), correspondiendo el 5% restante a bioetanol mezclado de forma directa con gasolina.

<sup>7</sup> Los éteres afectan en menor medida que los alcoholes a la forma de la curva de destilación e incluso pueden reducir el incremento de la presión de vapor de las mezclas de gasolina con bioetanol.

fuera reduciendo el número de instalaciones de suministro en las que se dispensa la gasolina de protección. También sería posible introducir una mayor flexibilidad en cuanto a la elección del grado de gasolina (de 95 I.O. o de 98 I.O.) en la que se podría incorporar un mayor contenido de compuestos oxigenados<sup>8</sup>, a fin de conjugar el objetivo ineludible de protección de los usuarios de los vehículos más antiguos con el de introducción de la gasolina con mayor contenido de oxigenados (y, por tanto, de biocarburantes) promovido por la Directiva 2009/30/CE.

A este respecto, como se ponía de manifiesto en el citado Informe 12/2010 de la CNE, la comercialización de la gasolina de protección se podría implementar de diversos modos, principalmente: (i) asignándola a la de mayor octanaje (gasolina 98 I.O.), (ii) a la de menor octanaje (gasolina 95 I.O.), o (iii) mediante un reparto flexible de este grado de protección en función de la disponibilidad de cada operador de poner este producto en el mercado en atención a sus posibilidades de habilitación de un canal de suministro, siempre y cuando quedara garantizada la suficiente disponibilidad de esta gasolina atendiendo a criterios geográficos y de consumo.

Pero lo relevante ahora, ante la inminente expiración del plazo de obligación de comercialización de la gasolina de protección y dada la ausencia de estudios técnicos que cuantifiquen exactamente los vehículos cuyo funcionamiento pudiera verse realmente afectado por un mayor contenido de oxigenados<sup>9</sup> y su distribución geográfica<sup>10</sup>, es que parecen imponerse las razones de prudencia que aconsejan la necesidad de mantener la disponibilidad de la gasolina de protección en los mismos términos hasta ahora en vigor, es decir, identificando el grado de protección con el de menor índice de octano y obligando a su comercialización en todos los puntos de venta, a fin de garantizar su disponibilidad<sup>11</sup> para el elevado número potencial de usuarios que precisarían de dicho grado de protección.

---

<sup>8</sup> En este sentido, APPA propone en concreto que se deje abierta la posibilidad de que la gasolina de protección sea la de “*cualquier índice de octano*”.

<sup>9</sup> La Memoria Justificativa reconoce implícitamente esta ausencia de información completa cuando señala que la mayoría de los vehículos anteriores al año 2000 no admiten « *necesariamente* » la gasolina E10; o cuando manifiesta que dichos vehículos « *a priori* » pueden necesitar la gasolina de protección. Estas expresiones, en ausencia de informes técnicos exhaustivos sobre esta materia, se consideran más acertadas que la expresión más tajante empleada en la Exposición de Motivos del Proyecto de Orden cuando hace referencia al « *elevado porcentaje de vehículos que todavía necesitan gasolina de protección* ».

<sup>10</sup> Información ésta que podría amparar distintas alternativas de retirada paulatina de la gasolina de protección, de forma análoga al proceso de retirada de la gasolina con plomo del mercado español.

<sup>11</sup> La gasolina 95 I.O. está presente en todo el mercado nacional, con una cuota aproximada del 93% de todas las gasolinas de automoción comercializadas.

Por otra parte, no se puede olvidar que la propia Directiva 2009/30/CE ampara holgadamente esta posibilidad cuando señala que los Estados miembros podrán exigir “...*la comercialización de este tipo de gasolina durante un período más prolongado si lo consideran necesario (...)*”.

Ahora bien, lo anterior no debería ser óbice para que se aprovechara el plazo que ahora se abre de tres años para estudiar la posibilidad de ir introduciendo progresivamente la gasolina con mayor contenido de oxigenados, respetando el criterio de prudencia y al amparo de los resultados que arrojaran los estudios técnicos sobre su efecto en el parque automovilístico, pero aprovechando el menor impacto sobre la volatilidad de la formulación típica de las gasolinas en España (que maximizan el contenido en bioETBE) y la flexibilidad del sistema logístico básico español.

A este último respecto, en relación con la motivación basada en las “*limitaciones logísticas existentes*”, hay que precisar, como hace CLH en su escrito de observaciones, que tal limitación no existe en el sistema logístico básico, sino en las instalaciones de suministro a vehículos, que habitualmente no disponen de depósitos y circuitos para suministrar tres calidades de gasolina.

## **2.2. Sobre el impacto en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes**

Al identificarse la gasolina de protección con las “*de menor índice de octano comercializadas*” se reserva la posibilidad de realizar mezclas de gasolina con mayores volúmenes de bioETBE y/o de bioetanol a la gasolina de 98 I.O.

Es cierto que, dado que la gasolina de 98 I.O. representa tan sólo un 7% del mercado de gasolinas en España, la identificación del grado de protección con la gasolina de 95 I.O. supone, de hecho, una limitación regulatoria para el cumplimiento de los objetivos de venta de biocarburantes en gasolina frente a la alternativa de introducir mayores cantidades de oxigenados en la gasolina de 95 I.O. (hasta el límite máximo del 3,7% en masa de oxígeno). Ahora bien, lo anterior no significa que se impida el cumplimiento de dichos objetivos.

En efecto, en el año 2012 las cantidades de biocarburantes vendidas en España permitieron alcanzar un porcentaje, en contenido energético, superior tanto al objetivo individual de biocarburantes en diésel como al objetivo global y permitieron alcanzar, aunque de forma muy ajustada, un porcentaje equivalente al objetivo individual de biocarburantes en gasolinas<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Las cantidades de biocarburantes vendidas supusieron, en contenido energético y a nivel agregado, un porcentaje del 9,6% en diésel, del 4,1% en gasolinas y del 8,5% en el global de carburantes.

Estos objetivos obligatorios se han reducido para el ejercicio 2013 y sucesivos, en virtud de la Ley 11/2013, de 26 de julio<sup>13</sup> (ver Tabla 3.1).

**Tabla 3.1: Objetivos obligatorios de biocarburantes desde 2009**

		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Objetivos de biocarburantes (%)	ORDEN ITC/2877/2008, de 9 de octubre	3,4%	5,83% <sup>(1)</sup>						
	RD 459/2011, de 1 de abril			6,2%	6,5%	6,5%			
	ORDEN IET/631/2012, de 29 de marzo (Excepción territorial Canarias, Ceuta y Melilla)			4,7%	5,5%	5,7%			
	Ley 11/2013, de 26 de julio					4,1%	4,1%	4,1%	4,1%
Objetivos de biocarburantes en gasolinas (%)	ORDEN ITC/2877/2008, de 9 de octubre	2,5%	3,9%						
	RD 459/2011, de 1 de abril			3,9%	4,1%	4,1%			
	ORDEN IET/631/2012, de 29 de marzo (Excepción territorial Canarias, Ceuta y Melilla)			3,0%	3,4%	3,8%			
	Ley 11/2013, de 26 de julio					3,9%	3,9%	3,9%	3,9%
	Ley 11/2013, de 26 de julio (Excepción territorial Canarias, Ceuta y Melilla)					3,8%			
Objetivos de biocarburantes en diésel (%)	ORDEN ITC/2877/2008, de 9 de octubre	2,5%	3,9%						
	RD 459/2011, de 1 de abril			6,0%	7,0%	7,0%			
	Ley 11/2013, de 26 de julio					4,1%	4,1%	4,1%	4,1%

<sup>(1)</sup> En virtud de la Resolución de 7 de enero de 2011 de la Secretaría de Estado de Energía, en el ejercicio 2010 no correspondió efectuar pago compensatorio por aquellos Certificados que faltaron para el cumplimiento del objetivo global del 5,83% pero excedieron del 4,78%.

<sup>(2)</sup> Los objetivos marcados en color rojo no fueron finalmente de aplicación.

De forma consecuente con esta reducción de objetivos, en el ejercicio 2013 las ventas de biocarburantes permitirán previsiblemente alcanzar a nivel sectorial los objetivos obligatorios de este ejercicio, incluido el objetivo individual de biocarburantes en gasolina, aunque de nuevo de forma más ajustada que el objetivo en diésel y el global<sup>14</sup>.

Para los ejercicios 2014-2016, las previsiones de evolución de ventas de carburantes de automoción, unidas a la desaparición de la restricción asociada a la limitación de la presión de vapor durante el periodo estival<sup>15</sup>, permitirían anticipar la misma conclusión: los volúmenes de bioetanol y/o bioETBE que se

<sup>13</sup> Ley 11/2013, de 26 de julio, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo.

<sup>14</sup> Las ventas de carburantes anualizadas para todo el ejercicio 2013, a partir de las ventas declaradas a través de SICBIOS correspondientes al periodo enero – junio, permiten alcanzar a nivel agregado porcentajes de biocarburantes en contenido energético del 4,8% en diésel, del 3,9% en gasolinas y del 4,7% en global.

<sup>15</sup> En virtud de esta limitación no era posible, hasta ahora, añadir durante el periodo de verano (mayo-septiembre) un 2% de etanol en mezcla directa a las gasolinas para no superar el límite máximo (más reducido que en el periodo de invierno) de la presión de vapor de la gasolina. En virtud de la autorización de relajación de este parámetro recientemente concedida a España por la Comisión Europea (en base al procedimiento previsto al efecto en la Directiva 2009/30/CE), será posible mantener la adición directa de etanol a la gasolina de 95 I.O. (hasta el 2,7% en masa de oxígeno) durante el periodo estival.

podrían poner en el mercado en función de las condiciones regulatorias previstas para ese periodo, incluida la identificación de la gasolina de protección con la gasolina de 95 I.O., harían posible alcanzar a nivel sectorial unos porcentajes en contenido energético sobre el total de gasolinas de automoción superiores al objetivo obligatorio del 4,1% previsto para dichos ejercicios (ver Tabla 3.2<sup>16</sup>).

**Tabla 3.2: Resultados de la estimación de las ventas de biocarburantes (2014-2016)**

	BIOS EN GASOLINA		BIOS EN DIÉSEL		% GLOBAL
	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	% GASOLINA	10 <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	% DIÉSEL	
<b>2014</b>	422				
<b>2015</b>	413	5,1%	1.022	4,1%	4,3%
<b>2016</b>	404				

En conclusión, la prórroga de la obligación de comercializar la gasolina de 95 I.O. como grado de protección no impide que se puedan poner en el mercado cantidades de bioetanol y bioETBE que permitan cumplir, a nivel sectorial, con los objetivos obligatorios previstos para los próximos ejercicios. No obstante, sí resta flexibilidad a la forma en que se pueden cumplir dichos objetivos, por lo que en un eventual escenario de objetivos crecientes de biocarburantes tendría aún más sentido, en base a la información técnica disponible, acometer el proceso de progresiva desprotección de la gasolina de 95 I.O. al que se ha hecho referencia en el epígrafe anterior.

<sup>16</sup> La previsión de ventas de biocarburantes para los años 2014-2016 se basa en las siguientes asunciones: 1) ventas de biodiésel en mezclas sin etiquetar (B7) ajustadas para el cumplimiento del objetivo individual en diésel, a fin de identificar el efecto de las ventas de bioetanol sobre el objetivo global; 2) reducción anual de las ventas de gasolina de un 4% en 2014 y de un 2% en 2015 y 2016 (se ha comprobado, en todo caso, que existe una baja sensibilidad de los resultados a variaciones en un +/- 5% de las previsiones de demanda); 3) mantenimiento de las ventas de gasóleo de automoción respecto al volumen anualizado de 2013; 4) incorporación de un 1% en volumen de hidrobiodiésel sobre el total de carburantes diésel (mismo porcentaje correspondiente al periodo enero - junio de 2013) durante los tres años; 5) incorporación de bioETBE en un 14% en la gasolina de 98 I.O. y en un 12% en la de 95 I.O, más adición directa de etanol del 2% en la gasolina de 95 I.O. durante todo el año; 6) no se considera la contribución, en términos energéticos, de los biocarburantes obtenidos a partir de desechos, residuos, materias celulósicas no alimentarias y material lignocelulósico equivale al doble de la de los otros biocarburantes (Real Decreto 1597/2011, de 4 de noviembre).

### 3. Consideraciones de carácter formal

Se recogen a continuación algunas consideraciones de carácter formal relativas a la redacción del Proyecto de Orden:

- 1) En el párrafo segundo de la Exposición de Motivos del Proyecto de Orden se menciona como una de las justificaciones para la propuesta, “... *las limitaciones logísticas que impiden manejar más de tres productos...*”. Tal y como señala CLH en sus observaciones, se entiende que estos tres productos hacen referencia a la comercialización de un tipo de gasóleo y dos tipos de gasolinas. Sin embargo, dado que en este párrafo se está argumentando la necesidad de mantener la gasolina de protección para los automóviles con motores de gasolina, parecería más apropiado hacer referencia a “*las limitaciones logísticas que dificultan manejar más de dos calidades de gasolinas*”.
- 2) En el párrafo tercero de la Exposición de Motivos, la referencia hecha al informe a emitir por la “*Comisión Nacional de Energía*”, debe sustituirse por el informe de la “*Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*”.
- 3) En la Memoria Justificativa del Proyecto de Orden, los pies de página 1 y 3 señalan que “*La gasolina de protección es aquella con un contenido máximo de oxígeno del 2,7% en volumen y un 5% máximo de etanol*”, cuando debería indicarse que el contenido máximo de oxígeno es del “*2,7% en masa*”.

### 4. Resumen de las observaciones recibidas sobre la Propuesta de Orden

A continuación se resumen las observaciones al Proyecto de Orden que se han hecho llegar a la CNMC por parte de los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos:

#### GOBIERNO DE CANARIAS

Manifiesta no tener alegaciones en contra al Proyecto de Orden basándose en que la presencia de la gasolina de protección es beneficiosa para todos los usuarios, principalmente para los de menor poder adquisitivo.

#### COMPAÑÍA LOGÍSTICA DE HIDROCARBUROS CLH, S.A.

CLH entiende que, cuando en el Proyecto de Orden se hace mención a “...*las limitaciones logísticas que impiden manejar más de tres productos*”, se refiera a un gasóleo y dos gasolinas; sin embargo, teniendo en cuenta que previamente se

ha limitado el ámbito del argumento a los motores de gasolina, sería más adecuado decir *“más de dos productos”, “más de dos gasolinas”* o *“más de dos combustibles para motores de encendido provocado”*.

Adicionalmente, CLH aclara que dichas limitaciones logísticas no se encuentran en el sistema logístico primario, sino que es en las estaciones de servicio donde no es económicamente viable disponer de tanques y circuitos para tres tipos de gasolinas. El sistema logístico puede manejar más de dos gasolinas, al menos en un porcentaje del mercado; además, en el caso del oxígeno en gasolinas, la mezcla en brazo de etanol es una opción flexible que no tiene limitación logística.

En relación con la Memoria Justificativa, pone de manifiesto que en los pies de página 1 y 3 se dice, por error, al referirse al contenido máximo de oxígeno *“... 2,7% en volumen”* cuando debería decir *“2,7% en peso o más correctamente 2,7% m/m”*.

### APPA BIOCARBURANTES

APPA BIOCARBURANTES, aunque considera que el objetivo socioeconómico que persigue el Proyecto de Orden es loable, no comparte esta propuesta regulatoria ni el análisis realizado para intentar sustentarla, puesto que no consigue conjugar de forma equilibrada la necesidad de asegurar la disponibilidad de gasolinas aptas para los vehículos más antiguos con el objetivo de introducir la gasolina E10 en el mercado español.

APPA señala que la disponibilidad adecuada de la gasolina de protección se podría asegurar sin necesidad de obligar a que ésta haya de estar disponible en todas las estaciones de servicio y ser necesariamente la de 95 I.O. Esta flexibilización de la regulación actual de la gasolina de protección abriría la puerta a la entrada de la gasolina E10 en España.

APPA se manifiesta en contra del razonamiento de la Memoria Justificativa del Proyecto de Orden según el cual con la prórroga de la actual regulación de la gasolina de protección se evitaría un sobrecoste anual a los propietarios de los vehículos fabricados con anterioridad al año 2000 por encima de los 600 millones de euros, puesto que según el principio de *“quien contamina paga”*, está justificado que los propietarios de los vehículos más antiguos y más contaminantes hayan de asumir un mayor coste del carburante. Según APPA, la regulación de la gasolina de protección se podría emplear como una forma de incentivar la renovación del parque automovilístico y vendría a reforzar los fines del Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente (PIVE) del MINETUR, acelerando progresivamente la cifra de vehículos preparados para utilizar gasolina E10 en España. Adicionalmente, la introducción de la gasolina E10 permitiría un mejor aprovechamiento de la capacidad productiva de bioetanol existente en España y la reducción de las importaciones de ETBE.

Significa APPA que la habilitación expresa contenida en la disposición transitoria segunda del Real Decreto 1088/2010 podría excluir la necesidad, prevista en la Exposición de Motivos, de que este Proyecto de Orden se sometiera a informe de

la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos y del Consejo de Estado.

#### CORPORACIÓN DE RESERVAS ESTRATÉGICAS DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (CORES)

CORES señala que todas las reservas estratégicas de productos petrolíferos, propiedad de CORES, incluyendo la gasolina de protección, cumplen la normativa vigente sobre especificaciones en todo momento.

#### ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE OPERADORES DE PRODUCTOS PETROLÍFEROS (AOP)

AOP manifiesta su acuerdo con el contenido del Proyecto de Orden, puesto que ésta se ajusta, en su opinión, a la realidad de las necesidades actuales y a medio plazo de los consumidores y del parque automovilístico español.

#### GENERALITAT DE CATALUÑA

La Generalitat de Cataluña propone la eliminación del concepto “gasolina de protección” en la redacción de la Orden puesto que en su opinión carece de significado, proponiendo al efecto una redacción alternativa.

Está de acuerdo con el contenido del Proyecto de Orden y considera que la medida de prolongar la posibilidad de utilización de la gasolina E5 en el mercado es apropiada ya que protege a los titulares de vehículos más antiguos. Asimismo, entiende que la implantación de la gasolina de 95 I.O. con un contenido de etanol de 10% no debería de tener ningún efecto de migración hacia la gasolina de 98 I.O. para el parque de vehículos antiguos.

#### UNION DE PETROLEROS INDEPENDIENTES (UPI)

UPI prevé que, en ausencia de obligación, el mercado tendería de manera natural a comercializar únicamente gasolina 95 I.O. de protección, puesto que ésta es apta para todos los vehículos de gasolina 95 I.O. y es más económica, teniendo en cuenta además las limitaciones de las estaciones de servicio y costes logísticos existentes.

Según UPI, la opción de prorrogar la obligación de dispensar en todas las estaciones gasolina 95 I.O. de protección hasta el 31 de diciembre de 2016 resulta incompatible con cualquier incremento del objetivo obligatorio de biocarburantes en gasolina. En su opinión, un aumento de la obligación que únicamente se pudiera cumplir vía pagos compensatorios sería perjudicial.

#### DISTRIBUIDORES DE GAS NATURAL

No realizan observaciones al Proyecto de Orden.



COMISIÓN NACIONAL DE LOS  
MERCADOS Y LA COMPETENCIA

