

Ponencia de Álvaro Mazarrasa, Director General de AOP

Mesa redonda ¿Quién debe soportar el sobrecoste causado por el desarrollo de las renovables?

Madrid, 18 de noviembre de 2010

Desde nuestro punto de vista tratar de financiar un sector energético, como el de la generación eléctrica, con ingresos procedentes de otro sector energético con un uso final de la energía totalmente distinto no tiene consistencia energética ni económica.

¿Tiene sentido vender una energía cara por debajo de su precio de coste y encarecer una energía barata con una mayor imposición?

Esta medida mantendría la electricidad por debajo de su precio. Se pretende seguir vendiendo barato un producto caro (tarifa+déficit), lo que ha generado un déficit del orden de 15.000 millones, encareciendo artificialmente una energía barata. No trasladar el precio final de la energía eléctrica ni sus costes verdaderos manda un mensaje equivocado al consumidor. Asimismo, una política de este tipo fomentaría la ineficiencia y el derroche energético

¿Va a tener que financiar el transporte de mercancías y pasajeros la generación eléctrica, sea cual sea su origen?

Los defensores de esta medida se basan en la supuesta menor capacidad que tiene el sector petrolero para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Creemos que este argumento está alejado de la realidad y no tiene en cuenta los esfuerzos que nuestra industria está realizando en este sentido.

Desde el punto de vista legislativo de la Unión Europea, la producción y consumo de carburantes de automoción y su impacto en la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) está suficientemente contemplada en la **Directiva 2009/29/CE para perfeccionar y ampliar el régimen comunitario de comercio de derechos de GEI** que afecta al refino y la producción de carburantes, en la **Directiva 2009/30/CE de calidad de carburantes** en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, en la que se introduce un mecanismo para controlar y reducir las GEI en el uso de los carburantes con objetivos concretos de reducción del 6% para 2020, así como en la **Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables** en la que también hay un objetivo concreto del 10% de renovables para el transporte en 2020. El efecto combinado de estas directivas implicará que en esa fecha la cuota de los biocarburantes supere ampliamente el objetivo del 10%.

El refino europeo ha sido uno de los principales sectores que ha defendido el comercio de derechos de emisión de CO₂ en Europa y ha participado muy activamente en el

desarrollo legislativo de la Directiva que lo regula desde su inicio y continúa haciéndolo.

El refino está mejorando año a año la eficiencia energética en todos sus procesos (en las refinerías, a razón del 1% anual desde 1995). Señalar que actualmente hay una capacidad instalada de cogeneración de 700 Mw, 200 de los cuales corresponden a los nuevos proyectos y son de última generación.

En el procesado de las diferentes tipos de energía primaria, el refino emitió en 2009 el 3,7 % de las emisiones totales de España de CO₂, es decir 13,75 millones de t. La generación eléctrica emitió 72,84 millones de t, es decir el 19,6 %.

Son datos de la Oficina Española de Cambio Climático verificados de emisiones de CO₂ de sectores incluidos en el comercio de emisiones. Estos datos indican que el peso del sector del refino de petróleo en las emisiones totales de CO₂ es del 10%, mientras que el del sector de generación eléctrica supone el 50% de las emisiones de CO₂. Por ello parece poco razonable que se pretendan transferir obligaciones derivadas de las emisiones de CO₂ de un sector como el eléctrico, responsable del 50% de las emisiones de CO₂ sujetas al comercio de emisiones en España, considerado por la UE como no expuesto a la fuga de carbono, y por tanto, capaz de trasladar al consumidor final estos costes, a otro sector como el petrolero cuya contribución a las emisiones de CO₂ es sólo la quinta parte de la del sector de generación eléctrica, y además está considerado por la UE como expuesto a la fuga de carbono por lo que el coste del CO₂ grava directamente la rentabilidad del sector y a la competitividad de las empresas.

En el consumo, el transporte emitió 98 millones de t de CO₂, es decir el 26,3 %. Se está realizando un esfuerzo muy grande en mejorar la eficiencia y reducir los consumos específicos de todo tipo de motores. Las reducciones alcanzadas son muy importantes pero en los próximos años vamos a ver desarrollos de vehículos que con los nuevos carburantes posibilitarán reducciones del 30 %, esto se va a conseguir en el horizonte de 2020. Hay que señalar que el sector de la aviación estará sujeto al Comercio de Emisiones desde 2012.

Igualmente, hay que contar que las emisiones de GEI del transporte van a sufrir una notable reducción por las obligaciones impuestas a los fabricantes de vehículos mediante el Reglamento 443/2009 del Parlamento y el Consejo de la UE por el que se establecen **normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos**, con unos objetivos concretos de reducción muy ambiciosos para los próximos años.

El sector apoya la diversificación energética. Como prueba de ello, desde el año 2000, los operadores petrolíferos españoles están incorporando biocarburantes en el mercado español (4,75% en contenido energético del total de los carburantes utilizados para el transporte en 2010).

El sector está comprometido en la mejora continua de la calidad de los carburantes lo que, junto con la mejora de la eficiencia de los motores, establecida en la legislación comunitaria, posibilitará en un futuro inmediato reducciones del 30% de las emisiones de CO₂ en los vehículos. Esta reducción es complementaria de la fijada en la Directiva de calidad de carburantes, citada anteriormente.

La imposición fiscal que grava los productos petrolíferos y la electricidad no es comparable, ni en términos de recaudación (la de los productos petrolíferos es 10 veces superior a la de la electricidad), ni en términos de esfuerzo fiscal por contenido



energético. Si convertimos los impuestos soportados a la misma unidad de energía (tonelada equivalente de petróleo- tep) el promedio de los impuestos especiales de la gasolina y el gasóleo es de 434 €/tep (o 3,73 cts€/Kwh) y el promedio del impuesto sobre la electricidad es de 92 €/tep (o 0,79 cts€/Kwh), lo que supone **un esfuerzo casi 5 veces mayor**.

Creemos firmemente que cada tipo de energía debe ser capaz de asumir sus propios costes. Los consumidores deben estar preparados para pagar por el coste real de la energía en todo su ciclo desde la producción de la materia prima, su transformación, su distribución y su impacto en el medio ambiente y el consumidor de productos petrolíferos lleva muchos años haciéndolo.