



Comisión

Nacional

de Energía

**INFORME 7/2001 SOBRE EL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS
ESPECIFICACIONES DE LAS GASOLINAS DE
SUSTITUCION**

24 de Abril de 2001

INFORME 7/2001 SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS ESPECIFICACIONES DE LAS GASOLINAS DE SUSTITUCION.

Con fecha 19 de marzo de 2001 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección General de Política Energética y Minas, solicitando informe sobre la "Propuesta de Real Decreto por el que se establecen las especificaciones de las gasolinas de sustitución", junto con su preceptiva Memoria. En virtud de dicha Propuesta de Real Decreto se prohíbe la comercialización de las gasolinas con plomo en todo el territorio nacional a partir del 1 de agosto de 2001 y se establecen las especificaciones que deben cumplir las denominadas gasolinas de sustitución que reemplazarán a aquéllas.

Con fecha 22 de marzo de 2001, se ha remitido a los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos el borrador de Real Decreto citado a fin de que pudieran hacer llegar a la Comisión las observaciones que estimaran oportunas. Se han recibido los siguientes escritos de contestación: Asociación Española de Fabricantes de Azulejos y Pavimentos Cerámicos (ASCER); Federación Empresarial de la Industria Química Española; Asociación Española de Operadores de Gases Licuados del Petróleo (AOGLP); ENAGAS; Corporación de Reservas Estratégica de Productos Petrolíferos (CORES); UNESA; Dirección General de Industria y Energía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP); Dirección de Energía del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno Vasco; REPSOL YPF, S.A.; Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A.; Asociación Española de Terminales Receptoras de Graneles Químicos, Líquidos y Gases (ASTERQUIGAS); Direcció General d'Energia i Mines de la Generalitat de Catalunya; Sociedad de Gas de Euskadi, S.A. (NaturGas) ; ERG Petróleos S.A.; Unión de Petroleros Independientes (UPI); Dirección General de Industria, Energía y Minas de la Región de Murcia y Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid.

Las observaciones, en su caso, de los miembros del Consejo Consultivo son objeto de análisis en el desarrollo del presente Informe.

En ejercicio de las funciones que le atribuye la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión celebrada el día 24 de abril de 2001, ha acordado aprobar el siguiente

INFORME

A continuación se expondrán las consideraciones de fondo al Proyecto de Real Decreto. En el Anexo-I se relacionarán las propuestas de texto alternativo a la actual redacción del Real Decreto que, o bien concretan las citadas consideraciones de fondo, o bien pretenden, desde un punto de vista puramente formal, dotar de mayor claridad o precisión a dicha redacción.

I.- INTRODUCCION

I.1 LA DIRECTIVA 98/70/CE

La Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo Europeo, estableció las nuevas especificaciones técnicas de las gasolinas y el gasóleo de automoción a partir del 1 de enero de 2000 y del 1 de enero de 2005.

Igualmente, en la Directiva 98/70/CE se establecía (artículo 3.1) con carácter general que *“no más tarde del 1 de enero de 2000, los Estados miembros prohibirán la comercialización de las gasolinas con plomo en su territorio”*. No obstante, se preveía (artículo 3.3) que *“un Estado miembro podrá estar*

autorizado, previa solicitud a la Comisión presentada no más tarde del 31 de agosto de 1999, para continuar permitiendo, hasta el 1 de enero de 2005, la comercialización de gasolina con plomo si puede demostrar que la prohibición implicaría graves dificultades socioeconómicas o que, globalmente, no tendría consecuencias benéficas para el medio ambiente o la salud debido, entre otras cosas, a la situación climática de dicho Estado miembro”.

Sobre la base de esta posibilidad de aplazamiento de la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo, el Gobierno español, a través del Ministerio de Industria y Energía, solicitó a la Comisión Europea autorización para poder continuar comercializando la gasolina con plomo hasta el 1 de enero de 2003. Esta fecha se condicionaba a que la Comisión autorizase la posibilidad de una prórroga adicional, hasta el 1 de enero de 2005, en el supuesto de que no se consiguieran antes de la expiración de la primera prórroga los objetivos previstos de disminución del parque de vehículos que no podrían consumir gasolina sin plomo. En caso de que la Comisión no aceptase el escalonamiento propuesto, el Gobierno solicitaría una única prórroga hasta el 1 de enero de 2005.

Esta solicitud se basó en consideraciones socioeconómicas y no medioambientales. En concreto, se tuvo en cuenta la gran importancia y repercusión que, a juicio del Ministerio, una medida como la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo podría suponer en el mercado español en función del elevado parque de vehículos que, siendo anteriores a 1988/1990, no admitían el consumo de gasolina sin plomo, así como la especial afección de esta medida a usuarios con menos posibilidades económicas. El Ministerio de Industria y Energía cifró su previsión del parque de vehículos que no podrían consumir gasolina sin plomo en 3.368 miles de vehículos en el año 2000 y 2.009 miles de vehículos en el año 2005 (un 26,8% y un 15,7%, respectivamente, del total del parque de vehículos a gasolina).

Esta prórroga no era óbice para que el Gobierno español declarara su intención, en el escrito de solicitud, de implantar medidas que incentivaran la desaparición de la gasolina con plomo en el mercado nacional.

Con fecha 20 de diciembre de 1999, la Comisión Europea adoptó la Decisión de autorizar al Reino de España la venta de gasolina con plomo hasta el 31 de diciembre de 2001.

Las citadas previsiones de la Directiva 98/70/CE, han sido finalmente transpuestas al Ordenamiento jurídico español en virtud de dos Reales Decretos:

- 1) El Real Decreto 1728/1999, de 12 de noviembre, por el que se fijan las especificaciones de los gasóleos de automoción y de las gasolinas, sobre cuyo borrador la Comisión Nacional de Energía emitió su preceptivo Informe con fecha 7 de julio de 1999 (Informe 4/1999). Las nuevas especificaciones de los citados carburantes implican, como aspecto más relevante, una reducción progresiva de su contenido máximo de azufre hasta alcanzar los 50 mg/kg (50 ppm) a partir del 1 de enero de 2005.
- 2) El Real Decreto 403/2000, de 24 de marzo, por el que se prohíbe la comercialización de gasolinas con plomo a partir del 1 de enero de 2002.

Pues bien, el borrador de Real Decreto que es objeto del presente Informe, viene a adelantar en cinco meses (desde el 1 de enero de 2002 al 1 de agosto de 2001) la fecha de entrada en vigor de la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo en todo el territorio nacional con base, según se manifiesta en el propio Preámbulo del borrador, en *“la importancia de preservar el medio ambiente”*.

En efecto, la protección del medio ambiente y de la salud humana y la exigencia de que dichas materias sean un componente de las demás políticas de la Comunidad, es uno de los objetivos fundamentales del Tratado constitutivo de la CE. En este sentido, la Directiva 98/70/CE es clara al establecer en su Preámbulo que “...*la contaminación atmosférica por plomo resultante de la combustión de gasolina con plomo constituye un riesgo para la salud humana y para el medio ambiente...*” por lo que “...*resulta adecuado restringir rigurosamente la comercialización de la gasolina con plomo.*”

También la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos establece en su Exposición de Motivos y en su artículo 4, apartados b) y h), la preocupación del legislador español por la introducción de criterios de protección medioambiental que estén presentes en las actividades objeto de dicho texto legal desde el mismo momento de la planificación en materia de hidrocarburos, con el objetivo de preservar y restaurar el medio ambiente como condición indispensable para mejorar la calidad de vida.

Desde esta perspectiva, esta Comisión ha de mostrar su total acuerdo con la implantación de todas aquellas medidas que, como la que se promueve con el borrador de Real Decreto del que ahora se informa, redunden en una mejor calidad medioambiental. En efecto, el adelanto de la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo permitirá reducir la emisión de sustancias nocivas y contaminantes a la atmósfera con el consiguiente beneficio tanto para el medio ambiente como para la salud humana, por lo que se valora positivamente esta iniciativa normativa.

Ahora bien, sin olvidar lo anterior, el presente Informe ha de poner de manifiesto aquellos aspectos de la Propuesta de Real Decreto que, a juicio de la Comisión, sean susceptibles de mejora o modificación, buscando con ello, tal

como es su obligación legal, el beneficio tanto de todos los sujetos que operan en el mercado de hidrocarburos líquidos como de los consumidores. Con este objetivo se emiten los comentarios que se recogen en el presente Informe.

I.2 EL MERCADO DE LA GASOLINA CON PLOMO

En la Unión Europea únicamente existen en la actualidad tres países que continúan comercializando la gasolina con plomo: España, Italia y Grecia. El resto de países de la UE asumieron la prohibición de comercialización de este carburante a partir del día 1 de enero de 2000. En estos países el suministro de un carburante adecuado para los vehículos que venían consumiendo gasolina con plomo se realiza, o bien mediante la comercialización de las denominadas gasolinas de sustitución, o bien mediante la aditivación de gasolinas sin plomo en punto de venta por parte del consumidor final. En siete países de la Unión Europea (Bélgica, Francia, Irlanda, Luxemburgo, Holanda, Portugal y Reino Unido) se comercializan dichas gasolinas de sustitución.

En España, según el Boletín Estadístico de Hidrocarburos, en 1999 se consumieron 4.097 miles de toneladas (tm) de gasolina con plomo de 97 I.O., lo cual representó un 46% del consumo total de gasolinas, que fue de 8.937 miles de tm. Durante el año 2000, según la misma fuente, el consumo de gasolinas con plomo cayó significativamente respecto al año anterior, comercializándose un total de 3.108 miles de tm, mientras que el consumo de gasolinas en general disminuyó ligeramente respecto al año anterior (8.539 miles de tm). De este modo el consumo de gasolina con plomo de 97 I.O. representó el 36% del consumo total de gasolinas en España en el año 2000.

De mantenerse la tendencia de reducción de consumo de gasolina con plomo en la misma proporción observada durante el año pasado respecto al año anterior, podría estimarse que en el año 2001 el consumo de gasolina con plomo representaría un 25% del consumo total de gasolinas, lo que supondría unas ventas aproximadas de 2.150 miles de tm (o 2.860 miles de m³). Esta previsión de consumo, aun siendo inferior a los 5 millones de m³ en que se estima el mercado anual de este carburante en España según la Memoria que acompaña la Propuesta de Real Decreto, sigue siendo sin duda relevante.

En cuanto al parque de vehículos afectados por la prohibición, en la citada Memoria se estima entre 2 y 2,5 millones el número de vehículos que, siendo anteriores a 1988/1990, no podrían utilizar gasolina sin plomo para finales del presente año 2001. Esta cifra coincide con la previsión que realizó el Ministerio de Industria y Energía para el año 2005 (2 millones de vehículos) en el escrito de solicitud de prórroga al que antes se ha hecho referencia, por lo que el ritmo de sustitución de los automóviles antiguos ha sido más rápido que el esperado por la Administración.

En cualquier caso, tanto el importante número de vehículos afectado por la prohibición de comercialización de la gasolina con plomo, como el consumo todavía elevado de este carburante, parecen justificar la necesidad de regular la comercialización en el mercado español de una gasolina de sustitución que reemplace a aquélla.

II.- COMENTARIOS SOBRE EL CONTENIDO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO

Como ya se ha dicho, el borrador de Real Decreto que es objeto del presente Informe, por una parte, adelanta en cinco meses (desde el 1 de enero de 2002

al 1 de agosto de 2001) la fecha de entrada en vigor de la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo y, por otro, establece las especificaciones que deberán cumplir las nuevas gasolinas de sustitución que reemplazarán a aquéllas.

A continuación son objeto de análisis diferentes cuestiones referentes a la regulación concreta del citado contenido del Proyecto de Real Decreto:

- ***Sobre los aditivos anti-recesión***

El artículo 2 del Proyecto de Real Decreto señala, con carácter general, que las gasolinas de sustitución deberán tener “*las características adecuadas para ser utilizadas en los vehículos más antiguos que hasta ahora han venido utilizando gasolina con plomo*”, es decir, que proteja los asientos de las válvulas del motor ante una posible recesión, conservando el mismo Índice de Octano “Research”.

En efecto, como es sabido, el plomo en las gasolinas, que aparece en forma de plomo-tetraetilo, tiene como función esencial incrementar el Índice de Octano, pudiendo hacerlo en hasta tres puntos con un contenido de plomo de 0,15 g/litro. Adicionalmente, el plomo tiene un efecto lubricante y proporciona estanqueidad en las válvulas de los coches antiguos, cuyos asientos necesitan de esta lubricación para su buen funcionamiento, evitando un excesivo desgaste y asegurando la estanqueidad necesaria en los mismos.

Por tanto las gasolinas de sustitución deberán contener, tal como se indica en el artículo 3 del Proyecto de Real Decreto, un aditivo que mejore sus características anti-recesión para asegurar la estanqueidad de los asientos de las válvulas del motor de los coches que venían empleando gasolina con plomo. Existen en la actualidad, cuatro aditivos anti-recesión (sales de sodio,

potasio, manganeso y fósforo) de los cuales uno, el aditivo a base de sodio, según se indica en la propia Memoria que acompaña a la Propuesta, presenta problemas de depósitos en el motor de los coches por lo que ha sido generalmente rechazado.

El párrafo primero del mencionado artículo 3 no excluye la posibilidad de emplear cualquiera de estos aditivos u otro nuevo con características anti-recesión similares, siempre y cuando el carburante *“cumpla las especificaciones establecidas y admitidas en la reglamentación de otros estados miembros de la Unión Europea”*.

No obstante, el párrafo segundo del mismo artículo tan sólo regula el contenido máximo y mínimo del aditivo a base de potasio. Dado que en el párrafo primero se ha dejado abierta la posibilidad de emplear diversos aditivos, en el segundo se debería contemplar igualmente esta posibilidad, condicionada al cumplimiento por parte del carburante aditivado de las especificaciones aplicables en España o en otros países de la Unión Europea y a la compatibilidad en la utilización en el motor de los vehículos de los diversos aditivos.

- ***Sobre el momento de aditivación de las gasolinas de sustitución.***

Existen tres alternativas respecto al momento en que se puede realizar la aditivación de las gasolinas:

- a) *En los tanques de la refinería:* Los operadores con refinería en territorio nacional aditarían el producto en refinería, mientras que los importadores deberían traer el producto aditivado.

- b) *A la salida del sistema logístico:* El producto debería llegar sin aditivar al sistema logístico y sería a la salida de éste cuando se realizaría la aditivación.
- c) *En el punto de venta:* En este caso, la aditivación se realizaría directamente en el depósito del vehículo. Esto implicaría que se debería vender o suministrar al consumidor final el aditivo en el punto de venta.

La actual redacción del artículo 3 de la Propuesta de Real Decreto no contiene una previsión concreta respecto al momento de la aditivación de las gasolinas de sustitución. Tan sólo parece excluirse, aunque no de forma expresa, la posibilidad de aditivación del producto en el punto de venta al señalarse que *“Las gasolinas de sustitución, para poder ser vendidas o comercializadas, deberán contener un aditivo específico...”*. Esta alternativa, que se emplea en algunos países de la Unión Europea como Alemania, parece sin embargo la menos recomendable en el mercado español si se tiene en cuenta que el número de vehículos que actualmente sólo pueden consumir gasolina con plomo puede suponer hasta un 20% del parque de vehículos de gasolina. En este sentido, en la propia Memoria que acompaña al Borrador de Real Decreto se señala que es preferible, al menos inicialmente, que la aditivación se realice en origen y llegue, de este modo, aditivada al aparato surtidor, lista para su utilización directa por el consumidor.

La indeterminación respecto al momento de la aditivación permitiría la elección de cualquiera de las otras alternativas, de forma que unos operadores podrían aditivar a la salida del sistema logístico, mientras que otros podrían entregar producto aditivado a dicho sistema.

Esta libertad de actuación, que sin duda dota de flexibilidad al sistema permitiendo a cada operador, en función del origen de sus aprovisionamientos

y de la logística que habitualmente emplea, seleccionar la mejor alternativa para la distribución de gasolina de sustitución aditivada, podría sin embargo conllevar ciertas dificultades a los titulares de instalaciones de almacenamiento debido a las limitaciones técnicas de las terminales. Dichas limitaciones técnicas podrían dificultar la entrada en las instalaciones logísticas de gasolinas aditivadas en origen o con aditivos diferentes a los existentes en dicho sistema.

En la práctica será por tanto necesario conjugar la libertad de formulación de las gasolinas de sustitución y del momento de su aditivación con las limitaciones físicas de los sistemas logísticos.

- ***Sobre el Índice de Octano de las gasolinas de sustitución***

Además de la aditivación anti-recesión, la previsión general de que las gasolinas de sustitución deberán reunir las características adecuadas para ser utilizadas en los vehículos que han venido empleando gasolina con plomo, se concreta en el párrafo segundo del artículo 2 del Proyecto de Real Decreto al señalar que dichas gasolinas de sustitución “...deberán cumplir las especificaciones vigentes para las gasolinas sin plomo...”. Las únicas características diferenciales de la gasolina de sustitución serán su Índice de Octano “Research” (RON), que deberá ser igual o superior a 97 y su color, que deberá ser amarillo (en lugar de verde).

Por tanto, según el Borrador de Real Decreto, en relación con el Real Decreto 1728/1999, de 12 de noviembre (cuyos Anexos I y III recogen las especificaciones de las gasolinas sin plomo), la especificación en Índice de Octano de la nueva gasolina de sustitución quedará establecida en 97 RON y 85 MON.

La diferencia entre el Índice de Octano RON (“Research”) y MON (Motor) se basa principalmente en la severidad del ensayo, siendo el ensayo Motor más severo. Se define como sensibilidad de una gasolina la diferencia entre los índices RON y MON. Así, cuanto menor sea la sensibilidad de la gasolina más duras pueden ser las condiciones de trabajo del motor. De este modo, se ha de poner de manifiesto que, al no mantener la sensibilidad de esta gasolina en 10 puntos, como ocurre en las especificaciones vigentes de gasolinas, e incrementarla hasta 12 puntos, se está reduciendo la severidad a la que puede trabajar el motor. De este modo, el motor ve disminuida su capacidad para trabajar en condiciones de rotación y encendidos muy duras. Sin embargo, no parece derivarse ningún inconveniente de esta pérdida de funcionalidad ya que, por un lado, la reducción de sensibilidad no es significativa y, por otro, se trata de coches antiguos que, de por sí, tienen limitadas sus condiciones de trabajo.

- ***Sobre la obligatoriedad de suministro de la gasolina de sustitución***

La Propuesta de Real Decreto no establece la obligatoriedad por parte de los operadores que venían comercializando gasolinas con plomo de suministrar la nueva gasolina de sustitución. De esta manera, la eventual ausencia de una gasolina de sustitución en el mercado forzaría la necesidad de emplear, antes de lo deseado, gasolinas sin plomo que deberían aditivarse en el punto de venta por parte del usuario final. Es decir, por la vía de los hechos, podría quedar incumplido uno de los objetivos declarados en la Memoria que acompaña el Borrador de Real Decreto, esto es, promover la comercialización de una gasolina lista para su utilización directa por el consumidor.

A fin de garantizar la coordinación entre el ritmo de renovación del parque de automóviles antiguos con la progresiva desaparición de las gasolinas de sustitución, será necesario llevar a cabo un control de la comercialización

temporal y geográfica de este producto. En este sentido, la Comisión Nacional de Energía ejercerá las funciones que legalmente le corresponden en materia de garantía de suministro.

- ***Sobre el periodo transitorio hasta la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de gasolinas con plomo***

Según se indica en la Memoria adjunta a la Propuesta de Real Decreto, tanto las compañías comercializadoras como las almacenistas han estimado que el tiempo necesario para realizar correctamente la sustitución de la gasolina con plomo es aproximadamente de 4 meses. Este plazo ha sido confirmado en los escritos de observaciones de CLH y ASTERQUIGAS. Por su parte, AOP y REPSOL YPF no concretan en sus observaciones el periodo de tiempo que consideran suficiente para realizar la sustitución, pero señalan que las entregas de gasolina con plomo deberán dejar de realizarse con *“la suficiente antelación”*.

Sin embargo, el tiempo que transcurra desde la publicación del Real Decreto hasta el 1 de agosto de 2001 será forzosamente inferior a cuatro meses, por lo que podrían presentarse dificultades logísticas para realizar la adaptación necesaria en tanques, surtidores, etc., así como para la sustitución gradual de la gasolina con plomo.

En consecuencia, a fin de garantizar que el proceso de sustitución de las gasolinas con plomo se realice de la forma más eficiente y ordenada posible, se recomienda que la fecha de entrada en vigor de la prohibición de comercialización de dicho carburante quede establecida en el 1 de septiembre de 2001.

Por otra parte, algunas observaciones remitidas a esta Comisión (CLH, ASTERQUIGAS, AOP y REPSOL YPF) vienen a poner de manifiesto que

necesariamente existirá un periodo transitorio en el que, debido a la coexistencia de gasolina con plomo y gasolina de sustitución en las instalaciones de almacenamiento, el producto comercializado podría no cumplir las especificaciones de las gasolinas de sustitución hasta tanto no se produjeran determinadas rotaciones.

En cualquier caso parece recomendable que se vigile y controle que el proceso de sustitución de existencias mínimas de seguridad y operativas se efectúa en tiempo y forma para garantizar un suministro eficiente a los usuarios. En este sentido la Comisión Nacional de Energía llevará a cabo las actuaciones que corresponda de acuerdo con las funciones que legalmente tiene encomendadas en materia de planificación energética y garantía de suministro a los usuarios para que este objetivo final se cumpla.

En cuanto a las existencias estratégicas, CORES, en su escrito de observaciones, señala que al objeto de cumplir con las nuevas especificaciones ha puesto en marcha un programa de sustitución de la gasolina con plomo de su propiedad, de forma que antes de la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de dicho carburante toda la gasolina de las reservas estratégicas sea de calidad sin plomo.

Por último, en el escrito de observaciones de ASTERQUIGAS se recoge la preocupación sobre el impuesto especial que ha de aplicarse a las gasolinas que salgan de los depósitos fiscales en el periodo comprendido entre la publicación del Real Decreto y la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de gasolinas con plomo y que, por las razones antes comentadas, pueden no ajustarse a especificación. Se considera que durante este periodo la tarifa del impuesto especial aplicable debería ser la del epígrafe correspondiente al producto de salida de los depósitos fiscales, con independencia de que el producto pudiera no ajustarse completamente, por las

razones anteriormente apuntadas, a las especificaciones aplicables a dicho producto.

- ***Sobre la formulación de la nueva gasolina de sustitución***

Para cumplir las especificaciones establecidas en el Proyecto de Real Decreto para las nuevas gasolinas de sustitución, existen tres alternativas:

- a) *Formulación ex-novo de una gasolina con Índice de Octano RON 97:* Con carácter general, la dificultad de formulación de una gasolina estriba en conseguir el adecuado Índice de Octano MON. Dado que, según el proyecto de Real Decreto, el Índice MON de la gasolina de sustitución será 85, en principio no debería de existir problema en esta formulación. Por otra parte, la gasolina de sustitución deberá ser de color amarillo, por lo que habrá de incorporar el correspondiente trazador, además del aditivo anti-recesión.
- b) *Utilización de la actual gasolina sin plomo de 95 I.O.:* En este caso sería necesario añadir, además del trazador, la aditivación necesaria que, por un lado, posea la funcionalidad anti-recesión de las válvulas y, por otro, aumente el Índice de Octano RON en los dos puntos necesarios para cumplir la especificación.
- c) *Utilización de la gasolina sin plomo 98:* La última opción que se puede emplear es la utilización de la actual gasolina sin plomo de 98 I.O., siempre y cuando cumpla la especificación de Índice de Octano MON, añadiéndole el aditivo anti-recesión y el trazador correspondiente.

Puesto que la Propuesta de Real Decreto parece no excluir ninguna de las alternativas, cada operador al por mayor podrá elegir cualquiera de ellas. Como

se ha comentado anteriormente, esta libertad de actuación dotaría de flexibilidad al sistema, permitiendo a cada operador seleccionar el mejor sistema de formulación de su producto. Sin embargo, dicha flexibilidad podría conllevar para los operadores logísticos ciertas dificultades en alguna de sus instalaciones debido a las características técnicas mencionadas anteriormente.

- ***Sobre el Precio de Venta al Público de la gasolina de sustitución***

En la Memoria que acompaña al Proyecto de Real Decreto se indica que el precio de la gasolina de sustitución *“no se espera sea superior al precio actual de la gasolina 97 con plomo”*.

A este respecto, el precio de venta al público (PVP) de las gasolinas de sustitución en España dependerá, por un lado, de las políticas comerciales de las compañías que las suministren dado que, tal como recuerda AOP en su escrito de observaciones, los precios de los productos derivados del petróleo son libres. A efectos comparativos, el precio antes de impuestos (PAI) de las gasolinas de sustitución en aquellos países de la Unión Europea en los que se comercializa este producto fue, de media, 6,07 PTA/litro superior al de la gasolina sin plomo de 95 I.O. en el periodo enero-diciembre de 2000.

Por otro lado, dependerá también de la tarifa de impuesto especial aplicable a este carburante. A este respecto, el epígrafe 1.2.1 de la Tarifa 1ª del apartado 1 del artículo 50 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, establece para las gasolinas sin plomo de 97 I.O. o de octanaje superior (de aplicación por tanto a las gasolinas de sustitución, salvo previsión legal que lo modifique) una tarifa de 67.040 pesetas por 1.000 litros.

En el supuesto de que se observara en España el mismo diferencial registrado en los países de la Unión Europea entre el PAI de la gasolina sin plomo de 95 I.O. y el de la gasolina de sustitución y de que se aplicara la tarifa de impuesto

especial antes mencionada, el PVP de la gasolina de sustitución podría ser algo superior al de actual gasolina con plomo de 97 I.O.

- **Sobre la información al consumidor**

Siguiendo las observaciones de la Dirección General de Industria y Energía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se considera muy conveniente que se realice una campaña informativa, antes de la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de gasolina con plomo, para que el usuario final conozca la existencia de la nueva gasolina de sustitución y en qué vehículos será necesaria su utilización.

Así mismo, es necesario señalar la importancia que tiene que esta nueva gasolina esté claramente identificada en los aparatos surtidores en los puntos de venta.

- ***Sobre la dispersión normativa en materia de especificaciones***

Se considera muy recomendable la refundición, en un solo texto normativo, de las nuevas especificaciones para la gasolina de sustitución, con expresión de todos los componentes de la misma.

Ya en su informe 10/2000 sobre el Proyecto de Real Decreto por el que se reduce el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, la Comisión Nacional de Energía, proponía la refundición en un solo texto normativo de las especificaciones vigentes de cada uno de los hidrocarburos líquidos, evitando de esta forma la actual dispersión normativa en esta materia. Un texto refundido redundaría en una mayor claridad y seguridad jurídica para el sector y todos cuantos operan en él.

Asimismo, las eventuales modificaciones que, con posterioridad a la publicación de ese texto normativo, se pudieran producir en materia de especificaciones deberían dar lugar a una nueva refundición, de forma que se dispusiera en todo momento de una única norma que recogiera las especificaciones vigentes en cada momento de cada producto.

III.- CONCLUSIONES

De todo lo anterior se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1ª) Desde el punto de vista medioambiental, el adelanto de la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo, permitirá reducir la emisión de sustancias nocivas y contaminantes a la atmósfera, con el consiguiente beneficio tanto para el medio ambiente como para la salud humana, por lo que se valora positivamente esta iniciativa normativa.

2ª) La actual redacción del Borrador de Real Decreto confiere flexibilidad, al menos teóricamente, al permitir que cada operador seleccione la mejor alternativa para la formulación de la gasolina de sustitución y el momento de la aditivación. Sin embargo, en la práctica será necesario conjugar dicha libertad de operación con las limitaciones técnicas del sistema logístico, que podrían dificultar la entrada en alguna de las instalaciones de almacenamiento de gasolinas aditivadas en origen o con aditivos diferentes a los existentes en dicho sistema.

3ª) El periodo de tiempo que medie entre la publicación del Real Decreto y el 1 de agosto de 2001 será necesariamente inferior al plazo óptimo de cuatro meses estimado para realizar la renovación ordenada de las gasolinas con plomo. A fin de garantizar que la sustitución se efectúe de la forma más

eficiente posible, se recomienda que la fecha de entrada en vigor de la prohibición de comercialización de dicho carburante sea el 1 de septiembre de 2001.

4ª) Durante este periodo transitorio entre la publicación y la entrada en vigor de la prohibición podrían llegar a coexistir, en las mismas instalaciones de almacenamiento, ambas gasolinas, lo que no garantizaría que el producto comercializado se ajustara a las nuevas especificaciones hasta que no se realizaran determinado número de rotaciones.

ANEXO - I

A continuación se sugieren una serie de modificaciones en la redacción de los artículos del Proyecto de Real Decreto que, o bien se derivan de los comentarios contenidos en la primera parte del informe, o bien pretenden dotar de mayor claridad a dicha redacción:

Denominación del Real Decreto

Se considera que la denominación más adecuada para el Real Decreto, atendiendo a su contenido, sería la siguiente: *“Real Decreto por el que se adelanta la prohibición de comercialización de las gasolinas con plomo y se establecen las especificaciones de las gasolinas que sustituirán a aquéllas”*.

Preámbulo y Artículo 1

Conforme a lo señalado en el Informe, se recomienda retrasar al 1 de septiembre de 2001 la entrada en vigor de la prohibición de comercialización de gasolinas con plomo, por lo que la redacción del artículo 1 debería ser la siguiente:

“Se prohíbe la comercialización de gasolinas con plomo en todo el territorio nacional a partir del 1 de septiembre de 2001”

Igualmente resultaría procedente modificar en este sentido el párrafo séptimo del Preámbulo del Real Decreto.

Artículo 2

Dado que la gasolina de sustitución responde en realidad a las características técnicas de la gasolina sin plomo con tan sólo dos excepciones (Índice de Octano “Research” y color) que no desvirtúan su naturaleza de gasolina sin plomo, se considera más apropiado efectuar directamente una remisión a las especificaciones de tales gasolinas en lugar de definir “gasolinas de sustitución” a efectos del establecimiento de especificaciones.

Así se recomienda la siguiente redacción alternativa de este precepto:

“Las gasolinas que se comercialicen en el territorio nacional para ser utilizadas en los vehículos que hasta ahora han venido utilizando gasolina con plomo deberán cumplir las especificaciones técnicas vigentes en cada momento para las gasolinas sin plomo, establecidas en los Anexos I y III del Real Decreto 1728/1999, de 12 de noviembre, por el que se fijan las especificaciones de los gasóleos de automoción y de las gasolinas, a excepción del Índice de Octano Research (RON), que debe ser igual o superior a 97, y del color, que debe ser amarillo”.

Artículo 3

Por las razones apuntadas en el Informe, se debería recoger en este artículo de forma más clara que las gasolinas de sustitución deberán venir preparadas para su utilización directa por parte del consumidor, así como contemplar expresamente la posibilidad de emplear otros aditivos distintos del potasio.

Se recomienda, en consecuencia, la siguiente redacción alternativa para este precepto:

“Las gasolinas mencionadas en el artículo 2, para poder ser comercializadas, deberán estar previamente aditivadas con un aditivo específico que mejore las características anti-recesión de los asientos de las válvulas del motor y que permita obtener un carburante que cumpla las especificaciones señaladas en dicho artículo o aquéllas establecidas y admitidas en la reglamentación de los otros Estados miembros de la Unión Europea, con un nivel de calidad equivalente para las mismas condiciones climáticas.

En el caso de utilización de un aditivo a base de potasio, el contenido en potasio debe ser igual o superior a 8 mg/kg e inferior a 20 mg/kg. La utilización de otro aditivo quedará condicionada a su compatibilidad con el potasio en el motor de los vehículos y al cumplimiento de las condiciones establecidas en el párrafo anterior.”