



Bruselas, 25.3.2021
C(2021) 1909 final

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 25.3.2021

**sobre la solicitud del Reino de España de una excepción con arreglo al artículo 3,
apartados 4 y 5, de la Directiva 98/70/CE**

(El texto en lengua española es el único auténtico)

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 25.3.2021

sobre la solicitud del Reino de España de una excepción con arreglo al artículo 3, apartados 4 y 5, de la Directiva 98/70/CE

(El texto en lengua española es el único auténtico)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista 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 Consejo¹, y en particular su artículo 3, apartados 4 y 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión C(2013) 7426 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2013, relativa a la solicitud presentada por el Reino de España de excepción con arreglo al artículo 3, apartados 4 y 5, de la Directiva 98/70/CE expiró el 31 de diciembre de 2020.
- (2) Mediante carta a la Comisión registrada el 11 de agosto de 2020, el Reino de España notificó una solicitud de excepción para permitir la comercialización durante el período estival de gasolina que contenga etanol, como biocarburante, con una presión máxima de vapor de 60 kPa más el rebasamiento autorizado de la presión de vapor especificado en el anexo III de la Directiva 98/70/CE durante el período que finaliza el 31 de diciembre de 2023.
- (3) Con arreglo al artículo 3, apartado 4, de la Directiva 98/70/CE, los Estados miembros en los que no se aplique la excepción contemplada en el artículo 3, apartado 4, párrafo primero, podrán permitir, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5, la comercialización durante el período estival de gasolina que contenga etanol con una presión máxima de vapor de 60 kPa más el rebasamiento autorizado de la presión de vapor especificado en el anexo III², a condición de que el etanol utilizado sea un biocarburante.
- (4) De conformidad con el artículo 3, apartado 5, de la Directiva 98/70/CE, los Estados miembros que deseen aplicar cualquiera de las excepciones contempladas en el apartado 4 lo notificarán a la Comisión y le facilitarán toda la información pertinente. La Comisión evaluará la pertinencia y duración de la excepción, teniendo en cuenta:
 - a) la capacidad para evitar los problemas socioeconómicos derivados de una presión de vapor más elevada, incluidas las necesidades de adaptación técnica limitadas en el tiempo, y

¹ DO L 350 de 28.12.1998, p. 58.

² La adición de etanol a la gasolina aumenta la presión de vapor de la mezcla, lo que da lugar a mayores emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles (COV). La excepción se introduce para adaptarse a este aumento y mantener las emisiones de COV en un nivel seguro para la salud y el medio ambiente.

- b) las consecuencias ambientales o sanitarias de una presión de vapor más elevada y, en particular, el impacto en el cumplimiento de la legislación comunitaria relativa a la calidad del aire tanto en el Estado miembro afectado como en otros Estados miembros.
- (5) De conformidad con el artículo 3, apartado 5, de la Directiva 98/70/CE la Comisión evaluará la pertinencia y duración de la excepción solicitada. Se rechazará la solicitud si la evaluación realizada por la Comisión demuestra que de la excepción se deriva un incumplimiento de la legislación comunitaria sobre la calidad o la contaminación del aire, incluidos los valores límite pertinentes y los techos de emisión.
- (6) La Directiva 2009/30/CE, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE mediante, entre otras cosas, la introducción del artículo 3, apartados 2 a 6, debía incorporarse a la legislación nacional a más tardar el 31 de diciembre de 2010. El incumplimiento de los requisitos de presión de vapor de la Directiva después de esa fecha constituye una infracción del Derecho de la UE, a menos que exista una excepción.
- (7) La notificación se evaluó de conformidad con la Directiva 98/70/CE y con las recomendaciones generales de evaluación establecidas en el documento público «Nota orientativa sobre las notificaciones de exenciones de los requisitos de presión de vapor de la gasolina con arreglo al artículo 3, apartado 4, de la Directiva 98/70/CE relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo» (en lo sucesivo, «Nota orientativa»)³.
- (8) La Comisión constató que faltaba información esencial en la notificación inicial y en sus anexos, y solicitó a España, mediante carta de 5 de noviembre de 2020, que completara la notificación. España presentó información suplementaria mediante carta registrada en la Comisión el 11 de diciembre de 2020.
- (9) La Comisión consideró que la información suplementaria presentada era suficiente para finalizar la evaluación.
- (10) La Nota de orientación establece que la notificación del Estado miembro se evalúa teniendo en cuenta la cantidad prevista de gasolina de que se trate, la cuota que representa en la cantidad total producida del Estado miembro, la cantidad de gasolina exportada, la cantidad prevista de gasolina para la que se solicita una excepción y, en su caso, el porcentaje asociado de contenido de bioetanol de dicha gasolina. Además, la evaluación de las notificaciones se llevará a cabo de acuerdo con los siguientes criterios socioeconómicos y medioambientales:
- impacto social, financiero o económico derivado de la aplicación de la presión de vapor regulada de 60 kPa.
 - cumplimiento de la legislación de la Unión sobre calidad del aire y contaminación atmosférica, incluyendo predicciones realistas y fiables de sus emisiones de compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), ozono y benceno, incluidas medidas adicionales que se considere que compensan las emisiones adicionales causadas por la excepción.
- (11) En primer lugar, la notificación se evaluó de conformidad con los requisitos de información establecidos en el punto 4 de la Nota orientativa. España facilitó información sobre ventas, exportaciones, importaciones y distribución de gasolina, que la Comisión considera suficiente para evaluar la notificación. Más concretamente, España ha indicado un aumento progresivo de los volúmenes máximos estimados de gasolina que contiene etanol, que pasarían de 1 672 millones de litros en 2021 a 2 084

³ https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/fuel/docs/guidance_note_vapour_pressure_en.pdf

en 2023, lo que representa entre el 23 % y el 31 % de su consumo anual previsto de gasolina para los años 2021 y 2023, respectivamente. España también informó de que el contenido de etanol previsto para la gasolina sería de al menos el 5 %, lo que corresponde al rebasamiento de la presión máxima solicitada de 8 kPa de conformidad con el anexo III de la Directiva.

- (12) En segundo lugar, como se indica en el punto 4.1 de la Nota orientativa, España facilitó información sobre los problemas socioeconómicos directos en relación con el impacto que tendría para los productores o proveedores de gasolina la no concesión de la excepción. Esto concierne a cualquier impacto social, financiero o económico en la aplicación de la presión de vapor regulada de 60 kPa.
- (13) España informó de que, en el marco de la aplicación de la Directiva (UE) 2018/2001 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de España se ha fijado un objetivo nacional de al menos el 28 % de energía renovable para 2030 en el sector del transporte. Para cumplir este objetivo, España tendrá que utilizar la opción combinada de añadir ETBE⁴ a la gasolina y de mezclar directamente gasolina y bioetanol para satisfacer la creciente demanda de bioetanol. España también informó de que esta ha sido la práctica utilizada por los operadores logísticos entre 2014 y 2018, pues se han mezclado más de 67 000 toneladas de bioetanol con gasolina que contiene ETBE, lo que ha resultado en una reducción de 104 800 toneladas equivalentes de CO₂.
- (14) En su solicitud, España explicó que, sin la excepción, la única opción viable sería introducir un flujo de fabricación separado para producir una premezcla de gasolina de menor volatilidad en verano que se mezclaría con bioetanol. En este caso, los operadores petroquímicos tendrían que fabricar dos tipos de gasolina en sus refinerías: 1) la gasolina conocida como «mezcla antes del añadido de aditivos de oxigenación» (*before oxygenate blending*, en inglés), que no cumpliría los límites establecidos en las especificaciones técnicas actuales y solo las cumpliría una vez mezclada con etanol (gasolina premezcla) que se produciría en verano⁵, y 2) gasolina de calidad invernal que cumpliría las especificaciones técnicas actuales.
- (15) España indicó además que la opción de fabricar dos productos en las refinerías tiene varias consecuencias indeseables. En primer lugar, no se optimizaría el refinado y la mezcla. La necesidad de reducir la presión de vapor de la gasolina implicaría la exclusión de componentes ligeros, como butano, isomeratos y naftas ligeras, de la formulación de la gasolina, e incorporaría componentes de alto octanaje y baja presión de vapor, como el alquilato y el reformado, para los que, según España, existe una escasa oferta. Esto crearía un desequilibrio en la disponibilidad de los componentes y requeriría inversiones adicionales en capacidad de transformación y almacenamiento. España estima que el coste total para las refinerías oscilaría entre 80 y 200 millones EUR al año. En segundo lugar, la manipulación de dos tipos de gasolina obligaría al sistema de distribución a disponer de instalaciones de almacenamiento y mezcla duplicadas, de las que no dispone actualmente. España ha calculado que el coste medio de la duplicación de instalaciones ascendería a 1,6 millones EUR por instalación. El principal operador logístico de España, la Compañía Logística de Hidrocarburos (CLH), tendría que invertir en sus 33 centros de almacenamiento

⁴ El éter etilterciobutílico se utiliza habitualmente como aditivo oxigenado de gasolina en la producción de gasolina a partir de petróleo crudo. El ETBE no induce la evaporación de la gasolina, aumenta el octanaje y mejora la eficiencia de la combustión.

⁵ El período estival se define como el comprendido entre el 1 de mayo y el 30 de septiembre, de conformidad con el anexo I de la Directiva.

existentes alrededor de 52,8 millones EUR, mientras que las demás empresas logísticas (TEPSA, DECAL y DISA) tendrían que invertir alrededor de 9,6 millones EUR en sus 6 terminales de almacenamiento. En tercer lugar, estas adaptaciones técnicas entrañarían nuevos riesgos técnicos para los sistemas de refinación y logística, lo que afectaría en última instancia a la seguridad del suministro. En su solicitud, España se remitió a la legislación nacional que obliga a todos los operadores de productos petrolíferos y a CLH a realizar sus actividades de manera que se garantice la seguridad del suministro. Este requisito, tal como se explica en la solicitud, obligaría a los operadores a establecer nuevos procedimientos que generarían costes operativos adicionales que España no podría especificar en esta fase. Por último, la fabricación de premezclas de gasolina que solo cumplan las especificaciones de la gasolina una vez mezcladas con etanol al 5 % tendría repercusiones en el mercado internacional. España indicó que las premezclas que aceptan el 5 % del etanol solo podrían venderse a aquellos países que tengan el mismo requisito de contenido de bioetanol, lo que impondría limitaciones a la venta del producto en el mercado internacional.

- (16) España explicó además que, durante los últimos años, las inversiones del sector petrolero se centraron en otras necesidades críticas, como el aumento de los destilados medios en los mercados nacionales y mundiales en el período 2013-2018, y las medidas medioambientales y las relativas a la reducción de las emisiones de carbono. Con respecto a esto último, España indicó que el sector de las refinerías ha invertido más de 1 800 millones EUR durante los últimos 10 años en la reducción de contaminantes y emisiones de gases de efecto invernadero y que las inversiones previstas en productos y tecnologías ecológicos ascenderán a 250 millones EUR en los próximos años.
- (17) En conclusión, la Comisión toma nota de los costes adicionales de producción, almacenamiento y mezcla de premezclas de baja volatilidad, de las dificultades para exportar premezclas de gasolina y de que las refinerías tienen previsto seguir invirtiendo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos. Sobre la base de la información presentada, la Comisión puede considerar válidos y razonables los argumentos presentados por España en relación con los criterios socioeconómicos.
- (18) En tercer lugar, como se indica en el punto 4.2.1 de la Nota orientativa, España facilitó información sobre el cumplimiento de los techos nacionales de emisión y los compromisos de reducción de los compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM).
- (19) España facilitó información sobre el cumplimiento de los techos de emisión establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284⁶ relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos. Más concretamente, informó de que las emisiones anuales de COVNM se situaban por debajo del techo nacional de emisiones de 662 kilotoneladas (kt) sobre la base de las cifras comunicadas entre 2010 y 2018. Más concretamente, las emisiones de COVNM ascendieron a 629 kt en 2010 y se redujeron a 624 kt en 2018.
- (20) España informó sobre los inventarios de las emisiones de COVNM entre 1990 y 2018, mostrando que la proporción del transporte por carretera en el total de las emisiones de COVNM experimentó una importante reducción, del 33 % en 1990 al 4 % en 2018. En relación con los distintos sectores, España indicó que, en el de almacenamiento y

⁶ Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

distribución de gasolina⁷, las emisiones de aquellas actividades en las que los cambios en la presión de vapor influyen en los COVNM (por ejemplo, la cadena de distribución y las estaciones de servicio) ascendieron a 3,86 kt, es decir, el 0,61 % de las emisiones totales de COVNM en 2018. España también indicó que, en el sector de los vehículos de motor, las emisiones generadas por las actividades en las que los cambios en la presión de vapor influyen en los COVNM (por ejemplo, la evaporación de los depósitos de los vehículos) ascendieron a 1,82 kt o el 0,28 % de las emisiones totales de COVNM en 2018.

- (21) En su solicitud España informó sobre el efecto de los cambios en la presión de vapor en el período estival de la gasolina mezclada con etanol en las emisiones de COVNM. España especificó que el aumento de las emisiones de COVNM debido a un aumento máximo de 8 kPa en la presión de vapor de la gasolina en verano implicaría un aumento de 0,371 kt de emisiones de COVNM o alrededor del 0,06 % de las emisiones totales de COVNM, sobre la base de los datos del Inventario Nacional de Emisiones a la Atmósfera de 1990 a 2018 (estimación de marzo de 2020).
- (22) Por último, España facilitó información sobre las previsiones de su cumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones de COVNM para el período comprendido entre 2020 y 2030. Más concretamente, España ha indicado que prevé que los compromisos de reducción de emisiones de COVNM se cumplan para el período comprendido entre 2021 y 2023, mientras que a partir de 2024 prevé que estos compromisos no se cumplan.
- (23) La Comisión observa que las metodologías empleadas por España parecen ser coherentes con las exigidas en virtud de la Directiva (UE) 2016/2284 y considera que:
 - permitir un aumento máximo de 8 kPa en la presión de vapor de la gasolina en verano tendría un impacto muy limitado en las emisiones totales de COVNM;
 - el plazo para la solicitud de la excepción es el 31 de diciembre de 2023, que corresponde a un período durante el cual España prevé el cumplimiento de los compromisos nacionales de reducción de emisiones de COVNM establecidos en la Directiva (UE) 2016/2284.

Por lo tanto, la Comisión no ve motivos para oponerse a esta parte de la notificación.

- (24) En cuarto lugar, en relación con los criterios relativos al ozono, España facilitó la información que figura en el punto 4.2.2 de la Nota orientativa.

Con respecto al ozono troposférico, el valor objetivo de la UE de 120 µg/m³ no podrá superarse en más de 25 días al año a partir del año 2010, con arreglo a la Directiva 2008/50/CE⁸. España ha presentado información sobre los resultados de la calidad del aire y los niveles de ozono entre 2004 y 2019. Según los resultados, el valor objetivo del ozono se ha superado ampliamente en toda España, aunque con cierta tendencia a la baja en el último decenio. Sobre la base de los datos presentados, en 2019, de las 127 zonas evaluadas, 34 zonas superaron el valor objetivo.

- (25) En la información suplementaria presentada, España explicó que el impacto de la excepción en la concentración de ozono troposférico se produciría debido a que las emisiones adicionales de COVNM serían uno de los precursores del ozono. España

⁷ Esto incluye: almacenamiento y manipulación en refinerías, expedición, transporte y depósito de las refinerías y distribución final en las estaciones de servicio, incluido el repostaje de automóviles.

⁸ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, sobre la calidad del aire ambiente y una atmósfera más limpia en Europa

añadió que la dinámica de la formación de ozono es muy compleja en función de varios precursores, como los óxidos de nitrógeno (NOx), los COVNM (tanto biogénicos como antropogénicos), el metano (CH₄) y el óxido de carbono (CO). España indicó que, con la excepción concedida, las emisiones de COVNM solo aumentarían un 0,06 % (como se indica en el punto 23), lo que representa un aumento limitado de 0,371 kt de las emisiones totales de COVNM. España concluyó que el impacto estimado en la formación de ozono sería muy limitado si se aplicase la excepción.

- (26) Con respecto a las previsiones futuras, España ha explicado que, con las medidas adicionales establecidas en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) para reducir las emisiones, se prevé que desaparezcan los actuales rebasamientos de los valores objetivo de O₃ en muchas de las zonas afectadas (como la costa de Cantabria, Sevilla, Jaén y Huesca), mientras que se espera una disminución progresiva en otras zonas (como Madrid-Guadalajara, Cataluña y Valencia). España también hace referencia a las medidas definidas en el Plan Nacional de Energía y Clima, como la renovación del parque automovilístico mediante nuevas soluciones tecnológicas, la gestión de la demanda y las medidas de eficiencia energética en el sector del transporte, que también contribuirían a reducir aún más el impacto de las concentraciones de O₃.
- (27) Sobre la base de la información facilitada, la Comisión considera que la prórroga de la excepción hasta 2023 tendrá un impacto mínimo en el número de días de rebasamiento en España, con las siguientes consideraciones subyacentes: 1) el aumento muy limitado de las emisiones de COVNM debido a un aumento máximo de 8 kPa en la presión de vapor de la gasolina estival al aplicar la excepción; 2) la tendencia a la baja de los rebasamientos de los valores objetivo de ozono durante el último decenio, con la excepción de la presión de vapor ya aplicada en España desde 2013. Por lo tanto, la Comisión no ve ninguna razón para oponerse a esta parte de la solicitud.
- (28) En quinto lugar, con el fin de evaluar el cumplimiento del valor límite de calidad del aire para el benceno, España facilitó la información indicada en el punto 4.2.3 de la Nota orientativa.

España presentó información basada en los resultados del seguimiento de los valores objetivo del benceno para los años 2003 a 2019, que muestra que el límite de 5 µg/m³ especificado en la Directiva 2008/50/CE no se ha superado en ninguna zona desde 2006. España también ha indicado que el valor límite más el margen de tolerancia (10 µg/m³) tampoco se superó nunca en ninguna zona.

España también ha facilitado las concentraciones medias anuales de benceno para los años 2003 a 2019, mostrando una tendencia a la baja para todos los tipos de estaciones de medición (tráfico, industria y fondo) y de zonas (urbanas y suburbanas). Desde 2009, las concentraciones medias anuales de todas las estaciones han sido inferiores a 1 µg/m³, muy por debajo del valor límite anual de la UE de 5 µg/m³.

- (29) La notificación explica que no se dispone de información sobre el efecto del uso de bioetanol en la gasolina en las concentraciones atmosféricas de benceno en la actualidad, por lo que los efectos sobre la exención no pueden evaluarse plenamente. España ha explicado además que, teniendo en cuenta el cumplimiento actual de los límites de concentración de benceno, así como su tendencia a la baja, no se espera un aumento con o sin dispensa que genere incumplimientos.

- (30) España ha demostrado que no se superan los valores límite para el benceno y que muestran una tendencia a la baja. Sobre esta base, la Comisión concluye que es muy probable que la exención no conduzca a que se supere el valor límite. Por consiguiente, la Comisión no plantea objeción alguna a esta parte de la notificación de España.
- (31) En conclusión, la Comisión considera que estas condiciones justifican la duración de una excepción limitada al 31 de diciembre de 2023.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Comisión no plantea ninguna objeción a la notificación del Reino de España solicitando permitir la comercialización durante el período estival de gasolina que contenga etanol, como biocombustible, con una presión máxima de vapor de 60 kPa más el rebasamiento autorizado de la presión de vapor especificado en el anexo III de la Directiva 98/70/CE, hasta el 31 de diciembre de 2023.

Artículo 2

La Comisión revocará la Decisión si, sobre la base de datos actualizados, la evaluación de la Comisión pone de manifiesto que la excepción dará lugar a un incumplimiento de la legislación de la Unión en materia de calidad del aire o contaminación atmosférica.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de España.

Hecho en Bruselas, el 25.3.2021

Por la Comisión
Frans TIMMERMANS
Vicepresidente Ejecutivo

