

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

I LEGISLATURA

Serie F. PREGUNTAS
CON RESPUESTA ESCRITA

19 de junio de 1980

Núm. 700-II

CONTESTACION

Uso de gas licuado Butano en automóviles particulares.

Presentada por doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre.

PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 90 del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de la contestación del Gobierno a la pregunta formulada por la Diputada doña María Victoria Fernández-España, sobre uso de gas licuado Butano en automóviles particulares, publicada en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES número 700-I, de 24 de abril de 1980.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de junio de 1980.—El Vicepresidente primero, **Modesto Fraile Poujade**, Presidente en funciones.

Excmo. Sr.: En relación con la pregunta formulada por doña María Victoria Fernández-España y Fernández-Latorre, sobre uso de gas licuado Butano en automóviles particulares, tengo la honra de enviar a V. E. la contestación formulada por el Ministro de Industria y Energía en nombre del Gobierno, cuyo contenido es el siguiente:

«El Ministerio de Industria ha considerado en diferentes ocasiones la posibilidad de extender el uso de los gases licuados de petróleo (GLP), que actualmente utilizan algunos vehículos de servicio público, a los automóviles privados.

Dos tipos de razones fundamentan este análisis: las que se basan en el intento de reducción de la contaminación atmosférica, y las de una presunta mayor economía.

Contaminación atmosférica.—El empleo del Butano-propano como carburante de automóviles representa, en efecto, cierta reducción de la contaminación atmosférica, principalmente a causa de su menor contenido de azufre que las gasolinas o gasóleos.

Sin embargo, esta ventaja está seriamente compensada con su mayor peligrosidad y consiguientemente con las restricciones y limitaciones técnicas que han de imponerse, tanto a los vehículos como a los puntos de abastecimiento de los GLP. Estos han de llevarse comúnmente al extrarradio de los centros urbanos y aun en ellos tropiezan, en muchas ocasiones, con el rechazo de los vecinos más próximos.

Mayor economía.—Los distintos sectores que intentan promocionar el acceso del automovilista privado al consumo de GLP arrancan de un planteamiento erróneo: el del bajo precio al que se vende a los taxistas (aproximadamente un tercio del equivalente a la gasolina). Pero este precio sólo obedece a la reducida fiscalidad que la Administración ha decidido aplicar a este sector industrial (5 ptas/kg. equivalente a 2,55 pesetas litro de gas licuado). No parece necesario decir que si se proveyese la venta libre al público de este combustible para automoción, su fiscalidad sería presumiblemente similar a la de las gasolinas (en la actualidad del orden de 30 ptas/litro) y, en consecuencia, el precio sería también parecido, con lo que desaparecería el abultado y artificial atractivo que hoy ofrece el GLP.

Aunque el Gobierno autorizó en su día, y de un modo limitado, la utilización del butano por determinados vehículos de servicio público, es claro que no resulta factible extender este uso a otros automóviles, al menos a los precios y fiscalidad actuales.

Pero aún existe otro argumento a nivel de la economía nacional que hace desaconsejable tal proliferación. En efecto, las refinerías del país tienen sobrada capacidad para abastecer todas las necesidades de gasolinas, gas-oil y otros combustibles adquiriendo una materia prima, petróleo crudo, ciertamente más barata que un producto acabado, como la GLP y con similares dificultades de suministro. Pero tales refinerías sólo son capaces de abastecer la mitad de las necesidades nacionales de butano y propano, por lo que anualmente es preciso importar un millón de toneladas de un producto ya refinado, como el butano-propano. Su precio CIF resulta lógicamente más caro y el incremento debe, además, pagarse en divisas. Este superior gasto en divisas representa en 1980, sólo para la flota actual de auto-taxis, unos dos millones de dólares.

Marco Legal.—La distribución de los GLP (butano y propano) en el mercado nacional se encomendó por la Orden Mi-

nisterial del Ministerio de Hacienda de 11 de junio de 1957, a la empresa BUTANO, S. A.

Mediante la Orden del Ministerio de Hacienda, de 5 de diciembre de 1964, sobre distribución y venta de gases licuados de origen petrolífero ("B. O. del E." del día 26 del mismo mes), se aclaró y complementó la Orden del citado Ministerio de 11 de junio de 1957 ("B. O. del E." de 19 de junio) que autorizaba la constitución de BUTANO, S. A., y la distribución y venta de dichos gases derivados del petróleo, encomendando estas funciones a la mencionada sociedad.

La citada Orden Ministerial de 5 de diciembre de 1964 delimita, en su artículo 1.º, las funciones de BUTANO, S. A., para atender la distribución de los gases butano-propano y otros igualmente licuables de origen petrolífero, exceptuando la utilización de los referidos gases como carburantes.

Las únicas disposiciones que han permitido hasta el momento atender esta excepción, han sido las asignaciones de cupos, mediante órdenes comunicadas a través de la Delegación del Gobierno en Campsa. Dichos cupos fueron otorgados inicialmente a la Agrupación Nacional de Auto-Taxis y Gran Turismo para la utilización en los vehículos destinados al Servicio Público y que se hallaban encuadrados en la entonces citada Agrupación Sindical, integrada, a su vez, en la Dirección General de Transportes.

Por otra parte, la Orden de 6 de febrero de 1961 del Ministerio de Industria ("B. O. del Estado" de 24 de marzo) aprobó las "Normas sobre Instalaciones alimentadoras de los motores de los vehículos automóviles con gas butano propano", normas técnicas en las que, lógicamente, al tener un carácter genérico, no se especifica que dichos vehículos automóviles hayan de ser necesariamente vehículos de servicio público.

Sin embargo, en la Orden Ministerial de Presidencia del Gobierno de 31 de julio de 1979, publicada en el "B. O. del E." de 2 de agosto de 1979, se especificaba ya de un modo explícito, que la conversión de

motores de automóviles para uno de GLP, quedaba exclusivamente reservada a los servicios públicos.

Esta disposición fue ulteriormente reafirmada por la Ley de Impuestos Especiales 39/1979, de 30 de noviembre, en cuyo artículo 27 se señala que el uso de propano y butano comerciales destinados a automoción, está autorizado "sólo en motores de vehículos de servicio público y por razones de contaminación".

Debe entenderse, por lo tanto, que las Cortes Generales en la referida y reciente

Ley de Impuestos Especiales han zanjado el tema y que a menos que en el futuro se modificase la legislación, ya no ha lugar a considerar el uso de GLP para la automoción de particulares».

Lo que envío a V. E. a los efectos previstos en el artículo 133 del Reglamento provisional del Congreso.

Dios guarde a V. E.

El Ministro de la Presidencia, **Rafael Arias-Salgado y Montalvo.**

Suscripciones y venta de ejemplares:
SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.
Paseo de Onésimo Redondo, 36
Teléfono 247-23-00, Madrid (8)
Depósito legal: M. 12.800 - 1961
Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID