



**COMISIÓN NACIONAL DE LOS  
MERCADOS Y LA COMPETENCIA**



**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE REAL  
DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL  
REAL DECRETO 61/2006, DE 31 DE ENERO,  
POR EL QUE SE DETERMINAN LAS  
ESPECIFICACIONES DE GASOLINAS,  
GASÓLEOS, FUELÓLEOS Y GASES  
LICUADOS DEL PETRÓLEO Y SE REGULA EL  
USO DE DETERMINADOS BIOCARBURANTES**

**8 de mayo de 2014**

**IPN/DE/0003/14**

**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 61/2006, DE 31 DE ENERO, POR EL QUE SE DETERMINAN LAS ESPECIFICACIONES DE GASOLINAS, GASÓLEOS, FUELÓLEOS Y GASES LICUADOS DEL PETRÓLEO Y SE REGULA EL USO DE DETERMINADOS BIOCARBURANTES**

Expediente núm. IPN/DE/0003/14

**SALA DE SUPERVISIÓN REGULATORIA DE LA CNMC**

**Presidenta**

D<sup>a</sup> María Fernández Pérez

**Consejeros**

D. Eduardo García Matilla

D. Josep María Guinart Solá

D<sup>a</sup> Clotilde de la Higuera González

D. Diego Rodríguez Rodríguez

**Secretario de la Sala**

D. Miguel Sánchez Blanco, Vicesecretario del Consejo.

En Madrid, 8 de mayo de 2014

Visto el expediente relativo a la Propuesta de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes, la Sala de Supervisión Regulatoria acuerda emitir el siguiente:

**INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 61/2006, DE 31 DE ENERO, POR EL QUE SE DETERMINAN LAS ESPECIFICACIONES DE GASOLINAS, GASÓLEOS, FUELÓLEOS Y GASES LICUADOS DEL PETRÓLEO Y SE REGULA EL USO DE DETERMINADOS BIOCARBURANTES**

**ÍNDICE**

Resumen ejecutivo.....	4
I. Antecedentes.....	6
II. Contenido del Proyecto de Real Decreto.....	7
III. Consideraciones.....	10
1) Sobre la necesidad del Real Decreto.....	10
2) Sobre la definición de combustible para uso marítimo.....	10
3) Sobre el muestreo y análisis.....	11
4) Otras consideraciones.....	11
IV. Conclusiones.....	13
ANEXO I: Alegaciones de los miembros del Consejo Consultivo.....	15

## **Resumen ejecutivo**

La Propuesta de Real Decreto modifica el Real Decreto 61/2006 con objeto de transponer al ordenamiento jurídico español la Directiva 2012/33/UE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Las especificaciones de los combustibles que incluye la Propuesta de Real Decreto se corresponden con las incluidas en la Directiva 2012/33/UE y en ese sentido se consideran adecuadas.

En todo caso, esta Comisión advierte de algunas cuestiones que podrían mejorar la claridad de la Propuesta.

En primer lugar se señala que el Proyecto ha recuperado la definición de combustible para uso marítimo que ya había sido derogada en normas previas. Este cambio no parece justificarse ni adecuarse a la normativa europea, cuestión que podría dar lugar a confusión.

En segundo lugar, se recomienda que el procedimiento de verificación del combustible Convenio MARPOL en relación con el contenido de azufre del combustible para uso marítimo tenga en cuenta la norma ISO 4259 sobre precisión e interpretación de resultados.

En tercer lugar, se recomienda hacer referencia al término “gasóleos” en vez al término “destilados” cuando se establece la prohibición de utilización de dichos derivados del petróleo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa.

Finalmente, esta Comisión señala que existe todavía normativa sobre eficiencia energética para buques del Convenio MARPOL.

## **INFORME SOBRE LA PROPUESTA DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 61/2006, DE 31 DE ENERO, POR EL QUE SE DETERMINAN LAS ESPECIFICACIONES DE GASOLINAS, GASÓLEOS, FUELÓLEOS Y GASES LICUADOS DEL PETRÓLEO Y SE REGULA EL USO DE DETERMINADOS BIOCARBURANTES**

La Sala de Supervisión Regulatoria de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en su reunión de 8 de mayo de 2014, ha aprobado el presente informe, relativo a la Propuesta de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes (Propuesta o Proyecto de Real Decreto, en adelante) cuyo objeto es transponer al ordenamiento jurídico español la Directiva 2012/33/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012 por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (Directiva 2012/33/UE, en adelante).

La solicitud de informe por parte del Secretario de Estado de Energía tuvo entrada en esta Comisión el 26 de febrero de 2014, junto con la Propuesta y su correspondiente Memoria Justificativa.

Según el citado escrito, la remisión del proyecto a la CNMC se realiza para emisión de informe preceptivo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.2 a) y en la Disposición transitoria décima de la Ley 3/2013 de 4 de junio, de creación de la CNMC.

Asimismo, en el citado escrito se indica que el trámite de audiencia a los interesados se realizará por la CNMC a través de los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos. Se han recibido alegaciones de la Junta de Andalucía, del representante de los distribuidores de gas natural, de la Generalitat de Catalunya, de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES) 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) y en la Disposición transitoria décima de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y en la Disposición transitoria décima de la Ley 3/2013 de 4 de junio, de creación de la CNMC.

## I. ANTECEDENTES

Mediante el Real Decreto 61/2006<sup>1</sup> se actualizaron las especificaciones de los productos petrolíferos y se establecieron disposiciones en relación con la regulación del uso de los biocarburantes.

Con objeto de transponer al ordenamiento jurídico español la Directiva 2005/33/CE<sup>2</sup>, el Real Decreto 1027/2006<sup>3</sup> modificó el citado Real Decreto 61/2006 en lo que respecta al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

El Real Decreto 1088/2010<sup>4</sup> transpuso al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2009/30/CE<sup>5</sup> e introdujo modificaciones relativas a las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior.

La última modificación de la Directiva 1999/32/CE<sup>6</sup>, en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, se realizó mediante la aprobación de la Directiva 2012/33/UE.

La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de Naciones Unidas que establece estándares para la seguridad de la navegación marítima internacional y la prevención de la contaminación marina causada por los buques. El Convenio Internacional para prevenir la contaminación marina por los buques (Convenio MARPOL) es el principal convenio internacional que aborda la prevención de la contaminación del medio marino por los buques debido tanto a causas operativas como accidentales y fue adoptado en 1973. En octubre de 2008, la OMI adoptó ciertas enmiendas al Anexo VI "Prevención

---

<sup>1</sup> Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

<sup>2</sup> Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

<sup>3</sup> Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

<sup>4</sup> 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 biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

<sup>5</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/CE.

<sup>6</sup> Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE.

de la Contaminación Aérea procedente de los Buques”. El Anexo VI revisado del Convenio MARPOL entró en vigor el 1 de julio de 2010. Éste tiene por objeto alcanzar una reducción progresiva y significativa de las emisiones de óxidos de azufre (SO<sub>x</sub>), así como una disminución de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) y, por primera vez, limita las emisiones de partículas (PM) procedentes de los buques.

Con objeto de aplicar el Anexo VI revisado del Convenio MARPOL, la Directiva 2012/33/UE recoge ciertas medidas orientadas a la reducción de emisiones procedentes de los buques debido a la utilización de combustibles para uso marítimo con un alto contenido en azufre. Adicionalmente, establece medidas para reducir la contaminación del aire debida a los buques atracados en puerto. Ésta es una grave causa de preocupación para muchas ciudades portuarias.

Los límites al contenido de azufre de los combustibles marítimos utilizados son especialmente restrictivos en las zonas SECA (zonas de control de las emisiones de SO<sub>x</sub>). Estas zonas están definidas en el anexo VI del Convenio MARPOL. El Mediterráneo es zona NO SECA y por tanto tiene restricciones menos limitantes.

La Directiva 2012/33/UE establece que deberá ser transpuesta por los Estados miembros a más tardar el 18 de junio de 2014.

## **II. CONTENIDO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO**

El Proyecto de Real Decreto tiene por objeto transponer al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2012/33/UE. Viene a modificar el Real Decreto 61/2006 en lo referente al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Establece limitaciones del uso de combustibles en función del contenido en azufre y prohíbe la comercialización de productos con contenidos en azufres por encima de determinados umbrales.

Consta de un artículo único, dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales. El artículo único recoge modificaciones al contenido de los artículos 3, 4, 7, 9, 10 y 11 y la disposición adicional tercera del Real Decreto 61/2006. Adicionalmente, se incluyen dos nuevos anexos.

La modificación del apartado 4 del artículo 3 del Real Decreto 61/2006 establece como novedad que no se podrán utilizar en territorio español destilados con un contenido de azufre superior al 0,10% en masa. Se especifica cuáles serán los productos prohibidos.

El apartado 2 del artículo 4 determina la prohibición del uso del fuelóleo pesado en territorio nacional con contenido en azufre superior al 1% en masa. Asimismo, se definen los productos prohibidos.

En el apartado 3 del mismo artículo se modifica la excepción recogida en el Real Decreto 61/2006. Se podrá utilizar fuelóleos con un contenido en azufre

superior al 1% en ciertas grandes instalaciones de combustión y refinerías que cumplan determinadas condiciones<sup>7</sup>. Lo anterior será de aplicación a partir del 1 de enero de 2016. Hasta el 31 de diciembre de 2015, la mencionada excepción aplicará a las grandes plantas de combustión incluidas en el Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, según la Disposición transitoria primera del Proyecto.

El nuevo artículo 7 del Real Decreto 61/2006 recoge ciertas disposiciones en relación con el muestreo y análisis, para el control del cumplimiento de las especificaciones. De esta forma, se aplicarán las Directrices relativas al muestreo del fuelóleo para determinar el cumplimiento de lo establecido en el anexo VI revisado del Convenio MARPOL. Además, el método de referencia utilizado para determinar el contenido en azufre de los combustibles para uso marítimo será el método ISO 8754 o UNE-EN-ISO 14596.

El artículo 9 del Real Decreto 61/2006 modificado incluye nuevas definiciones de combustible para uso marítimo, combustible diésel para uso marítimo y gasóleo para uso marítimo.

En el Proyecto de Real Decreto se determina que combustible para uso marítimo es cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217. Anteriormente, el Real Decreto 61/2006 recogía, además de esto, una clarificación relativa a qué tipo de embarcaciones se hacía referencia.

La nueva definición de combustible diésel para uso marítimo es cualquier combustible para uso marítimo definido en la calidad DMB en la tabla I de ISO 8217, a excepción de la referencia al contenido de azufre. Anteriormente, el Real Decreto 61/2006 hacía referencia tanto a las calidades DMB como DMC en relación con la viscosidad o densidad del combustible.

Por su parte, la nueva definición de gasóleo para uso marítimo incluida en el Proyecto de Real Decreto es cualquier combustible para uso marítimo definido para las calidades DMX, DMA y DMZ en la tabla I de ISO 8217, con excepción de la referencia al contenido de azufre. La definición anterior del Real Decreto 61/2006 se refería sólo a las calidades DMX y DMA en relación con la viscosidad o densidad del combustible.

El artículo 10 modificado del Real Decreto 61/2006 dispone que, a partir de 1 de enero de 2015, se prohíbe la utilización de combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre en masa superior al 0,1%, en las zonas de control de emisiones de SO<sub>x</sub> (Zonas SECA)<sup>8</sup>. Fuera de estas zonas, el límite del contenido en azufre es de 0,5% en masa a partir de 1 de enero de 2020<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Las condiciones sobre emisiones para las grandes instalaciones de combustión se establecen en el Real Decreto 815/2013 de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.

<sup>8</sup> El límite anterior establecido en el Real Decreto 61/2006 era del 1,5%.

<sup>9</sup> En el Real Decreto 61/2006 no se había establecido un límite al respecto previamente.

Según la disposición transitoria segunda, estos valores serán del 1% hasta el 31 de diciembre de 2014 en el primer caso y del 3,5% hasta el 31 de diciembre de 2019 en el segundo.

Por otra parte, hasta el 1 de enero de 2020, el límite del contenido de azufre del combustible para uso marítimo utilizado en buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde a o hacia cualquier puerto de la UE, se establece en el 1,5%<sup>10</sup>, en vez del 3,5% antes mencionado.

Por último, en el artículo 10 se recoge la prohibición de comercialización en territorio español de combustible diésel para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 1,5% en masa<sup>11</sup>.

El Proyecto de Real Decreto recoge una nueva redacción del artículo 11 del Real Decreto 61/2006. Se incluye la prohibición de utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,1% en masa para los buques atracados en puertos del territorio nacional, con ciertas excepciones<sup>12</sup>.

Se debe incentivar el uso de sistemas de suministro de electricidad desde la costa para los buques atracados en puertos.

Se prohíbe la comercialización de gasóleo para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa en territorio nacional<sup>13</sup>.

Se incluye un nuevo apartado h) de la disposición adicional tercera del Real Decreto 61/2006. Los límites del contenido de azufre de combustibles para uso marítimo no serán de aplicación cuando se empleen métodos de reducción de emisiones con los que se puedan alcanzar reducciones de emisiones de SO<sub>2</sub> equivalentes a las que se obtendrían utilizando un combustible que cumpla las especificaciones.

Se añaden dos nuevos anexos, el Anexo X relativo a los valores equivalentes de emisión para los métodos de reducción de emisiones y el Anexo XI referente a los criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones. Entre los métodos de reducción de emisiones se encuentra el uso de biocombustibles.

La entrada en vigor del Proyecto es al día siguiente de su publicación en el BOE.

---

<sup>10</sup> Este límite se mantiene en relación con lo previamente dispuesto por el Real Decreto 61/2006.

<sup>11</sup> Esta prohibición ya existía en el Real Decreto 61/2006.

<sup>12</sup> Este límite ya era de aplicación según el Real Decreto 61/2006.

<sup>13</sup> Dicha prohibición ya existía en el Real Decreto 61/2006.

### III. CONSIDERACIONES

#### 1) Sobre la necesidad del Real Decreto

Tal como señala la Memoria Justificativa, la Propuesta de Real Decreto es una norma que deriva de dos actos jurídicamente vinculantes para España: un acuerdo de la OMI y una Directiva Europea.

Las especificaciones de los combustibles incluidas en la Propuesta de Real Decreto se corresponden fielmente con las recogidas en la Directiva, sin perjuicio de los comentarios incluidos en los siguientes apartados que esta Comisión estima procedente realizar.

Tal como expone la Memoria Justificativa, la reducción de emisiones que se prevé tenga lugar como consecuencia la aplicación de la Directiva 2012/33/UE será más fuerte en zonas SECA, tales como el Báltico y el Mar del Norte, que en zonas no SECA como el Mediterráneo, debido a los umbrales menos restrictivos de aplicación en esta zona así como al elevado tráfico.

#### 2) Sobre la definición de combustible para uso marítimo

El proyecto vuelve a una definición de combustible para uso marítimo que ya había sido modificada para ajustarla a la normativa europea. Esta modificación no se justifica y puede acarrear confusiones en el sector.

Así, el Real Decreto 1027/2006 modificó el Real Decreto 61/2006 con objeto de transponer al ordenamiento jurídico nacional la Directiva 2005/33/CE, de forma que, concretamente, en el artículo 9 del mencionado Real Decreto 61/2006 se definió “*combustible para uso marítimo*” como:

*“Cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217”.*

Posteriormente, el Real Decreto 1088/2010 transpuso al ordenamiento jurídico español la Directiva 2009/30/CE. Modificó la anterior disposición estableciendo una definición más detallada:

*“combustible para uso marítimo: Cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217; incluye cualquier combustible líquido derivado del petróleo usado a bordo de buques de navegación interior o embarcaciones de recreo, como se definen en la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera y en la Directiva 94/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 1994, relativa a la aproximación de las disposiciones legales,*

*reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas a embarcaciones de recreo cuando éstas se hallen en el mar”.*

La Directiva 2012/33/UE no ha modificado dicha definición incluida en la Directiva 2009/30/CE.

No se incluyen en la Exposición de Motivos ni en la Memoria Justificativa de la Propuesta de Real Decreto razones motivadas que expliquen por qué, según este proyecto de norma, en el apartado 1 del artículo 9 del Real Decreto 61/2006, se vuelve a recoger la definición de “combustible para uso marítimo” que estableció el Real Decreto 1027/2006, en lugar de mantener sin modificaciones la definición ampliada incluida en el Real Decreto 1088/2010 anteriormente aludida.

### **3) Sobre el muestreo y análisis**

La Directiva 2012/33/UE en su artículo 1, punto 9, dispone que para determinar si el combustible marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre especificados, se utilizará el procedimiento de verificación del combustible establecido en el anexo VI, apéndice VI, del Convenio MARPOL.

Es preciso tener en cuenta que ningún método de ensayo puede medir el valor verdadero de un parámetro con una certeza del 100%. Todos los ensayos de laboratorio están sujetos a unos datos de precisión, repetitividad y reproducibilidad. En este sentido, la norma ISO 8217, que determina las especificaciones de los combustibles para uso marítimo, indica, en su anexo informativo L, que se debe aplicar la norma ISO 4259 en relación con la precisión e interpretación de los resultados.

Por tanto, esta Comisión propone realizar la siguiente modificación en la letra c) del apartado 2 del artículo 7 del Real Decreto 61/2006 en su nueva redacción:

*“Para determinar si el combustible para uso marítimo entregado y utilizado a bordo de los buques cumple los límites de azufre establecidos, se utilizará el procedimiento de verificación del combustible establecido en el anexo VI, apéndice VI, del Convenio MARPOL, sin perjuicio de que la determinación y aplicación de los datos de precisión sobre el contenido de azufre se realice de acuerdo con la norma ISO 4259 o norma que en el futuro la sustituya”*

### **4) Otras consideraciones**

- El título del Proyecto de Real Decreto y de su artículo único deberían modificarse para adaptarlos al del Real Decreto 61/2006 vigente en la actualidad, de la forma siguiente:

*“Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, y se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo”.*

*“Artículo Único. Modificación del Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo ~~y el uso de determinados biocarburantes~~, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo”.*

- Con objeto de adaptarse a lo previsto literalmente en el artículo 1, punto 5 de la Directiva 2012/33/UE, en la nueva redacción del apartado 4 del artículo 3 del Real Decreto 61/2006 se debe hacer referencia al término gasóleos en vez al término destilados. La denominación “destilados” es más general que “gasóleos” y se puede referir en general a cualquier producto derivado del petróleo.

*“No se podrán utilizar en territorio español ~~destilados~~ gasóleos que, encontrándose en las categorías siguientes, tengan un contenido en azufre que supere el 0,10% en masa”.*

- En la nueva redacción del apartado 1 del artículo 11 del Real Decreto 61/2006 “Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos de la Unión Europea”, establecida por la Propuesta de Real Decreto, se debería incluir la siguiente provisión, según lo dispuesto en el artículo 1, punto 7 de la Directiva 2012/33/UE.

*“1. Los buques atracados en puertos ubicados en territorio nacional no podrán utilizar combustibles para uso marítimo con un contenido de azufre superior al 0,10 % en masa, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la eventual operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.*

*Se deberá registrar en el libro de navegación la hora a la que se efectúe toda operación de cambio de combustible.*

*Las autoridades competentes en materia de puertos incentivarán el uso de sistemas de suministro de electricidad desde la costa para los buques atracados en puertos”.*

- De acuerdo con la nueva redacción del artículo 7 del Real Decreto 61/2006, uno de los métodos de referencia para determinar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo será el método UNE-EN-ISO 14596.

Por tanto, en la nueva redacción propuesta del Real Decreto 61/2006, se actualiza correctamente la referencia al método prEN ISO 14596 (2007) incluida en el artículo 1, punto 9 de la Directiva 2012/33/UE.

- Se ha de reenumerar como apartado 6 el apartado 7 del artículo 10 del Real Decreto 61/2006 en su nueva redacción.
- En todas las referencias a una norma realizadas en el Proyecto de Real Decreto, sería conveniente añadir “o norma que en el futuro la sustituya”, con el fin de evitar tener que realizar una modificación del Real Decreto 61/2006 cada vez que dichas normas sean actualizadas.

Finalmente, hay que señalar que en 2012 la OMI adoptó directrices detalladas en relación con las enmiendas al Anexo VI del Convenio MARPOL de 2011, por las que se establecen medidas de carácter obligatorio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional. Así, el Índice de eficiencia energética del proyecto (EEDI)<sup>14</sup> adquiere carácter de obligatorio para buques de nueva construcción y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP)<sup>15</sup> se convierte en un requisito para todos los buques. Estas reglas de la OMI están vigentes desde el 1 de enero de 2013.

#### IV. CONCLUSIONES

**Primero.** La Propuesta de Real Decreto modifica el Real Decreto 61/2006 para trasponer la Directiva 2012/33/UE, que establece limitaciones más estrictas en el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

**Segundo.** Las especificaciones de los combustibles recogidas en la Propuesta de Real Decreto se corresponden fielmente con lo establecido en la Directiva.

**Tercero.** Esta Comisión hace algunas recomendaciones para mejorar la claridad del Proyecto relacionadas con la definición de “combustible para uso marítimo”, los muestreos y análisis, el correcto uso del término gasóleo y la referencia a las normas ISO.

---

<sup>14</sup> La regla referente al método de cálculo del EEDI para buques nuevos no establece la tecnología que se ha de utilizar para lograr un Índice de eficiencia energética adecuado que cumpla lo prescrito, dejando dicha elección a la industria, diseñadores y constructores, de forma que éstos puedan elegir aquellas soluciones que sean más rentables para que el buque cumpla con la regulación.

<sup>15</sup> El SEEMP incorpora las mejores prácticas en la gestión de buques tales como, por ejemplo, la optimización de la velocidad a lo largo del viaje. Se prevé que tales medidas reducirán significativamente el consumo de combustibles y, consiguientemente, las emisiones de CO<sub>2</sub>.

**Cuarto.** Finalmente, esta Comisión señala que existe todavía normativa sobre eficiencia energética para buques del Convenio MARPOL.

## **ANEXO I: Alegaciones de los miembros del Consejo Consultivo**

Se han recibido alegaciones de la Junta de Andalucía, del representante de los distribuidores de gas natural, de la Generalitat de Catalunya, de AOP, de CORES, de UPI y de CLH.

### **Resumen de alegaciones**

[...]

