

**INFORME 8/2006 SOBRE EL 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, EN LO RELATIVO AL
CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS
COMBUSTIBLES PARA USO MARÍTIMO**

23 de marzo de 2006



INDICE

1	INTRODUCCION.....	2
2	ANTECEDENTES	3
2.1	Sobre la OMI y el Convenio MARPOL	4
2.2	Sobre la normativa española en materia de especificaciones	8
3	CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE RD.....	10
3.1	Sobre las modificaciones introducidas por la Directiva 2005/33/CE ..	10
3.2	Sobre la transposición de la Directiva 2005/33/CE	13
3.2.1	Sobre la definición de los combustibles de uso marítimo	14
3.2.2	Sobre los gasóleos de uso marítimo utilizados en el territorio nacional	16
3.2.3	Sobre el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo destinados a determinados fines.....	18
3.2.4	Sobre el contenido de azufre para combustibles de uso marítimo destinados a navegación interior y buques atracados en puertos.....	20
3.2.5	Sobre la comercialización de combustible diésel y gasóleo de usos marítimos.....	21
3.2.6	Sobre la eliminación de la exención en las Islas Canarias	21
3.2.7	Sobre la eliminación de la posibilidad de utilización de gasóleos con mayor contenido de azufre.....	22
3.2.8	Sobre los muestreos de los combustibles.....	23
4	CONCLUSIONES.....	24

ANEXO I: PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO



INFORME SOBRE EL 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, EN LO RELATIVO AL CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES PARA USO MARÍTIMO

En ejercicio de la función prevista en el apartado tercero.1.segunda, de la Disposición Adicional Undécima de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, y de conformidad con el Real Decreto 1339/1999, de 31 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Comisión Nacional de Energía, el Consejo de Administración de la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 23 de marzo de 2006, ha acordado aprobar el siguiente

INFORME

1 INTRODUCCION

Con fecha 27 de febrero de 2006 tuvo entrada en la Comisión Nacional de Energía escrito de la Dirección General de Política Energética y Minas adjuntando "*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 biocarburentes, en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo*", con el fin de que por parte de esta Comisión se emitiera el preceptivo informe.

Con fecha 1 de marzo de 2006, la Comisión remitió a los miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos el citado Proyecto de Real Decreto, a fin de que pudieran hacer las observaciones que consideraran oportunas, habiéndose recibido en la Comisión la contestación de la Compañía Logística de



Hidrocarburos CLH, S.A., del Departamento de Industria, Comercio y Turismo del Gobierno de Aragón, y de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP).

2 ANTECEDENTES

La 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 (en adelante, Directiva 2005/33/CE) se aprueba con objeto de incorporar a la normativa comunitaria, por una parte, el Anexo VI del Convenio MARPOL, relativo a “Normas para la prevención de la contaminación del aire provocada por los buques”, vigente desde el 19 de mayo de 2005 y, por otra, las medidas adicionales propuestas por la Comisión Europea para reducir la acidificación producida por ciertos combustibles marinos.

Cabe recordar que la 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 93/12/CEE (en adelante, Directiva 1999/32/CE) fija límites máximos para el contenido en azufre de determinados combustibles líquidos, concretamente para el fuelóleo pesado, gasóleo de calefacción y gasóleo para uso marítimo, con objeto de reducir las emisiones de dióxido de azufre producidas en su combustión y aminorar así los efectos nocivos de dichas emisiones para el hombre y el medio ambiente.

Esta Directiva instaba a la Comisión a estudiar las medidas que pudieran adoptarse para reducir la contribución a la acidificación de los combustibles para uso marítimo distintos de los gasóleos para uso marítimo y, si fuera necesario, a formular una propuesta en este sentido.



Estas medidas han sido recogidas en la Directiva 2005/33/CE y complementan las medidas nacionales previstas en la Directiva 2001/81/CE¹, encontrándose en ambos casos enmarcadas en la política medioambiental de la Comunidad que, en términos generales, tienen por objeto alcanzar unos niveles de calidad del aire tales que no puedan afectar de forma inaceptable o representar un peligro para la salud humana o el medio ambiente.

Además, la propia exposición de motivos de la Directiva 2005/33/CE señala que ésta debe considerarse *“como una primera etapa del actual proceso de reducción de las emisiones marítimas, que ofrece perspectivas para ulteriores reducciones de las emisiones mediante unos límites inferiores del contenido de azufre de los combustibles y tecnologías de reducción, así como para el desarrollo de instrumentos económicos que constituirán incentivos para lograr reducciones significativas”*. En este sentido insta a los Estados miembros a fomentar el establecimiento de límites más estrictos en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) con ocasión de la revisión el Anexo VI del Convenio MARPOL.

2.1 Sobre la OMI y el Convenio MARPOL

La Organización Marítima Internacional (OMI) es una organización dependiente de Naciones Unidas, constituida en Conferencia de las Naciones Unidas en 1948 e integrada por 166 miembros, cuyo objetivo consiste en la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima y prevención de la contaminación del mar.

El órgano rector de la OMI es su Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 32 miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector. La

¹ Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2001 sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos.



OMI es una organización técnica cuyo trabajo, en su mayor parte, lo realizan varios comités y subcomités² que están abiertos a la participación de todos los Estados Miembros en régimen de igualdad.

La OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas. La implantación de las prescripciones de un convenio tiene carácter obligatorio para los países que son Parte en el mismo mientras que los códigos y recomendaciones adoptados por la Asamblea de la OMI no son obligatorios para los Gobiernos.

Entre los convenios adoptados por la OMI en materia de seguridad destaca el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), que entró en vigor en 1965, aunque ha sido modificado posteriormente en diversas ocasiones con el objetivo de incorporar los cambios producidos en el sector marítimo y los avances tecnológicos. El Convenio SOLAS abarca una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo (compartimentado y estabilidad de los buques; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; dispositivos de salvamento; seguridad de la navegación; transporte de mercancías peligrosas...).

Por su parte, en relación a los Convenios relativos a contaminación, la OMI adoptó en 1954 un Convenio para prevenir la contaminación de las aguas del mar, que ha tenido, a su vez, varias enmiendas (1969 y 1971). No obstante, en

² Comité de Seguridad Marítima (CSM), Comité de Protección del Medio Marino (CPMM), Comité Jurídico, Comité de Cooperación Técnica, Comité de Facilitación. Los dos primeros Comités cuentan a su vez con varios subcomités: Seguridad de la Navegación (NAV); Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento (COMSAR); Formación y Guardia (STW); Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores (DSC); Proyecto y Equipo del Buque (DE); Protección contra Incendios (FP); Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros (SLF); Implantación por el Estado de Abanderamiento (FSI); y Transporte de Líquidos y Gases a Granel (BLG).



1973, la OMI decidió estudiar de nuevo el problema de la contaminación del mar procedente de los buques y, como resultado, adoptó el primer Convenio exhaustivo para combatir la contaminación: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL).

El Convenio MARPOL no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación como la originada por productos químicos y otras sustancias perjudiciales, las basuras y las aguas sucias. Este Convenio reduce considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe totalmente que éstos efectúen descargas en ciertas zonas ambientalmente sensibles.

Posteriormente, la OMI convocó en 1978 la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, en la cual se adoptó un Protocolo relativo al Convenio MARPOL 1973 para introducir nuevas medidas entre las que se incluyen determinadas técnicas operacionales y prescripciones sobre construcción para buques tanque. El Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL de 1973 incorpora en realidad el Convenio matriz con modificaciones, denominándose comúnmente a dicho instrumento combinado MARPOL 73/78, el cual entró en vigor en octubre de 1983, habiendo sido modificado en más de veinte ocasiones desde entonces.

El Convenio MARPOL consta de seis Anexos³. El Anexo VI (“Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques”) nació como consecuencia de la preocupación de diversos Estados Miembros de la OMI que en la década de

³ Anexo I. Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.
Anexo II. Reglas para prevenir la contaminación producida por sustancias líquidas nocivas transportadas a granel.
Anexo III. Prevención de la contaminación por sustancias peligrosas transportadas por mar de forma empaquetada.
Anexo IV. Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques.
Anexo V. Prevención de la contaminación por desechos de los buques.
Anexo VI. Prevención de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.



los ochenta promovieron que el Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) acordara incluir la cuestión de contaminación atmosférica en su programa de trabajo. Estos trabajos llevaron a adoptar en 1991 la Resolución A.719 (17) de la OMI sobre la prevención de la contaminación del aire por los buques, en virtud de la cual se solicitó al CPMM que redactara un proyecto de nuevo Anexo al MARPOL 73/78 sobre la prevención de la contaminación atmosférica. El proyecto de Anexo fue elaborado durante los seis años siguientes, adoptándose finalmente en la Conferencia de septiembre de 1997 mediante un Protocolo del Convenio en el que se incluyó el nuevo Anexo.

Este Anexo VI, que consta de tres capítulos y cinco apéndices, recoge entre otros aspectos, prescripciones para el control de las emisiones de los buques, estableciendo tanto los límites para las emisiones de óxidos de azufre (SOx) y óxidos de nitrógeno (NOx) procedentes de los buques, como la prohibición de emisiones deliberadas de sustancias que agotan la capa de ozono y la incineración a bordo de ciertos productos.

Asimismo, el Anexo VI contiene disposiciones que permiten designar ciertas zonas como "zonas de control de las emisiones de óxido de azufre", en las que el control de las emisiones es más estricto para prevenir y reducir la contaminación atmosférica producida por el SOx debido a los efectos negativos que éste provoca en zonas terrestres y marinas⁴.

España es Parte del Protocolo de 1997 que enmienda el Convenio MARPOL añadiendo su Anexo VI. El Instrumento de Adhesión de España a este Protocolo se encuentra publicado en el BOE de 18 de octubre de 2004.

⁴ En el Protocolo se designa al Mar Báltico zona de control de las emisiones de SOx. Además, se ha alcanzado un acuerdo de principio para designar como Zonas de Control de Emisiones SOx al Mar del Norte, incluido el Canal de la Mancha, una vez entrado en vigor el anexo VI.



Por su parte, tras la entrada en vigor de este Anexo VI, el 19 de mayo de 2005⁵, se aprueba por parte del Parlamento Europeo y del Consejo la Directiva 2005/33/CE que es ahora objeto de transposición.

2.2 Sobre la normativa española en materia de especificaciones

A lo largo del tiempo las instituciones comunitarias han venido adoptando sucesivas Directivas orientadas a la fijación de especificaciones técnicas y medioambientales cada vez más estrictas de los diferentes productos derivados del petróleo, las cuales han sido objeto de la preceptiva transposición al Ordenamiento español.

En este sentido, España transpuso a su Ordenamiento jurídico la mencionada Directiva 1999/32/CE a través del Real Decreto 287/2001⁶, sobre cuyo Proyecto esta Comisión emitió su correspondiente Informe (Informe 10/2000, de 1 de agosto de 2000, Ref: 30/2000). El contenido de este Real Decreto quedó posteriormente recogido en el Real Decreto 1700/2003⁷, actualmente derogado por el vigente Real Decreto 61/2006⁸, disposiciones normativas éstas sobre cuyos Proyectos también se elaboraron sendos informes preceptivos (Informe 9/2003, de 18 de septiembre de 2003, Ref: 44/2003 e Informe 13/2005, de 28 de julio de 2005, Ref: 38/2005, respectivamente).

⁵El Protocolo de 1997 del Convenio MARPOL por el que se aprueba el Anexo VI entra en vigor 12 meses después de ser ratificado por 15 estados que cuenten con no menos del 50% de tonelaje de la marina mercante del mundo. Samoa, el decimoquinto Estado en ratificar el Convenio, depositó su ratificación el 18 de mayo de 2004, quedando ratificado el Anexo VI por Estados con un 54.57% del tonelaje de la marina mercante del mundo.

⁶ Real Decreto 287/2001, de 16 de marzo, por el que reduce el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

⁷ Real Decreto 1700/2003, de 15 de diciembre, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, y el uso de biocarburantes.

⁸ 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 aprobación del Real Decreto 1700/2003 supuso la incorporación de importantes novedades en la normativa sectorial, siendo las más significativas, desde el punto de vista material, la introducción de la obligación de comercialización de carburantes de bajo contenido en azufre en España, asumiéndose así la estrategia comunitaria sobre calidad del aire y protección medioambiental, y la incorporación de previsiones relativas al uso de biocarburantes. Adicionalmente, con la entrada en vigor de este Real Decreto desapareció la dispersión normativa existente hasta la fecha en materia de especificaciones.

Finalmente, el actualmente vigente Real Decreto 61/2006 (en adelante, RD 61/2006) nace de la necesidad de dar cumplimiento al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas⁹, omitido con ocasión de la tramitación del Real Decreto 1700/2003 al cual aquél deroga. Por tanto, el contenido material de ambos Reales Decretos es prácticamente idéntico, salvo en lo referente a la prohibición de la comercialización de las gasolinas de sustitución y ciertas salvedades ya apuntadas por esta Comisión en el mencionado informe 13/2005.

Respecto a los combustibles para uso marítimo, la normativa española tan sólo ha recogido, hasta la fecha, las especificaciones del gasóleo clase B para uso marítimo, entendiéndose por tal el utilizado en motores para la propulsión de buques y embarcaciones que no sean de recreo. Las especificaciones de este gasóleo se encuentran recogidas en el Anexo III del vigente RD 61/2006. Sin embargo, el Proyecto de RD, trasponiendo la Directiva 2005/33/CE, viene a introducir modificaciones a este respecto, tal y como se detallará en los epígrafes posteriores.

⁹ Este procedimiento está regulado por la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, modificada por la Directiva 98/48/CE de 20 de julio, así como por el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que incorpora ambas Directivas al Ordenamiento jurídico español.



3 CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE RD

La Directiva 2005/33/CE modifica por tanto la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo. Con objeto de dar cumplimiento a lo establecido en su artículo 2, por el que se establece que *“Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 11 de agosto de 2006”*, el Proyecto de RD objeto de este informe viene a modificar el vigente RD 61/2006, sin perjuicio de que, como pone de manifiesto CLH en su escrito de observaciones, mediante la publicación en el BOE del Instrumento de Adhesión de España al Protocolo de 1997, el Anexo VI del Convenio MARPOL ya forma parte de ordenamiento español.

En el presente epígrafe se detallan las principales modificaciones que introduce la Directiva 2005/33/CE y las consideraciones más relevantes que cabe hacer sobre el modo en que se materializa su transposición mediante el Proyecto de RD. La concreción, en su caso, de dichas consideraciones en propuestas de redacción alternativa se recogen en el Anexo I del Informe.

3.1 Sobre las modificaciones introducidas por la Directiva 2005/33/CE

La Directiva 2005/33/CE incorpora a la normativa comunitaria, por una parte, el Anexo VI del Convenio MARPOL y, por otra, medidas adicionales tendentes a reducir la acidificación producida por ciertos combustibles marinos.

Las novedades introducidas por esta Directiva, a través de la modificación de la Directiva 1999/32/CE, se refieren esencialmente al contenido en azufre de los combustibles marinos, aunque otras modificaciones también afectan a las exenciones incluidas en su artículo 3 en relación con el contenido máximo de azufre del fuelóleo pesado.

En concreto, la Directiva 2005/33/CE modifica, en primer lugar, las definiciones de los grupos de productos contempladas en la Directiva 1999/32/CE¹⁰, realizando, por un lado, una reclasificación de ciertos productos y, por otro, una ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 1999/32/CE al introducir nuevos productos no contemplados anteriormente como los fuelóleos para uso marítimo.

En concreto, la Directiva 2005/33/CE, en su artículo 2, define tres grupos de productos:

- a) “*Fuelóleo pesado*”: dentro de este concepto la Directiva 2005/33/CE hace referencia a los mismos productos que la Directiva 1999/32/CE incluía bajo esta misma denominación. En ambos casos, se excluyen de este grupo los fuelóleos para uso marítimo, aunque sólo la nueva Directiva hace alusión concreta a este hecho.
- b) “*Gasóleo*”: dentro de este concepto la Directiva 2005/33/CE incluye los mismos productos que la Directiva 1999/32/CE incluía bajo la misma denominación de “*gasóleo*”, pero excluye los que son de uso marítimo, los cuales se reclasifican y pasan a formar parte del grupo “*combustible para uso marítimo*”.
- c) “*Combustible para uso marítimo*”: bajo este concepto la Directiva 2005/33/CE incluye cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado o usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217¹¹. Así, se hallan incluidos dentro de este grupo, entre otros combustibles para uso marítimo, los fuelóleos de uso

¹⁰ La Directiva 1999/32/CE definía en su artículo 2 tres grupos de productos: “*fuelóleo pesado*”, “*gasóleo*” y “*gasóleo marítimo*”.

¹¹ La norma ISO, relativa a especificaciones de combustibles para uso marítimo, define cuatro categorías de destilados marinos (DMX, DMA, DMB y DMC), así como otras diez categorías de combustibles de alta densidad que contienen residuos que comprenden los denominados IFOs (RMA 30, RMB 30, RMD 80, RME 180, RMF 180, RMG 380, RMH 380, RMH 700, RMK 380 y RMK 700).

marítimo (IFOs), que por primera vez se incluyen dentro del ámbito de aplicación de una Directiva en lo que a especificaciones se refiere, así como los productos que la Directiva define específicamente como “*combustible diésel para uso marítimo*” (cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMB y DMC definidas en la tabla I de ISO 8217) y como “*gasóleo para uso marítimo*” (cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMX DMA definidas en la tabla I de ISO 8217).

En segundo lugar, la Directiva 2005/33/CE también modifica el artículo 4 de la Directiva 1999/32/CE (“Contenido máximo de azufre del gasóleo”), eliminando tanto la habilitación a los Estados miembros para que puedan autorizar en regiones ultraperiféricas contenidos de azufre distintos de los establecidos de forma general en los gasóleos de uso marítimo a partir del 1 de enero de 2010, como la posibilidad de establecer hasta el 1 de enero de 2013 límites superiores de azufre para el resto de los gasóleos definidos en la Directiva 1999/32/CE.

En tercer lugar, introduce dos nuevos artículos, el 4 *bis* y el 4 *ter*, que regulan el contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en ciertos buques de pasajeros o en zonas de Control de Emisiones de SO_x (art. 4 *bis*) y para los buques de navegación interior y buques atracados en puertos comunitarios (4 *ter*).

Para los supuestos recogidos en el artículo 4 *bis* se establece como límite máximo de azufre para el combustible de uso marítimo empleado en dichos buques el 1,5% en masa, recogiendo lo establecido en el Anexo VI del Convenio MARPOL para las zonas de Control de Emisiones de SO_x y extendiendo dicha limitación a los buques de pasajeros desde o hacia puertos comunitarios.

Adicionalmente, en el artículo 4 *ter*, con carácter diferencial respecto al Anexo VI, la Directiva exige, a partir del 1 de enero de 2010, a los buques de navegación



interior y a aquéllos atracados en puertos comunitarios, el uso de combustibles para uso marítimo con un contenido máximo en azufre del 0,1% en masa.

En dichos artículos se introduce, como novedad respecto a la Directiva 1999/32/CE y al Convenio MARPOL, la obligación de los Estados miembros de garantizar que no se comercialice en su territorio “*combustible diésel para uso marítimo con contenido en azufre superior al 1,5% en masa*” ni “*gasóleo para uso marítimo con contenido en azufre superior al 0,1% en masa*” a partir del 11 de agosto de 2006 y del 1 de enero de 2010, respectivamente.

Por último, la Directiva 2005/33/CE introduce novedades en materia de ensayos y uso de nuevas tecnologías de reducción de emisiones (artículo 4 *quáter*) y modifica los artículos de la Directiva 1999/32/CE referentes al muestreo y análisis (artículo 6) e informes y revisión (artículo 7).

3.2 Sobre la transposición de la Directiva 2005/33/CE

A continuación se exponen los comentarios que cabe efectuar sobre el modo en que el Proyecto de Real Decreto (en adelante, Proyecto de RD) lleva a cabo la transposición de las modificaciones introducidas en virtud de la Directiva 2005/33/CE.

La transposición que se opera mediante el Proyecto de RD se sustancia mediante la modificación del vigente RD 61/2006, cuyos artículos 3 (especificaciones técnicas de los gasóleos) y 7 (muestreo y análisis), así como su Anexo III (tabla de especificaciones de los gasóleos para usos agrícola y marítimo (clase B) y de calefacción (clase C)) se ven modificados.

Cabe ahora adelantar que, si bien todas estas modificaciones afectan directamente a los combustibles de uso marítimo, una de ellas aplica también a un ámbito objetivo diferente, tal y como se puntualizará más adelante.



3.2.1 Sobre la definición de los combustibles de uso marítimo

Como se ha visto, la Directiva 2005/33/CE modifica las definiciones de los grupos de productos que realizaba la Directiva 1999/32/CE. Como novedad, agrupa todos los combustibles de uso marítimo bajo la denominación genérica de “*combustibles para uso marítimo*”, quedando incluidos dentro de la misma, entre otros, los fuelóleos de uso marítimo, no contemplados en el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/32/CE, así como el gasóleo para uso marítimo y el combustible diesel para uso marítimo.

El primer comentario que hay que realizar sobre la forma en que el Proyecto de RD transpone las modificaciones introducidas por la Directiva 2005/33/CE en materia de definiciones de productos es que el concepto de “combustibles para uso marítimo” que emplea el Proyecto de RD es más restrictivo que el de la Directiva, pues considera incluidos dentro de este concepto tan sólo dos tipos de combustibles para uso marítimo: el combustible diésel para uso marítimo y el gasóleo para uso marítimo, cuya diferenciación se establece en función de los valores de los parámetros de densidad y viscosidad de ciertas calidades definidas en la ISO 8217.

De este modo, con la aprobación del presente Proyecto de RD, ciertos combustibles para uso marítimo, como los IFOs, quedarían excluidos de la normativa española a pesar de estar incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva europea, materializándose sólo parcialmente su transposición.

A fin de garantizar mediante este nuevo RD una transposición completa de la Directiva comunitaria, evitando una nueva modificación del RD 61/2006 que incluya los combustibles de uso marítimo distintos del diésel y del gasóleo, se entiende necesario, aún teniendo en cuenta que el Anexo VI de MARPOL ya forma parte del ordenamiento español, introducir una redacción alternativa del articulado del RD (ver Anexo I).



El segundo comentario que procede efectuar es que, mientras que el Proyecto de RD exige al combustible diésel y al gasóleo para usos marítimos el cumplimiento de la totalidad de los parámetros incluidos en las especificaciones técnicas contempladas en la norma ISO 8217:2005 o su versión actualizada, la Directiva 2005/33/CE tan sólo hace referencia a los parámetros de viscosidad y/o densidad de la norma ISO como mera referencia para definir estos combustibles. Tampoco el Anexo VI del Convenio MARPOL exige el cumplimiento de especificaciones concretas por parte del combustible marino más allá del contenido máximo de azufre.

En este sentido es preciso recordar que, tal como señala CLH en su escrito de observaciones, la norma ISO 8217, aun siendo una referencia comercial cada vez más seguida en el mercado internacional, no resulta de cumplimiento imperativo en las transacciones entre compradores y vendedores, que sólo se encuentran obligados a acordar las especificaciones referidas al contenido máximo de azufre y ausencia de contaminantes derivadas del Anexo VI del Convenio MARPOL y de la Directiva 2005/33/CE.

Por tanto, esta remisión preceptiva a la norma ISO 8217 que introduce el Proyecto de RD no resulta necesaria en base a lo establecido ni en la Directiva 2005/33/CE ni en el Anexo VI del Convenio MARPOL y, sin embargo, podría introducir restricciones en las transacciones internacionales, especialmente si no es secundada por el resto de Estados miembros, por lo que se propone a este respecto una redacción alternativa en el Anexo I del informe.

No obstante, si a pesar de lo anterior aún se considerara necesario definir unas especificaciones concretas (además del contenido de azufre) para los combustibles de uso marítimo, sería en todo caso conveniente, como también apunta CLH en su escrito de observaciones, que se incluyera como hace el RD 61/2006 para el resto de combustibles una tabla de especificaciones, en la que



además debería hacerse referencia a la normativa correspondiente sobre trazadores y marcadores fiscales, para los casos que resulte necesario.

3.2.2 Sobre los gasóleos de uso marítimo utilizados en el territorio nacional

En relación a los gasóleos de uso marítimo utilizados en territorio de los Estados miembros, la Directiva 2005/33/CE no modifica los límites máximos de contenido de azufre establecidos por la Directiva 1999/32/CE ni sus fechas de aplicación (0,20% en masa hasta el 31 de diciembre de 2007 y 0,10% en masa a partir del 1 de enero de 2008).

En España sucesivas normas han venido recogiendo las especificaciones aplicables al gasóleo B para usos agrícola y marítimo, cuya utilización está, en el caso del gasóleo B marítimo, restringida a motores para la propulsión de buques y embarcaciones que no sean de recreo, según la normativa fiscal. En la actualidad, las especificaciones del gasóleo B se encuentran recogidas en el Anexo III¹² del RD 61/2006.

Sin embargo, con la aprobación del Proyecto de RD en su actual redacción se estaría eliminando del RD 61/2006 tanto las referencias en el texto como la remisión al anexo III en el artículo 3.2 de dicho Real Decreto, con lo que de hecho se está eliminando la especificación diferencial del gasóleo B para uso marítimo de la normativa española, quedando reservada esta denominación para el gasóleo de uso agrícola.

Además, no se recoge el actual límite del 0,20% en masa de contenido máximo de azufre permitido para este tipo de gasóleos de uso marítimo en territorio nacional, que no es objeto de modificación por parte de la Directiva 2005/33/CE,

¹² Especificaciones de los gasóleos para usos agrícola y marítimo (gasóleo B) y de calefacción (gasóleo C)



quedando además dicho gasóleo B incluido en la nueva definición general de “gasóleo de uso marítimo” (cuyas especificaciones, según la actual redacción del Proyecto de RD, serían las de la ISO 8217).

También elimina el Proyecto de RD el apartado a) del punto 2 del artículo 3 del RD 61/2006, que establece el 1 de enero de 2008 como fecha límite para que el contenido en azufre de los gasóleos de uso marítimo no supere el 0,10%, fecha que, como se ha indicado, también mantiene la Directiva.

En resumen, con la aprobación del Proyecto de RD en su actual redacción, a falta de otras previsiones adicionales, se está eliminando el actual gasóleo B para uso marítimo, no se contempla un gasóleo de uso marítimo con contenido en azufre del 0,20% (0,10% en 2008) y se fija como especificación del gasóleo para uso marítimo en territorio nacional las de la norma ISO 8217.

Sin embargo no parece justificada, al menos en base a criterios de transposición de la Directiva 2005/33/CE, la desaparición del actual gasóleo destinado al uso en embarcaciones no de recreo, máxime si se tiene en cuenta que esta desaparición, junto con la remisión a las especificaciones de la ISO 8217 produciría el efecto de elevar temporalmente (hasta el 1 de enero de 2010) el contenido máximo de azufre de los gasóleos destinados a estos usos desde el actual 0,20% hasta el 1% o 1,5%. En consecuencia, se propone una redacción alternativa del Proyecto de RD en el Anexo I, manteniendo la actual redacción del artículo 3.2 del RD 61/2006, eliminando únicamente su apartado b), limitando la aplicación del apartado c) hasta el 31 de diciembre de 2009 y excluyendo de la definición de “combustibles de uso marítimo” el gasóleo B para uso marítimo.



3.2.3 Sobre el contenido de azufre de los combustibles de uso marítimo destinados a determinados fines

La Directiva 2005/33/CE establece, como novedad, mediante la introducción de un nuevo artículo (artículo 4 *bis*), límites máximos al contenido de azufre de los determinados combustibles de uso marítimo.

Concretamente, para los combustibles de uso marítimo que sean utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de la Zonas de Control de Emisiones de SO_x (zonas marítimas definidas como tales por la OMI en el Anexo VI del Convenio MARPOL) se establece un contenido máximo de azufre del 1,5% en masa, que no podrá ser superado a partir de diferentes fechas, dependiendo de la Zona de Control de que se trate (el 11 de agosto del 2006 para la zona del mar Báltico y fechas aún no concretadas para la zona del Mar del Norte, incluido el Canal de La Mancha, y otras posibles zonas aún no designadas).

Adicionalmente, este mismo límite se establece para los combustibles utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios, a partir del 11 de agosto de 2006.

En la actualidad, y hasta la fecha en la que, según corresponda, entre en vigor este máximo, el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo toma como referencia lo establecido en ciertas normas internacionales (ISO, BSMA, CIMAC).

El Proyecto de RD traspone en este punto la Directiva 2005/33/CE mediante la incorporación al artículo 3 del RD 61/2006 (especificaciones técnicas de los gasóleos) del texto del mencionado artículo 4 *bis* de la Directiva. Sin embargo, al quedar este texto incluido dentro de un apartado específicamente dedicado a los gasóleos y al haberse restringido la definición de combustible de uso marítimo tan



sólo al combustible diésel para uso marítimo y gasóleo para uso marítimo, con la aprobación del Proyecto de RD, el contenido máximo del 1,5% de azufre que la normativa comunitaria fija para todos los combustibles de uso marítimo empleados en los buques de pasajeros y en determinadas zonas de Control de Emisiones de SO_x, sería, en el caso de la normativa española, tan sólo exigible al combustible diésel y al gasóleo de usos marítimos, quedando excluidos los fuelóleos de uso marítimo. Se trataría, en definitiva, de una transposición incompleta de la Directiva 2005/33/CE.

Parece por tanto oportuno considerar la modificación del Proyecto de RD para incorporar las novedades respecto a los fuelóleos destinados a uso marítimo introducidas por la Directiva comunitaria. Para ello, y con objeto de no tener que reproducir tanto en el artículo 3 como en el artículo 4 del RD 61/2006 las amplias prescripciones incluidas en el artículo 4 *bis* de la Directiva 2005/33/CE, se ha preferido crear un nuevo artículo (artículo 3 *bis*) referido a las especificaciones técnicas de los combustibles para uso marítimo, en el que se incluyen las citadas disposiciones de la Directiva (ver Anexo I).

Junto con las limitaciones de contenido máximo de azufre de los combustibles de uso marítimo, el Proyecto de RD incluye otras consideraciones, recogidas en el apartado 6 del artículo 4 *bis* de la Directiva 2005/33/CE (derivadas del Anexo VI del Convenio MARPOL) sobre medidas e instrumentos que aseguren el cumplimiento de las especificaciones de los combustibles para uso marítimo en cuanto al contenido en azufre. Estas disposiciones consisten en:

1. Mantener un registro de proveedores locales de combustible para uso marítimo.
2. Asegurar que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en España está documentado por el proveedor mediante el comprobante de entrega, acompañado por una muestra sellada.



3. Tomar las medidas adecuadas contra los proveedores que no cumplan con lo especificado en dicho comprobante.
4. Asegurar que se toman las medidas correctoras adecuadas para establecer la conformidad de cualquier combustible para uso marítimo no conforme.

3.2.4 Sobre el contenido de azufre para combustibles de uso marítimo destinados a navegación interior y buques atracados en puertos

La Directiva 2005/33/CE establece, por primera vez de forma específica, a través de su artículo 4 *ter*, un límite máximo de contenido en azufre para los combustibles de uso marítimo utilizados por los buques de navegación interior y los buques atracados en puertos comunitarios, que queda fijado en el 0,1% en masa a partir del 1 de enero de 2010.

Para facilitar el cumplimiento de esta limitación (que incluye una serie de exenciones en su aplicación), se concede a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la operación de cambio de combustible lo antes posible después del atraque (por ejemplo, de fuelóleo o diesel a gasóleo de uso marítimo) y lo más tarde posible antes de la salida (de gasóleo a diesel o fuelóleo de uso marítimo), haciéndose exigible el registro en el libro de navegación del tiempo de duración de dicha operación de cambio de combustible.

Con la aprobación del Proyecto de RD el mencionado artículo 4 *ter* de la Directiva se trasladará literalmente al RD 61/2006, incorporándose así al Ordenamiento español tanto la mencionada exigencia sobre el contenido en azufre como todas



aquellas exenciones al cumplimiento de la misma que establece la Directiva con carácter general¹³.

Así, se permitirá utilizar combustibles de uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1% en masa, aún después del 1 de enero de 2010, por un lado, a los buques que vayan a permanecer atracados en puertos españoles durante menos de dos horas o que durante todo el tiempo que estén atracados apaguen sus máquinas y, por otro, a los buques de navegación interior mientras se hallen en el mar, siempre y cuando dispongan de un certificado que demuestre su conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1977 en su versión modificada (Convenio SOLAS al que se ha hecho referencia anteriormente en el epígrafe de antecedentes).

3.2.5 Sobre la comercialización de combustible diésel y gasóleo de usos marítimos

El Proyecto de RD, trasponiendo la Directiva 2005/33/CE, establece por primera vez límites máximos para el contenido de azufre del combustible diésel y del gasóleo de usos marítimos comercializados en territorio nacional, límites que hasta la fecha tan sólo habían sido fijados para los combustibles utilizados en dicho territorio. Así, con la aprobación del Proyecto de RD, no se podrá comercializar combustible diésel de uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5% a partir del 11 de agosto de 2006, ni gasóleo de uso marítimo cuyo contenido en azufre supere el 0,1% desde el 1 de enero de 2010.

3.2.6 Sobre la eliminación de la exención en las Islas Canarias

El Proyecto de RD, en transposición de la Directiva 2005/33/CE, limita temporalmente al 1 de enero de 2010 la facultad conferida a España por la

¹³ No se transpone la exención de carácter particular que la Directiva establece para ciertos buques que navegan en aguas territoriales de la República Helena.



Directiva 1999/32/CE para poder autorizar en las Islas Canarias, la utilización de gasóleos de uso marítimo con un contenido en azufre superior a los límites establecidos en cada momento. Así, con la aprobación del Proyecto de RD, a partir del 1 de enero de 2010, el contenido en azufre del gasóleo de uso marítimo utilizado en cualquier parte del territorio nacional no podría superar el 0,1% en masa.

3.2.7 Sobre la eliminación de la posibilidad de utilización de gasóleos con mayor contenido de azufre

El Proyecto de RD, trasponiendo la Directiva 2005/33/CE, elimina la posibilidad por la que España, en base a lo establecido en la Directiva 1999/32/CE y en el RD 61/2006, podría permitir, hasta el 1 de enero de 2013, el uso de gasóleos¹⁴, en parte o en la totalidad del territorio nacional, con un contenido en azufre comprendido entre el 0,10% y 0,20%, previa comunicación a la Comisión Europea y al público.

Es en este punto donde se hace necesario destacar, tal y como se apuntó al inicio de este epígrafe, que esta modificación que la aprobación del Proyecto de RD introduciría sobre el RD 61/2006 no se enmarca exclusivamente dentro del ámbito de los combustibles para uso marítimo, sino que afecta también al gasóleo de calefacción (clase C), hecho que, aunque se tiene en cuenta a la hora de modificar el articulado del vigente Real Decreto de especificaciones, sería conveniente incluir también en la exposición de motivos del Proyecto de RD, donde sólo se señala que las modificaciones introducidas con motivo de la transposición de la Directiva 2005/33/CE afectan *“al contenido del artículo 3 del Real Decreto 61/2006 “Especificaciones técnicas de gasóleos” en lo referente al contenido en azufre de los gasóleos para uso marítimo”* (ver Anexo I).

¹⁴ Se consideran incluidos, entre otros, dentro del grupo “gasóleos”, tal y como se definían en la Directiva 1999/32/CE, gasóleos de uso marítimo y el gasóleo de calefacción.



3.2.8 Sobre los muestreos de los combustibles

El Proyecto de RD modifica el artículo 7 del RD 61/2006 relativo a “Muestreo y análisis” en dos aspectos. En primer lugar, establece que los muestreos que han de llevarse a cabo para el control de las especificaciones técnicas tanto de las gasolinas como de los gasóleos y los fuelóleos *“deberán realizarse a partir de la fecha en que sea exigible el límite máximo de dichas especificaciones para el combustible de que se trate”* en vez de *“después de transcurridos seis meses”* a partir de la citada fecha, tal y como está establecido actualmente.

Con la aprobación del Proyecto de RD se haría extensible a todos los combustibles contenidos en el ámbito de aplicación del RD 61/2006 un adelanto en la fecha de inicio de los correspondientes muestreos, adelanto que la Directiva 2005/33/CE sólo impone para ciertos combustibles de uso marítimo (los empleados en Zonas de Control de Emisiones de SO_x y los utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios, los buques de navegación interior y los buques atracados en puertos comunitarios). No pareciendo justificada, al menos en base a la transposición de la Directiva, la aplicación de dicho adelanto sobre los combustibles distintos de los de uso marítimo referidos, se propone una redacción alternativa a este punto en el articulado del Proyecto de RD (ver Anexo I).

En segundo lugar, con la aprobación del Proyecto de RD, se extiende a todos los combustibles de uso marítimo la exigencia de analizar el contenido de azufre en los mencionados muestreos, procediéndose así a la transposición de lo establecido por la Directiva 2005/33/CE en este sentido. Por el contrario, se exime de esta exigencia al gasóleo clase B de uso marítimo que queda de nuevo excluido de regulación sin aparente justificación. En consecuencia, se propone igualmente una redacción alternativa del texto en este sentido (ver Anexo I).



Por último, cabe señalar que también en este ámbito de muestreo y análisis, la transposición del Proyecto de RD es incompleta, ya que la Directiva, con el fin de que los Estados miembros garanticen el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, señala que se utilizarán ciertos métodos de muestreo, análisis e inspección¹⁵, así como el método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre de dichos combustibles, que no se han recogido en el Proyecto de RD. A este respecto, salvo justificación en contrario, se considera conveniente realizar la transposición íntegra de la Directiva, proponiéndose también la correspondiente modificación (ver Anexo I).

4 CONCLUSIONES

El Proyecto de RD objeto de este informe viene a transponer al ordenamiento español, mediante la modificación del vigente Real Decreto 61/2006 de 31 de enero, la Directiva 2005/33/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005 referida al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

La Directiva 2005/33/CE, además de asumir las obligaciones contenidas en el Anexo VI del Convenio MARPOL relativo a “Normas para la prevención de la contaminación del aire provocada por los buques”, vigente desde el 19 de mayo de 2005, introduce otras medidas adicionales propuestas por la Comisión Europea para reducir la acidificación producida por ciertos combustibles marinos.

Sin perjuicio de la valoración positiva que ha de merecer la transposición en plazo de disposiciones que, en el marco de la política medioambiental comunitaria, tienen por objeto mejorar los niveles de calidad del aire mediante la reducción de

¹⁵ Muestreo, con arreglo a las directrices de la OMI, del combustible destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, y análisis de su contenido de azufre; muestreo y análisis del contenido en azufre del combustible destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea posible, y en muestras selladas a bordo de los buques; inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

emisiones de óxidos de azufre, hay que señalar ciertas limitaciones en la forma en que se efectúa dicha transposición mediante el Proyecto de RD:

- 1) El concepto de “combustibles para uso marítimo” que emplea el Proyecto de RD es más restrictivo que el de la Directiva, ya que incluye el combustible diésel para uso marítimo y el gasóleo para uso marítimo, pero excluye otros combustibles para uso marítimo como los IFOs que sí están comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva.
- 2) El Proyecto de RD exige el cumplimiento por parte del combustible diésel y del gasóleo para usos marítimos de las correspondientes especificaciones técnicas de la norma ISO 8217. Sin embargo, esta remisión preceptiva a la norma ISO 8217 no resulta necesaria en base a lo establecido ni en la Directiva 2005/33/CE ni en el Anexo VI del Convenio MARPOL y, sin embargo, puede introducir incertidumbres en el ámbito comunitario si no es secundada por el resto de Estados miembros.
- 3) El Proyecto elimina de la normativa española el actual gasóleo B para uso marítimo, no contempla en su sustitución un gasóleo de uso marítimo en territorio nacional con contenido en azufre del 0,20% (0,10% a partir de 2008) al menos hasta el 31 de diciembre de 2009 y, en su lugar, se remite a la norma ISO 8217 para la determinación de las especificaciones exigibles para el gasóleo para uso marítimo. No parece sin embargo justificada, en base a la transposición de la Directiva 2005/33/CE, la desaparición del actual gasóleo destinado al uso en embarcaciones no de recreo, máxime si se tiene en cuenta que, junto con la remisión a las especificaciones de la ISO 8217, esta desaparición produciría el efecto de elevar el contenido máximo en azufre de los gasóleos destinados a estos usos.



Comisión
Nacional
de Energía

Para solventar estas limitaciones se proponen, en base a las consideraciones contenidas en los correspondientes epígrafes del informe, las oportunas modificaciones de la actual redacción del Proyecto de Real Decreto.



Comisión
Nacional
de Energía

ANEXO I

(PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ARTICULADO)



PROYECTO DE REAL DECRETO / , DE DE , 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, EN LO RELATIVO AL CONTENIDO DE AZUFRE DE LOS COMBUSTIBLES PARA USO MARÍTIMO.

Con el vigente Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburos, se procedió a la actualización de las especificaciones de las gasolinas, gasóleos de automoción (clase A), gasóleos para uso agrícola y marítimo (clase B) y de calefacción (clase C), fuelóleos, propano, butano y gases licuados del petróleo (GLP) de automoción, así como a la regulación del uso de biocarburos.

Poniendo fin a la situación de dispersión normativa anterior, el Real Decreto 1700/2003, de 15 de diciembre, antecesor del actualmente vigente Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, recogió el contenido del Real Decreto 287/2001, de 16 de marzo, que transpuso la Directiva 1999/32/CE, del Consejo, de 26 de abril de 1999 relativa a la reducción del contenido en azufre de determinados combustibles líquidos, y que suponía, principalmente, una mayor reducción del contenido de azufre de los fuelóleos, fijando asimismo el contenido de azufre de los gasóleos destinados a usos marítimos y a calefacción.

La aprobación de la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, supone una modificación de la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Por tanto, esta modificación de la Directiva 1999/32/CE afecta al contenido del artículo 3 “Especificaciones técnicas de gasóleos”, artículo 4 “Especificaciones técnicas de fuelóleos” y artículo 7 “Muestreo y análisis” del Real Decreto 61/2006, haciéndose a su vez necesaria la incorporación al mismo de un nuevo artículo, el artículo 3 bis, referente a “Especificaciones técnicas de combustibles para uso marítimo”.

El presente Real Decreto transpone la 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.

De acuerdo con la disposición adicional undécima apartado tercero, de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, el presente Real Decreto ha sido sometido a informe preceptivo de la Comisión Nacional de Energía.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Industria, Turismo y Comercio, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día

DISPONGO

- Eliminado: l
- Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Resaltar
- Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Resaltar
- Eliminado: “Especificaciones técnicas de gasóleos” en lo
- Con formato: Fuente: Times New Roman, Cursiva, Sin Resaltar
- Eliminado: l contenido en azufre de los gasóleos
- Eliminado: r
- Eliminado: d

Artículo Único. El Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, se modifica como sigue:

1) El artículo 3 “Especificaciones técnicas de gasóleos” *se modifica* como sigue:

- ▼
- ▼
- ▼
- ▼
- a) Se suprime del apartado 2 el párrafo b) y el párrafo c) no tendrá efectos a partir del 1 de enero de 2010.
- b) Se suprime el párrafo b) del apartado 3

2) Se inserta el artículo siguiente:

Artículo 3 bis. Especificaciones técnicas de los combustibles para uso marítimo

1) Definiciones

Se entiende por “combustible para uso marítimo” cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado a ser usado o usado a bordo de una embarcación, incluidos los combustibles definidos en la norma ISO 8217. Queda excluido el gasóleo clase B para uso marítimo.

Se entiende por “combustible diesel para uso marítimo” cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMB y DMC definidas en la tabla I de ISO 8217.

Se entiende por “gasóleo para uso marítimo” cualquier combustible para uso marítimo cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMX y DMA definidas en la tabla I de ISO 8217.

2) Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en zonas de Control de Emisiones de SOx o utilizados por buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia puertos comunitarios.

1. La Administración competente tomará todas las medidas necesarias para garantizar que en las aguas territoriales españolas, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación situadas dentro de las Zonas de Control de Emisiones de SOx no se utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa. Esta disposición se aplicará a cualquier buque de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comenzado fuera de la Comunidad Europea.

2. Las fechas de aplicación relativas al apartado 1 serán las siguientes:

- a) para la zona del Mar Báltico a que se refiere la regla 14(3)(a) del anexo VI del Convenio MARPOL: el 11 de agosto de 2006;
- b) para el Mar del Norte:

Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Cursiva

Eliminado: apartado 2 del a

Eliminado: queda redactado

Eliminado: Gasóleos para uso agrícola (clase B) y combustibles para uso marítimo.¶

Eliminado: Las especificaciones técnicas para los gasóleos de uso agrícola (clase B) son las que se relacionan en el ANEXO III de este real decreto.¶

Eliminado: El contenido máximo de azufre del gasóleo clase B utilizado en máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales, a partir del 1 de enero de 2008, no superará el 0,10 por cien en masa.¶

Eliminado: Los combustibles para uso marítimo se pueden clasificar en combustible diesel para uso marítimo (aquel cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMB y DMC en la tabla I de ISO 8217) y gasóleo para uso marítimo (aquel cuya viscosidad o densidad se sitúe dentro de los límites determinados para las calidades DMX y DMA en la tabla I de ISO 8217).¶ ... [1]

Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Resaltar

Con formato ... [2]

Eliminado: n

Eliminado: los

Eliminado: s

Eliminado: a) y

Eliminado: n

Eliminado: los párrafos

Eliminado: s en lugar del a) y b) suprimidos

Con formato: Fuente: Times New Roman, Negrita

Con formato: Fuente: Times New Roman, Negrita, Cursiva

Con formato: Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Eliminado: a

Eliminado:

Eliminado: ¶

Eliminado: ¶

— 12 meses después de la entrada en vigor de la designación de la OMI, con arreglo a los procedimientos establecidos, o

— el 11 de agosto de 2007, si esta última fecha es anterior;

c) para las demás zonas marítimas, incluidos los puertos, que la OMI designe posteriormente como Zonas de Control de Emisiones de SOx conforme a la regla 14(3)(b) del anexo VI del Convenio MARPOL: 12 meses después de la entrada en vigor de dicha designación.

3 La Administración competente será responsable de hacer cumplir el apartado 1, al menos por lo que respecta:

a los buques que enarboles pabellón español.

La Administración competente podrá asimismo tomar medidas de ejecución adicionales con respecto a otros buques, de conformidad con el Derecho marítimo internacional.

4 La Administración competente tomará todas las medidas necesarias para garantizar que, a partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), los buques de pasajeros en servicios regulares efectuados desde o hacia cualquier puerto comunitario no utilicen en aguas territoriales españolas, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa. La Administración competente será responsable de hacer cumplir este requisito, al menos por lo que respecta a los buques que enarboles pabellón español y a los buques de cualquier pabellón mientras permanezcan en puertos españoles.

5 A partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), La Administración competente exigirá que, como condición para la entrada de los buques en puertos españoles, se cumplimenten debidamente los diarios de navegación, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible.

6 A partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), y de conformidad con la regla 18 del anexo VI del MARPOL, la Administración competente deberá:

- mantener un registro de proveedores locales de combustible para uso marítimo,
- asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles para uso marítimo vendidos en territorio español está documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible, acompañado por una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor,

Eliminado: ¶
Con formato: Numeración y viñetas
Eliminado: —
Eliminado: ¶

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,75 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto
Eliminado:

Eliminado: ¶
Con formato: Numeración y viñetas
Con formato: Fuente: Times New Roman

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,75 cm, Primera línea: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto, Numerado + Nivel: 1 + Estilo de numeración: 1, 2, 3, ... + Iniciar en: 3 + Alineación: Izquierda + Alineación: 1,83 cm + Tabulación después de: 2,46 cm + Sangría: 2,46 cm, Tabulaciones: 0 cm, Lista con tabulaciones + No en 1 cm + 2,46 cm
Con formato: Fuente: Times New Roman
Eliminado: ¶

— tomar las medidas adecuadas contra los proveedores de combustible para uso marítimo que no cumplan con lo especificado en el comprobante de entrega de combustible,

Eliminado: ¶

— asegurarse de que se toman las medidas correctoras adecuadas para establecer la conformidad de cualquier combustible para uso marítimo no conforme descubierto.

Eliminado: ¶

7 La Administración competente garantizará que, a partir de la fecha a que se refiere el apartado 2, letra a), no se comercialice en territorio español combustible diesel para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 1,5 % en masa.

3) Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques de navegación interior y los buques atracados en puertos españoles.

Eliminado: b

Eliminado: comunitarios

Con formato: Fuente: Times New Roman

1. La Administración competente tomará todas las medidas necesarias para garantizar que, con efectos a partir 1 de enero de 2010, los buques que se indican seguidamente no utilicen combustibles para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa:

a) los buques de navegación interior, y

b) los buques atracados en puertos españoles, concediendo a la tripulación el tiempo suficiente para efectuar la operación de cambio de combustible lo antes posible después del atraque y lo más tarde posible antes de la salida.

Eliminado: ¶

Con formato: Fuente: Times New Roman

La Administración competente exigirá que se registre en el libro de navegación la duración de toda operación de cambio de combustible.

2. Las disposiciones del apartado 1 no serán aplicables:

a) cuando, con arreglo a los horarios publicados, los buques vayan a permanecer atracados durante menos de dos horas;

b) en el caso de los buques de navegación interior en posesión de un certificado que demuestre su conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, en su versión modificada, mientras dichos buques se hallen en el mar;

Eliminado: ¶

c) a los buques que apagan todas las máquinas y se conectan a la electricidad en tierra mientras están atracados en un puerto.

Eliminado: ¶

3. Con efectos a partir de 1 de enero de 2010, la Administración competente garantizará que en territorio español no se comercialice gasóleo para uso marítimo con un contenido en azufre superior al 0,1 % en masa.

Eliminado: Se suprime el párrafo b) del apartado 3 del artículo 3.¶

3) El párrafo primero del artículo 4 “Especificaciones técnicas de los fuelóleos” queda redactado como sigue:

Las especificaciones técnicas para los fuelóleos, con exclusión del combustible para uso marítimo, son las que se relacionan en el anexo IV de este Real Decreto.

4) El Artículo 7, “Muestreo y análisis”, se modifica como sigue :

El párrafo primero queda redactado como sigue:

Con el fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en las Directivas 98/70/CE, 2003/17/CE, 1999/32/CE y 2005/33/CE, en lo que respecta al control del cumplimiento de las especificaciones y presentación a la Comisión Europea de informes anuales sobre la calidad de los productos petrolíferos contemplados en este Real Decreto, las Comunidades Autónomas adoptarán las medidas necesarias para controlar mediante muestreos las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, combustibles para uso marítimo y fuelóleos. Dichos muestreos deberán realizarse después de transcurridos seis meses a partir de la fecha en que sea exigible el límite máximo de dichas especificaciones para el combustible de que se trate, excepto en el caso de los combustibles para uso marítimo, para los que los muestreos empezarán a realizarse en la fecha en la que entre en vigor el límite máximo de contenido en azufre correspondiente. Los muestreos se realizarán con la suficiente frecuencia garantizando, en todo caso, que las muestras sean representativas del combustible examinado.

El párrafo segundo queda redactado como sigue:

Antes del 30 de abril de cada año, las Comunidades Autónomas deberá comunicar a la Dirección General de Política Energética y Minas, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, los resultados de los muestreos realizados, con indicación de las excepciones concedidas con arreglo a lo establecido en los artículos 3, 3 bis y 4 de este Real Decreto.

El párrafo cuarto queda redactado como sigue:

En lo referente a los gasóleos clase B, para uso marítimo, combustibles para uso marítimo y gasóleo clase C, de calefacción, así como a los fuelóleos, los datos que se requieren deberán indicar el contenido de azufre de los citados productos.

Se añade el siguiente párrafo nuevo:

La Administración competente utilizará, con el fin de garantizar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, cada uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección, según proceda:

— muestreo, con arreglo a las directrices de la OMI, del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo cuando se esté suministrando a los buques, y análisis de su contenido de azufre,

Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Cursiva

Con formato: Sangría: Primera línea: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Con formato: Sangría: Izquierda: 1 cm, Primera línea: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Con formato: Sangría: Primera línea: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Eliminado:

Con formato: Sangría: Izquierda: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto, Tabulaciones: No en 1 cm

Eliminado: ¶

Eliminado: r

Eliminado: d

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,27 cm, Primera línea: 0 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Con formato: Fuente: Times New Roman

Con formato: Fuente: Times New Roman, Sin Resaltar

Con formato: Fuente: Times New Roman

Eliminado: ¶

Con formato: Fuente: Times New Roman

Con formato: Sangría: Izquierda: 1,06 cm, Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt

Con formato: Fuente: (Predeterminado) Times New Roman, 12 pt

Con formato: Espacio Antes: 0 pto, Después: 0 pto, Con viñetas + Nivel: 1 + Alineación: 1,25 cm + Tabulación después de: 1,88 cm + Sangría: 1,88 cm

- muestreo y análisis del contenido en azufre del combustible para uso marítimo destinado a combustión a bordo contenido en tanques, cuando sea posible, y en muestras selladas a bordo de los buques,
- inspección de los diarios de navegación y de los comprobantes de entrega de carburante de los buques.

El método de referencia adoptado para determinar el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo será el definido en las normas ISO (1992) y el PrEN ISO 14596 (o la que definitivamente apruebe el CEN).

Con formato: Sangría:
Izquierda: 1,06 cm, Espacio
Antes: 0 pto, Después: 0 pto,
Sin viñetas ni numeración

Con formato: Fuente:
(Predeterminado) Times New
Roman, 12 pt

Disposición final primera. Título competencial.

Este Real Decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases del régimen energético.

Eliminado: El título del ANEXO III queda redactado como sigue:¶
¶
ESPECIFICACIONES DE LOS GASÓLEOS PARA USOS AGRÍCOLAS (CLASE B) Y DE CALEFACCIÓN (CLASE C).¶

Eliminado: ¶

Eliminado: r

Eliminado: d

Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

Se habilita al Ministro de Industria, Turismo y Comercio para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este Real Decreto.

Eliminado: r

Eliminado: d

Disposición final tercera. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

Mediante este Real Decreto se incorpora al derecho español la 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.

Eliminado: r

Eliminado: d

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

Eliminado: r

Eliminado: d