



Comisión

Nacional

de Energía

**INFORME 21/2011 DE LA CNE SOBRE EL  
PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE  
SE MODIFICA EL REAL DECRETO 61/2006, DE  
31 DE ENERO, EN LO RELATIVO A LA  
ENTRADA EN VIGOR DE LAS  
ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL  
GASOLEO DENOMINADO CLASE B**

22 de junio de 2011

## INDICE

<b>1 RESUMEN EJECUTIVO Y CONCLUSIONES .....</b>	<b>1</b>
<b>2 INTRODUCCION .....</b>	<b>1</b>
<b>3 ANTECEDENTES.....</b>	<b>2</b>
<b>4 COMENTARIOS SOBRE EL CONTENIDO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO .....</b>	<b>4</b>
<b>5 OBSERVACIONES RECIBIDAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO .....</b>	<b>7</b>

## ANEXO: ESCRITOS DE OBSERVACIONES

## **INFORME 21/2011 DE LA CNE SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REAL DECRETO 61/2006, DE 31 DE ENERO, EN LO RELATIVO A LA ENTRADA EN VIGOR DE LAS ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL GASOLEO DENOMINADO CLASE B**

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 la Comisión Nacional de Energía, en su sesión del día 22 de junio de 2011, ha acordado aprobar el siguiente

### **INFORME**

## **1 RESUMEN EJECUTIVO Y CONCLUSIONES**

El Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe modifica el apartado 2 del artículo 3 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, se regula el uso de determinados biocarburantes y el contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, extendiendo a todo el gasóleo clase B, incluido el destinado a uso marítimo, la posibilidad de comercializar hasta el 31 de diciembre de 2011 gasóleo con un contenido máximo de 1.000 mg/kg de azufre, posibilidad vigente hasta ahora sólo para su uso en vehículos ferroviarios y tractores agrícolas y forestales.

Esta Comisión, en línea con la práctica totalidad de los escritos de observaciones recibidos en el trámite de audiencia, valora positivamente la ampliación de esta excepción temporal en la obligación de reducción del contenido máximo de azufre hasta 10 mg/kg al gasóleo clase B de uso marítimo.

## **2 INTRODUCCION**

Con fecha 16 de mayo de 2011 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de Energía un escrito del Secretario de Estado de Energía adjuntando el "*proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a la entrada en vigor de las especificaciones técnicas del gasóleo denominado clase B*", con el fin de que por parte de esta Comisión se emitiera el preceptivo informe por trámite de urgencia.

Con fecha de 17 de mayo, la Comisión ha remitido por procedimiento electrónico 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 ENAGAS GTS, de CEACCU, de la Dirección General de Energía, Minas y Seguridad Industrial de la Generalitat de Cataluña, de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), de la Compañía Logística de Hidrocarburos CLH, S.A. (CLH), de la Unión de Petroleros Independientes (UPI), de CEPSA y, conjuntamente, de la Confederación Española de Pesca (CEPESCA) y Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP).

Los citados escritos de observaciones se acompañan, como Anexo, al presente informe, en cuyo apartado 5 se incluye, adicionalmente, un resumen de las observaciones remitidas.

### **3 ANTECEDENTES**

El Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe viene a modificar el 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 (en adelante, Real Decreto 61/2006), en lo relativo a las especificaciones técnicas del denominado gasóleo clase B para uso marítimo.

El Real Decreto 61/2006<sup>1</sup> nació de la necesidad de dar cumplimiento al procedimiento exigible de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas, omitido con ocasión de la tramitación del Real Decreto 1700/2003 al cual aquél deroga, pero reproduciendo de forma casi literal su articulado, fijando las especificaciones de los productos derivados del petróleo y el uso de biocarburantes.

Por su parte, el Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre<sup>2</sup>, modificó el Real Decreto 61/2006 en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, para adaptarlo a la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio

---

<sup>1</sup> Sobre cuyo borrador la CNE emitió su Informe 13/2005, de 28 de julio de 2005 (Ref. Web: 38/2005).

<sup>2</sup> Sobre cuyo Proyecto la CNE emitió el Informe 8/2006, de 23 de marzo de 2006 (Ref. Web: 45/2006).

de 2005, por la que se modificaba la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Posteriormente, con fecha 2 de julio de 2009, el Consejo de la CNE aprobó su Informe 21/2009<sup>3</sup> sobre un Proyecto de Real Decreto que tenía como finalidad modificar el Real Decreto 61/2006 a fin de transponer al Ordenamiento jurídico español, al menos parcialmente, la Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009<sup>4</sup> (en adelante, Directiva 2009/30/CE). Un año después se remitió a la CNE un nuevo Proyecto de Real Decreto, con la misma finalidad que el anterior, pero incluyendo modificaciones relevantes tanto en el ámbito de las mezclas de gasolina con bioetanol<sup>5</sup> como en el de los combustibles para uso marítimo. Sobre dicho Proyecto la CNE aprobó su Informe 12/2010<sup>6</sup> con fecha 2 de junio de 2010.

Este proceso concluyó con la aprobación del Real Decreto 1088/2010, de 3 de septiembre<sup>7</sup>, que adaptó el Real Decreto 61/2006 a lo dispuesto en la Directiva 2009/30/CE en cuanto al uso de biocarburantes y a las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior, incluyendo, entre otras modificaciones, una nueva redacción de su artículo 3, apartado 2, que es objeto de modificación en virtud del presente Proyecto de Real Decreto.

---

<sup>3</sup> Informe 21/2009 de la CNE sobre el proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, en lo relativo a las especificaciones técnicas de gasolinas y gasóleos y utilización de biocarburantes (Ref. Web: 96/2009).

<sup>4</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/CEE.

<sup>5</sup> Se impone la obligación de que la denominada “gasolina de protección” sea la gasolina de menor índice de octano comercializada y se introducen valores de rebasamiento de la presión de vapor de las gasolinas que incorporen bioetanol, coincidentes con los de la Directiva 2009/30/CE, condicionándose su aplicación al resultado del correspondiente procedimiento de autorización.

<sup>6</sup> Informe 12/2010 de la CNE sobre el proyecto de Real Decreto 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 (aprobado por el Consejo de Administración de 2 de junio de 2010) (Ref. Web: 51/2010).

<sup>7</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.

## 4 COMENTARIOS SOBRE EL CONTENIDO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO

El artículo único del Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe viene a dar nueva redacción al apartado 2 del artículo 3 del Real Decreto 61/2006 para extender a todo el gasóleo clase B, sin distinción de usos, la posibilidad de comercialización hasta el 31 de diciembre de 2011 de gasóleo con un máximo de 1.000 ppm de azufre, vigente hasta ahora sólo al gasóleo B para vehículos ferroviarios y tractores agrícolas y forestales.

En efecto, el Real Decreto 61/2006, tras su última modificación, introdujo la obligación de limitar, a partir del 1 de enero de 2011, a 10 ppm, el contenido máximo de azufre de todo el gasóleo clase B (sin perjuicio de la posibilidad de realizar *“entregas a usuarios finales con un contenido en azufre de hasta 20 mg/kg, como consecuencia de la contaminación en la cadena de suministro”*), si bien incluyó la posibilidad, expresamente autorizada por la Directiva 2009/30/CE, de comercializar gasóleos con un máximo de 1.000 ppm de azufre *“para vehículos ferroviarios y tractores agrícolas y forestales hasta el 31 de diciembre de 2011”*.

Esta modificación supuso la reducción (a partir del 1 de enero de 2011) del contenido máximo de azufre para el gasóleo clase B para usos marítimos hasta 10 ppm, incluido su uso en embarcaciones de pesca en aguas exteriores, uso que, sin embargo, estaría excluido del ámbito del artículo 1 apartado 4 de la Directiva 2009/30/CE, que solo exige este contenido máximo al gasóleo usado en buques de navegación interior y embarcaciones de recreo.

En concreto, la Directiva 2009/30/CE establece refiriéndose *“a gasóleos para máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo”* que *“A partir del 1 de enero de 2011, el contenido máximo autorizado de azufre de esos gasóleos será de 10 mg/kg”*.

Es decir, que, tal como ya señaló la CNE en su citado Informe 12/2010, al no hacerse una distinción expresa de usos del gasóleo B en la normativa española se estaba exigiendo al gasóleo B destinado a embarcaciones de pesca en aguas exteriores un contenido máximo

de azufre más estricto (10 ppm desde el 1 de enero de 2011 frente a 1.000 ppm) que el que exigía la propia Directiva.

En este mismo sentido se han pronunciado diversos miembros del Consejo Consultivo de Hidrocarburos, quienes adicionalmente ponen de manifiesto ahora las consecuencias económicas de una mayor exigencia en cuanto al contenido de azufre en las especificaciones de este gasóleo. Recuerdan, al efecto, lo señalado en la propia Memoria que acompaña al Proyecto de Real Decreto<sup>8</sup> y remarcan que esta reducción en el contenido de azufre es de aplicación únicamente en España, lo que podría provocar no solo un perjuicio para la competitividad del sector pesquero, sino también un desplazamiento del avituallamiento hacia otros puertos europeos.

A este respecto, el Proyecto de Real Decreto pretende eliminar la diferencia existente en cuanto al contenido máximo de azufre según el uso del gasóleo B con objeto, como señala su Exposición de Motivos, *“de compaginar la mejora medioambiental asociada a la reducción del contenido de azufre y minimizar el impacto económico de la medida”*, lo cual merece una valoración positiva, teniendo en cuenta además que, como recuerdan AOP y CLH, España cumple con las exigencias de niveles de emisiones de SO<sub>2</sub>.

No obstante, es preciso advertir que la redacción del artículo 3.2 del Real Decreto 61/2006 propuesta en el Proyecto de Real Decreto, incluye, quizá inadvertidamente, al gasóleo para buques de navegación interior dentro de esta excepción temporal, lo cual no encuentra amparo en la citada Directiva 2009/30/CE.

Sin perjuicio de todo lo anterior, algunos miembros del Consejo Consultivo (AOP y CLH) abogan no sólo por retrasar hasta el 31 de diciembre de 2011 la exigibilidad del contenido máximo de azufre de 10 ppm, sino en fijar definitivamente el máximo de azufre admitido en 1.000 ppm para aquellos gasóleos distintos de los de automoción y de los destinados a su uso en máquinas móviles no de carretera<sup>9</sup> (incluida la navegación interior), en tractores

---

<sup>8</sup> *“La reducción del contenido de azufre (...) implica un incremento del precio del producto de este tipo de gasóleo que eleva los costes de producción para el sector pesquero”*.

<sup>9</sup> Según lo establecido en la Directiva 97/68/CE se considera «máquina móvil no de carretera» a *“cualquier máquina móvil, equipo industrial portátil o vehículo con o sin carrocería, no destinado al transporte de pasajeros o mercancías por carretera, en el que esté instalado un motor de combustión interna”*.

y en embarcaciones de recreo, evitando de este modo un incremento innecesario del precio de este producto.

En España sucesivas normas han venido recogiendo bajo la denominación genérica y no completamente apropiada de “gasóleos para usos agrícola y marítimo (clase B)”, que no encuentra correspondencia exacta en la normativa comunitaria, especificaciones comunes, sin distinción de uso, para todos los gasóleos incluidos bajo dicha denominación, lo cual, dejando al margen algunas cuestiones terminológicas (como, por ejemplo, la inclusión de los vehículos ferroviarios bajo el concepto de “uso agrícola y marítimo”), no parecía plantear mayores limitaciones en su aplicación, en la medida en que el contenido máximo de azufre para todos los usos era, hasta el 31 de diciembre de 2010, de 1.000 ppm.

Sin embargo, de los posibles usos a los que se destina el denominado gasóleo clase B, la Directiva 98/70/CE en su vigente redacción dada por la Directiva 2009/30/CE regula las especificaciones técnicas de los que se destinan a su uso en máquinas móviles no de carretera, buques de navegación interior, tractores agrícolas y forestales y embarcaciones de recreo<sup>10</sup>, mientras que el contenido de azufre del gasóleo B de uso marítimo (destinado principalmente a su uso en embarcaciones de pesca) está regulado en la Directiva 1999/32/CE<sup>11</sup>, modificada por la citada Directiva 2005/33/CE, con especificaciones menos estrictas en cuanto al contenido en azufre.

Pues bien, esta inconcreción de usos en la normativa española bajo la citada denominación genérica de gasóleos de clase B habría permitido desde el 1 de enero de 2011, como se ha señalado, la aplicación de una especificación más estricta en cuanto al contenido de azufre para el gasóleo clase B para uso marítimo que la exigible por la normativa comunitaria.

Por último, se valora positivamente la ampliación de la excepción temporal de la obligación de reducción del contenido máximo de azufre a 10 ppm para el gasóleo clase B

---

<sup>10</sup> La normativa española vigente no recoge bajo la denominación de gasóleo clase B al gasóleo destinado a su uso en embarcaciones de recreo, según señalan AOP y CLH en sus escritos de observaciones, dado que, como consecuencia de la normativa fiscal, estas embarcaciones se suministran con gasóleo de automoción clase A.

<sup>11</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 93/12/CEE.

de uso marítimo, siempre que, tal como establece la Directiva 2009/30/CE, se garantice el adecuado funcionamiento de los sistemas de control de emisiones y se tuviera en cuenta que dicha ampliación no debe alcanzar a los buques de navegación interior.

## **5 OBSERVACIONES RECIBIDAS SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO**

A continuación se resumen las observaciones al Proyecto de Real Decreto que se han hecho llegar a la CNE por parte de los miembros del Consejo Consultivo y otras organizaciones.

### CEACCU

CEACCU manifiesta su opinión positiva sobre el Proyecto de Real Decreto argumentando que la ampliación de la excepción al uso del gasóleo B para el sector marítimo, va a suponer, desde el punto de vista económico, la limitación del impacto en los precios finales del consumidor. No obstante, reconoce que desde el punto de vista medioambiental, esta excepción tendrá un efecto negativo.

### CLH

CLH opina que la propuesta que desarrolla el Proyecto de Real Decreto parte del supuesto erróneo de que el contenido de azufre de los combustibles utilizados en la pesca debe ser igual al de los gasóleos utilizados en agricultura y otras aplicaciones diferentes de la automoción, sin que ello responda a las especificaciones establecidas en la normativa europea, ni esté explícitamente recogido en la legislación española.

CLH señala que existe un problema con las especificaciones del gasóleo B derivado de las confusas denominaciones utilizadas en los diferentes Reales Decretos (Real Decreto 61/2006, Real Decreto 1027/2006 y Real Decreto 1088/2010) que no han recogido con exactitud lo establecido en las Directivas correspondientes. Por tanto, propone que se definan claramente las especificaciones del gasóleo B así como sus usos, concretamente el término “uso marítimo” en el que se incluya el gasóleo para uso pesquero objeto del Proyecto.

Asimismo, CLH considera que se ha producido una confusión en la trasposición de las Directivas 98/70/CE y 2009/30/CE, puesto que el gasóleo para uso marítimo, no se ve

afectado por tales Directivas, por lo que, el contenido máximo de azufre puede ser en el resto de países de la Unión Europea de 1.000 ppm (0,10% en masa). Por este motivo, CLH se muestra a favor de que se mantenga en el tiempo los 1.000 ppm de azufre en el gasóleo B para uso marítimo, dado que exigir un contenido máximo de azufre de 10 ppm significaría, desde el punto de vista económico, un perjuicio notable para el sector marítimo español mientras que desde el punto de vista medioambiental no tendría mucho sentido si se tiene en cuenta que España cumple holgadamente con las exigencias de nivel de emisiones de SO<sub>2</sub>. Por tanto, CLH reitera que se mantenga en España la misma especificación técnica para este uso que en el resto de la Unión Europea.

### CEPSA

Por su parte, CEPSA considera que unificar los criterios en cuanto a contenido de azufre para la totalidad de los usos del gasóleo B implica la eliminación de los costes asociados a una segregación de calidades durante el presente año pero, en línea con CLH, supondrá un incremento del precio del gasóleo B para pesca debido a las necesidades de desulfuración hasta 10 ppm a partir del 31 de diciembre de 2011, que no responde al mandato expresado en la Directiva 2009/30/CE.

Sin embargo, CEPSA también destaca que la opción de mantener para el gasóleo B de pesca una calidad diferenciada con un contenido de azufre de 1000 ppm, supondrá igualmente un aumento del coste logístico asociado a su distribución.

Por tanto, concluye que cualquiera de las dos opciones supone un aumento del precio de gasóleo B para uso pesquero.

### AOP

AOP señala la necesidad de definir con mayor precisión el gasóleo B para uso marítimo, concretamente para las embarcaciones de pesca, indicando de forma precisa que el gasóleo B afectado por la limitación de los 10 ppm de azufre se aplica a los usos contemplados en la Directiva, es decir, para el uso de máquinas móviles no de carretera incluidos los buques de navegación interior, tractores agrícolas y forestales y ferroviarios.

Con respecto a la limitación del contenido de azufre de 10 ppm para embarcaciones de pesca, AOP coincide con CLH y con CEPSA en que dicha limitación es exclusiva de

España y no responde a la exigencia de ninguna Directiva, ni a ningún criterio ambiental, ya que las emisiones de SO<sub>2</sub> en España están muy por debajo de los techos nacionales. En la línea de CLH, CEPSA y CEACCU, AOP pone de manifiesto el sobrecoste que supondría el uso del gasóleo B de 10 ppm en el sector de la pesca. Por ello, propone posibilitar la comercialización para la actividad de pesca de un gasóleo cuyo contenido sea del 0,1% en masa, para no perjudicar artificialmente la competitividad del sector pesquero español dentro del marco europeo y evitar el desplazamiento de las embarcaciones de pesca a otros puertos europeos.

Según lo expuesto, AOP propone que se introduzcan determinadas modificaciones en la redacción del apartado 2 del artículo 3 y en el artículo 9 del Real Decreto 61/2006.

#### UPI

Por su parte, UPI se muestra de acuerdo con el Proyecto de Real Decreto, coincidiendo con CLH y AOP en la conveniencia de definir los usos del gasóleo B y más concretamente el de las embarcaciones de pesca.

Por otro lado, UPI propone que se unifiquen las especificaciones de azufre de los gasóleos B y C, para evitar un incremento de los costes logísticos y un mayor riesgo de fraude al coexistir varias calidades de gasóleo.

Al margen del objeto del Proyecto de Real Decreto, UPI también propone flexibilizar la obligación de comercializar la gasolina de protección en todas las estaciones de servicio.

#### CEPESCA y FNCP

Por su parte, CEPESCA y FNCP manifiestan que la aplicación del actual Real Decreto 1088/2010 generaría un sobrecoste al sector pesquero de entre 21 y 35 millones de euros por año y solicita, en consecuencia, que al gasóleo B para uso pesquero le sea exigible un contenido máximo del 0,1% de azufre.

#### ENAGAS, DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA, MINAS Y SEGURIDAD INDUSTRIAL DE LA GENERALITAT DE CATALUÑA Y CORES

Manifiestan no tener observaciones al Proyecto de Real Decreto.