



Comisión

Nacional

de Energía

**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**

2 de julio de 2009

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUCCION.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTES .....</b>	<b>2</b>
2.1	Sobre la Directiva 2009/30/CE .....	2
2.2	Sobre la normativa española en materia de especificaciones.....	3
<b>3</b>	<b>CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO .....</b>	<b>4</b>
3.1	Sobre la transposición parcial de la Directiva 2009/30/CE .....	5
3.2	Sobre las modificaciones introducidas en materia de gasolinas .....	8
3.3	Sobre las novedades introducidas en relación con los gasóleos .....	13
3.4	Sobre las novedades introducidas en relación con la utilización de biocarburantes .....	18
3.5	Sobre los efectos en el mercado .....	23
3.6	Sobre los efectos en el cumplimiento de la obligación de comercialización de biocarburantes.....	25
<b>4</b>	<b>CONSIDERACIONES DE CARÁCTER FORMAL.....</b>	<b>26</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>27</b>
	<b>ANEXO: ESCRITOS DE OBSERVACIONES</b>	

## **INFORME 21/2009 DE LA CNE SOBRE LA PROPUESTA 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 Y UTILIZACIÓN DE BIOCARBURANTES**

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 2 de julio de 2009, ha acordado aprobar el siguiente

### **INFORME**

#### **1 INTRODUCCION**

Con fecha 21 de mayo de 2009 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 fijan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, se regula el uso de determinados biocarburentes y el 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 21 de mayo de 2009, 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., de la Generalitat de Catalunya, de ENAGAS GTS, del Instituto Nacional de Consumo del Ministerio de Sanidad y Política Social, de la Región de Murcia, de CEPESA, de la Asociación de Operadores Petrolíferos (AOP), de la Unión de Petroleros Independientes (UPI), de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES) y de la Asociación de Productores de Energías Renovables (APPA).

Los citados escritos de observaciones se acompañan, como Anexo, al presente informe.

## 2 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 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 (en adelante, Real Decreto 61/2006)<sup>1</sup> a fin de transponer al Ordenamiento jurídico español, al menos parcialmente, la recientemente aprobada Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009 (en adelante, Directiva 2009/30/CE), 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.

### **2.1 Sobre la Directiva 2009/30/CE**

La Directiva 2009/30/CE que ahora se transpone parcialmente forma parte de un amplio paquete normativo que incluye diversas medidas para luchar contra el cambio climático y promover el uso de energías renovables en el ámbito comunitario a fin de alcanzar los objetivos de reducción en un 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero y de participación del 20% de las energías renovables en el consumo total energético en la Unión Europea para 2020.

En concreto, la Directiva 2009/30/CE, mediante la modificación de la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo (en adelante, Directiva 98/70/CE) y de 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 (en adelante, Directiva 1999/32/CE), es el instrumento normativo que, dentro de dicho paquete, se orienta a la consecución de objetivos en materia de control y reducción de las emisiones de gases de efecto

---

<sup>1</sup> El Real Decreto 61/2006 fue modificado por el Real Decreto 1027/2006, de 15 de septiembre, en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

invernadero procedentes tanto de gasolinas y gasóleos de automoción como de otros gasóleos para uso como carburante distinto del de automoción.

A tal efecto, en cuanto a los carburantes de automoción, por un lado, introduce un novedoso mecanismo de control y reducción progresiva de las emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía durante el ciclo de vida del combustible para reducirlos en un 10% (en relación con las de 2010) antes del 31 de diciembre de 2020; y, por otro, modifica las especificaciones técnicas de los combustibles para permitir una mayor incorporación volumétrica de biocarburantes en los carburantes fósiles, tanto de bioetanol en las gasolinas (hasta un 10%, frente al 5% actual) como de FAME en los gasóleos (del actual 5% al 7%).

Además, en relación con los biocarburantes, a fin de incentivar la producción a escala mundial de forma sostenible y garantizar un enfoque coherente entre las políticas energética y medioambiental, se fijan criterios obligatorios de sostenibilidad que coinciden con los establecidos en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (en adelante, Directiva 2009/28/CE).

Por su parte, en relación con los gasóleos empleados como carburantes para usos distintos del de automoción, se reduce el contenido máximo de azufre, si bien se admiten determinadas excepciones de carácter tanto temporal como geográfico.

Finalmente, la Directiva 2009/30/CE, modifica la Directiva 1999/32/CE a fin de unificar la regulación aplicable a las especificaciones técnicas exigibles al combustible utilizado por los buques de navegación interior y deroga la Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, que ya había sido objeto de diversas modificaciones anteriores y que, consecuentemente, carecía de contenido esencial vigente.

## ***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 para los diferentes productos derivados del petróleo, las cuales han sido objeto de la preceptiva transposición al Ordenamiento español.

Centrándose en las normas más recientes, el Real Decreto 1700/2003<sup>2</sup> 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 (asumiendo la estrategia comunitaria sobre calidad del aire y protección medioambiental) y la incorporación de previsiones relativas al uso de biocarburantes; y, desde el punto de vista formal, la desaparición de la dispersión normativa existente hasta ese momento en materia de especificaciones.

Posteriormente, el Real Decreto 61/2006<sup>3</sup>, nació de la necesidad de dar cumplimiento al procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas<sup>4</sup>, omitido con ocasión de la tramitación del Real Decreto 1700/2003 al cual aquél deroga. El Real Decreto 61/2006 reproduce de forma casi literal el articulado del RD 1700/2003, regulando las especificaciones de los productos derivados del petróleo y el uso de biocarburantes.

Finalmente, el Real Decreto 1027/2006<sup>5</sup>, de 15 de septiembre, 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 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.

### **3 CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO**

El Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe (en adelante, Proyecto de RD) viene a sustituir la actual redacción de los artículos 2, 3 y 8 del RD 61/2006. En el presente epígrafe se detallan las principales modificaciones que introduce el Proyecto de RD en

---

<sup>2</sup> 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. Sobre el borrador de esta norma la CNE elaboró su preceptivo Informe 9/2003, de 18 de septiembre de 2003 (Ref web: 44/2003).

<sup>3</sup> Sobre el que la CNE emitió el correspondiente informe preceptivo, Informe 13/2005, de 28 de julio de 2005 (Ref web: 38/2005).

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Sobre cuyo Proyecto la CNE emitió el Informe 8/2006, de 23 de marzo de 2006 (Ref web: 45/2006).

relación con las novedades recogidas en la Directiva 2009/30/CE y las consideraciones que cabe hacer sobre el modo en que se materializa su transposición mediante el Proyecto de RD.

Del mismo modo, se realizarán ciertas observaciones en relación con las implicaciones comerciales de la entrada en vigor del Proyecto de RD y sobre las implicaciones en la obligación de comercialización de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte. Finalmente, se efectuarán determinadas consideraciones de carácter puramente formal.

### **3.1 Sobre la transposición parcial de la Directiva 2009/30/CE**

Como señala la Exposición de Motivos del Proyecto de RD, éste pretende transponer la Directiva 2009/30/CE en lo que se refiere a las especificaciones de gasolinas y gasóleos y modificar algunos aspectos relativos al uso de biocarburantes. Sin embargo, como se ha señalado en los antecedentes, la Directiva 2009/30/CE introduce otra serie de novedades, en algún caso de gran trascendencia, como las referidas a los criterios de sostenibilidad exigibles a los biocarburantes y el mecanismo de reducción gradual de emisiones de gases de efecto invernadero asociado a los carburantes, y otras más formales relativas a los gasóleos utilizados en buques de navegación interior que, sin embargo, no han sido recogidas en el Proyecto de RD.

#### **a) Sobre la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y sobre los requisitos de sostenibilidad exigibles a los biocarburantes**

La Directiva 2009/30/CE, además de modificar la Directiva 98/70/CE en cuanto a las especificaciones de gasolinas y gasóleos, tiene como objetivo fundamental controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Así, en su artículo 7 bis establece, que los Estados miembros deberán exigir a los proveedores que reduzcan *“de la forma más gradual posible las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida por unidad de energía suministrada del combustible y la energía suministrada hasta un 10% antes del 31 de diciembre de 2020”*. La reducción del 10% en 2020 se dividirá en: 1) un 6% en comparación con el nivel medio de emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida en la UE por unidad de energía de los combustibles fósiles en 2010, mediante el uso de biocarburantes, combustibles alternativos y reducciones en la quema

en antorcha y ventilación en los emplazamientos de producción<sup>6</sup>; 2) un objetivo indicativo adicional del 2%, logrado mediante el suministro de energía destinada al transporte o el uso de cualquier tecnología (incluida la captura y el almacenamiento del carbono) capaz de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; y 3) un objetivo indicativo adicional del 2%, logrado mediante la compra de créditos con arreglo al Mecanismo de Desarrollo Limpio del Protocolo de Kioto. Tal como se señala en los considerandos de la Directiva, estas reducciones adicionales (total 4%) no serán obligatorias para los Estados miembros ni para los proveedores de combustible en el momento de entrada en vigor de dicha Directiva.

Además, en dichos considerandos se establece que la producción de biocarburantes debe ser sostenible y que en consecuencia los biocarburantes utilizados para cumplir los objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero deben “*cumplir obligatoriamente los criterios de sostenibilidad*”. Para ello se incorporan los mismos criterios de sostenibilidad para el uso de los biocarburantes previstos en la Directiva 2009/28/CE, recogiendo en los artículos 7 ter, 7 quater, 7 quinquies y 7 sexies las medidas relativas a los criterios de sostenibilidad para los biocarburantes, a la verificación del cumplimiento de tales criterios, al cálculo del efecto de los biocarburantes en las emisiones de gases de efecto invernadero y a las medidas de ejecución e informes relativos a la sostenibilidad de los biocarburantes, respectivamente.

Dada la importancia de estas novedades, esta Comisión considera que, si bien resulta comprensible que se emplee otro instrumento normativo (por ejemplo, la norma que sirva para incorporar al Ordenamiento español las previsiones de la Directiva 2009/28/CE) para la transposición de las materias relacionadas con la reducción de gases de efecto invernadero y, sobre todo, de los criterios de sostenibilidad (dada la identidad de regulación en este aspecto), sí que sería conveniente incluir ahora en el Proyecto de RD, al menos, una referencia a la necesidad de que los biocarburantes que se comercialicen deberán cumplir los criterios de sostenibilidad cuando éstos sean exigibles.

---

<sup>6</sup> Podrán exigir que se cumplan los siguientes objetivos intermedios: 2% para el 31 de diciembre de 2014 y 4% para el 31 de diciembre de 2017.



## **b) Sobre la modificación de la Directiva 1999/32/CE**

La Directiva 2009/30/CE (artículo 2) también modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y deroga (artículo 3), la Directiva 93/12/CEE<sup>7</sup>.

Así, según señala en sus considerandos la Directiva 2009/30/CE es preciso adaptar la normativa comunitaria con el fin de dotar al sistema de mayor claridad y seguridad jurídica dado que hasta el momento tanto la Directiva 98/70/CE como la Directiva 1999/32/CE establecían límites sobre el contenido máximo de azufre del gasóleo utilizado por los buques de navegación interior. Además, puesto que se han desarrollado nuevas tecnologías de motores para los buques de navegación interior que emplean combustibles con muy bajo contenido en azufre, la Directiva 2009/30/CE también indica que debería reducirse el contenido en azufre de dichos combustibles lo antes posible.

En definitiva, la modificación de la Directiva 1999/32/CE recogida en la Directiva 2009/30/CE viene a suponer la aplicación, desde su entrada en vigor, del contenido máximo de azufre de 1.000 mg/kg también a los combustibles utilizados por los buques de navegación interior y su reducción a partir de 2011 hasta los 10 mg/kg.

Sin embargo, el Proyecto de RD se limita a introducir modificaciones relativas a gasolinas, gasóleos y biocarburantes y no a estos combustibles. Las modificaciones que, formalmente correspondería introducir en el RD 61/2006 para adaptarlo a la Directiva en este ámbito, serían la sustitución de la definición de combustible para uso marítimo de su artículo 9 y la eliminación de las referencias a la navegación interior del artículo 11 (apartados 1 a) y 2 b)), relativo al contenido máximo de azufre de los combustibles de uso marítimo.

Aunque es cierto que el plazo de transposición de la Directiva 2009/30/CE finaliza el 31 de diciembre de 2010 y que la importancia de esta modificación en España es más formal que material al tratarse de carburantes destinados a la navegación interior, parece aconsejable (a diferencia de lo que se ha dicho respecto a los criterios de sostenibilidad de los biocarburantes y al mecanismo de reducción de gases de efecto invernadero),

---

<sup>7</sup> Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, relativa al contenido de azufre de determinados combustibles líquidos.

aprovechar esta modificación del RD 61/2006 para incorporar todas las modificaciones introducidas por la Directiva 2009/30/CE en relación con los gasóleos para su uso como carburante distintos del de automoción, incluidas las relativas a los combustibles de uso marítimo.

### **3.2 Sobre las modificaciones introducidas en materia de gasolinas**

El Proyecto de RD introduce en el RD 61/2006 una serie de modificaciones (derivadas de las previsiones de la Directiva 2009/30/CE) en relación con las especificaciones de las gasolinas de automoción, consistentes básicamente en la modificación de diversos parámetros de la especificación que pretenden facilitar la incorporación de un mayor volumen de bioetanol en la gasolina y en la obligación de mantener la comercialización, durante un periodo transitorio, de una gasolina con menor contenido de compuestos oxigenados como garantía para los vehículos más antiguos que no están preparados para emplear gasolinas con alto volumen de biocarburantes.

#### **a) Sobre los parámetros técnicos y medioambientales de las gasolinas**

En cuanto a las especificaciones de las gasolinas recogidas en el anexo I del Proyecto del RD, se establecen cambios sustanciales en los siguientes parámetros: 1) aumenta el contenido de oxígeno de 2,7 a 3,7 %m/m; 2) incrementa el límite máximo de determinados compuestos oxigenados: etanol de 5 a 10 %v/v, alcohol isopropílico de 10 a 12 %v/v, alcohol tert-butílico de 7 a 15 %v/v y alcohol iso-butílico de 10 a 15 %v/v; 3) aumenta el límite máximo de éteres con 5 o más átomos de carbono por molécula de 15 a 22 %v/v y el del genérico “otros compuestos oxigenados” de 10 a 15 %v/v; y 4) se reduce, ya con carácter general, de 50 a 10 mg/kg el contenido máximo en azufre.

Por otro lado, en la nueva redacción propuesta para el artículo 2 b) del RD 61/2006 se establece (según se prevé en el artículo 1, apartado 3) de la Directiva 2009/30/CE) la reducción “*hasta un máximo de 0,03 por ciento de las ventas totales de gasolinas en el mercado nacional*” (frente al máximo del 0,5 % hasta ahora en vigor) de comercializar gasolinas con plomo para uso de vehículos de tipo especial, limitando además en un máximo de 0,15 g/l el contenido de plomo.

Sin perjuicio de la valoración positiva que merece la incorporación de la Directivas que, en el marco de la política medioambiental comunitaria, tienen por objeto mejorar los niveles de calidad del aire, hay que señalar ciertas limitaciones en el contenido de la transposición que se opera mediante el Proyecto de RD:

- 1) En el punto a) de la nueva redacción propuesta para el artículo 2 del RD 61/2006 que se incluye en el apartado uno del artículo único del Proyecto de RD, se establece que *“las gasolinas a las que se adicione bioetanol podrán tener en verano una presión de vapor hasta 8 KPa por encima del límite establecido en dicho anexo I”*. En este punto el Proyecto de RD ha elegido para las mezclas de gasolina el margen adicional máximo de presión de vapor que se establece en el anexo III de la Directiva 2009/30/CE. De esta manera se estaría cubriendo el rango completo de presiones de vapor recogido en la Directiva, pero el Proyecto de RD no recoge que dicha excepción está condicionada a su aprobación por parte de la Comisión.

En efecto, la Directiva 2009/30/CE establece que cuando los Estados miembros deseen aplicar dicha excepción deberán realizar una notificación a la Comisión, proporcionando *“toda la información pertinente”*, debiendo la Comisión evaluar la conveniencia y duración de la excepción. Para ello establece tanto los criterios que la Comisión deberá tener en cuenta<sup>8</sup> para la aprobación (debiéndose condicionar la excepción al cumplimiento de la legislación comunitaria sobre calidad del aire), como las posibles causas de denegación<sup>9</sup>.

En consecuencia debería modificarse el nuevo artículo 2 apartado a) del siguiente modo: *“Las gasolinas a las que se adicione bioetanol podrán tener en el periodo estival (del 1 de mayo hasta el 30 de septiembre), una presión de vapor hasta 8 kPa por encima del límite establecido en dicho anexo I. Esta excepción deberá ser autorizada por la Comisión según lo establecido en la Directiva 2009/30/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009”*.

---

<sup>8</sup>“1) la capacidad para evitar los problemas socioeconómicos derivados de una presión de vapor más elevada, incluidas las necesidades de adaptación técnica limitadas en el tiempo; y 2) las consecuencias ambientales o sanitarias de una presión de vapor más elevada y, en particular, el impacto en el cumplimiento de la legislación comunitaria relativa a la calidad del aire tanto en el Estado miembro afectado como en otros Estados miembros.”

<sup>9</sup>“Si la evaluación realizada demuestra que de la excepción se deriva un incumplimiento de la legislación comunitaria sobre la calidad o la contaminación del aire, incluidos los valores límite pertinentes y los techos de emisión.”

- 2) En la nueva redacción propuesta para el artículo 2 c) del RD 61/2006 se establece que *“hasta el 1 de enero de 2013, deberán estar disponibles en el mercado nacional gasolinas con un contenido máximo de oxígeno de 2,7 por cien en masa y un contenido máximo de etanol de 5 por cien en volumen”*.

Respecto a esta propuesta de redacción se deben hacer los siguientes comentarios. En primer lugar, hay que recordar que la Directiva 2009/30/CE (artículo 1 apartado 3) ordena a los Estados miembros que exijan *“a los proveedores que garanticen la comercialización de gasolina con un contenido máximo de oxígeno de 2,7% y un contenido máximo de etanol de 5%”*; sin embargo, el Proyecto de RD no define el ámbito subjetivo de esta obligación ni el grado de disponibilidad exigible a los proveedores. Se entiende que para dar adecuado cumplimiento a lo establecido en la Directiva resultaría conveniente establecer quiénes son los sujetos obligados a mantener en el mercado esta gasolina (operadores al por mayor de productos petrolíferos que comercialicen gasolinas de automoción) y qué cantidades mínimas y con qué disponibilidad geográfica deberían comercializarse, en consonancia con las previsiones de demanda que existan de este producto, a partir del correspondiente ejercicio de planificación. A tal efecto podría ahora incorporarse al Proyecto de RD, si se entendiera necesario para no retrasar la entrada en vigor del resto de modificaciones que en él se contienen, una habilitación para regular el contenido de esta obligación mediante la correspondiente norma de rango inferior.

En segundo lugar, en cuanto al plazo de aplicación de esta obligación, la Directiva 2009/30/CE prevé literalmente un periodo transitorio, al menos, *“hasta 2013”*<sup>10</sup>, expresión ésta equívoca pero que ampara que se pueda interpretar incluido el año 2013 en dicho periodo, especialmente si se atiende a lo establecido en la parte expositiva de la Directiva en la que se recuerda que esta medida se establece con el fin de evitar posibles problemas a aquellos vehículos que siendo más antiguos no están preparados para utilizar gasolinas con un alto contenido de biocarburantes. En consecuencia, se entiende que, con el fin de asegurar que no se produce ningún perjuicio en este sentido, debería entenderse que este periodo de transición fuera lo más amplio posible (hasta el 31 de diciembre de 2013).

---

<sup>10</sup> Ampliable durante un periodo más prolongado si lo consideran necesario los Estados miembros.

- 3) Con respecto al parámetro de la curva de destilación, en el anexo I del Proyecto de RD se vienen a mantener los mismos límites de la tabla de especificaciones del anexo I del RD 61/2006, coincidentes también con los de la última versión de la norma EN 228 publicada en noviembre del año 2008 (en adelante EN 228)<sup>11</sup>. Sin embargo, los límites de volumen máximo evaporado a 70 y 100 °C pueden suponer un inconveniente para la adición de bioetanol a las gasolinas y, por ello, el Comité Europeo de Normalización (CEN) se encuentra en proceso de revisión de la EN 228 con el objetivo, entre otros, de incrementar estos valores. Por tanto, se recomienda incluir una referencia expresa en la tabla de especificaciones del anexo I que permita la modificación automática de este parámetro, sin necesidad de modificación formal del RD 61/2006, para ajustarlo a los nuevos valores que resulten del proceso de revisión que está efectuando el CEN.
- 4) Con respecto al uso de aditivos metálicos, el Proyecto de RD no recoge lo establecido en la Directiva 2009/30/CE en cuanto al uso de aditivos metálicos específicos y, en particular, el uso de tricarbonilo metilcloropentadienil de manganeso (MMT) en relación con posibles riesgos para la salud y el medio ambiente derivados de su uso y la necesidad de desarrollar un método de ensayo adecuado, de forma que, en tanto no esté desarrollado, la Directiva limita el contenido de esos aditivos e impone la obligación de etiquetado de las gasolinas que lo contengan. En consecuencia, se considera conveniente incluir un apartado en el Proyecto de RD en este sentido: *“La presencia de aditivos metálicos queda limitada a 6 mg de Manganeso por litro a partir del 1 de enero de 2011 y a 2 mg de manganeso por litro a partir del 1 de enero de 2014. En caso de que las gasolinas incorporen estos aditivos deberán estar etiquetadas indicando <Contiene aditivos metálicos>”*.

#### **b) Sobre los métodos de ensayo del anexo I del Proyecto de RD**

En relación con los métodos de ensayo que sirven para la medición los distintos parámetros de la especificación, sería conveniente, con carácter general, que el Proyecto de RD recogiera las últimas normas aprobadas y los métodos de ensayo más actualizados para asegurar la adaptación de la especificación al nivel de progreso técnico existente en cada momento. En este sentido, se realizan los siguientes comentarios:

---

<sup>11</sup> La Directiva 2009/30/CE, por su parte, establece sólo límites mínimos para el volumen de evaporado a 100° y 150° C.

- 1) Se debería hacer mención, en las notas (2) y (11) del anexo I del Proyecto de RD), a la norma UNE EN 228:2009.
- 2) En la nota (1) del anexo I del Proyecto de RD se señala que para determinar los valores límite de los distintos parámetros, se ha recurrido a los criterios de la norma EN ISO 4259 (publicada en 1995). Esta referencia debería modificarse por la norma EN ISO 4259 que ha sido actualizada en el año 2006.
- 3) En la tabla y en la nota (12) se establece que para determinar el contenido en azufre se utilizará, entre otros, el método de la norma EN ISO 20847, poco adecuada para contenidos muy bajos de azufre y no referida en la última versión de la EN 228. Se propone mantener sólo los siguientes métodos para determinar el contenido en azufre: EN ISO 20846 y el método de la norma EN ISO 20884.
- 4) Se considera innecesario mantener una especificación referida al color de la gasolina (en este caso, “verde”), puesto que ya no existe la razón que la justificaba, esto es, la distinción de las gasolinas sin plomo de las gasolinas con plomo o de sustitución (de color amarillo)<sup>12</sup> y, sin embargo, sí que supone un coste económico.
- 5) En la tabla de especificaciones del anexo I del Proyecto de RD no se recogen los siguientes métodos de ensayo aceptados en la última versión de la EN 228:
  - a. El método establecido en la norma EN 15553 y en la norma EN ISO 22854 para el análisis de hidrocarburos.
  - b. El método de la norma EN ISO 22854 para la determinación del contenido de benceno.
  - c. El método de la norma EN ISO 22854 para determinar el contenido en oxígeno y compuestos oxigenados.
  - d. El método EN 13016-1 para determinar la presión de vapor en la especificación de volatilidad.

---

<sup>12</sup> La Unión Europea, a través de la Directiva 98/70/CE, prohibió la venta de gasolina con plomo a partir del 1 de enero de 2000, aunque si algún país demostraba que esta prohibición le causaba graves dificultades, podía obtener una moratoria. España solicitó y obtuvo la citada moratoria; sin embargo, finalmente impuso la prohibición de comercialización de gasolina con plomo a partir de 1 de agosto de 2001. Las gasolinas de sustitución no se comercializan desde el 1 de enero de 2009 (Real Decreto 942/2005, de 29 de julio, por el que se modifican determinadas disposiciones en materia de hidrocarburos).

- 6) En las notas (6), (7) y (8) se menciona la norma estadounidense ASTM D 1319 para definir el método de ensayo aplicable para la determinación del contenido en volumen de determinados hidrocarburos. Sin embargo, este método de ensayo, según la EN 228, en su última versión, se ha dejado de utilizar a estos efectos.
- 7) En lo que se refiere a los índices de octano (índice de octano “Research” (RON) e índice de octano “Motor” (MON)) no se incluye la precisión de cálculo contemplada en la última versión publicada de la norma EN 228, que indica que se deberán calcular disminuyendo en dos décimas los límites mínimos establecidos.
- 8) En la tabla de especificaciones del anexo I del Proyecto RD, aparecen junto con normas nacionales UNE EN e internacionales EN y EN ISO, normas ASTM estadounidenses, respecto a las cuales CLH destaca en sus observaciones que no hay una correspondencia exacta con las anteriores, lo que podría dar lugar, en algún caso, a controversia.

### **3.3 Sobre las novedades introducidas en relación con los gasóleos**

El apartado dos del artículo único del Proyecto de RD viene a sustituir íntegramente al artículo 3 del RD 61/2006, relativo a las “*especificaciones técnicas de gasóleos*”, tratando de adaptar dichas especificaciones a la nueva normativa europea en esta materia.

#### **a) Sobre los gasóleos de automoción (clase A)**

El Proyecto de RD señala que las especificaciones del gasóleo de automoción serán las recogidas en su anexo II. Estas especificaciones vienen a recoger las previsiones de la Directiva 2009/30/CE en relación con el contenido máximo de azufre (que se confirma en 10 mg/kg) y al contenido máximo en FAME (que pasa del 5 al 7 %v/v).

Como en el caso de las especificaciones relativas a las gasolinas, aún valorando positivamente la rápida transposición de la Directiva, es preciso efectuar las siguientes consideraciones:

- 1) No se ha recogido en el anexo II del Proyecto de RD (“*Especificaciones del gasóleo de automoción (clase A)*”) la disminución en el contenido de hidrocarburos policíclicos

aromáticos (PAHs) establecida en la Directiva 2009/30/CE, que pasa del 11 % a 8 %, por lo que debería modificarse la especificación a fin de que recogiera el nuevo límite establecido en la Directiva.

Por otra parte, en la disposición final segunda del Proyecto de RD se establece una exención temporal (hasta el 31 de diciembre de 2010) para la aplicación de la reducción del citado contenido de PAHs, que si bien está referida al gasóleo B, se entiende, como se señalará más adelante, que se refiere hecha al gasóleo de automoción. En este sentido, si bien esta exención pudiera estar orientada a facilitar el cumplimiento de la obligación de reducción de PAHs y que la fecha límite para la transposición es el 31 de diciembre de 2010, no se encuentra justificación para establecer este periodo transitorio (de hecho, plantea dudas interpretativas incluso a los propios operadores petrolíferos, según se desprende de su escrito de observaciones), por lo que se propone su eliminación.

- 2) Por otra parte, como ya se ha señalado en el apartado dedicado a las gasolinas, sería conveniente que el Proyecto de RD recogiera tanto las últimas normas internacionales aprobadas como los métodos de ensayo más actualizados.

En este sentido, se recomienda tener en cuenta los trabajos realizados por el CEN, a partir del mandato de la Comisión Europea, para actualizar la norma EN 590, habiéndose aprobado en febrero de 2009 una nueva versión<sup>13</sup>. Como en el caso de las gasolinas, el Proyecto de RD debería hacer referencia (Nota (2) del Anexo II) a la versión más actualizada de la norma UNE EN 590 o en su defecto de la EN 590 en sustitución de la versión de 2004.

La actualización de 2009 de la EN 590 establece nuevos métodos de ensayo para la medición del cumplimiento de los parámetros de la especificación, como el definido en la norma EN 15195 para la determinación del número de cetano y suprime otros como el de la EN 20847 para la determinación del contenido de azufre por no ser adecuado

---

<sup>13</sup> Esta norma debe ser adoptada por los distintos organismos nacionales de normalización antes de final de 2009, incluyendo, en anexo, los requerimientos nacionales relativos a las condiciones climáticas (punto de obstrucción de filtro en frío para verano e invierno).



para bajos contenidos de azufre<sup>14</sup>. Además, en la EN 590:2009 se estableció, como requerimiento adicional para la medición de la estabilidad da la oxidación de aquellos gasóleos con un contenido superior al 2% de FAME que, además del método y valores actuales, fuera necesario medir dicha estabilidad con el método Rancimat (EN 15751) con un límite mínimo de 20 horas. Asimismo recomienda añadir aditivos que mejoren la estabilidad de la oxidación con el fin de obtener un efecto similar al que producirían 1.000 ppm de BHT (butil hidroxitolueno).

Por último, en la nota (1) del anexo II se menciona la norma EN ISO 4259 señalando que se ha publicado en 1995 cuando la Directiva 2009/30/CE ya recoge la última revisión de 2006.

#### **b) Sobre los gasóleos para usos agrícola y marítimo (clase B) y de calefacción (clase C)**

El Proyecto de RD establece que las especificaciones que deben cumplir los gasóleos clase B y C son las recogidas en su anexo III. Las especificaciones para el gasóleo clase C vienen a ser las mismas del vigente RD 61/2006 en el que ya se preveía la reducción del contenido de azufre a 1.000 ppm a partir del 1 de enero de 2008.

En el caso del gasóleo clase B (en adelante gasóleo B) el Proyecto de RD, además de recoger la reducción en el contenido de azufre que, con carácter general, el RD 61/2006, ya preveía que fuera exigible a partir del 1 de enero de 2008 (1.000 mg/kg), introduce dos novedades:

- 1) El límite máximo para los hidrocarburos policíclicos aromáticos se reduce hasta el 8%.
- 2) A partir del 1 de enero de 2011, el contenido máximo de azufre se fija en 20 mg/kg, aunque permite que, únicamente para vehículos ferroviarios y tractores agrícolas y forestales, se mantenga en 1.000 mg/kg hasta el 31 de diciembre de 2011.

Respecto a la primera novedad, cabe señalar que la Directiva 2009/30/CE impone esta reducción solamente para el caso de los gasóleos de automoción y no para el resto de

---

<sup>14</sup> Debería eliminarse por tanto en la tabla y en la nota (4).

gasóleos. De hecho, la eventual aplicación del valor límite para los PAHs a las máquinas móviles no de carretera (incluidos los buques de navegación interior), los tractores agrícolas y forestales y las embarcaciones de recreo, es uno de los aspectos respecto a los que la Comisión Europea (artículo 1 apartado 9 de la Directiva) debe informar antes del 31 de diciembre de 2012 al Parlamento Europeo y al Consejo a efectos de proponer, si procede, una propuesta de modificación de la propia Directiva. En consecuencia, se entiende que el Proyecto de RD no debería establecer unas especificaciones más estrictas que las de la Directiva 2009/30/CE por lo que debería eliminarse el apartado 2a) de la nueva redacción propuesta para el artículo 3 del RD 61/2006.

En relación con la segunda novedad, la Directiva 2009/30/CE establece como regla general que *“a partir del 1 de enero de 2011, el contenido máximo autorizado de azufre de esos gasóleos será de 10 mg/kg”* y sólo excepcionalmente, *“con el fin de tener en cuenta la contaminación menor en la cadena de suministro”*, permite que los Estados miembros autoricen la comercialización de los gasóleos destinados a ser utilizados en máquinas móviles no de carretera, en tractores agrícolas y forestales y en embarcaciones de recreo con un mayor contenido de azufre (20 mg/kg) precisando que la medición se realizará *“en el punto de distribución final a los usuarios finales.”*

En este sentido, CLH en sus observaciones señala las dificultades que se darán en el transporte y distribución de los productos petrolíferos debido a la necesidad de transportar productos con distintos contenidos de azufre por los mismos oleoductos de productos y la conveniencia de contar con una cierta holgura en la especificación del gasóleo B que le permita asimilar las interfases de producto que se crearán. En concreto, a partir de 2011 sería preciso transportar por los oleoductos gasolinas y gasóleos de automoción con un contenido máximo de azufre de 10 ppm, gasóleo B de 20 ppm, gasóleo C de 1.000 ppm y queroseno de 3.000 ppm. Según CLH, las interfases generadas con mayores contenidos de azufre no podrían ser absorbidas ni por los productos de automoción ni por el queroseno, quedando el gasóleo C como único producto receptor de interfases y reinyecciones, con claras limitaciones debido a la estacionalidad en la demanda de este producto, por lo que sería necesario contar con una cierta holgura en la especificación del gasóleo B que permitiera la reinyección de las interfases sin necesidad de llegar a un retratamiento del producto en las refinerías.

Por ello, esta Comisión propone que se recoja la reducción en el contenido de azufre establecida en la Directiva 2009/30/CE para el gasóleo B, esto es 10 mg/kg, señalando la posibilidad de que, con el fin de tener en cuenta la contaminación menor en la cadena de suministro, puedan producirse entregas a usuarios finales con un contenido de azufre de hasta 20 mg/kg.

Por último, en cuanto a la posibilidad de mantener la comercialización hasta el 31 de diciembre de 2011 de gasóleo que contenga un máximo de 1.000 mg/kg de azufre para vehículos ferroviarios y tractores agrícolas y forestales la citada Directiva establece como condición que los Estados miembros *“puedan garantizar que no se pondrá en riesgo el funcionamiento adecuado de los sistemas de control de emisiones”*, condición ésta que se presume verificada con carácter previo a la inclusión de la citada excepción en el Proyecto de RD.

### **c) Sobre la exención aplicable en las Islas Canarias**

El RD 61/2006 en su actual redacción establece que el contenido máximo de azufre para el gasóleo B no será aplicable al gasóleo para uso marítimo que se utilice en las Islas Canarias, *“pudiéndose utilizar en dicho territorio gasóleo para uso marítimo con un contenido en azufre superior a los límites establecidos, siempre y cuando no supere el 0,30 por ciento en masa”*.

Por su parte, la Directiva 2009/30/CE señala que los Estados miembros podrán establecer para las regiones ultraperiféricas disposiciones específicas relativas a la introducción tanto de gasolinas como de *“combustibles diésel y gasóleos”* con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg, debiendo informar de ello a la Comisión. El Proyecto de RD aplica esta exención a todos los gasóleos cuando propone en su nueva redacción del artículo 3.4 del RD 61/2006 que *“los límites para los contenidos máximos de azufre establecidos en este artículo”* no sean de aplicación en las Islas Canarias hasta el 31 de diciembre de 2012, *“pudiéndose utilizar en dicho territorio gasóleos con un contenido de azufre superior, siempre y cuando no supere los 3.000 mg/kg”*.

En consecuencia, en su redacción actual, el Proyecto modifica sustancialmente, sin justificación aparente, el vigente RD 61/2006 ya que la exención reconocida en la

actualidad, limitada al “*gasóleo para uso marítimo*”, se extendería también al gasóleo de automoción y al destinado a ser utilizado en máquinas móviles no de carretera o en tractores, al referirse el Proyecto de RD a los límites “*establecidos en este artículo*”.

Conviene recordar que ni el RD 1700/2003 ni el RD 61/2006 hicieron uso de la facultad prevista en el párrafo segundo de los artículos 3 y 4 de la Directiva 98/70/CE según los cuales, para las regiones ultraperiféricas, los Estados miembros podrían arbitrar disposiciones específicas “*para la introducción de la gasolina de un contenido máximo de azufre de 10 mg/Kg*” y “*para la introducción de combustible diesel de un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg*”, respectivamente, por lo que no parece consecuente ejercer dicha facultad en esta transposición, cuando ya se había descartado en la de Directivas anteriores y, además, únicamente para uno de los grupos de productos. Así, de mantenerse la actual redacción del Proyecto de RD sólo deberían comercializarse gasolinas de automoción con un máximo de 10 ppm de azufre, mientras que los gasóleos de automoción, que suponen aproximadamente el 50% del carburante de automoción que se comercializa en las Islas Canarias, podrían alcanzar 3.000 ppm de azufre.

En conclusión, esta Comisión entiende que si bien la Directiva ampara la aplicación de esta exención, no parece justificado relajar las especificaciones actualmente en vigor en cuanto al contenido máximo de azufre exigible a los gasóleos distintos de los uso marítimo en las Islas Canarias, por lo que debería sustituirse la redacción del punto 4 del nuevo artículo 3 por la siguiente: “*Hasta el 31 de diciembre de 2012, no serán de aplicación al gasóleo para uso marítimo en las islas Canarias, los límites máximos de azufre establecidos, siempre y cuando no supere los 3.000 mg/kg.*”

### **3.4 Sobre las novedades introducidas en relación con la utilización de biocarburantes**

El apartado tres del artículo único del Proyecto de RD, que modifica íntegramente el artículo 8 (“*Utilización de biocarburantes*”) del RD 61/2006, introduce novedades tanto desde el punto de vista de las especificaciones de los biocarburantes como de las obligaciones de información al consumidor.

### **a) Sobre la especificaciones de los biocarburantes**

En los puntos 1 y 2 de la nueva redacción propuesta para el artículo 8 del RD 61/2006 (apartado tres del artículo único del Proyecto de RD) se regulan las especificaciones aplicables al bioetanol y biodiesel, incorporando las siguientes modificaciones en relación con el vigente RD 61/2006:

- 1) Se elimina la obligación de que cualquier mezcla de carburantes fósiles con bioetanol y biodiesel deba cumplir las especificaciones exigibles a gasolinas y gasóleos de automoción, respectivamente.
- 2) Se establece que las especificaciones técnicas que el biodiesel debe cumplir son las que figuran en la norma EN 14214 y las del bioetanol en la EN 15376<sup>15</sup>. No obstante, puesto que ya existen las correspondientes normas españolas, UNE EN 14214 (de junio de 2009) y UNE EN 15376 (de diciembre de 2008), podría hacerse referencia a éstas en lugar de a aquéllas.

En todo caso, lo importante es que tanto en el caso del biodiesel como del bioetanol, resultaría conveniente introducir en la redacción el Proyecto de RD, para evitar revisiones innecesarias y, al mismo tiempo, ganar en seguridad y claridad normativa, la previsión expresa de que será de aplicación la última versión publicada de las normas de referencia.

En este sentido, el CEN está trabajando, siguiendo diversos mandatos de la Comisión, en una revisión de la EN 15376 con el fin de extender su aplicación a mezclas de hasta un 10% de bioetanol con gasolina y en una nueva revisión de la EN 14214 para favorecer la incorporación de hasta un 10% de FAME en el gasóleo de automoción.

- 3) En el RD 61/2006 se establecían ciertas excepciones en cuanto al cumplimiento de las especificaciones técnicas, tanto para las mezclas de bioetanol con gasolina como

---

<sup>15</sup> La Directiva 2009/30/CE establece que el FAME incluido en los gasóleos debe cumplir la norma EN 14214, pero no contiene referencias a ninguna norma para fijar las especificaciones del bioetanol mezclado en las gasolinas.

de biodiesel con gasóleo, que ahora en el Proyecto de RD se han suprimido. Así, para el biodiesel se elimina la posibilidad de sobrepasar el índice de yodo de la EN 14214.

Por su parte, para las mezclas de hasta un 5% de adición directa de bioetanol con gasolina el vigente RD 61/2006 permite valores superiores de presión de vapor en invierno (85 kPa), de la curva de destilación (volumen máximo evaporado a 70 °C, E70 y a 100°C, E100) e incrementa el límite máximo del VLI (10 VP + 7E 70) hasta 1.160. Con la actual redacción del Proyecto de RD se elimina la posibilidad de sobrepasar los límites establecidos en su anexo I. En este sentido, si bien es conocido que la adición de bioetanol origina un aumento de la volatilidad de las gasolinas no existe un consenso en relación con el incremento que correspondería a los distintos porcentajes de bioetanol añadidos. Como se ha señalado en el epígrafe relativo a las especificaciones de las gasolinas, el CEN, en el ámbito de la revisión de la EN 228, está trabajando en este sentido para poder definir los incrementos correspondientes a estos parámetros para distintos porcentajes de bioetanol.

En consecuencia, resultaría conveniente que se posibilitara la aplicación automática, sin necesidad de modificación formal del RD 61/2006, de aquellos valores de los parámetros de curva de destilación y VLI que fueran aprobados por el CEN y resultaran de aplicación en España en función de sus condiciones climáticas, introduciendo al efecto la previsión correspondiente.

Por otra parte, cabe señalar que en la nueva redacción propuesta del artículo 8 del RD 61/2006 (*“Utilización de biocarburantes”*), no se contempla normativamente el uso de biocarburantes mezclados con otros combustibles y/o carburantes distintos de los de automoción (como, por ejemplo, su uso en máquinas móviles no de carretera o tractores agrícolas y forestales), ni establece especificaciones técnicas para otros biocarburantes distintos del bioetanol o del biodiesel que, sin embargo, sí están reconocidos en el ámbito de la obligación de comercialización de biocarburantes y combustibles renovables, como el aceite vegetal o el biohidrógeno.

En este sentido, deberían promoverse los trabajos necesarios para elaborar unas especificaciones técnicas dentro del correspondiente ámbito institucional de

normalización, que permitieran asegurar la calidad de los carburantes y combustibles comercializados y generar la necesaria confianza en el consumidor. Estas especificaciones deberían desarrollarse preferiblemente en el ámbito europeo a efectos de impedir restricciones en el comercio intracomunitario de biocarburantes o de sus mezclas con carburantes fósiles. Sin embargo, no se debe obviar que algunos países europeos<sup>16</sup> ya han adoptado estándares propios de biocarburantes o sus mezclas a fin de favorecer el cumplimiento sus objetivos respectivos en materia de comercialización de combustibles renovables.

#### **b) Sobre la información al consumidor sobre el contenido en biocarburantes**

El artículo 8 del RD 61/2006, en la nueva redacción que se pretende dar a sus apartados 3 y 4 (artículo único.tres del Proyecto de RD) establece que se podrán comercializar productos con contenido de biocarburantes superiores a los establecidos en los artículos relativos a gasolinas y gasóleos (más del 10 % y del 7%, respectivamente) siempre que se etiqueten convenientemente.

Existe distinta normativa tanto nacional como comunitaria que regula diversos aspectos relacionados con este punto. Así, la Directiva 2009/30/CE establece la necesidad de informar al consumidor del contenido de biocarburante incluido en las mezclas con gasolinas y gasóleos. Por su parte, la Directiva 2009/28/CE establece en su artículo 21 que *“Los Estados miembros velarán por que se informe al público sobre la disponibilidad y las ventajas medioambientales de todas las distintas fuentes de energía renovables para el transporte. Cuando los porcentajes de los biocarburantes, mezclados en derivados de aceites minerales, excedan del valor límite del 10 % en volumen, los Estados miembros exigirán que se indique este extremo en los puntos de venta”*.

A su vez, la Orden ITC/2877/2008 establece (artículo 18) la necesidad de incluir en los equipos de distribución de los puntos de venta o en sus proximidades anuncios relativos a la compatibilidad de las distintas mezclas con el motor de los vehículos.

---

<sup>16</sup> Este es el caso de Francia donde se han aprobado recientemente especificaciones nacionales para el E10 y el B7.

Finalmente, el propio RD 61/2006 establecía la necesidad de un etiquetado específico en los puntos de venta para las mezclas con contenidos superiores al 5% en volumen. Ahora, el punto 4 de la nueva redacción del artículo 8 incluida en el Proyecto de RD amplía esta exigencia de información al consumidor, estableciendo la necesidad de informar, por una parte, sobre si las mezclas de bioetanol con gasolina contienen hasta el 5% de bioetanol o hasta un 10% *“en mezcla directa”* y, por otra, sobre el contenido de biocarburante incluido en la mezcla, en el caso de mezclas de biocarburantes con gasolinas y gasóleos que excedan el contenido máximo de biocarburante incluido en los anexos I y II del citado Proyecto de RD, incluyendo, además, el siguiente anuncio en el punto de venta: *“antes de utilizar este producto asegúrese de que es apto para su motor”*.

En cuanto a la necesidad de información del contenido de bioetanol en mezclas con gasolinas del 5% o del 10%, las asociaciones europeas de fabricantes de vehículos y de operadores de productos petrolíferos, ACEA y EUROPIA, han propuesto, en el marco de los trabajos de revisión de la EN 228 que está llevando a cabo el CEN, la inclusión de un marcado específico en el punto de venta para los dos grados de mezclas de gasolina y bioetanol. Así, abogan por un marcado obligatorio para las mezclas con un 10% de bioetanol (E10) como “Gasolina con alto contenido en oxígeno” y un marcado voluntario del E5 como “Gasolina con bajo contenido en oxígeno” o “Gasolina de protección”.

Esta Comisión entiende que el Proyecto de RD recoge lo establecido en la Directiva 2009/30/CE en lo referente a la obligación de información al consumidor del contenido de bioetanol en las gasolinas, aunque no concreta la forma que debe llevarse a cabo, por lo que la propuesta del CEN podría ser una alternativa en este sentido. En todo caso, se debería eliminar la referencia a *“mezcla directa”* en este apartado a) del punto 4 del nuevo artículo 8 del RD 61/2006.

Respecto al etiquetado específico para mezclas de biocarburantes con gasolinas y gasóleos que excedan el contenido máximo de biocarburantes admitidos en las especificaciones técnicas de los anexos I y II del Proyecto de RD (10% en el caso del bioetanol en gasolina y 7% en el del biodiesel con gasóleo), procede recordar que, como



ya señaló esta Comisión en su Informe 33/2007<sup>17</sup>, es a día de hoy prácticamente inviable conocer el contenido exacto de biocarburantes incluidos en una mezcla cuando ésta se ha distribuido desde instalaciones logísticas en las que se hubiera almacenado indiferenciadamente el producto de distintos introductores, por lo que debería preverse cierta holgura en la indicación del contenido de biocarburantes o establecer la obligación de informar solamente del contenido máximo de biocarburantes que la mezcla pudiera incluir.

### **3.5 Sobre los efectos en el mercado**

La comercialización de gasolinas con distintas especificaciones en cuanto a contenido de oxigenados y la reducción del contenido de azufre en el gasóleo B recogidas en el Proyecto de RD como consecuencia de la trasposición de la Directiva 2009/30/CE, podrían tener ciertas implicaciones en la distribución de carburantes hasta el consumidor final.

Los principales aspectos a tener en cuenta serían, en el primer caso, la disponibilidad de “gasolina de protección” con bajo contenido en biocarburantes, en las instalaciones de suministro a vehículos y, en el segundo, la posibilidad de contaminación cruzada entre combustibles transportados por oleoducto.

Respecto a la primera cuestión, la Directiva 2009/30/CE establece la necesidad de garantizar la disponibilidad de gasolinas con un 2,7% de oxígeno y un 5% de etanol hasta, al menos, 2013. En el mercado español, donde se comercializan dos grados de gasolinas de distinto octanaje (gasolina 95 I.O. y gasolina 98 I.O.) podría emplearse uno de estos grados para la comercialización de “gasolina de protección”.

En efecto, en atención al incremento de octanaje que propicia la adición del bioETBE y a la actualmente limitada disponibilidad de infraestructuras logísticas para la adición directa de bioetanol, podría emplearse la gasolina de mayor octanaje para la puesta en mercado de mezclas de hasta un 10% de bioetanol, reservando la de 95 I.O. como “gasolina de

---

<sup>17</sup> Informe 33/2007 de la CNE sobre el proyecto de Orden por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte (aprobado por el Consejo de Administración de 18 de diciembre de 2007) (Ref web: 74/2007).

protección”<sup>18</sup>. No obstante, teniendo en cuenta que la gasolina de 95 I.O. representa alrededor del 90% del consumo total de gasolinas, esta alternativa podría no ser adecuada para alcanzar los objetivos de comercialización de biocarburantes actualmente vigentes en España.

Efectivamente, según las estimaciones realizadas (ver epígrafe siguiente), la comercialización de mezclas etiquetadas y de gasolina de 98 I.O. con alto contenido en bioetanol podría no ser suficiente a partir de 2010 para alcanzar el objetivo mínimo porcentual de ventas de bioetanol exigible, por lo que podría resultar necesario comercializar gasolina de 95 I.O. con alto contenido en etanol, lo que supondría, bien añadir mayor complejidad al sistema de distribución de carburantes al crear un nuevo grado de gasolina (especialmente en las instalaciones de suministro a vehículos), bien emplear la gasolina de 98 I.O. como “gasolina de protección”.

Por esta razón, se reitera la conveniencia de realizar un ejercicio de planificación que permita compatibilizar, de forma eficiente, el cumplimiento de dos obligaciones, la de garantizar la disponibilidad de gasolinas con bajo contenido en compuestos oxigenados hasta, al menos, el año 2013 y la de comercializar volúmenes de bioetanol que permitan alcanzar los objetivos mínimos exigibles.

En relación con los efectos en el sistema logístico de distribución de productos petrolíferos, cabe señalar que los oleoductos son un elemento básico en la cadena de suministro de carburantes y combustibles líquidos en España, con una participación de aproximadamente el 80% en el total de salidas de productos claros en el ámbito peninsular. Dado que a través de estos oleoductos se transportan diversos productos, existe la posibilidad de contaminación cruzada entre ellos. La combinación de interfases de carburantes con distinto contenido de azufre a partir de 2011 puede provocar el aumento de interfases que, por efecto de una mezcla inevitable, no se ajusten a especificación y no puedan ser asimilados por el sistema, como recuerda CLH en su escrito de observaciones.

---

<sup>18</sup> Solución análoga a la que se adoptó respecto a la comercialización simultánea de gasolinas con distinto contenido máximo de azufre (50 y 10 ppm) entre 2005 y 2008.

### **3.6 Sobre los efectos en el cumplimiento de la obligación de comercialización de biocarburantes**

La Disposición Adicional Decimosexta de la Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, establece objetivos anuales de venta o consumo de biocarburantes, los cuales tienen carácter obligatorio a partir del año 2009 (3,4% en contenido energético) y alcanzan el 5,83 % en 2010, habilitando al Ministerio de Industria, Turismo y Comercio a dictar las disposiciones necesarias para regular un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles renovables con fines de transporte.

En cumplimiento de dicha habilitación, la Orden ITC/2877/2008, de 9 de octubre, por la que se establece un mecanismo de fomento del uso de biocarburantes y otros combustibles con fines de transporte, establece la obligación de acreditación, por parte de cada sujeto obligado, de una cantidad mínima anual de ventas o consumos tanto de biocarburantes susceptibles de ser mezclados en gasolinas (bioetanol) como de biocarburantes susceptibles de ser mezclados en gasóleos (básicamente biodiesel), que quedan fijados en el 2,5% en 2009 y en el 3,9% en 2010, además de un objetivo global anual del 3,4 y del 5,83%, respectivamente, objetivos todos ellos en contenido energético.

Según las estimaciones realizadas por esta Comisión, en su condición de Entidad de Certificación de Biocarburantes<sup>19</sup>, asumiendo que no existen restricciones sobre el volumen de bioetanol admisible en las gasolinas derivadas del contenido máximo de oxígeno (2,7%*m/m*), sería factible con las especificaciones actuales el cumplimiento de las obligaciones fijadas para 2009 tanto de biodiesel como de bioetanol, pero ya no resultaría posible en 2010, año en el que los porcentajes mínimos en contenido energético fijados para ese ejercicio se traducirían en aproximadamente un 6% en volumen de bioetanol en gasolinas y de un 6,5% en volumen de biodiesel en gasóleo.

En consecuencia, la modificación de las especificaciones de las gasolinas y los gasóleos resultan fundamentales para el cumplimiento de los objetivos previstos en el mecanismo de fomento del uso de biocarburantes. En este sentido, esta Comisión valora muy positivamente el esfuerzo realizado para introducir, con mucha antelación respecto al plazo máximo establecido en la Directiva 2009/30/CE (31 de diciembre de 2010), las

---

<sup>19</sup> Se ha considerado que la diferencia entre los objetivos individuales de cada categoría de biocarburante y el objetivo global se cubre íntegramente con biodiesel.

modificaciones necesarias en las especificaciones técnicas de gasolinas y gasóleos de automoción a fin de permitir la incorporación de mayores volúmenes de biocarburantes.

#### 4 CONSIDERACIONES DE CARÁCTER FORMAL

A continuación se relacionan diversas consideraciones de carácter formal que afectan bien al articulado, bien a los anexos del Proyecto de RD. Así, en relación con las especificaciones de las gasolinas:

- 1) Se propone sustituir en el apartado uno del artículo único del Proyecto de RD la frase *“Las especificaciones técnicas para las gasolinas destinadas a ser utilizadas en vehículos son las que figuran en el anexo I de este real decreto...”* por la siguiente, más acorde con la Directiva 2009/30/CE (y con el propio Real Decreto 61/2006): *“Las especificaciones técnicas para las gasolinas destinadas a ser utilizadas en vehículos equipados con un motor de encendido por chispa son las que figuran en el anexo I del este real decreto...”*
- 2) Con respecto al método de ensayo EN 13132 al que se hace referencia en el anexo I del Proyecto del RD, se designa incorrectamente *“EN ISO 13132”*.
- 3) En relación con el método de ensayo indicado para la medición del índice de octano debe señalarse que el incluido en la EN 228 es el correspondiente a la norma EN ISO 5164 y no en la *“EN ISO 25164”*.

En relación con las especificaciones del gasóleo A, la nota (6) del anexo II, debería indicar que el FAME cumplirá la última versión de la norma UNE EN 14214 o EN 14214.

En cuanto a las especificaciones de los gasóleos B y C:

- 1) En el anexo III no aparece, en la tabla, al lado del parámetro “azufre, max” la llamada número (1). Además, en la nota correspondiente a este parámetro se debería hacer referencia a las últimas versiones publicadas de las normas UNE EN ISO 8754, UNE EN ISO 14596 y UNE EN ISO 4259.
- 2) Con respecto a la característica del punto de inflamación de los gasóleos B y C, CLH sugiere en sus observaciones que el método de ensayo para el cálculo del punto de

inflamación debería ser el de la norma EN ISO 2719, esto es, la correspondiente al gasóleo A, en lugar de la EN 22179.

En relación con la nueva redacción del artículo 8 del RD 61/2006 sobre utilización de biocarburantes (artículo único.tres del Proyecto de RD):

- 1) En el apartado 2 debería aclararse que las especificaciones a las que hace referencia son las del biodiesel “*proveniente de ésteres metílicos de ácidos grasos*”.
- 2) En el apartado 4 c) se señala erróneamente que se trata de gasóleos con más del 7% de “*bioetanol*” cuando debería indicar que se trata de más del 7% de “*biodiesel*”.

Por otra parte, la disposición final “*segunda*” debería denominarse disposición final “*única*”.

Finamente, deberían modificarse tanto la disposición adicional primera del RD 61/2006, con el fin de adaptar las necesidades de supervisión de las repercusiones en vehículos de las mezclas de biocarburantes con gasóleo elevando el porcentaje de mezcla del 5% al 7%, como su disposición final tercera, a fin de incluir la Directiva 2009/30/CE dentro de las normas comunitarias cuya incorporación parcial al Ordenamiento español se formaliza mediante el RD 61/2006.

## 5 CONCLUSIONES

El Proyecto de Real Decreto objeto de este Informe viene a modificar el Real Decreto 61/2006 a fin de transponer al Ordenamiento jurídico español la Directiva 2009/30/CE. Esta Directiva, que forma parte del paquete normativo recientemente aprobado para luchar contra el cambio climático y promover el uso de energías renovables en la Unión Europea, ha introducido importantes modificaciones referentes a las especificaciones técnicas de las gasolinas y gasóleos, a los criterios de sostenibilidad exigibles a los biocarburantes y a la obligación de reducción gradual de emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al ciclo de vida de los carburantes.

El Proyecto de Real Decreto, sin embargo, tan sólo incorpora las previsiones de la Directiva referentes a las especificaciones de gasolinas y gasóleos y a algunos aspectos

relativos al uso de biocarburantes, pero no las referidas a los criterios de sostenibilidad y a la obligación de reducción gradual de emisiones (que habrán, por tanto, ser objeto de transposición más adelante en otro instrumento normativo), ni a las modificaciones, de carácter más formal, relativas a los gasóleos utilizados en buques de navegación interior (que hubiera sido oportuno transponer ahora).

Las principales novedades que introduce el Proyecto de RD consisten, en el ámbito de las especificaciones técnicas de los carburantes de automoción, en la modificación de diversos parámetros de las especificaciones tanto de gasolinas como de gasóleos para facilitar la incorporación de un mayor volumen de biocarburantes y en la obligación de mantener la comercialización, durante un periodo transitorio, de una gasolina con menor contenido de compuestos oxigenados como garantía para los vehículos más antiguos que no están preparados para emplear gasolinas con alto volumen de biocarburantes.

Sin perjuicio de la valoración positiva que, sin duda, merece la rápida transposición de la Directiva 2009/30/CE, especialmente teniendo en cuenta las obligaciones derivadas del mecanismo de fomento del uso de biocarburantes actualmente en vigor en España, a lo largo de los distintos epígrafes de este Informe se han puesto de manifiesto ciertas consideraciones, formales y materiales, sobre el Proyecto del RD que afectan básicamente a dos aspectos.

Por un lado, al mayor o menor grado de fidelidad en la transposición de la Directiva en aspectos como el límite de la presión de vapor para las gasolinas que incorporen bioetanol, la reducción del contenido de hidrocarburos poliaromáticos en los gasóleos de automoción o las excepciones en la reducción del contenido máximo de azufre de los gasóleos empleados como carburante para usos distintos del de automoción. Y, por otro, a la conveniencia tanto de actualizar las referencias a las normas técnicas más recientes que fijan los parámetros técnicos de las especificaciones y sus correspondientes métodos de ensayo, como de introducir mecanismos de actualización automática para incorporar las revisiones que de dichas normas pudieran resultar.