



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 08.07.1998
COM(1998) 385 final

97/105 (SYN)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos
y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 189 A del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

- 1) El 12 de marzo de 1997, la Comisión aprobó una propuesta de Directiva del Consejo relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE.

Esta propuesta, que constituye una de las once iniciativas definidas en la Comunicación sobre una estrategia para combatir la acidificación, tiene por objeto reducir las emisiones de dióxidos de azufre (SO₂) mediante el establecimiento de un valor límite máximo para el contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (fuelóleo pesado a partir del 1 de enero de 2000 y gasóleo a partir del 1 de enero de 1999). La propuesta se basa en los resultados de una serie de estudios de coste-eficacia, pero establece en forma de excepciones la flexibilidad necesaria para aquellas regiones en las que se respetan los objetivos de calidad del aire y donde las emisiones de dióxidos de azufre no contribuyen a aumentar de forma significativa los problemas de acidificación.

Asimismo, se han integrado los aspectos comunes de la presente propuesta y las disposiciones de la Directiva 88/609/CEE sobre las grandes instalaciones de combustión.

El fundamento jurídico propuesto (artículo 130 S) permitirá que los Estados miembros que lo necesiten exijan valores límite más estrictos para el contenido en azufre de dichos combustibles líquidos.

Determinados combustibles líquidos (combustibles para buques, queroseno de aviación) no se propusieron para reglamentación en esta fase a la espera del resultado del examen del Convenio sobre contaminación marina (MARPOL) y teniendo en cuenta la contribución marginal a las emisiones de dióxidos de azufre, respectivamente.

Finalmente, la propuesta prevé un proceso de revisión general de las disposiciones a más tardar el 31 de diciembre de 2003.

- 2) El Comité Económico y Social emitió dictamen el 1 de octubre de 1997. Dicho dictamen apoya la propuesta de la Comisión en su conjunto.
- 3) El Comité de las Regiones emitió dictamen el 11 de noviembre. Dicho dictamen apoya vivamente la propuesta de la Comisión en su conjunto.
- 4) De las 28 enmiendas aprobadas por el Parlamento, la Comisión puede aceptar 16 enmiendas en su totalidad, parcialmente o en principio.

La Comisión puede aceptar:

- en su totalidad, las enmiendas 2, 3 (segunda parte), 5 (primera parte), 8, 13, 14, 15 (primera parte), 19 (primera parte) y 28;
- parcialmente, las enmiendas 16, 17, 23 y 27;

- en principio, las enmiendas 3 (primera parte), 5 (segunda parte), 6, 9 (primera parte), 15 (segunda parte) y 26.

Por lo que respecta en concreto a las enmiendas 6, 13, 17 y 23 relativas a la utilización de combustibles pesados por los buques, la Comisión tiene la intención de:

- tomar medidas para garantizar una postura coordinada de la Comunidad y sus Estados miembros en la 43ª reunión de la Comisión de protección del medio ambiente marino de la Organización Marítima Internacional que tendrá lugar en junio de 1999 con objeto de garantizar la designación del Mar del Norte/Canal de la Mancha, así como de cualquier otro mar europeo que lo requiera, como zona sensible a la contaminación atmosférica;
- estudiar las medidas que podrían tomarse para reducir la contribución a la acidificación derivada de la combustión de combustibles para uso marítimo distintos de los gasóleos para uso marítimo y, eventualmente, presentar una propuesta a finales del año 2000.

Por consiguiente, la presente propuesta queda modificada en consecuencia.

- 5) La Comisión no acepta las restantes propuestas (enmiendas 1, 4, 7, 9 (segunda parte), 10, 11, 12, 18, 19 (segunda parte), 20, 21, 22, 24, 25).

- La propuesta de la Comisión se basa en el artículo 130 S del Tratado ya que tiene por objeto la protección del medio ambiente y la salud de las personas mediante la reducción de las emisiones de dióxido de azufre asociadas al contenido de azufre de determinados combustibles. La enmienda para modificar el fundamento jurídico es incompatible con la estrategia de coste-eficacia adoptada. Por otra parte, podría plantear problemas para Austria y Finlandia dado que expira la excepción actual de mantener valores límite más estrictos para los gasóleos hasta finales del presente año. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar las enmiendas 1, 4, 7, 11 y 22.

- La propuesta de la Comisión se basa en una evaluación exhaustiva del coste-eficacia de las medidas que pueden contribuir a disminuir los problemas de acidificación. Por consiguiente, no es necesario hacer más estrictos los valores del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos propuesto para reglamentación. Por otra parte, los Estados miembros que lo necesiten siempre podrán aplicar un límite de azufre más estricto con arreglo al fundamento jurídico propuesto.

Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar las enmiendas 10, 12, 19 (segunda parte) y 24 (segunda parte).

- La propuesta de la Comisión tiene por objeto tratar todos los sectores industriales en igualdad de condiciones y tener en cuenta la necesidad de satisfacer los requisitos ambientales previstos en las Directivas vigentes y, en particular, la Directiva 88/609/CEE relativa a las grandes instalaciones

de combustión. La enmienda 20 constituiría un trato privilegiado para el sector de las refinerías y un paso atrás en materia de medio ambiente ya que un valor límite medio de emisiones más estricto para algunas instalaciones de combustión en refinerías ya está vigente en la actualidad en la Directiva 88/609/CEE.

Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar la enmienda 20.

- El marco comunitario para la aplicación de instrumentos económicos de carácter fiscal a fin de promover combustibles más limpios a través de un impuesto especial diferenciado está establecido de conformidad con la Directiva 92/81/CEE. La Comisión podría considerar otro tipo de instrumentos económicos en la revisión general que tendrá lugar a finales del año 2003. Por tanto, la Comisión no puede aceptar la enmienda 9 (segunda parte).
- La Comisión considera que todo lo que se refiere a información, notificación o consulta entre instituciones constituye una cuestión horizontal que afecta a la Comitología por lo que no resulta adecuado incluirlo en el contexto de la presente propuesta.

Por tanto, la Comisión no puede aceptar las enmiendas 21 y 25.

- La Comisión considera que, comparada con otras definiciones, su referencia al territorio y aguas territoriales de los Estados miembros evita cualquier conflicto de orden jurídico innecesario. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar las enmiendas 18 (segunda parte) y 24 (primera parte).
- La Comisión propuso fechas de aplicación de los combustibles regulados que tuvieran en cuenta un plazo de comercialización adecuado para las industrias afectadas. No resulta razonable la introducción de un contenido de azufre reducido en el fuelóleo pesado para 1999.

Por tanto, la Comisión no puede aceptar la enmienda 18 (primera parte).

PROPUESTA MODIFICADA

de Directiva del Consejo relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE

Texto propuesto por la Comisión⁽¹⁾

Propuesta modificada

(Enmienda 2)

Considerando 7

Considerando que la Comunidad y los Estados miembros como tales son partes contratantes del Convenio de la CEPE de las Naciones Unidas sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia; que, de conformidad con el Protocolo relativo a una nueva reducción de las emisiones de azufre establecido en el marco de este Convenio, las partes contratantes deben reducir de forma importante las emisiones de dióxido de azufre;

Considerando que la Comunidad y los Estados miembros como tales son partes contratantes del Convenio de la CEPE de las Naciones Unidas sobre la contaminación atmosférica transfronteriza a larga distancia; que el segundo Protocolo de la CEPE de las Naciones Unidas sobre la contaminación transfronteriza por dióxido de azufre prevé que los Estados miembros deben reducir sus emisiones de SO₂ por debajo de la reducción del 30% especificada en el primer Protocolo; que el segundo Protocolo de la CEPE de las Naciones Unidas se basa en la premisa de que las cargas y los niveles críticos continuarán superándose en algunas zonas sensibles; que aún serán necesarias nuevas medidas destinadas a reducir las emisiones de dióxido de azufre si se pretende respetar los objetivos del quinto Programa de acción en materia de medio ambiente, y que las partes contratantes deben reducir de forma importante las emisiones de dióxido de azufre;

(¹) DO C 190, de 21.6.1997, pág. 9.

(Enmienda 3)

Considerando 9 bis (nuevo)

Considerando que algunos estudios han demostrado que los beneficios derivados de reducir las emisiones de azufre mediante reducciones del contenido de azufre de los combustibles serán considerablemente superiores a los costes estimados para la industria; y que existe y está bien implantada la tecnología necesaria para reducir el nivel de azufre de los combustibles líquidos;

(Enmienda 5)

Considerando 10 bis (nuevo)

Considerando que en la Directiva 93/12/CEE del Consejo se pide a la Comisión que presente al Consejo una propuesta en la que establezca unos valores límite más bajos para el contenido de azufre del gasóleo y unos nuevos límites para el queroseno de aviación; y que, al mismo tiempo, es también conveniente fijar límites para el contenido de azufre de otros combustibles líquidos, en particular del fuelóleo pesado, del fuelóleo para buques, de los combustibles diesel para uso marítimo y de los gasóleos, con arreglo a los estudios de coste-eficacia;

(Enmienda 6)

Considerando 11

Considerando que, en el territorio de la Comunidad, solamente se deberían poder utilizar los gasóleos y el fuelóleo pesados cuyo contenido en azufre no supere determinados límites fijados en la presente Directiva;

Considerando que, en el territorio de la Comunidad, solamente se deberían poder utilizar -con las excepciones citadas en la presente Directiva- los gasóleos, los gasóleos para uso marítimo, los fuelóleos para buques y los fuelóleos pesados cuyo contenido en azufre no supere determinados límites fijados en la presente Directiva; que la Comisión debe examinar las cuestiones relativas a los fuelóleos para buques y, en su caso, presentar propuestas para el año 2000;

(Enmienda 8)

Considerando 12 bis (nuevo)

Considerando que las emisiones de azufre procedentes de la navegación marítima debidas a la combustión de combustibles para buques con un alto contenido de azufre contribuyen a la contaminación por dióxido de azufre y a los problemas de acidificación; que en determinadas zonas esta contribución es muy significativa y que, por consiguiente, es necesario limitar el contenido de azufre de los combustibles para buques;

(Enmienda 9)

Considerando 13 bis (nuevo)

Considerando que, con objeto de facilitar la consecución de los objetivos de la presente Directiva, puede ser conveniente para la Unión Europea y/o para los Estados miembros utilizar instrumentos económicos, como un impuesto sobre el azufre y un sistema de diferenciación de tarifas portuarias con arreglo al contenido de azufre de los combustibles utilizados por los barcos que hacen escala; que la Comisión debería examinar esta cuestión en el contexto de la revisión de la presente Directiva;

(Enmienda 13)

Considerando 18 bis (nuevo)

Considerando que, en las negociaciones restantes y futuras sobre el Convenio MARPOL en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comunidad abogará por una protección más amplia de las zonas sensibles a las emisiones de SO_x así como por la reducción del valor límite habitual de los gasóleos marítimos (actualmente el 4, 5 %); que deberían continuarse las iniciativas comunitarias tendentes a lograr que se declare al Mar del Norte/Canal de la Mancha como zona especial de control de las emisiones de SO_x;

(Enmienda 14)

Considerando 18 ter (nuevo)

Considerando que deben profundizarse las investigaciones sobre los efectos de la acidificación en los ecosistemas y en el organismo humano; que tiene una importancia central al respecto la cuestión relativa a la identidad de las partículas que (dependiendo de su tamaño, masa o número) conducen en especial a daños en la salud; que, al igual que para la investigación climática y marina, deben formularse para la investigación aplicada nuevos objetivos tales como la mejora de la desulfuración de los gases de combustión, el desarrollo de catalizadores para buques y el desarrollo de dispositivos anticontaminantes eficaces para vehículos (catalizador de NO_x); que la Comunidad Europea fomenta dicha investigación en el marco del V Programa Marco de Investigación;

(Enmienda 15)

Considerando 20

Considerando que los Estados miembros deben establecer los mecanismos de control apropiados para vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva; que deben presentarse a la Comisión informes periódicos sobre el contenido de azufre de los combustibles líquidos;

Considerando que los Estados miembros establecerán los mecanismos de control apropiados para vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva; que presentarán a la Comisión informes periódicos sobre el contenido de azufre de los combustibles líquidos;

(Enmienda 16)

Artículo 2, apartado 2 bis (nuevo)

"Gasóleos para uso marítimo": combustible destinado a uso marítimo que se ajusta a la definición del apartado 2 del artículo 2 o cuya viscosidad o densidad corresponde a los límites de viscosidad o densidad definidos para los destilados de uso marítimo en el Cuadro 1 de ISO 8217 (1996).

(Enmienda 19)

Artículo 3, apartado 2

Siempre que se respeten las normas de calidad del aire para los dióxidos de azufre establecidas en la Directiva 80/779/CEE del Consejo y en otras disposiciones comunitarias pertinentes y la contribución a la contaminación transfronteriza sea insignificante, un Estado miembro podrá autorizar el uso de fuelóleo pesado con un contenido de azufre entre el 1,0% y el 2,5% en peso en partes o en la totalidad de su territorio.

Siempre que se respeten las normas de calidad del aire para los dióxidos de azufre establecidas en la Directiva 80/779/CEE del Consejo y en otras disposiciones comunitarias pertinentes y la contribución a la contaminación transfronteriza sea insignificante -el Estado miembro en cuestión deberá demostrar a la Comisión que dicha excepción no es contraria al cumplimiento de la legislación comunitaria en materia de calidad del aire, incluida la Directiva 96/62-, un Estado miembro podrá autorizar el uso de fuelóleo pesado con un contenido de azufre entre el 1,0% y el 2,5% en peso en partes o en la totalidad de su territorio.

(Enmienda 26)

Artículo 6, apartado 1

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para controlar mediante muestreos el contenido de azufre de los combustibles que se utilicen previsto en los artículos 3 y 4. El muestreo empezará en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que entre en vigor el límite máximo de contenido de azufre para el combustible de que se trate. Se llevará a cabo con la suficiente frecuencia de tal manera que las muestras sean representativas del combustible examinado.

Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para controlar mediante muestreos el contenido de azufre de los combustibles que se utilicen previsto en los artículos 3 y 4. El muestreo empezará en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que entre en vigor el límite máximo de contenido de azufre para el combustible de que se trate. Se llevará a cabo con la suficiente frecuencia de tal manera que las muestras sean representativas del combustible examinado.

(Enmienda 27)

Artículo 6, apartado 2

a) el método ISO 8754 (1992) para el fuelóleo pesado y el combustible diesel para uso marítimo;

a) el método ISO 8754 (1992) y prEN ISO 14596 para el fuelóleo pesado y el gasóleo para uso marítimo;

(Enmienda 28)

Artículo 7, apartado 2

La Comisión presentará al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre del año 2003, un informe basado, en particular, en los informes presentados de conformidad con el apartado 1 y en las tendencias observadas en relación con la calidad del aire y la acidificación. La Comisión podrá acompañar dicho informe de propuestas destinadas a revisar la presente Directiva y, en particular, los valores límite fijados para cada categoría de combustible y las excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 3 y el apartado 2 del artículo 4.

La Comisión presentará al Consejo y al Parlamento Europeo, a más tardar el 31 de diciembre del año 2003, un informe basado, en particular, en los informes presentados de conformidad con el apartado 1 y en las tendencias observadas en relación con la calidad del aire y la acidificación. La Comisión podrá acompañar dicho informe de propuestas destinadas a revisar la presente Directiva y, en particular, los valores límite fijados para cada categoría de combustible y las excepciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 3 y el apartado 2 del artículo 4.

(Enmiendas 17 y 23)

Artículo 7, apartado 3

3. La Comisión estudiará las medidas que pueden tomarse para reducir la contribución a la acidificación procedente de la combustión de combustibles para uso marítimo distintos de los especificados en el artículo 2, apartado 2 bis y, llegado el caso, presentará propuestas para finales del año 2000.

ISSN 0257-9545

COM(98) 385 final

DOCUMENTOS

ES

14 01 12 06

N° de catálogo : CB-CO-98-396-ES-C

ISBN 92-78-37279-X

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo