

I

(Comunicaciones)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 1/2003

aprobada por el Consejo el 18 de noviembre de 2002

**con vistas a la adopción de la Directiva 2003/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ...
relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte**

(2003/C 32 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE
LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 175,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽³⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Consejo Europeo celebrado en Gotemburgo los días 15 y 16 de junio de 2001 adoptó una estrategia comunitaria para un desarrollo sostenible consistente en una serie de medidas, entre las que figura el desarrollo de los biocarburantes.
- (2) Entre los recursos naturales a cuya utilización prudente y racional alude el apartado 1 del artículo 174 del Tratado se encuentran el petróleo, el gas natural y los combustibles sólidos, los cuales no sólo constituyen unas fuentes de energía esenciales, sino que también representan la causa principal de las emisiones de dióxido de carbono.
- (3) Existe no obstante una amplia gama de biomasa que podría utilizarse para la producción de biocarburantes, derivada de productos agrícolas y de la silvicultura, así como de residuos y desperdicios de la silvicultura y de la industria agroalimentaria y forestal.
- (4) El sector del transporte, al que cabe atribuir más del 30 % del consumo final de energía registrado en la Comunidad,

se halla en fase de expansión y todo indica que este porcentaje seguirá incrementándose, junto con las emisiones de dióxido de carbono, y que esta expansión será mayor en términos porcentuales en los países candidatos tras su adhesión a la Unión Europea.

- (5) El Libro Blanco de la Comisión *La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad* prevé que las emisiones de CO₂ procedentes del transporte aumenten en un 50 % entre 1990 y 2010, para situarse alrededor de los 1 113 millones de toneladas, siendo el principal responsable el tráfico rodado que representa el 84 % de las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte. Desde un punto de vista ecológico, el Libro Blanco pide, por consiguiente, que se reduzca la dependencia del petróleo (actualmente del 98 %) en el sector del transporte utilizando otros combustibles tales como los biocarburantes.
- (6) El mayor uso de biocarburantes para transporte forma parte del paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kyoto y de cualquier conjunto de medidas políticas para cumplir nuevos compromisos en esta materia.
- (7) El aumento del uso de biocarburantes para transporte, sin descartar otros posibles carburantes alternativos, incluidos el GLP y el GNC de automoción, es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para reducir su dependencia de la energía importada e influir en el mercado de combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo. No obstante, esta consideración no debe menoscabar la importancia del cumplimiento de la legislación comunitaria sobre calidad de los carburantes, emisiones de los vehículos y calidad del aire.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 205, y DO C 331 E de 31.12.2002, p. 291.

⁽²⁾ DO C 149 de 21.6.2002, p. 7.

⁽³⁾ Dictamen emitido el 16 de mayo de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 4 de julio de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 18 de noviembre de 2002 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

(8) Como resultado de los adelantos tecnológicos la mayoría de los vehículos que actualmente están en circulación en la Unión Europea pueden utilizar sin problemas una mezcla baja de biocarburante. Los últimos adelantos tecnológicos hacen posible el uso de porcentajes más altos de biocarburante en la mezcla. Algunos países están utilizando ya mezclas de biocarburantes del 10 % o superiores.

- (9) Las flotas cautivas ofrecen la posibilidad de utilizar una concentración más alta de biocarburantes. En determinadas ciudades, las flotas cautivas ya están funcionando con biocarburantes puros, lo que, en algunos casos, ha contribuido a mejorar la calidad del aire en zonas urbanas.
- (10) El fomento del uso de los biocarburantes en el transporte constituye una etapa hacia una utilización más amplia de la biomasa que permitirá que los biocarburantes, sin descartar otras opciones, y en particular la del hidrógeno, tengan un mayor desarrollo en el futuro.
- (11) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros en relación con el desarrollo del uso de los biocarburantes debe incorporar el sector del hidrógeno de manera significativa y fomentar esta opción, teniendo en cuenta los programas marco comunitarios pertinentes.
- (12) El aceite vegetal puro de plantas oleaginosas obtenido por presión, extracción o procedimientos comparables, crudo o refinado pero sin modificación química, también podrá utilizarse como biocarburante en aquellos casos específicos en que tal uso sea compatible con los correspondientes tipo de motores y requisitos de emisión.
- (13) Los nuevos tipos de carburante deben cumplir las normas técnicas reconocidas para ser aceptados en mayor medida por los consumidores y los fabricantes de vehículos y penetrar así en el mercado. Las normas técnicas también constituyen la base de los requisitos en materia de emisiones y de control de éstas. Los nuevos tipos de carburante podrían tener dificultades para cumplir las actuales normas técnicas que, en gran medida, se han desarrollado para carburantes fósiles convencionales. La Comisión y los organismos de normalización deben supervisar los avances que se produzcan en el sector y adaptar y desarrollar activamente las normas de modo que puedan introducirse nuevos tipos de carburante, manteniéndose al mismo tiempo los requisitos de eficiencia medioambiental.
- (14) El bioetanol y el biodiesel, cuando se utilizan para vehículos, puros o en mezcla, deben cumplir las normas de calidad establecidas para garantizar un rendimiento óptimo del motor. Debe observarse que, en el caso del biodiesel para motores diesel, cuando la opción de transformación sea la esterificación, se podría aplicar la norma prEN 14214 del Comité Europeo de Normalización (CEN) sobre ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME). Consiguientemente, el CEN debe establecer las normas apropiadas para otros productos biocarburantes destinados al sector del transporte en la Unión Europea.
- (15) El fomento del uso de biocarburantes respetando al mismo tiempo las prácticas sostenibles en la agricultura y la silvicultura establecidas en la normativa que regula la política agrícola común, podría crear nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible en el marco de una política agrícola común más orientada al mercado, y en particular al mercado europeo, y al respeto de una vida rural próspera y una agricultura multifuncional, y podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores.
- (16) En su Resolución de 8 de junio de 1998 ⁽¹⁾ el Consejo aprobó la estrategia y el plan de acción de la Comisión en materia de fuentes de energía renovables y pidió medidas específicas para el sector de los biocarburantes.
- (17) El Libro verde de la Comisión *Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético* establece el objetivo de una sustitución del 20 % de los carburantes convencionales por carburantes alternativos en el sector del transporte por carretera de aquí a 2020.
- (18) Los carburantes alternativos sólo conseguirán penetrar en el mercado si son competitivos y están ampliamente disponibles.
- (19) En su Resolución de 18 de junio de 1998 ⁽²⁾ el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2 % en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal, ayudas financieras a la industria transformadora y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.
- (20) En cada mercado nacional y en el mercado comunitario, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, de las políticas nacionales y comunitarias de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, así como de la participación adecuada de todas las partes y actores interesados.
- (21) Las políticas nacionales de fomento del uso de biocarburantes no deben llevar a la prohibición de la libre circulación de los combustibles que cumplan las especificaciones medioambientales armonizadas establecidas en la legislación comunitaria.
- (22) El fomento de la producción y el uso de biocarburantes podría contribuir a la reducción de la dependencia de las importaciones energéticas y de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, los biocarburantes puros o en mezcla pueden usarse en principio en los actuales vehículos de motor y utilizar el actual sistema de distribución de carburantes para vehículos de motor. La mezcla de biocarburante con carburantes fósiles podría facilitar una posible reducción de costes en el sistema de distribución de la Comunidad.

(1) DO C 198 de 24.6.1998, p. 1.

(2) DO C 210 de 6.7.1998, p. 215.

(23) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la introducción de principios generales que prevean la comercialización y distribución de un porcentaje mínimo de biocarburantes, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, debido a las dimensiones de la acción, y, por consiguiente, puede lograrse mejor en el ámbito comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

(24) Deben fomentarse la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de sostenibilidad de los biocarburantes.

(25) El aumento del uso de los biocarburantes debe ir acompañado de un análisis detallado de las repercusiones en los ámbitos medioambiental, económico y social para decidir si es recomendable aumentar la proporción de biocarburante en relación con los carburantes convencionales.

(26) Debe preverse la posibilidad de adaptar rápidamente al progreso técnico y a los resultados de la evaluación de impacto ambiental de la primera fase de introducción la lista de biocarburantes y el porcentaje de contenidos renovables, así como el calendario para la introducción de los biocarburantes en el mercado de los combustibles para transporte.

(27) Deben adoptarse medidas para desarrollar rápidamente las normas de calidad de los biocarburantes que se usen en el sector de la automoción, tanto puros como mezclados, con carburantes convencionales. Si bien la fracción biodegradable de los residuos es una fuente potencialmente útil para la producción de biocarburantes, la norma de calidad debe tener en cuenta la posible contaminación de los residuos para evitar que determinados componentes dañen los vehículos o deterioren las emisiones.

(28) El fomento de los biocarburantes debe ser coherente con los objetivos medioambientales y en materia de seguridad del suministro, y con los objetivos y medidas de cada Estado miembro en ámbitos conexos. A este respecto, los Estados miembros pueden estudiar medios económicamente racionales de dar publicidad a las posibilidades del uso de biocarburantes.

(29) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva tiene por objeto fomentar la utilización de biocarburantes u otros combustibles renovables como sustitutos del gasóleo o la gasolina a efectos de transporte en los Estados miembros, con el fin de contribuir a objetivos como el cumplimiento de los compromisos asumidos en materia de cambio climático, la seguridad de abastecimiento en condiciones ecológicamente racionales y la promoción de las fuentes de energías renovables.

Artículo 2

1. A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) *biocarburante*: el combustible líquido o gaseoso para transporte producido a partir de la biomasa;
- b) *biomasa*: la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura (incluidas las sustancias de origen vegetal y de origen animal), de la silvicultura y de las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y municipales;
- c) *otros combustibles renovables*: combustibles renovables, distintos de los biocarburantes, que procedan de fuentes de energía renovables, tal como las define la Directiva 2001/77/CE ⁽²⁾, y se utilicen en el transporte;
- d) *contenido energético*: el valor calorífico inferior de un combustible.

2. Se considerarán biocarburantes al menos los productos enumerados a continuación:

- a) *bioetanol*: etanol producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa o de la fracción biodegradable de los residuos;
- b) *biodiesel*: éster metílico producido a partir de un aceite vegetal o animal de calidad similar al gasóleo, para su uso como biocarburante;
- c) *biogás*: combustible gaseoso producido a partir de la biomasa y/o a partir de la fracción biodegradable de los residuos y que puede ser purificado hasta alcanzar una calidad similar a la del gas natural, para uso como biocarburante, o gas de madera;
- d) *biometanol*: metanol producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa;
- e) *biodimetiléter*: dimetiléter producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa;
- f) *bioETBE (etil ter-butil éter)*: ETBE producido a partir del bioetanol. La fracción volumétrica de bioETBE que se computa como biocarburante es del 47 %;

⁽²⁾ Directiva 2001/77/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, relativa a la promoción de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables en el mercado interior de la electricidad (DO L 283 de 27.10.2001, p. 33).

- g) *bioMTBE*: (metil ter-butil éter): combustible producido a partir del biometanol. La fracción volumétrica de *bioMTBE* que se computa como biocarburante es del 36 %;
- h) *biocarburantes sintéticos*: hidrocarburos sintéticos o sus mezclas, producidos a partir de la biomasa;
- i) *biohidrógeno*: hidrógeno producido a partir de la biomasa y/o a partir de la fracción biodegradable de los residuos para su uso como carburante.

Artículo 3

1. a) Los Estados miembros deberían velar por que se comercialice en sus mercados una proporción mínima de biocarburantes y de otros combustibles renovables y a tal efecto establecerá objetivos indicativos nacionales.
 - b) i) Como valor de referencia para estos objetivos se fija el 2 %, calculado sobre la base del contenido energético, de toda la gasolina y todo el gasóleo comercializados en sus mercados con fines de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2005.
 - ii) Como valor de referencia para estos objetivos se fija el 5,75 %, calculado sobre la base del contenido energético, de toda la gasolina y todo el gasóleo comercializados en sus mercados con fines de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2010.
2. Los biocarburantes podrán ponerse a disposición en alguna de las siguientes formas:
 - a) en estado puro o en una concentración elevada en derivados del petróleo, con arreglo a unos niveles de calidad específicos para las aplicaciones en el sector del transporte;
 - b) mezclados con derivados de petróleo, con arreglo a las normas europeas pertinentes en las que se establecen las especificaciones técnicas para combustibles de transporte (EN 228 y EN 590);
 - c) en líquidos derivados de los biocarburantes, como el ETBE (etil ter-butil éter), cuyo porcentaje de biocarburantes se especifica en el apartado 2 del artículo 2.
3. Los Estados miembros supervisarán las repercusiones que se deriven del uso de biocarburantes en mezclas de gasóleo superiores al 5 % en vehículos no modificados y adoptarán, en su caso, las medidas oportunas para garantizar el respeto de la legislación comunitaria pertinente en materia de niveles de emisión.
4. En las medidas que adopten, los Estados miembros deberían tener en cuenta el equilibrio climático y medioambiental general de los distintos tipos de biocarburantes y podrán dar prioridad al fomento de los biocarburantes que presenten un balance medioambiental muy favorable desde el punto de vista de la rentabilidad, teniendo también en cuenta la competitividad y la seguridad del suministro.
5. Los Estados miembros velarán por que se informe al público sobre la disponibilidad de los biocarburantes. Para los porcentajes de biocarburantes mezclados con derivados del petróleo que excedan de los valores límite de un 5 % de ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME) o de un 5 % de bioetanol, se

impondrá la obligación de un etiquetado específico en los puntos de venta.

Artículo 4

1. Antes del 1 de julio de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes, en estado puro o mezclados, y otros combustibles renovables comercializados en sus mercados el año anterior. Si procede, los Estados miembros informarán sobre cualesquiera condiciones excepcionales del abastecimiento de petróleo crudo o de productos del petróleo que hayan afectado a la comercialización de biocarburantes.

En su primer informe después de la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros comunicarán el nivel de sus objetivos indicativos nacionales para la primera fase. En el informe relativo al año 2006, los Estados miembros comunicarán el nivel de sus objetivos indicativos nacionales para la segunda fase.

En estos informes, se motivará la diferenciación de los objetivos nacionales respecto de los valores de referencia que figuran en la letra b) del apartado 1 del artículo 3, pudiéndose basar la misma en los siguientes elementos:

- a) factores objetivos como un potencial nacional limitado de producción de biocarburantes procedentes de productos agrícolas y/o residuos, los recursos nacionales dedicados a la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte y las características específicas del mercado nacional de combustibles para los transportes;
- b) políticas nacionales concordantes con los objetivos del sector energético de la Unión Europea (seguridad del abastecimiento, competitividad y protección del medio ambiente), relativas al sector del transporte y encaminadas a objetivos similares a los perseguidos por la presente Directiva (cumplimiento de los compromisos sobre cambio climático; contribución a la seguridad del abastecimiento de una manera ecológicamente racional; fomento de las fuentes de energía renovables).

2. La Comisión elaborará una evaluación para el Parlamento Europeo y el Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, y cada dos años desde esa fecha, sobre los progresos realizados en los Estados miembros respecto a la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables.

Este informe cubrirá al menos los siguientes aspectos:

- a) la relación coste-eficacia de las medidas adoptadas por los Estados miembros para fomentar el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables;
- b) los aspectos económicos y las repercusiones medioambientales de un nuevo aumento de la cuota correspondiente a los biocarburantes y otros combustibles renovables;
- c) la perspectiva del ciclo vital de los biocarburantes y otros combustibles renovables, con miras a indicar posibles medidas para el futuro fomento de aquellos carburantes que sean racionales desde el punto de vista climático y medioambiental y que puedan llegar a ser competitivos y que tengan una buena relación coste-eficacia;

- d) la sostenibilidad de los cultivos utilizados para la producción de biocarburantes, en particular el uso de la tierra, el grado de intensidad de los cultivos, la rotación de cultivos y el uso de plaguicidas;
- e) la evaluación de la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables con respecto a sus efectos diferenciadores en materia de cambio climático y sus repercusiones en la reducción de emisiones de CO₂;
- f) un examen de otras opciones a largo plazo en relación con las medidas de eficiencia energética en el transporte.

Basándose en dicho informe, la Comisión presentará propuestas al Parlamento Europeo y al Consejo, cuando proceda, sobre la adaptación del régimen de objetivos establecido en el apartado 1 del artículo 3. Si el informe concluye que podrían no alcanzarse los objetivos indicativos por razones injustificadas o que no tienen relación con nuevas pruebas científicas, en las citadas propuestas se plantearán objetivos nacionales, incluidos posibles objetivos obligatorios, en la forma apropiada.

Artículo 5

La lista que figura en el apartado 2 del artículo 2 podrá adaptarse al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6. Al adaptar esa lista deberá tenerse en cuenta el impacto medioambiental de los biocarburantes.

Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 7

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2004. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 8

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. El 17 de diciembre de 2001, la Comisión presentó una propuesta ⁽¹⁾ basada en el apartado 1 del artículo 175 del Tratado.
2. El Comité Económico y Social emitió su dictamen ⁽²⁾ el 25 de abril de 2002. El Comité de las Regiones emitió su dictamen el 16 de mayo de 2002.
3. El Parlamento Europeo emitió su dictamen en primera lectura el 4 de julio de 2002, aprobando 60 enmiendas. A la luz de dicho dictamen la Comisión presentó una propuesta modificada el 13 de septiembre de 2002.
4. El 18 de noviembre de 2002, el Consejo adoptó su Posición Común con arreglo al artículo 251 del Tratado.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

5. El objetivo de la propuesta es promover el uso de biocarburantes en el transporte dentro de la UE garantizando que se comercialice en los Estados miembros una proporción mínima *obligatoria* de biocarburantes del 2 %, calculado a partir del contenido energético, de toda la gasolina y todo el gasóleo comercializados en sus mercados con fines de transporte antes del 31 de diciembre de 2005, y que esta proporción aumente, hasta alcanzar un nivel mínimo de mezcla, con arreglo a un calendario establecido en el anexo de la propuesta. El objetivo del mecanismo propuesto es contribuir al cumplimiento de los compromisos medioambientales suscritos en el marco del Protocolo de Kyoto y contribuir a reducir la dependencia energética de la Unión Europea en relación con terceros países.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

6. Los principales cambios introducidos por el Consejo son los siguientes:
 7. a) El Consejo ha ampliado el ámbito de aplicación de la Directiva para abarcar no sólo los biocarburantes sino también *otros carburantes renovables* para transporte en cada Estado miembro y ha ampliado su objetivo señalando que el propósito de esta Directiva es fomentar la utilización de dichos carburantes en vez de simplemente establecer un porcentaje de biocarburantes para sustituir a los carburantes convencionales (artículo 1).
 - b) El Consejo ha considerado que los objetivos *indicativos* son más apropiados que los obligatorios, ya que permiten a los Estados miembros introducir las medidas necesarias de forma flexible y gradual, considerando que el sistema será revisado tras una primera fase de aplicación. En consecuencia, la Posición Común establece que el objetivo deberá alcanzarse sobre la base de *valores de referencia* en una primera fase (2 % el 31 de diciembre de 2005) y en una segunda fase (5,75 % el 31 de diciembre de 2010) [letra b) del apartado 1 del artículo 3]. Los Estados miembros han establecido *objetivos indicativos* para la proporción mínima de biocarburantes y otros carburantes renovables comercializados en sus mercados, tanto para la fase primera como para la fase segunda [letras a) y b) del apartado 1 del artículo 3]. Este enfoque en dos fases se completa con una cláusula de revisión basada en los informes de la Comisión y de los Estados miembros (apartados 1 y 2 del artículo 4). En sus informes, los Estados miembros podrían *diferenciar* los objetivos indicativos nacionales en relación con los valores de referencia, pero dichas diferenciaciones deben estar motivadas sobre la base de elementos específicos [letras a) y b) del apartado 1 del artículo 4]. Sobre la base de informes de los Estados miembros, la Comisión elaborará un informe de evaluación, y transmitirá, cuando proceda, propuestas para la adaptación de los objetivos.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 205.

⁽²⁾ DO C 149 de 21.6.2002, p. 7.

8. El Consejo ha aclarado/modificado además los siguientes temas:

Mezclas: el Consejo no mantuvo la proporción propuesta de mezclas que debe alcanzarse en la segunda fase (anexo), considerando que el mezclado no es todavía un procedimiento normalizado y que por lo tanto corresponde a los Estados miembros decidir si quieren mezclar o no biocarburantes en los combustibles fósiles.

Lista de productos (apartado 2 del artículo 2): el Consejo trasladó la lista de productos considerados como «biocarburantes» del anexo al apartado 2 del artículo 2 y añadió los siguientes productos: «*bioMTEB*», «*biocarburantes sintéticos*» y «*biohidrógeno*». Además, aclaró que esta lista es una lista abierta, que puede ser adaptada a los progresos técnicos de acuerdo con el procedimiento de comitología (artículo 6).

Equilibrio medioambiental de los biocarburantes: el Consejo destacó la relación entre promover los biocarburantes y otros combustibles renovables y contribuir a objetivos tales como los compromisos asumidos en materia de cambio climático, la seguridad de abastecimiento en condiciones ecológicamente racionales y la promoción de las fuentes de energía renovables (artículo 1). Además, las medidas adoptadas por los Estados miembros para garantizar que se comercializa en sus mercados una proporción mínima de biocarburantes y de otros combustibles renovables deberán también tener en cuenta el *equilibrio climático y ambiental general de los distintos tipos de carburantes* y podrán dar prioridad al fomento de los biocarburantes que presenten un muy buen *equilibrio ambiental rentable*, teniendo también en cuenta la competitividad y la seguridad del suministro (artículo 3).

Obligaciones de información (artículo 4): el Consejo acepta que las condiciones en los Estados miembros varían considerablemente, por lo que los informes elaborados por los Estados miembros deben motivar la diferenciación de sus objetivos materiales en comparación con los valores de referencia sobre la base de dos grupos de elementos: a) factores objetivos tales como un potencial de producción y asignación de biomasa para usos energéticos distintos y características específicas del mercado nacional de combustibles para los transportes; b) políticas nacionales coherentes con los objetivos del sector energético, relativas al sector del transporte en la UE y encaminadas a objetivos similares a los perseguidos por la presente Directiva.

IV. ENMIENDAS ACEPTADAS

9. De las 60 enmiendas del Parlamento Europeo, el Consejo ha aceptado las siguientes 26, algunas de ellas en el fondo, parcialmente o en principio:

Considerandos

Enmienda 2 (parcialmente): relativa al espectro de biomasa que puede utilizarse (considerando 3)

Enmienda 3: hace referencia a la ampliación (considerando 4)

Enmienda 4: destaca la importancia de la utilización de carburantes alternativos (considerando 5)

Enmienda 7: subraya la importancia de cumplir la legislación comunitaria existente sobre la calidad de los carburantes y las emisiones de los vehículos (considerando 7)

Enmienda 8: recuerda el potencial resultante del uso de tecnologías relacionadas con los biocarburantes en la UE (considerando 8)

Enmienda 12 (parcialmente): da ejemplos de la utilización de biocarburantes (considerando 9)

Enmienda 14: indica el futuro desarrollo de la opción del hidrógeno (considerando 10)

Enmienda 15: recuerda la utilidad de que la política de investigación tenga en cuenta la opción del hidrógeno (considerando 11)

Enmienda 16: se refiere al papel de las normas aplicables a los biocarburantes (considerando 13)

Enmienda 18: subraya que el bioetanol y el biodiesel deben cumplir las normas de calidad (considerando 14)

Enmiendas 19 (parcialmente) y 35: subraya la contribución de los biocarburantes a otras políticas tales como el desarrollo rural sostenible (considerando 15)

Enmienda 20: recuerda los objetivos para los combustibles alternativos mencionados en el Libro Verde sobre la seguridad (considerando 17)

Enmienda 21: indica que los carburantes alternativos deben estar ampliamente disponibles al objeto de ser competitivos (considerando 18)

Enmienda 22: recuerda las ayudas financieras que se recogen en la resolución correspondiente del Parlamento Europeo (considerando 19)

Enmienda 23: señala que todas las partes, tanto a escala nacional como comunitaria, deben estar involucradas (considerando 20)

Enmienda 26: destaca la viabilidad técnica de los biocarburantes (considerando 22)

Enmienda 28 (en principio): pone de relieve la necesidad de fomentar la investigación en el ámbito de la sostenibilidad de los biocarburantes (considerando 24)

Enmienda 29: se refiere a los requisitos establecidos en el apartado 2 del artículo 4 de la Directiva (considerando 25)

Enmienda 30 (parcialmente): los biocarburantes resultantes de procesos no químicos pueden también ser utilizados en determinadas condiciones (considerando 12);

Enmienda 31: se refiere al desarrollo de normas de calidad adecuadas para los biocarburantes (considerando 27)

Enmienda 32: destaca la necesidad de coherencia del fomento de biocarburantes con otros objetivos medioambientales y objetivos políticos relacionados de los Estados miembros (considerando 28)

Artículos

Enmienda 58: definición de «biohidrógeno» añadida a la lista de productos considerados como biocarburantes [inciso i) del apartado 2 del artículo 2]

Enmienda 43: da prioridad a la promoción de aquellos biocarburantes que presenten un balance ecológico global muy bueno (apartado 4 del artículo 3)

Enmienda 46: se refiere a la información al público de las posibilidades de los biocarburantes y de otros combustibles renovables (apartado 5 del artículo 3)

Enmienda 70 (en principio): subraya la importancia de tener en cuenta el impacto medioambiental de los biocarburantes al adaptar la lista (artículo 5).

V. ENMIENDAS NO INTEGRADAS

10. El Consejo ha considerado que las enmiendas 1, 6, 9, 11, 13, 17, 25, 27, 33, 37, 40, 41, 44, 50, 51, 52, 56, 60 y 66, que la Comisión ha rechazado, eran, bien demasiado restrictivas (por ejemplo: 6, 37, 40, 11), o bien iban más allá de los objetivos de la Directiva (1, 9, 13, 17, 25, 27, 33, 41, 44, 50, 51, 52, 60, 66), o están ya incluidas en disposiciones existentes, y decidió por tanto no integrarlas en su Posición Común.