



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 31.1.2007
COM(2007) 18 final

2007/0019 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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 derivadas de la utilización de combustibles de transporte por carretera, 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

(presentada por la Comisión)

{ SEC (2007) 55 }
{ SEC (2007) 56 }

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

La Directiva 98/70/CE¹ establecía especificaciones mínimas para la gasolina y el gasóleo utilizados en aplicaciones móviles de carretera y no de carretera. Esas especificaciones respondían a razones sanitarias y medioambientales. La presente propuesta de revisión de la Directiva 98/70/CE contribuirá a reducir las emisiones a la atmósfera de contaminantes y gases de efecto invernadero procedentes de los combustibles utilizados en el transporte por carretera y en maquinaria móvil no de carretera, y facilitará la puesta en práctica de las estrategias comunitarias sobre calidad del aire y cambio climático. Contribuirá a reducir las emisiones de partículas. Además, propiciará el uso de volúmenes más importantes de biocarburantes, teniendo en cuenta al mismo tiempo requisitos ambientales y sanitarios. Reducirá, asimismo, las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles regulados.

Las principales razones para revisar la Directiva residen en la evolución de la tecnología de combustibles y motores y en el aumento del uso de biocarburantes. Los objetivos comunitarios de calidad del aire establecidos en la Estrategia Temática sobre la Contaminación Atmosférica y la necesidad constante de controlar las emisiones de gases de efecto invernadero son otros de los principales factores que hacen necesaria la revisión de la Directiva.

• Contexto general

La Directiva 98/70/CE se modificó en último lugar por la Directiva 2003/17/CE². Esa modificación sólo afectó a los límites para el contenido de azufre de la gasolina y el gasóleo establecidos en la Directiva. La constante evolución de la legislación comunitaria sobre emisiones contaminantes y la relación existente entre tecnología de vehículos y calidad del carburante requieren que esa calidad de los combustibles sea objeto de un reexamen en paralelo.

La necesidad de un reexamen y de la posible revisión de la Directiva 98/70/CE está prevista en su artículo 9, según el cual, a la luz de:

- los avances en relación con las emisiones contaminantes de los vehículos,
- la evolución de la estrategia sobre emisiones de CO₂ de los vehículos,
- el desarrollo de combustibles alternativos,

¹ 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 y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo.

² Directiva 2003/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de marzo de 2003, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo.

debe considerarse si es necesario revisar las especificaciones sobre los combustibles. Deben tenerse en cuenta, además, otras cuestiones específicas. Tras amplios debates con las partes interesadas se determinó otra serie de asuntos concretos que también debían considerarse en la revisión.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La Directiva 98/70/CE, modificada por la Directiva 2003/17/CE, establece especificaciones mínimas para la gasolina y el gasóleo comercializados en la UE. Fija asimismo un límite para el contenido de azufre de los gasóleos destinados a ser utilizados en máquinas móviles no de carretera.

La Directiva 1999/32/CE³ establece límites para el contenido de azufre de algunos combustibles líquidos y se refiere, entre otras cosas, al combustible utilizado por los buques de navegación interior.

La Directiva 93/12/CEE⁴ reguló anteriormente el contenido de azufre de los combustibles líquidos pero, tras su modificación por las Directivas 98/70/CE y 1999/32/CE, sólo uno de sus artículos sigue vigente.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La Estrategia Temática sobre la Contaminación Atmosférica establece una serie de objetivos de reducción de la contaminación del aire en la UE. La presente propuesta es coherente con esos objetivos porque pretende, en sus diferentes aspectos, reducir o, al menos, evitar que aumenten las emisiones de los contaminantes más importantes.

Además, la presente propuesta forma parte de la estrategia de Kioto de la UE, basada en una acción convergente en la que participan los sectores industrial, del transporte, la energía, la vivienda y la agricultura.

La propuesta es coherente con la Estrategia de Desarrollo Sostenible porque su objetivo es, cuando sea posible, reducir o evitar que aumenten las emisiones de contaminantes indeseables que provocan impactos ambientales y sanitarios, así como limitar las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte. No obstante, ese objetivo tiene que realizarse de una manera rentable teniendo en cuenta el beneficio para la sociedad.

La Directiva propuesta tiene por objeto, también, facilitar la realización de los objetivos comunitarios, actuales y futuros, en materia de biocarburantes. La Estrategia de la Comisión para los Biocarburantes⁵ debe orientarse, entre otras cosas, hacia lo siguiente «garantizar que la utilización de biocarburantes no incremente los problemas ambientales o técnicos». La revisión analiza las limitaciones al uso de biocarburantes y las modificaciones que pueden introducirse sin aumentar las

³ Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE.

⁴ Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, relativa al contenido en azufre de determinados combustibles líquidos.

⁵ Estrategia de la UE para los biocarburantes (COM(2006) 34 de 8.2.2006).

presiones ambientales durante su utilización. Se ha reconocido asimismo que podría llegar a ser preciso revisar los límites e instrumentos a medida que se desarrollan las tecnologías de los biocarburantes y aumentan los volúmenes.

La propuesta tiene implicaciones para la Estrategia de Lisboa y el mercado interior. Las especificaciones de los combustibles no sólo afectan a sus proveedores sino también a los fabricantes de vehículos, de máquinas móviles no de carretera y de componentes de sistemas de alimentación y de escape. La modificación de las especificaciones puede aumentar o reducir los costes para esos sectores. Las especificaciones afectan también, en alguna medida, al coste del combustible suministrado y a las dimensiones de los mercados de combustibles, y tienen repercusiones sobre el uso global de la energía, las emisiones de gases de efecto invernadero y los problemas sanitarios provocados por la contaminación atmosférica. Se han evaluado y tenido en cuenta las implicaciones de cualquier cambio en los costes, y se considera que las modificaciones propuestas no van a aumentar los costes globales para la sociedad.

La propuesta cumple los principios de legislar mejor porque simplifica las obligaciones impuestas a la industria, deroga una directiva y es coherente con las Estrategias sobre el Cambio Climático, Desarrollo Sostenible y Biocarburantes y con el objetivo de la Estrategia Temática para aumentar la calidad del aire.

Las especificaciones propuestas se han determinado sobre la base de las mejores técnicas disponibles con objeto de disminuir todo lo posible las emisiones de contaminantes y de gases de efecto invernadero sin provocar otros daños ambientales. Se han estudiado algunos posibles efectos que se pueden provocar en otras áreas, por ejemplo el hecho de que la reducción del contenido de azufre pueda aumentar las emisiones de gases de efecto invernadero.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Dado el carácter sumamente técnico de la Directiva, se organizó un proceso de consulta con las partes interesadas pertinentes a nivel de la UE. Durante ese proceso, se debatió el alcance de la revisión y se invitó a las partes interesadas a presentar observaciones sobre todos los distintos aspectos de dicha revisión. Se celebraron dos reuniones y se invitó de nuevo a presentar observaciones por escrito. La mayoría de las personas que respondieron aceptaron que sus opiniones se hicieran públicas; sus respuestas pueden consultarse en http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

La presente revisión de ocupa de una amplia gama de cuestiones y, por esa razón, no es posible resumir aquí todas las observaciones de las partes interesadas. En la evaluación de impacto se exponen las distintas opiniones en relación con cada aspecto de la revisión, en particular cuando estas fueron divergentes. En esos casos,

la Comisión ha intentado establecer el planteamiento más aceptable reconociendo, al mismo tiempo, la incertidumbre y evitando el riesgo de consecuencias no deseadas sobre la salud y el medio ambiente.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La revisión se refiere a cuestiones relacionadas principalmente con la contaminación del aire, la tecnología de la combustión y de los motores, el refinado del petróleo, la tecnología de los biocarburantes y las emisiones de gases de efecto invernadero.

Metodología utilizada

La revisión de la Directiva sobre Calidad de los Combustibles afecta a toda una serie de ámbitos y a un número importante de sectores industriales. Muchos de sus aspectos y de las cuestiones subyacentes son sumamente técnicos.

Por consiguiente, la Comisión solicitó la contribución de organizaciones con los conocimientos especializados adecuados. Esas contribuciones se obtuvieron del Centro Común de Investigación (CCI) de la Comisión, de un proceso estructurado de consulta a las partes interesadas y de conversaciones y reuniones con partes interesadas concretas o con agrupaciones de partes interesadas.

El CCI realizó una serie de trabajos científicos sobre algunos de los ámbitos técnicos de la revisión con la ayuda de distintas partes interesadas. En reuniones mantenidas con ellas, informó de los resultados de esos trabajos y respondió a preguntas y observaciones. Su dictamen definitivo se recibió el 28 de febrero de 2006.

Principales organizaciones y expertos consultados

En los trabajos de experimentación realizados por el CCI participaron también el Consejo Europeo de Investigación y Desarrollo en Automoción (EUCAR) y la organización de investigación de la Fundación Europea Medioambiental de las Compañías Petrolíferas (CONCAWE). En el proceso participó una amplia gama de partes interesadas, que se enumeran en el anexo 1 de la evaluación de impacto.

Asesoramiento recibido y utilizado

La discrepancia en cuanto a los resultados de la evaluación de muchas de las cuestiones fue escasa o nula: por ejemplo, en el caso de las flotas cautivas y la fecha límite para un contenido de azufre en el diésel de 10 ppm, así como de las revisiones de la Directiva 1999/96/CE, de la política de emisiones de CO₂ de los vehículos y de la Directiva 1999/30/CE.

En algunos aspectos, intereses individuales de la industria favorecen una posición concreta, por ejemplo el límite para el contenido de FAME en el diésel, las especificaciones para el gasóleo utilizado en máquinas móviles no de carretera, el contenido de compuestos oxigenados en la gasolina o la presión de vapor de la gasolina.

En otros, hay una divergencia clara de opiniones entre diferentes sectores, en general los fabricantes de automóviles y la industria petrolera, por ejemplo en relación con La Carta Mundial del Combustible, los hidrocarburos aromáticos policíclicos y los aditivos detergentes y metálicos. Existe desacuerdo en cuanto al impacto de los aditivos metálicos sobre los sistemas de control de emisiones y en cuanto a los límites relativos al etanol y a la presión de vapor.

Algunos sectores de la industria afirman que los aditivos metálicos pueden dañar los sistemas de control de los gases de escape de los vehículos, pero los fabricantes de aditivos rechazan tal afirmación. Por ahora no ha sido posible llegar a un acuerdo respecto a un método de ensayo para verificar si, realmente, los aditivos metálicos provocan daños o no.

La utilización de etanol en mezclas con gasolina puede aumentar las emisiones de contaminantes precursores del ozono troposférico. Mezclas de etanol más elevadas plantean problemas de compatibilidad con algunos vehículos. El uso de etanol y de otros biocarburantes puede reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles para el transporte por carretera durante su ciclo de vida. La industria proveedora de etanol, por ejemplo, cuestiona la evaluación de esos impactos.

Fabricantes de automóviles y el sector del petróleo, entre otros, han hablado de la existencia de riesgos potencialmente graves con efectos irreversibles en algunas áreas, por ejemplo daños a los vehículos y aumento de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Como ya se ha dicho antes, se han publicado en internet las observaciones de las partes interesadas sobre todos los distintos aspectos de la revisión, excepto en aquellos casos en que se solicitó que fueran confidenciales.

• **Evaluación de impacto**

La Comisión realizó la evaluación de impacto prevista en el Programa de Trabajo. La referencia del documento es SEC(2007) 55. En la evaluación de impacto se estudiaron dieciséis cuestiones:

- a) Conveniencia o no de sustituir las especificaciones para los combustibles previstas en la Directiva por las de la Carta Mundial del Combustible propuesta por la industria de la automoción.
- b) A falta de límite, conveniencia o no de introducir en la Directiva un límite máximo sobre el contenido de FAME (biodiésel) en el gasóleo. Ese límite restringiría la cantidad de FAME que podría mezclarse.
- c) Posibilidad de obtener algún beneficio ambiental con el establecimiento en la Directiva de especificaciones mínimas para el GPL, el gas natural y los biocarburantes.

- d) Posibilidad de obtener algún beneficio ambiental con el establecimiento de una especificación para el combustible específica para las flotas cautivas.
- e) Fecha límite obligatoria que convendría fijar para imponer un contenido máximo de azufre en el diésel de 10 ppm. Ese contenido de azufre es necesario para mejorar el funcionamiento de las tecnologías de control de contaminantes.
- f) Conveniencia o no de modificar algún parámetro tras la revisión de la Directiva 1999/96/CE⁶ para garantizar el funcionamiento correcto de los vehículos que cumplen las especificaciones más estrictas en materia de emisiones.
- g) Conveniencia o no de modificar algún parámetro tras la revisión de los acuerdos voluntarios sobre emisiones de CO₂ de los vehículos para permitir a los fabricantes de automóviles cumplir sus compromisos.
- h) Necesidad o no de modificar los parámetros para los combustibles tras la revisión de la Directiva 1999/30/CE⁷ para posibilitar la consecución de los valores límite de calidad del aire.
- i) Conveniencia o no de modificar el contenido máximo de hidrocarburos aromáticos policíclicos (fijado en la actualidad en un 11 %) en el diésel para reducir las emisiones contaminantes de los vehículos.
- j) Necesidad o no de modificar las especificaciones para los gasóleos utilizados en máquinas móviles no de carretera para posibilitar la introducción de maquinaria que cumpla los nuevos límites de emisión.
- k) Necesidad o no de modificar la Directiva a la luz del posible beneficio ambiental de un uso generalizado de detergentes en los combustibles.
- l) Necesidad o no de modificar la Directiva en relación con el uso potencial de aditivos metálicos en los combustibles, habida cuenta de que no está claro su efecto sobre los vehículos ni sobre las emisiones.
- m) Conveniencia o no de modificar la densidad máxima del gasóleo habida cuenta de una mayor densidad del biodiésel (FAME) para facilitar su mezcla en el gasóleo.
- n) Necesidad o no de modificar los límites máximos de compuestos oxigenados en la gasolina habida cuenta de la conveniencia de promover el uso de biocarburantes.

⁶ Directiva 1999/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CEE del Consejo, y la confirmación de las normas obligatorias aplicables a las emisiones de NOx de los motores pesados.

⁷ Directiva 1999/30/CE del Consejo, de 22 de abril de 1999, relativa a los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire ambiente.

- o) Necesidad o no de modificar el límite máximo de presión de vapor de la gasolina ante la conveniencia de promover el uso de biocarburantes habida cuenta de que un cambio en la presión de vapor podría aumentar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles.
- p) Conveniencia o no de que la Directiva tenga en cuenta las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles durante su ciclo de vida y, en caso afirmativo, ofrecer un incentivo tecnológicamente neutro para descarbonizar los combustibles del transporte y desarrollar biocarburantes nuevos y mejorados.

Las opciones consideradas respecto a cada cuestión son distintas: en relación con las cuestiones f) y g), no hacer nada parece ser la única opción viable; en cuanto a todas las demás, se consideró la opción de no actuar y otras opciones (entre 1 y 6), entre las que cabe mencionar acuerdos voluntarios por parte de uno o más sectores de la industria, la introducción de límites o el refuerzo de los existentes en las especificaciones y la incorporación de elementos nuevos a la Directiva.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• Resumen de la acción propuesta

Respecto a la mayor parte de las cuestiones evaluadas se llegó a la conclusión de que la opción preferible era no actuar. En algunos aspectos, el hecho de introducir modificaciones en la Directiva conduciría a una reducción de las emisiones de contaminantes y gases de efecto invernadero y de los costes globales. Las modificaciones principales propuestas de la Directiva son las siguientes:

- 1) Se confirma 2009 como fecha límite obligatoria para un contenido máximo de azufre en el diésel de 10 ppm. Con ello se reducirán las emisiones contaminantes, sobre todo de partículas, se facilitará la introducción de otros dispositivos de control de la contaminación y se dará certidumbre a la industria.
- 2) El contenido máximo de hidrocarburos aromáticos policíclicos en el diésel se reducirá hasta el 8 % a partir de 2009. Con ello podría contribuirse a reducir las emisiones de partículas y de hidrocarburos aromáticos policíclicos, aunque el nivel y la fecha que se han elegido obedecen a la necesidad de garantizar que la modificación propuesta no acarree ningún coste.
- 3) El contenido máximo de azufre en los gasóleos para máquinas móviles no de carretera se reducirá de 1 000 ppm a 10 ppm en el caso de los usos terrestres y de 1 000 ppm a 300 ppm en el caso de buques de navegación interior. La modificación que afecta a los equipos en tierra facilitará la introducción de motores y dispositivos de control de emisiones más avanzados, y reducirá las emisiones de partículas de los equipos existentes. La modificación relativa a los buques de navegación interior garantizará que las emisiones contaminantes de sus motores correspondan a las de la homologación.

- 4) Para que pueda utilizarse un mayor volumen de biocarburantes en la gasolina, se prevé una mezcla de gasolina especial con un mayor contenido máximo autorizado de compuestos oxigenados (que incluye hasta un 10 % de etanol). Por la misma razón se ha aumentado el límite correspondiente a la presión de vapor en el caso de la gasolina mezclada con etanol. Todas las mezclas disponibles en el mercado van a estar claramente etiquetadas. Esas modificaciones facilitarán el desarrollo del mercado de los biocarburantes evitando, al mismo tiempo, la posibilidad de daños a los vehículos existentes. Las emisiones más elevadas de compuestos orgánicos volátiles se controlarán recogiendo en las estaciones de servicio respecto a todos los combustibles. En 2007, la Comisión presentará una propuesta para la instalación obligatoria de sistemas de recuperación del vapor en las estaciones de servicio.
- 5) A partir de 2009 se impondrá el control obligatorio de las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles durante su ciclo de vida. A partir de 2011, esas emisiones tienen que reducirse un 1 % al año. De ese modo se garantizará que el sector de los combustibles contribuya a la consecución de los objetivos comunitarios de reducción de esas emisiones a más largo plazo y a los esfuerzos paralelos para aumentar la eficiencia de los vehículos. Con ello, además, se impulsará el desarrollo de combustibles de bajas emisiones de carbono y de otras medidas para reducir las emisiones de la cadena de producción.
- 6) Se ha modificado la presión de vapor máxima autorizada de las mezclas de etanol para que el sector de los biocarburantes pueda desarrollarse en los primeros años. No obstante, como puede fabricarse gasolina base que admite un contenido más elevado de biocarburantes y etanol con una presión de vapor más baja, se ha pedido a las compañías petroleras que desarrollen esas mezclas también en Europa. Cuando se disponga en cantidades suficientes de esa gasolina base con una presión de vapor inferior podría revisarse el límite aplicable a esa presión.

Por otra parte, la Directiva propuesta aclara la cuestión del recurso posible a la excepción respecto al límite de presión de vapor a la que pueden acogerse los Estados miembros que tiene condiciones árticas o inviernos rigurosos con objeto de evitar interpretaciones incorrectas y aumentar la certeza jurídica, e introduce una nueva cláusula de revisión. Además, actualiza la Directiva 98/70/CE modificándola para eliminar aspectos redundantes.

- **Base jurídica**

Este acto tiene dos bases jurídicas (artículos 95 y 175) porque modifica un acto y deroga otro, ambos basados en el artículo 95 (antiguo artículo 100a), y, además, modifica un tercer acto basado en el artículo 175 (antiguo artículo 130s).

- **Principio de subsidiariedad**

Los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros porque existe un mercado a nivel de la UE para los vehículos de carretera y porque un aspecto importante para el funcionamiento correcto de ese mercado es la calidad del combustible disponible. Si sólo se actuara a

nivel de los Estados miembros, dejaría de haber un mercado único de los combustibles para el transporte por carretera porque se utilizarían especificaciones diferentes. Eso resultaría perjudicial desde una perspectiva económica y reduciría la seguridad del abastecimiento energético porque el mercado de cada Estado miembro dependería únicamente de un suministro que se ajustara a sus especificaciones, y se obstaculizaría cualquier intercambio entre Estados miembros en caso de perturbación del mercado.

Los beneficios de limitar los daños ambientales y sanitarios causados por la utilización de los combustibles para el transporte por carretera serían mayores y se obtendrían a un coste inferior con unas especificaciones únicas para los combustibles a escala de la UE. Dado que los contaminantes atmosféricos no conocen fronteras, conviene velar por que se adopte una acción concertada para reducir emisiones en todo el territorio de la Comunidad.

La propuesta, por tanto, cumple el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación:

La propuesta es una directiva que establece especificaciones mínimas para los combustibles por razones de protección de la salud y el medio ambiente. La Directiva no aborda otros aspectos técnicos de las especificaciones pero, de acuerdo con los principios de legislar mejor, deja su regulación a cargo de normas europeas.

La propuesta no supone un aumento de la carga financiera ni administrativa de la Comunidad ni de los gobiernos nacionales, regionales o locales. Los requisitos impuestos a esas entidades no varían en relación con lo que prevé la Directiva existente.

En la elaboración de las propuestas se han tenido en cuenta sus costes y beneficios, como se describe en la evaluación de impacto. Las acciones propuestas se han seleccionado de manera que los beneficios siempre sean mayores que los costes. De ese modo se han minimizado los costes globales para los agentes económicos y los ciudadanos.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: directiva.

Otros instrumentos no serían adecuados porque, en aras de la certidumbre, la calidad de los combustibles tiene que estar regulada por una legislación vinculante. Queda descartada, pues, cualquier opción que no sea una directiva o un reglamento. Dado que sólo es necesario controlar las especificaciones finales del combustible, pero no cómo se garantizan, un reglamento resultaría innecesariamente estricto.

4. **REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta carece de incidencia en el presupuesto de la Comunidad.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

• **Simplificación**

La propuesta representa una simplificación de la normativa porque modifica dos directivas vigentes (las Directivas 98/70/CE y 1999/32/CE⁸). Las Directivas resultantes son más breves y más claras, se soluciona un problema de solapamiento y se reduce la incertidumbre jurídica.

• **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La propuesta conducirá a la derogación de una directiva existente redundante (Directiva 93/12/CEE⁹).

• **Cláusula de reexamen/revisión/expiración**

La propuesta contiene una cláusula de reexamen.

• **Tabla de correspondencias**

Los Estados miembros deben comunicar a la Comisión el texto de las disposiciones nacionales que transponen la Directiva, así como una tabla de correspondencias entre esas disposiciones y la Directiva.

• **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para elEEE y, por tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

6. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LA PROPUESTA

Artículo 1

Punto 1. Modifica el artículo 2 añadiendo un nuevo apartado 5, que proporciona una definición más clara de condiciones climáticas árticas o extremas.

Punto 2. Modifica el artículo 3. En el apartado 2, se suprimen las letras a) y b), ya que resultan superfluas. Se modifica la letra c) para autorizar la comercialización de gasolina que cumpla lo dispuesto en el anexo V.

Se sustituye el apartado 3 para exigir el etiquetado de todos los combustibles que cumplan las especificaciones de los anexos III y V.

Se suprimen los apartados 4, 5 y 6. Estos resultan innecesarios ya que todas las excepciones expiran en 2003, 2005 y 2007.

⁸ Véanse las notas a pie de página nos 1 y 3.

⁹ Véase la nota a pie de página nº 4.

Se sustituye el apartado 7 para especificar el contenido máximo de plomo en las pequeñas cantidades de gasolina con plomo que pueden seguir autorizando los Estados miembros.

Punto 3. Modifica el artículo 4. En el apartado 1, se suprimen las letras a) y b), ya que resultan superfluas. Se sustituye la letra e) para confirmar el 1 de enero de 2009 como la fecha en la que todos los combustibles diésel deben contener como máximo 10 mg/kg de azufre.

Se suprimen los apartados 2 y 3, que son redundantes ya que todas las excepciones expiran en 2003 y 2007. Así pues, se suprime el apartado 4 porque ya no es necesario el procedimiento relativo a las excepciones previstas en los apartados 2 y 3.

Se sustituye el apartado 5 para introducir especificaciones más estrictas en relación con el contenido de azufre del gasóleo utilizado en las máquinas móviles no de carretera.

Se añade un apartado 6 para hacer más severo el contenido máximo autorizado de azufre en los gasóleos destinados a utilizarse en buques de navegación interior de aquí al 31 de diciembre de 2009. Se introduce una nueva reducción para el 31 de diciembre de 2011 a más tardar.

Punto 4. Modifica el título e introduce un nuevo apartado en el artículo 6 por el que se exige la autorización de la Comisión a los Estados miembros que en condiciones climáticas árticas o extremas deseen utilizar la excepción prevista para la presión de vapor durante el período estival.

Punto 5. Añade dos artículos nuevos. El primero exige a los Estados miembros que obliguen a los suministradores de combustible a notificar las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida del combustible suministrado. La metodología del mecanismo de notificación se determinará con arreglo a la Directiva 2003/30/CE. Más adelante, se les obligará a reducir esas emisiones.

El segundo prevé que la Comisión, de acuerdo con el procedimiento a que se refiere el artículo 11, apartado 2, debe adoptar medidas respecto a las modificaciones de especificaciones relativas a la mezcla de etanol y gasolina y, en particular, a la presión de vapor.

Punto 6. Añade un nuevo artículo que exige a la Comisión seguir desarrollando una metodología de ensayo adecuada respecto al uso de aditivos metálicos en los combustibles.

Punto 7. Sustituye el artículo original que exige a la Comisión presentar con periodicidad un informe sobre la aplicación de la Directiva. El primer informe está previsto para el 31 de diciembre de 2012 y, a continuación, debe presentarse un informe cada tres años. Los informes deben ir acompañados de propuestas, si procede. En ese artículo se especifican los elementos que deben tratarse en el informe.

Punto 8. Sustituye al artículo 11 original (como figura en el anexo III, apartado 80, del Reglamento (CE) nº 1882/2003¹⁰) para introducir una referencia al procedimiento de reglamentación con control.

Punto 9. Suprime el artículo 14, que es innecesario.

Punto 10. Suprime el anexo I de la Directiva 98/70/CE, que es innecesario.

Punto 11. Suprime el anexo II de la Directiva 98/70/CE, que es innecesario.

Punto 12. En el anexo III, se aumenta el límite máximo correspondiente a la presión de vapor de mezclas de etanol.

Punto 13. En el anexo IV, se modifica el contenido máximo autorizado de hidrocarburos aromáticos policíclicos en el combustible diésel, que pasa a ser del 8 %. Se modifica la nota a pie de página 3, ya que se confirma el 1 de enero de 2009 como la fecha en la que todos los combustibles diésel deberán contener un máximo de azufre de 10 mg/kg.

Punto 14. Se añade un anexo V nuevo que incluye la especificación de la gasolina que contiene hasta un 10 % de etanol, así como un aumento del contenido máximo de todos los compuestos oxigenados y un contenido general de los compuestos oxigenados del 3,7 %.

Punto 15. Se añade un nuevo anexo VI que contiene el nivel de aumento autorizado de la presión de vapor para diferentes mezclas de etanol.

Artículo 2

La Directiva 1999/32/CE incluye una referencia al combustible utilizado por los buques de navegación interior. Los cambios introducidos en esta propuesta respecto a la especificación del combustible de esos buques exigen, por tanto, modificar dicha Directiva.

Artículo 3

Dadas las modificaciones anteriores de la Directiva 93/12/CEE, tanto por la Directiva 1998/70/CE como por la Directiva 1999/32/CE, sólo queda vigente un apartado del artículo 2. Resulta redundante y, por tanto, se deroga la Directiva.

Artículo 4

La fecha de transposición se fija en el 31 de diciembre de 2008, a más tardar.

10 DO L 284 de 31.10.2003, p. 1.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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 procedentes de la utilización de combustibles de transporte por carretera, 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95 y su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión¹¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado¹⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) 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 y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo¹⁵ establece las especificaciones mínimas de la gasolina y el gasóleo utilizados en aplicaciones móviles de carretera y no de carretera por razones sanitarias y ambientales.
- (2) La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Estrategia Temática sobre la Contaminación Atmosférica¹⁶» establece objetivos para reducir las emisiones contaminantes de aquí a 2020. Esos objetivos surgen de un análisis de

¹¹ DO C de , p. .

¹² DO C de , p. .

¹³ DO C de , p. .

¹⁴ DO C de , p. .

¹⁵ Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, relativa al contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (DO L 74 de 27.3.1993, p. 81).

¹⁶ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo: Estrategia Temática sobre la Contaminación Atmosférica - COM(2005) 446.

rentabilidad exhaustivo. Se trata, en particular, de reducir un 82 % las emisiones de SO₂, un 60 % las de NO_x, un 51 % las de compuestos orgánicos volátiles (COV) y un 59 % las de partículas (PM_{2,5} primarias), respecto a las emisiones de 2000. Las consecuencias de las modificaciones de la Directiva 98/70/CE sobre las emisiones de COV de las estaciones de servicio deben abordarse en futuros actos legislativos.

- (3) La Comunidad se ha comprometido a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes al período 2008-2012 de conformidad con el Protocolo de Kioto. El transporte terrestre representa actualmente alrededor del 20 % de esas emisiones. La Comunidad está considerando el nivel de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que convendría alcanzar más allá del compromiso de Kioto. Será necesario que todos los sectores contribuyan a la consecución de los objetivos futuros.
- (4) La política comunitaria sobre las emisiones de CO₂ de los automóviles aborda un aspecto de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte. El combustible utilizado para el transporte por carretera contribuye de manera significativa a las emisiones de gases de efecto invernadero de la Comunidad. El control y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los combustibles durante su ciclo de vida pueden ayudar a la Comunidad a alcanzar sus objetivos de reducción de esas emisiones mediante la descarbonización del combustible de transporte.
- (5) La Comunidad ha adoptado normas para limitar las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros y pesados de transporte por carretera. La especificación del combustible es un factor que facilita el cumplimiento de esos límites de emisión.
- (6) La Directiva 2003/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2003, relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte¹⁷ tiene por objeto promover la utilización de biocarburantes en la Comunidad. La estrategia comunitaria sobre los biocarburantes se ha concretado en la Comunicación de la Comisión de 2006 «Estrategia de la UE para los biocarburantes»¹⁸. Esa Comunicación indica la voluntad de desarrollar los biocarburantes y su tecnología, precisa que ese crecimiento no debe suponer un incremento de los daños sobre el medio ambiente y subraya la necesidad de reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comunicación reconoce asimismo que es preciso fomentar un mayor desarrollo de la tecnología de los biocarburantes.
- (7) La Directiva 98/70/CE relaciona la excepción relativa a la presión de vapor máxima de la gasolina en período estival a la presencia de condiciones climáticas árticas o extremas. Dado que su aplicación ha generado inseguridad jurídica, es necesario precisar las condiciones que regulan el recurso a esa excepción.
- (8) La Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los

¹⁷ DO L 123 de 17.5.2003, p. 42.

¹⁸ Estrategia de la UE para los biocarburantes - COM(2006) 34 de 8.2.2006.

motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera¹⁹ establece los límites de emisión de esos motores. Es preciso prever para esas máquinas combustible que permita el buen funcionamiento de sus motores.

- (9) La combustión de combustibles para el transporte por carretera es responsable de cerca del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Comunidad. Un método para limitar esas emisiones consiste en reducirlas durante el ciclo de vida de esos combustibles. Esto puede realizarse de varias maneras. Teniendo en cuenta el objetivo de la Comunidad de reducir aún más las emisiones de gases de efecto invernadero y el papel fundamental que desempeñan las emisiones del transporte por carretera, conviene desarrollar un mecanismo por el que se exija a los proveedores de combustible que notifiquen las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida de los combustibles que suministran y reduzcan esas emisiones en una cantidad establecida anualmente a partir de 2010. Dado que una de las consecuencias de la presente Directiva será una mayor posibilidad de utilizar biocarburantes, se desarrollará un mecanismo de reducción y notificación de gases de efecto invernadero de acuerdo con la Directiva 2003/30/CE.
- (10) Habida cuenta de que en el suministro de los distintos combustibles interviene una amplia gama de sectores económicos que van a contribuir a la consecución del objetivo de descarbonización del combustible de transporte, se llevará a cabo una consulta de todas las partes interesadas de acuerdo con la Directiva 2003/30/CE.
- (11) La Comisión ha establecido como objetivo lograr al menos una parte del 10 % de biocarburantes en los combustibles de transporte antes de 2020. El constante progreso técnico en la tecnología del automóvil y de los combustibles junto con el deseo permanente de velar por optimizar el nivel de protección ambiental y sanitaria exigen una revisión periódica de las especificaciones de los combustibles con arreglo a nuevos estudios y análisis del impacto de los aditivos y componentes de los biocarburantes sobre las emisiones contaminantes. Por tanto, debe informarse con regularidad sobre la posibilidad de facilitar la descarbonización de los combustibles de transporte.
- (12) La utilización de detergentes puede contribuir a mantener limpios los motores y reducir así las emisiones contaminantes. Actualmente, no existe ninguna manera satisfactoria de someter a prueba las muestras de combustible en relación con sus propiedades detergentes. Por consiguiente, los proveedores de combustible y de vehículos tienen la responsabilidad de informar a sus clientes de las ventajas que conlleva el uso de detergentes. No obstante, la Comisión debe considerar si a la luz de la evolución se puede adoptar un mejor enfoque para optimizar la utilización y las ventajas de los detergentes.
- (13) Los aspectos relativos a la mezcla de etanol con gasolina, en particular los límites de la presión de vapor y las posibles alternativas para garantizar que esas mezclas no

¹⁹ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalan en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1), modificada por la Directiva 2004/26/CE (DO L 146 de 30.4.2004, p. 1).

superen los límites admisibles de presión de vapor, deben revisarse con arreglo a la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva 98/70/CE.

- (14) La incorporación de etanol a la gasolina aumenta la presión de vapor del combustible resultante, por lo que debe controlarse la presión de vapor de las mezclas de gasolina para limitar la liberación de contaminantes a la atmósfera.
- (15) La mezcla de etanol con gasolina produce un cambio no lineal de la presión de vapor de la mezcla de combustible resultante. Para que la presión de vapor de la gasolina resultante de la combinación de dos mezclas legales de gasolina y etanol se mantenga dentro del límite autorizado, es preciso definir el rebasamiento autorizado de la presión de vapor para esas mezclas de manera que corresponda al incremento real de la presión de vapor que resulta de añadir un porcentaje determinado de etanol a la gasolina.
- (16) Para fomentar la utilización de combustibles con bajo contenido de carbono y respetar al mismo tiempo los objetivos relativos a la contaminación atmosférica, las refinerías de gasolina deberían facilitar en la medida de lo posible gasolina con baja presión de vapor en los volúmenes exigidos. Dado que este no es el caso de momento, se incrementa el límite de presión de vapor para las mezclas de etanol a fin de que pueda desarrollarse el mercado de los biocarburantes.
- (17) La Directiva 98/70/CE dispone que deben aprobarse las medidas necesarias 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 Comisión²⁰.
- (18) La Decisión 1999/468/CE fue modificada por la Decisión 2006/512/CE, que introdujo un procedimiento de reglamentación con control para las medidas de alcance general que tienen por objeto modificar elementos no esenciales de un acto de base adoptado según el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado, incluso suprimiendo algunos de estos elementos o completando el acto de base mediante la adición de nuevos elementos no esenciales.
- (19) En el marco del establecimiento de un nuevo mecanismo de seguimiento ((control)) de las emisiones de gases de efecto invernadero, debe conferirse a la Comisión la facultad de establecer la metodología necesaria a efectos de notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero durante el ciclo de vida de los combustibles utilizados para el transporte por carretera y para las máquinas móviles no de carretera. Dado que esas medidas, como las previstas para la adaptación de los métodos analíticos autorizados a que se refiere el artículo 10 de la Directiva 98/70/CE, son de alcance general y tienen por objeto completar esa Directiva mediante la incorporación de nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

²⁰ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (20) Algunas especificaciones de los combustibles previstas en la Directiva 98/70/CE resultan actualmente innecesarias. Además, en ella se precisa una serie de excepciones que han expirado. En aras de la claridad, conviene por tanto suprimir esos elementos.
- (21) Las tecnologías de los biocarburantes evolucionan constantemente. Son necesarios nuevos estudios sobre todos los métodos posibles de convertir la biomasa en combustible para el transporte. Por tanto, conviene adoptar un enfoque equilibrado respecto a los límites establecidos en la Directiva para incrementar, si procede, la utilización de diferentes biocarburantes, como, por ejemplo: metanol, etanol, alcoholes superiores, éteres y otros compuestos oxigenados.
- (22) La Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo²¹ establece determinados aspectos del combustible utilizado en el transporte por vías navegables interiores. Hay que precisar la delimitación entre esa Directiva y la Directiva 98/70/CE. Ambas establecen límites del contenido máximo de azufre del gasóleo utilizado por los buques de navegación interior. Por mor de la claridad y la seguridad jurídica, procede adaptar ambas Directivas de manera que sea un único acto el que establezca ese límite.
- (23) Por consiguiente, la Directiva 98/70/CE y la Directiva 99/32/CEE deben modificarse en consecuencia.
- (24) La Directiva 93/12/CEE del Consejo, de 23 de marzo de 1993, relativa al contenido de azufre de determinados combustibles líquidos²² ha sido objeto de numerosas modificaciones a lo largo del tiempo y, como consecuencia de ello, ya no contiene ningún elemento esencial. Por tanto, debe derogarse.
- (25) Dado que los objetivos establecidos para garantizar un mercado único de los combustibles utilizados para el transporte por carretera y para las máquinas móviles no de carretera y el cumplimiento de los niveles mínimos de protección ambiental de la utilización de esos combustibles no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y pueden, por tanto, lograrse mejor a escala comunitaria, debido a la necesidad de garantizar un mercado único para esos combustible y facilitar el establecimiento de un mercado de esas características a los vehículos y máquinas que los utilizan, la Comunidad puede adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido 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 estos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 98/70/CE

²¹ Directiva 1999/32/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos y por la que se modifica la Directiva 93/12/CE del Consejo (DO L 121 de 11.5.1999, p.13).

²² DO L 74 de 27.3.1993, p.81; Directiva modificada por la Directiva 1999/32/CE.

La Directiva 98/70/CE queda modificada de la siguiente manera:

1. En el artículo 2, apartado 1, se añade el punto 5 siguiente:

«5. Condiciones árticas o inviernos rigurosos: temperaturas invernales medias durante el período comprendido entre octubre y abril en la región o Estado miembro afectado inferiores a la media registrada en la Comunidad.»

2. El artículo 3 queda modificado como sigue:

a) En el apartado 2, se suprimen las letras a) y b).

b) En el apartado 2, letra c), se añade «o anexo V» al final de la frase.

c) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El combustible que cumpla la especificación establecida en el anexo III llevará indicado en la lengua o lenguas nacionales «Gasolina con bajo contenido de biocarburantes ».

El combustible que cumpla la especificación establecida en el anexo V llevará indicado en la lengua o lenguas nacionales «Gasolina con alto contenido de biocarburantes».»

c) Se suprimen los apartados 4, 5 y 6.

d) El apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán seguir autorizando la comercialización de pequeñas cantidades de gasolina con un contenido de plomo inferior a 0,15 g/l hasta un máximo del 0,5 % del total de ventas, para su uso en vehículos antiguos de tipo especial y cuya distribución se lleve a cabo por medio de grupos de interés especial.»

3. El artículo 4 queda modificado como sigue:

(a) El apartado 1 queda modificado como sigue:

- i. Se suprimen las letras a) y b).
- ii. En la letra d), se suprime la indicación «Sin perjuicio de las disposiciones de la letra c)».
- iii. La letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) A más tardar el 31 de diciembre de 2008, los Estados miembros velarán por que únicamente pueda comercializarse en su territorio el combustible diésel que cumpla la especificación medioambiental establecida en el anexo IV.»

(b) Se suprimen los apartados 2, 3 y 4.

(c) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los Estados miembros velarán por que los gasóleos comercializados en su territorio después del 1 de enero de 2008 para máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales tengan un contenido de azufre inferior a 1 000 mg/kg. A más tardar el 31 de diciembre de 2009, el contenido máximo autorizado de azufre de los gasóleos destinados a utilizarse en máquinas móviles no de carretera y tractores agrícolas y forestales, salvo los buques de navegación interior, será de 10 mg/kg.»

d) Se añade el apartado 6 siguiente:

«6. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2009, el contenido máximo autorizado de azufre de los gasóleos destinados a utilizarse en los buques de navegación interior sea de 300 mg/kg. Los Estados miembros velarán por que, a más tardar el 31 de diciembre de 2011, ese contenido se reduzca a 10 mg/kg.»

4. El artículo 6 queda modificado como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente: «Comercialización de combustibles con especificaciones ambientales más restrictivas y una presión de vapor más elevada».

b) Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. No obstante lo dispuesto en el anexo III, los Estados miembros podrán tomar medidas para garantizar que se autorice en todo su territorio o en zonas concretas, cuando estas registren temperaturas invernales medias extremadamente frías, una presión de vapor más elevada que la especificada como la máxima para el período estival, tal y como se indica en la nota a pie de página 5 del anexo III y en la nota a pie de página 4 del anexo V.»

c) En el apartado 2, «apartado 1» se sustituye por «apartado 1 o 1 *bis*.»

5. Se insertan los artículos 7 *bis* y 7 *ter* siguientes:

«Artículo 7 bis

Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero

1. A partir del 1 de enero de 2009, los Estados miembros exigirán a los suministradores de combustibles comercializados para el transporte por carretera y máquinas móviles no de carretera que controlen y notifiquen las emisiones de gases de efecto invernadero del ciclo de vida de esos combustibles.
2. A partir del 1 de enero de 2011, los Estados miembros exigirán a los suministradores de combustibles comercializados para el transporte por carretera y máquinas móviles no de carretera que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero de esos combustibles. Esa reducción equivaldrá a un 1 % adicional de las emisiones de 2010 por cada año natural hasta 2020 incluido. El nivel de emisiones de gases de efecto invernadero por unidad de energía a lo largo del ciclo de vida de los combustibles notificado en 2020 no excederá del 90 % respecto al nivel indicado en 2010.
3. De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 2, se adoptarán las medidas necesarias para la aplicación del control, notificación y comprobación de las emisiones de gases de efecto invernadero a lo largo del ciclo de vida del combustible sobre la base de una definición precisa de los elementos que deben tenerse en cuenta para el cálculo de esas emisiones con objeto de cumplir las obligaciones establecidas en los apartados 1 y 2 del presente artículo, y destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola.

Artículo 7 ter

Mezcla de etanol con gasolina

Las medidas sobre los aspectos relativos a la incorporación de etanol a la gasolina y, en particular, la presión de vapor a que se refiere el anexo VI, así como las posibles alternativas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, entre otras cosas, completándola, se adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, apartado 2.»

6. Se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 bis

Aditivos metálicos

La Comisión seguirá desarrollando una metodología de ensayo adecuada respecto a la utilización de aditivos metálicos en los combustibles.»

7. El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Informe

La Comisión presentará, a más tardar el 31 de diciembre de 2012 y, a continuación, cada tres años, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo acompañado, si procede, de una propuesta.

Ese informe tendrá en cuenta, en particular, los siguientes elementos:

- (a) la utilización de biocarburantes en el marco de la presente Directiva y el uso y la evolución de la tecnología del automóvil, habida cuenta del objetivo de lograr una utilización mínima del 10 % de biocarburantes en el combustible de transporte antes de 2020, establecido en la Revisión Estratégica del Sector de la Energía realizada por la Comisión*, y el objetivo de descarbonización del combustible para el transporte;
- (b) la política comunitaria sobre las emisiones de CO₂ generadas por los vehículos de transporte por carretera;
- (c) los límites de la presión de vapor del etanol mezclado con la gasolina;
- (d) los límites de emisiones contaminantes de los motores utilizados en aplicaciones de navegación interior sobre la base de un examen de las repercusiones de los gases contaminantes y de efecto invernadero;
- (e) el aumento de la utilización de detergentes en los combustibles;
- (f) la utilización de aditivos metálicos en los combustibles.

* COM(2007)1 de 10.1.2007.»

8. El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en su artículo 8.»

9. Se suprime el artículo 14.

10. Se suprime el anexo I.

11. Se suprime el anexo II.

12. El anexo III queda modificado como sigue:

En la nota a pie de página 5 se añade el texto siguiente: «Cuando el combustible contenga etanol, la presión de vapor máxima en período estival podrá superar los 60 kPa en la cantidad indicada en el cuadro del anexo VI.»

13. El anexo IV queda modificado como sigue:

- (a) En la fila correspondiente a «Hidrocarburos policíclicos aromáticos», la entrada que figura en la columna «Máximo» se sustituye por «8».
- (b) La nota a pie de página 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) Hasta el 31 de diciembre de 2008, se comercializará combustible diésel con un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg, que deberá estar disponible atendiendo a una distribución geográfica adecuadamente equilibrada en el territorio de los Estados

miembros. A partir del 1 de enero de 2009, todo el combustible diésel comercializado en el territorio de los Estados miembros tendrá un contenido máximo de azufre de 10 mg/kg.»

14. Se añade el anexo V, tal y como se establece en el anexo de la presente Directiva.
15. Se añade el anexo VI, tal y como se establece en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

Modificaciones de la Directiva 1999/32/CE

El artículo 4 *ter* de la Directiva 1999/32/CE queda modificado como sigue:

- a) Se suprime la letra a) del apartado 1.
- b) Se suprime la letra b) del apartado 2.
- c) Se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Cuando los buques de navegación interior en posesión de un certificado que demuestre su conformidad con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974, en su versión modificada, se hallen en el mar podrán utilizar el combustible cuya especificación figura en la presente Directiva.

Cuando esos buques no se hallen en el mar, utilizarán el combustible especificado en la Directiva 98/70/CE.»

Artículo 3

Derogación

Queda derogada la Directiva 93/12/CEE.

Artículo 4

Transposición

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 2008]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como una tabla de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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 básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 6
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO
ANEXO V

**ESPECIFICACIONES MEDIOAMBIENTALES DE LOS COMBUSTIBLES
COMERCIALIZADOS PARA SU USO EN VEHÍCULOS EQUIPADOS CON MOTOR
DE ENCENDIDO POR CHISPA**

Tipo: Gasolina con alto contenido de biocarburantes

Parámetro (1)	Unidad	Límites (2)	
		Mínimo	Máximo
Octanaje RON		95	—
Octanaje MON		85	—
Presión de vapor durante el periodo estival (3)	kPa	—	60,0 (4)
Destilación:			
— evaporado a 100 °C	% v/v	46,0	—
— evaporado a 150 °C	% v/v	75,0	—
Análisis de los hidrocarburos:			
— olefinas	% v/v	—	18,0
— aromáticos	% v/v	—	35,0
— benceno	% v/v	—	1,0
Contenido de oxígeno	% m/m	—	3,7
Compuestos oxigenados:			
— metanol			3
— metanol (podrían ser necesarios agentes estabilizadores)	% v/v		10
— alcohol isopropílico	% v/v	—	12
— alcohol <i>terc</i> -butílico	% v/v	—	15
— alcohol isobutílico	% v/v	—	15
— éteres que contengan 5 átomos o más de carbono por molécula	% v/v	—	22
— otros compuestos oxigenados(5)	% v/v	—	15
Contenido de azufre	mg/kg	—	10
Contenido de plomo	g/l	—	0,005

(1) Los métodos de prueba serán los especificados en la norma EN 228:1999. Los Estados miembros podrán adoptar métodos analíticos especificados en sustitución de la norma EN 228:1999, siempre que pueda demostrarse que ofrecen al menos la misma exactitud y el mismo nivel de precisión que los métodos analíticos a los que sustituyen.

(2) Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer esos valores límite se ha recurrido a la norma ISO 4259 «Petroleum products - Determination and application of precision data in relation to methods of test», y para determinar un valor mínimo se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2 R por encima de cero (R = reproductibilidad). Los resultados de las mediciones individuales deben interpretarse con arreglo a los criterios descritos en la norma ISO 4259 (publicada en 1995).

(3) El período estival comenzará no más tarde del 1 de mayo y no terminará antes del 30 de septiembre. Para los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, el período estival comenzará no más tarde del 1 de junio y no terminará antes del 31 de agosto.

(4) En los Estados miembros que tengan condiciones árticas o inviernos rigurosos, la presión de vapor máxima no excederá de 70,0 kPa. Cuando el combustible contenga etanol, la presión de vapor máxima autorizada en período estival podrá superar los 60 kPa en la cantidad indicada en el cuadro del anexo VI.

(5) Otros monoalcoholes y éteres con punto de ebullición final no superior al establecido en la norma EN 228:1999.

ANEXO VI

REBASAMIENTO AUTORIZADO DE LA PRESIÓN DE VAPOR DE LA GASOLINA QUE CONTENGA ETANOL

Contenido de etanol (% v/v)	Rebasamiento autorizado de la presión de vapor (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

En caso de que el contenido de etanol se encuentre entre dos de los valores indicados, el rebasamiento autorizado de la presión de vapor se determinará mediante extrapolación lineal entre el contenido de etanol inmediatamente superior y el inmediatamente inferior al valor intermedio.