

## I

(Comunicazioni)

## CONSIGLIO

## POSIZIONE COMUNE (CE) N. 1/2003

definita dal Consiglio del 18 novembre 2002

**in vista dell'adozione della direttiva 2003/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... ,  
sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti**

(2003/C 32 E/01)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA,

Visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

Vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,Visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,Visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(3)</sup>,Deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(4)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio europeo riunitosi a Göteborg il 15 e il 16 giugno 2001 ha concordato una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile che prevede una serie di misure, tra cui lo sviluppo dei biocarburanti.
- (2) Le risorse naturali, alla cui utilizzazione accorta e razionale fa riferimento l'articolo 174, paragrafo 1, del trattato, comprendono il petrolio, il gas naturale e i combustibili solidi, che sono fonti essenziali di energia ma sono anche le principali sorgenti delle emissioni di biossido di carbonio.
- (3) Tuttavia, esiste un'ampia gamma di biomassa che potrebbe essere usata per produrre biocarburanti, proveniente dai prodotti agricoli e forestali nonché da residui e rifiuti della silvicoltura e dell'industria silvicola e agroalimentare.
- (4) L'energia impiegata dal settore dei trasporti rappresenta oltre il 30 % del consumo finale di energia nella Comunità. Essendo questo settore in espansione, i suoi consumi di energia e quindi le sue emissioni di biossido di carbonio sono destinati ad aumentare e questa espansione sarà maggiore in percentuale nei paesi candidati dopo la loro adesione all'Unione europea.
- (5) Il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», parte dal presupposto che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO<sub>2</sub> dovute ai trasporti aumenteranno del 50 % per raggiungere circa 1 113 milioni di tonnellate, situazione di cui il trasporto su strada è il principale responsabile in quanto contribuisce per l'84 % delle emissioni di CO<sub>2</sub> imputabili ai trasporti. In una prospettiva ecologica il Libro bianco chiede quindi di ridurre la dipendenza dal petrolio (attualmente del 98 %) nel settore dei trasporti mediante l'utilizzazione di carburanti alternativi come i biocarburanti.
- (6) Un maggior uso dei biocarburanti nei trasporti fa parte del pacchetto di misure necessarie per conformarsi al protocollo di Kyoto e di qualsiasi pacchetto di politiche necessarie per rispettare gli impegni ulteriormente assunti al riguardo.
- (7) Il maggior uso dei biocarburanti nei trasporti, senza escludere altri eventuali carburanti alternativi, incluso il gas di petrolio liquefatto (GPL) e il gas naturale compresso (GNC) per uso automobilistico, è uno degli strumenti con cui la Comunità può ridurre la sua dipendenza dall'energia importata ed influire sul mercato dei combustibili per i trasporti e quindi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico nel medio e lungo periodo. Ciò non dovrebbe tuttavia limitare l'importanza del rispetto della legislazione comunitaria sulla qualità dei carburanti, le emissioni dei veicoli e la qualità dell'aria.
- (8) Come risultato dei progressi tecnologici la maggior parte dei motori dei veicoli attualmente in circolazione nell'Unione europea è in condizione di usare una miscela contenente una bassa percentuale di biocarburante senza problemi. I più recenti sviluppi tecnologici permettono di utilizzare percentuali più elevate di biocarburante nella miscela. Alcuni paesi utilizzano già miscele contenenti il 10 %, e oltre, di biocarburante.

(1) GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 205 e GU C 331 E del 31.12.2002, pag. 291.

(2) GU C 149 del 21.6.2002, pag. 7.

(3) Parere espresso il 16 maggio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

(4) Parere del Parlamento europeo del 4 luglio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Posizione comune del Consiglio del 18 novembre 2002 e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (9) Le flotte vincolate offrono la prospettiva di utilizzare una concentrazione più elevata di biocarburanti. In alcune città, flotte vincolate sono già in azione per quanto riguarda i biocarburanti puri e hanno, in alcuni casi, aiutato a migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane.
- (10) La promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti nei trasporti costituisce una tappa verso un'applicazione più ampia della biomassa che permetterà in futuro di sviluppare ulteriormente i biocarburanti, pur non escludendo altre opzioni e in particolare la filiera dell'idrogeno a partire dalla biomassa.
- (11) La politica degli Stati membri in materia di ricerca sulla maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe integrare in modo significativo il settore dell'idrogeno e promuovere tale opzione, tenendo conto dei programmi quadro comunitari pertinenti.
- (12) Possono altresì essere usati come biocarburante, in casi specifici in cui tale uso è compatibile con il tipo di motore usato e con i corrispondenti requisiti in materia di emissioni, gli oli vegetali puri provenienti da piante vegetali prodotti mediante pressione, estrazione o procedure analoghe, greggi o raffinati, ma chimicamente non modificati.
- (13) I nuovi tipi di carburante dovrebbero essere conformi alle norme tecniche riconosciute se devono essere più ampiamente accettati dai consumatori e dai costruttori automobilistici e quindi essere immessi sul mercato. Le norme tecniche costituiscono anche il punto di partenza per i requisiti relativi alle emissioni e alla sorveglianza di queste ultime. È possibile che nuovi tipi di carburante incontrino difficoltà a soddisfare le norme tecniche attuali che, in ampia misura, sono state definite per i carburanti convenzionali d'origine fossile. La Commissione e gli organismi di normalizzazione dovrebbero seguire l'evoluzione in questa materia nonché adeguare ed elaborare attivamente norme che permettano l'introduzione di nuovi tipi di carburanti che soddisfino le esigenze ambientali.
- (14) Il bioetanolo e il biodiesel quando sono usati per i veicoli allo stato puro o in forma di miscela dovrebbero soddisfare le norme di qualità stabilite per assicurare un rendimento ottimale dei motori. È da osservare che nel caso del biodiesel per i motori diesel, allorché il processo di trasformazione è l'esterificazione si potrebbe applicare la norma EN 14214 del Comitato europeo di normalizzazione (CEN) relativa agli esteri metilici degli acidi grassi (FAME). Di conseguenza il CEN dovrebbe fissare norme appropriate per altri trasporti di biocarburanti nell'Unione europea.
- (15) La promozione dell'uso dei biocarburanti nel rispetto delle pratiche agricole e silvicole sostenibili, definite nella normativa della politica agricola comune, potrebbe creare nuove opportunità di sviluppo rurale sostenibile in una politica agricola comune più orientata sul mercato e maggiormente incentrata sul mercato europeo, sul rispetto di una ruralità viva e di un'agricoltura multifunzionale e potrebbe aprire un nuovo mercato per i prodotti agricoli innovatori.
- (16) Nella risoluzione dell'8 giugno 1998 <sup>(1)</sup> il Consiglio ha affermato la propria adesione alla strategia e al piano d'azione della Commissione per le fonti energetiche rinnovabili e ha chiesto provvedimenti specifici nel settore dei biocombustibili.
- (17) Il Libro verde della Commissione «Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico» fissa l'obiettivo di sostituire il 20 % dei carburanti convenzionali con i carburanti alternativi nel settore dei trasporti stradali entro il 2020.
- (18) I carburanti alternativi potranno essere immessi sul mercato soltanto se saranno ampiamente disponibili e competitivi.
- (19) Nella risoluzione del 18 giugno 1998 <sup>(2)</sup> il Parlamento europeo ha chiesto che la quota di mercato dei biocombustibili sia aumentata al 2 % nell'arco di cinque anni prevedendo allo scopo un pacchetto di misure, tra cui esenzioni fiscali, assistenza finanziaria alle industrie di trasformazione e fissazione di una percentuale obbligatoria di biocarburanti per le società petrolifere.
- (20) Il metodo ottimale da utilizzare per aumentare la quota dei biocarburanti nei mercati nazionale e comunitario dipende dalle risorse e materie prime disponibili, dai programmi nazionali e comunitari per la promozione di biocarburanti e dalle disposizioni fiscali nonché dall'appropriato coinvolgimento di tutti i soggetti interessati/parti.
- (21) Le politiche nazionali di promozione dell'uso dei biocarburanti non dovrebbero vietare la libera circolazione di carburanti conformi alle specifiche ecologiche armonizzate stabilite nella normativa comunitaria.
- (22) La promozione della produzione e dell'uso di biocarburanti potrebbe contribuire ad una riduzione della dipendenza dall'importazione di energia e ad una diminuzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. Inoltre i biocarburanti allo stato puro o in forma di miscela possono in linea di massima essere usati per i veicoli a motore esistenti e avvalersi dell'attuale sistema di distribuzione di carburante. La miscelazione di biocarburante con combustibile fossile potrebbe facilitare una potenziale riduzione del costo nel sistema di distribuzione nella Comunità.

<sup>(1)</sup> GU C 198 del 24.6.1998, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU C 210 del 6.7.1998, pag. 215.

(23) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, cioè l'introduzione di regole generali che prevedono una percentuale minima di biocarburanti da immettere in commercio e distribuire, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(24) La ricerca e lo sviluppo tecnologici nel settore della sostenibilità dei biocarburanti dovrebbero essere incoraggiati.

(25) Una maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe essere accompagnata da un'analisi particolareggiata dell'impatto ambientale, economico e sociale per decidere se sia opportuno aumentare la parte di biocarburanti rispetto ai carburanti convenzionali.

(26) Occorre prevedere la possibilità di adeguare rapidamente l'elenco dei biocarburanti e le percentuali di fonti rinnovabili nonché il calendario relativo all'introduzione dei biocarburanti nei trasporti, per tener conto del progresso tecnico e dei risultati di una valutazione dell'impatto ambientale della prima fase dell'introduzione.

(27) Bisognerebbe introdurre delle misure per mettere rapidamente a punto norme di qualità per i biocarburanti destinati al settore automobilistico e utilizzati allo stato puro o in forma di miscela con i carburanti convenzionali. Pur essendo la frazione biodegradabile dei rifiuti una fonte potenzialmente utile per la produzione di biocarburanti, è necessario che le norme di qualità tengano conto dell'eventuale contaminazione presente nei rifiuti per evitare che componenti particolari possano danneggiare il veicolo o peggiorare le emissioni.

(28) Le misure intese a favorire l'utilizzazione di biocarburanti dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi in materia di sicurezza dell'approvvigionamento e di protezione dell'ambiente nonché con gli obiettivi e le misure dei diversi Stati membri nei settori connessi. A tale riguardo gli Stati membri possono studiare modalità efficienti in termini di costi per pubblicizzare le possibilità di usare i biocarburanti.

(29) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

La presente direttiva ha come scopo la promozione dell'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti in ciascuno Stato membro, al fine di contribuire al raggiungimento di obiettivi quali rispettare gli impegni in materia di cambiamenti climatici, contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e promuovere le fonti di energia rinnovabili.

#### Articolo 2

1. Ai fini della presente direttiva si intende per:

- a) «biocarburante», un carburante liquido o gassoso per i trasporti ricavato dalla biomassa;
- b) «biomassa», la parte biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui provenienti dall'agricoltura (comprendente sostanze vegetali e animali), dalla silvicoltura e dalle industrie connesse, nonché la parte biodegradabile dei rifiuti industriali e urbani;
- c) «altri carburanti rinnovabili», carburanti rinnovabili, diversi dai biocarburanti, originati da fonti energetiche rinnovabili quali definite nella direttiva 2001/77/CE <sup>(2)</sup> e utilizzati per i trasporti;
- d) «tenore energetico», il valore calorico più basso di un carburante.

2. Sono considerati biocarburanti almeno i prodotti elencati in appresso:

- a) bioetanolo: etanolo ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, destinato ad essere usato come biocarburante;
- b) biodiesel: estere metilico ricavato da un olio vegetale o animale, di tipo diesel, destinato ad essere usato come biocarburante;
- c) biogas: gas combustibile ricavato dalla biomassa e/o dalla parte biodegradabile dei rifiuti, che può essere trattato in un impianto di purificazione onde ottenere una qualità analoga a quella del gas naturale, al fine di essere usato come biocarburante o gas di legna;
- d) biometanolo: metanolo ricavato dalla biomassa, destinato ad essere usato come biocarburante;
- e) biodimetilere: etere dimetilico ricavato dalla biomassa, destinato ad essere usato come biocarburante;
- f) bio-ETBE (etil-tertio-butil-etero): ETBE prodotto partendo da bioetanolo. La percentuale in volume di bioETBE calcolata come biocarburante è del 47 %;

<sup>(2)</sup> Direttiva 2001/77/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, sulla promozione dell'energia elettrica prodotta da fonti energetiche rinnovabili nel mercato interno dell'elettricità (GU L 283 del 27.10.2001, pag. 33).

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

- g) bio-MTBE (metil-terziario-butil-etero): carburante prodotto partendo da biometanolo. La percentuale in volume di biocarburante nel bio-MTBE è del 36 %;
- h) biocarburanti sintetici: idrocarburi sintetici o miscele di idrocarburi sintetici prodotti a partire dalla biomassa.
- i) bioidrogeno: idrogeno ricavato dalla biomassa e/o dalla frazione biodegradabile dei rifiuti, destinato ad essere usato come biocarburante.

#### Articolo 3

1. a) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché una percentuale minima di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili sia immessa sui loro mercati e a tal fine stabiliscono obiettivi indicativi nazionali.
  - b) i) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 2 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2005.
  - ii) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 5,75 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2010.
2. I biocarburanti possono essere resi disponibili nelle forme seguenti:
  - a) biocarburanti puri o diluiti con derivati dal petrolio in miscele ad elevato tenore, conformi a norme specifiche di qualità per l'utilizzo del trasporto;
  - b) biocarburanti in miscela con derivati del petrolio, conformemente alle opportune norme europee che descrivono le specifiche tecniche per i carburanti da trasporto (EN 228 e EN 590);
  - c) liquidi derivati dai biocarburanti, quale l'ETBE (etil-terziario-butil-etero), per i quali la percentuale da computarsi come biocarburante è precisata all'articolo 2, paragrafo 2.
3. Gli Stati membri controllano l'effetto dell'uso dei biocarburanti in miscele diesel superiori al 5 % in veicoli non adattati e, se del caso, prendono misure per garantire il rispetto della pertinente normativa comunitaria sulle emissioni standard.
4. Tra le misure che adottano, gli Stati membri dovrebbero considerare il clima generale e il bilancio ecologico dei vari tipi di biocarburanti e possono promuovere innanzi tutto i biocarburanti che presentano un bilancio ecologico economicamente molto efficiente, tenendo conto allo stesso tempo della competitività e della sicurezza dell'approvvigionamento.
5. Gli Stati membri assicurano che al pubblico siano fornite informazioni sulla disponibilità dei biocarburanti. Per le percentuali di biocarburanti in miscela con derivati del petrolio che superano il valore limite del 5 % di esteri metilici degli acidi grassi (FAME) o del 5 % di bioetanolo è richiesta un'etichettatura specifica nei punti di vendita.

#### Articolo 4

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 1° luglio di ogni anno, il totale delle vendite di carburanti da trasporto e la quota dei biocarburanti, puri o miscelati, e di altri carburanti rinnovabili immessi sul mercato per l'anno precedente. Se del caso gli Stati membri segnalano le condizioni eccezionali nell'offerta di petrolio greggio o di prodotti petroliferi che hanno influenzato la commercializzazione dei biocarburanti.

Nella loro prima relazione successivamente all'entrata in vigore della presente direttiva gli Stati membri inseriscono il livello dei rispettivi obiettivi nazionali indicativi per la prima fase. Nella relazione riguardante l'anno 2006, gli Stati membri inseriscono i rispettivi obiettivi indicativi nazionali per la seconda fase.

In tali relazioni le differenziazioni degli obiettivi nazionali rispetto ai valori di riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), sono motivate e potrebbero essere basate sugli elementi seguenti:

- a) fattori obiettivi quali il limitato potenziale nazionale di produzione di biocarburanti a partire da prodotti agricoli e/o rifiuti, le risorse nazionali assegnate alla produzione di biomassa per usi energetici diversi dai trasporti e le caratteristiche specifiche del mercato nazionale dei carburanti utilizzati per i trasporti;
- b) politiche nazionali coerenti con gli obiettivi del settore energetico nell'Unione europea (sicurezza di approvvigionamento, competitività e tutela dell'ambiente), in materia di trasporti e che si prefiggono obiettivi analoghi a quelli perseguiti dalla presente direttiva (rispettare gli impegni in materia di cambiamenti climatici; contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente; promuovere le fonti di energia rinnovabili).

2. Entro il 31 dicembre 2006 e successivamente ogni due anni, la Commissione elabora una relazione di valutazione per il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi compiuti nell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili negli Stati membri.

Tale relazione comprende almeno i seguenti elementi:

- a) il rapporto costi-benefici delle misure adottate dagli Stati membri per promuovere l'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- b) gli aspetti economici e l'impatto ambientale di un ulteriore aumento della quota di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- c) la prospettiva del ciclo di vita dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili, nell'intento di indicare possibili misure per la promozione futura di quei carburanti che sono rispettosi del clima e dell'ambiente e potenzialmente competitivi e vantaggiosi in termini di costi;

- d) la sostenibilità di colture utilizzate per la produzione di biocarburanti, specialmente la destinazione dei suoli, il grado d'intensità della coltivazione, la rotazione delle colture e l'uso di antiparassitari;
- e) la valutazione dell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili per quanto attiene agli effetti differenziati sul cambiamento climatico e al loro impatto sulla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>;
- f) un riesame di altre opzioni a più lungo termine riguardanti le misure di efficienza energetica nei trasporti.

Sulla base di tale relazione, la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio, proposte sull'adeguamento del sistema di obiettivi di cui all'articolo 3, paragrafo 1. Se dalla relazione emerge che gli obiettivi indicativi non possono presumibilmente essere conseguiti per ragioni non giustificate e/o non sostenute da nuove prove scientifiche, tali proposte indicheranno obiettivi nazionali, ivi compresi eventuali obiettivi obbligatori, nella forma opportuna.

#### Articolo 5

L'elenco figurante all'articolo 2, paragrafo 2 può essere adattato al progresso tecnico secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Al momento dell'adeguamento di tale elenco si tiene conto dell'impatto ambientale dei biocarburanti.

#### Articolo 6

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il suo regolamento interno.

#### Articolo 7

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 31 dicembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

#### Articolo 8

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

#### Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto, addì . . .

Per il Parlamento europeo  
Il Presidente

Per il Consiglio  
Il Presidente

## MOTIVAZIONI DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

1. Il 17 dicembre 2001 la Commissione ha presentato una proposta <sup>(1)</sup> basata sull'articolo 175, paragrafo 1, del trattato.
2. Il Comitato economico e sociale ha formulato il suo parere <sup>(2)</sup> il 25 aprile 2002. Il Comitato delle regioni ha formulato il suo parere il 16 maggio 2002.
3. Il Parlamento europeo ha adottato il suo parere in prima lettura il 4 luglio 2002, approvando 60 emendamenti. Alla luce di tale parere, la Commissione ha presentato una proposta modificata il 13 settembre 2002.
4. Il 18 novembre 2002, il Consiglio ha adottato la sua posizione comune conformemente all'articolo 251 del trattato.

### II. SCOPO DELLA PROPOSTA

5. Scopo della proposta è favorire l'uso dei biocarburanti per i trasporti nell'Unione europea garantendo una quota minima obbligatoria di biocarburanti commercializzati negli Stati membri pari al 2 %, calcolata sulla base del tenore di energia, di tutta la benzina e del diesel per trasporti sui loro mercati entro il 31 dicembre 2005 e di aumentare detta quota per realizzare un livello minimo di miscelazione, secondo il calendario di cui all'allegato della proposta. Il meccanismo in questione si prefigge di contribuire al rispetto degli impegni in materia ambientale, assunti nel quadro del protocollo di Kyoto, nonché alla riduzione della dipendenza energetica dell'Unione europea dai paesi terzi.

### III. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

6. Le principali modifiche introdotte dal Consiglio sono le seguenti:
7. a) Il Consiglio ha esteso il campo di applicazione della direttiva per comprendervi non soltanto i biocarburanti ma anche *altri carburanti rinnovabili* per i trasporti in ciascuno Stato membro e ne ha ampliato lo scopo dichiarando che la presente direttiva si prefigge di promuovere l'uso di tali carburanti e non semplicemente di sostituire i carburanti convenzionali con una percentuale di biocarburanti (articolo 1).
- b) Il Consiglio ritiene che gli obiettivi *indicativi* siano più appropriati di quelli vincolanti, permettendo agli Stati membri di introdurre le misure necessarie in modo graduale e flessibile, fermo restando che il sistema sarà riveduto dopo una prima fase di attuazione. La posizione comune prevede pertanto che l'obiettivo dovrebbe essere raggiunto sulla base di *valori di riferimento* per la prima fase (2 % entro il 31 dicembre 2005) e per la seconda fase (5,75 % entro il 31 dicembre 2010) [articolo 3, paragrafo 1, lettera b)]. Gli Stati membri stabiliscono *obiettivi nazionali indicativi* per la percentuale minima di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili immessi sui loro mercati sia per la prima fase che per la seconda [articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)]. Tale impostazione in due fasi è completata da una clausola di revisione basata su relazioni della Commissione e degli Stati membri (articolo 4, paragrafi 1 e 2). Nelle loro relazioni gli Stati membri possono *differenziare* gli obiettivi nazionali indicativi rispetto ai valori di riferimento, ma tali differenziazioni devono essere motivate sulla base di elementi specifici [articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b)]. Alla luce delle relazioni degli Stati membri, la Commissione redigerà una relazione di valutazione e se del caso presenterà proposte per un adeguamento degli obiettivi.

<sup>(1)</sup> GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 205.

<sup>(2)</sup> GU C 149 del 21.6.2002, pag. 7.

8. Il Consiglio ha inoltre chiarito/modificato le seguenti questioni:

*Miscelazione*: il Consiglio non ha accolto la percentuale proposta in materia di miscelazione da conseguire nella seconda fase (allegato), ritenendo che la miscelazione non sia ancora una procedura standardizzata e che si debba quindi lasciare la facoltà agli Stati membri di decidere se miscelare il biocarburante con i combustibili fossili o no.

*Elenco di prodotti* (articolo 2 paragrafo 2): il Consiglio ha spostato l'elenco di prodotti considerati «biocarburanti» dall'allegato all'articolo 2, paragrafo 2, ed ha aggiunto i seguenti prodotti: «bio-MTBE», «biocarburanti sintetici» e «bioidrogeno». Nel procedere in tal senso, il Consiglio ha altresì chiarito che si tratta di un elenco aperto, il che può essere adeguato al progresso tecnico conformemente alla procedura del comitato (articolo 6).

*Bilancio ambientale dei biocarburanti*: il Consiglio ha rafforzato il nesso esistente tra la promozione dell'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili e il contributo al conseguimento di obiettivi quali il rispetto degli impegni in materia di cambiamenti climatici, la sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e la promozione delle fonti di energia rinnovabili (articolo 1). Inoltre le misure prese dagli Stati membri per assicurare che una percentuale minima di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili sia immessa sui loro mercati, devono anche tenere presente il *bilancio climatico e ambientale generale dei vari tipi di biocarburanti* e, in tal senso, possono promuovere biocarburanti che presentano un *bilancio ambientale molto efficiente in termini di costi*, tenendo conto *allo stesso tempo* della competitività e della sicurezza dell'approvvigionamento (articolo 3).

*Obblighi concernenti le relazioni* (articolo 4): pur concordando il Consiglio sul fatto che le condizioni negli Stati membri variano notevolmente, le relazioni elaborate dagli Stati membri dovrebbero motivare la differenziazione dei loro obiettivi materiali rispetto ai valori di riferimento, basandosi su due serie di elementi: a) fattori obiettivi quali il potenziale di produzione e l'assegnazione di biomassa ad usi energetici diversi dai trasporti e le caratteristiche specifiche del mercato nazionale dei carburanti utilizzati per i trasporti; b) politiche nazionali compatibili con gli obiettivi del settore energetico in materia di trasporti nell'UE e volte a perseguire obiettivi analoghi a quelli previsti dalla presente direttiva.

#### IV. EMENDAMENTI ACCETTATI

9. Dei 60 emendamenti del Parlamento europeo il Consiglio ha accettato i 26 che seguono, alcuni di essi nella sostanza, in parte o in linea di massima.

*Considerando*:

Emendamento 2 (parzialmente): relativo alla gamma di biomassa che potrebbe essere utilizzata (considerando 3)

Emendamento 3: fa riferimento all'allargamento (considerando 4)

Emendamento 4: sottolinea l'importanza dell'uso dei carburanti alternativi (considerando 5)

Emendamento 7: sottolinea l'importanza della conformità alla normativa comunitaria sulla qualità dei carburanti e le emissioni dei veicoli (considerando 7)

Emendamento 8: rammenta il potenziale proveniente dalla tecnologia concernente i biocarburanti nell'UE (considerando 8)

Emendamento 12 (parzialmente): fornisce esempi per l'utilizzazione di biocarburanti (considerando 9)

Emendamento 14: indica i futuri sviluppi dell'opzione idrogeno (considerando 10)

Emendamento 15: rammenta che la politica in materia di ricerca è utile per prendere in considerazione l'opzione idrogeno (considerando 11)

Emendamento 16: riguarda il ruolo delle norme applicabili ai biocarburanti (considerando 13)

Emendamento 18: sottolinea che il bioetanolo e il biodiesel dovrebbero soddisfare le norme di qualità (considerando 14)

Emendamenti 19 (in parte) e 35: sottolineano il contributo dei biocarburanti alle altre politiche, quali lo sviluppo rurale sostenibile (considerando 15)

Emendamento 20: fa riferimento agli obiettivi per i carburanti alternativi indicati nel Libro verde sulla sicurezza (considerando 17)

Emendamento 21: indica che i carburanti alternativi dovrebbero essere ampiamente disponibili per diventare competitivi (considerando 18)

Emendamento 22: rammenta le misure di sostegno elencate nella risoluzione pertinente del Parlamento europeo (considerando 19)

Emendamento 23: stabilisce che tutte le parti, a livello sia nazionale che comunitario, debbono essere coinvolte (considerando 20)

Emendamento 26: sottolinea la validità tecnica dei biocarburanti (considerando 22)

Emendamento 28: (in linea di massima): sottolinea la necessità di promuovere la ricerca nel settore della sostenibilità dei biocarburanti (considerando 24)

Emendamento 29: riguarda i requisiti previsti all'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva (considerando 25)

Emendamento 30 (in parte): anche i biocarburanti risultanti da processi non chimici possono essere utilizzati a talune condizioni (considerando 12)

Emendamento 31: riguarda lo sviluppo di norme di qualità appropriate per i biocarburanti (considerando 27)

Emendamento 32: sottolinea la necessità della coerenza della promozione dei biocarburanti con altri obiettivi degli Stati membri in materia di ambiente e settori connessi (considerando 28)

#### *Articoli:*

Emendamento 58: definizione di «bioidrogeno» aggiunto all'elenco dei prodotti considerati biocarburanti [articolo 2, paragrafo 2, lettera i)]

Emendamento 43: attribuisce priorità alla promozione dei biocarburanti che presentano un bilancio ambientale economicamente molto efficiente (articolo 3, paragrafo 4)

Emendamento 46: riguarda l'informazione del pubblico sul potenziale di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili (articolo 3, paragrafo 5)

Emendamento 70 (in linea di massima): sottolinea l'importanza di tener conto dell'impatto ambientale dei biocarburanti al momento dell'adeguamento dell'elenco (articolo 5).

#### **V. EMENDAMENTI NON INTEGRATI**

10. Il Consiglio ritiene che gli emendamenti 1, 6, 9, 11, 13, 17, 25, 27, 33, 37, 40, 41, 44, 50, 51, 52, 56, 60, 66 che la Commissione ha respinto siano troppo restrittivi (ad esempio 6, 37, 40, 11) o vadano oltre gli obiettivi della direttiva (1, 9, 13, 17, 25, 27, 33, 41, 44, 50, 51, 52, 60, 66) o siano già contemplati dalle disposizioni esistenti ed ha quindi deciso di non integrarli nella posizione comune.