

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento de sesión

FINAL
A5-0244/2002

20 de junio de 2002

*****I**

INFORME

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte (COM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

Ponente: María del Pilar Ayuso González

Ponente de opinión (*):

Hans Kronberger, Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor

(*). Procedimiento Hughes reforzado

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
mayoría de los votos emitidos
- **I Procedimiento de cooperación (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- **II Procedimiento de cooperación (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para rechazar
o modificar la posición común
- *** Dictamen conforme
mayoría de los miembros que integran el Parlamento salvo en los
casos contemplados en los art. 105, 107, 161 y 300 del Tratado CE
y en el art. 7 del Tratado UE
- ***I Procedimiento de codecisión (primera lectura)
mayoría de los votos emitidos
- ***II Procedimiento de codecisión (segunda lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar la posición común
mayoría de los miembros que integran el Parlamento para rechazar
o modificar la posición común
- ***III Procedimiento de codecisión (tercera lectura)
mayoría de los votos emitidos para aprobar el texto conjunto

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto por la Comisión.)

Enmiendas a un texto legislativo

En las enmiendas del Parlamento las modificaciones se indican en negrita y cursiva. La utilización de la cursiva fina constituye una indicación para los servicios técnicos referente a elementos del texto legislativo para los que se propone una corrección con miras a la elaboración del texto final (por ejemplo, elementos claramente erróneos u omitidos en alguna versión lingüística). Estas propuestas de corrección están supeditadas al acuerdo de los servicios técnicos interesados.

ÍNDICE

	Página
PÁGINA REGLAMENTARIA	4
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA.....	6
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	42
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS	46
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y POLÍTICA DEL CONSUMIDOR (*)	52
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL	76
OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL, TRANSPORTES Y TURISMO.....	90

(*) Procedimiento Hughes reforzado

PÁGINA REGLAMENTARIA

Mediante carta de 17 de diciembre de 2001, la Comisión presentó al Parlamento, de conformidad con el apartado 2 del artículo 251 y con el apartado 1 del artículo 175 del Tratado CE, la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo fomento del uso de biocarburantes en el transporte (COM(2001) 547 – 2001/0265 (COD)).

En la sesión del 16 de enero de 2002, el Presidente del Parlamento anunció que había remitido dicha propuesta, para examen del fondo, a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía, y, para opinión, a la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios, a la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor, Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural así como a la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (C5-0684/2001).

En la sesión del 16 de mayo de 2002, el Presidente del Parlamento anunció que la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor, consultada para opinión, colaboraría en la elaboración del informe de conformidad con el "procedimiento Hughes reforzado".

En la reunión del 24 de enero de 2002, la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía designó ponente a María del Pilar Ayuso González.

En las reuniones de los días 18 de marzo, 15 y 16 de abril, 22 de mayo, y 10 de junio y 19 de junio de 2002, la comisión examinó la propuesta de la Comisión y el proyecto de informe.

En la última de estas reuniones, aprobó la propuesta de resolución por 38 votos a favor, 5 votos en contra y 4 abstenciones.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Jaime Valdivielso de Cué (presidente), María del Pilar Ayuso González (ponente), Konstantinos Alyssandrakis, Danielle Auroi (suplente de Nuala Ahern), Luis Berenguer Fuster, David Robert Bowe (suplente de Gérard Caudron), Yves Butel, Felipe Camisón Asensio (suplente de Sir Robert Atkins), Massimo Carraro, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Dorette Corbey (suplente de Harlem Désir), Concepció Ferrer, Francesco Fiori (suplente de Guido Bodrato), Colette Flesch, Christos Folias (suplente de Michel Hansenne), Cristina García-Orcoyen Tormo (suplente de Marjo Matikainen-Kallström), Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Werner Langen, Peter Liese (suplente de Peter Michael Mombaur), Rolf Linkohr, Erika Mann, Hans-Peter Martin (suplente de Norbert Glante), Miquel Mayol i Raynal (suplente de Caroline Lucas..., de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Eryl Margaret McNally, Giuseppe Nisticò (suplente de Angelika Niebler), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, Elly Plooij-van Gorsel, Samuli Pohjamo (suplente de Willy C.E.H. De Clercq), John Purvis, Godelieve Quisthoudt-Rowohl, Alexander Radwan (suplente de Christian Foldberg Røvsing), Bernhard Rapkay (suplente de Carlos Westendorp y Cabeza), Daniela Raschhofer, Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Umberto Scapagnini, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Gary Titley, Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Anders Wijkman (suplente de Paul Rübig), Myrsini Zorba y Olga Zrihen Zaari.

Las opiniones de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios, de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor, de la Comisión de Agricultura y

Desarrollo Rural y de la Comisión de Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo se adjuntan al presente informe.

El informe se presentó el 20 de junio de 2002.

El plazo de presentación de enmiendas a este informe figurará en el proyecto de orden del día del período parcial de sesiones en que se examine.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a fomento del uso de biocarburantes en el transporte (COM(2001) 547 – C5-0684/2001 – 2001/0265(COD))

(Procedimiento de codecisión: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2001) 547¹),
 - Vistos el apartado 2 del artículo 251 y el apartado 1 del artículo 175 del Tratado CE, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C5-0684/2001),
 - Visto el artículo 67 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía las opiniones de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios, Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor, Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural y de la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo (A5-0244/2002),
1. Aprueba la propuesta de la Comisión en su versión modificada;
 2. Pide que la Comisión le presente de nuevo la propuesta, en caso de que se proponga modificarla sustancialmente o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

Texto de la Comisión

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1
Considerando 2 bis (nuevo)

(2 bis) Lo importante es la aportación neta de gases con efectos para el clima a lo largo de todo el ciclo de vida del combustible. Este aspecto debe ser tenido en cuenta en la definición de los combustibles sin efectos para el clima, además de servir para impulsar el desarrollo de nuevos productos y procesos de producción. Puede llegar a ser posible

¹ DO C 103E de 30.4.2002, p. 205.

producir combustibles a partir de fuentes distintas de la biomasa y aun así reducir considerablemente las emisiones netas de gases con efectos para el clima.

Justificación

Para que la Directiva pueda tener el efecto buscado es fundamental aplicar un enfoque basado en el ciclo de vida. Un enfoque que parta del ciclo de vida y no del tipo de materia prima utilizada permite también que se desarrollen procesos de fabricación más ecológicos y nuevos tipos de combustibles.

Enmienda 2

Considerando 2 ter (nuevo)

(2 ter) Sin embargo existe un dilatado espectro de biomasa renovable susceptible de producir biocarburantes, procedente de cultivos agrícolas y forestales y de residuos y desechos de la silvicultura y de la industria silvícola y agroalimentaria. Además, en algunos casos, se obtienen también subproductos ricos en proteínas vegetales para la alimentación animal.

Justificación

Siguiendo el razonamiento del considerando 2, la utilización “prudente y racional” aconseja medidas de actuación en el campo de los biocarburantes debido a la abundancia y diversidad de recursos (especialmente en el caso de los residuos). La producción de biocarburantes genera, además, otros subproductos utilizables por otras industrias.

Enmienda 3
Considerando 3

(3) El sector del transporte, al que cabe atribuir más del 30% del consumo final de energía registrado en la Comunidad, se halla en fase de expansión y todo indica que este porcentaje seguirá incrementándose, junto con las emisiones de dióxido de carbono.

(3) El sector del transporte, al que cabe atribuir más del 30% del consumo final de energía registrado en la Comunidad, se halla en fase de expansión y todo indica que este porcentaje seguirá incrementándose, junto con las emisiones de dióxido de carbono **y que esta expansión será porcentualmente mayor en los países candidatos a la Ampliación después de su incorporación a la UE.**

Justificación

El Libro Verde para la Seguridad en el Suministro Energético así lo pone de manifiesto. Debido al diferencial de desarrollo respecto a la UE, los países candidatos experimentarán un mayor crecimiento en el sector del transporte que, en un escenario optimista, puede ser “dos veces superior al de la Europa de los Quince”.

Enmienda 4
Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) El Libro Blanco de la Comisión Europea (COM (2001) 370) parte de la base de que entre 1990 y 2010, las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumentarán un 50%, hasta alcanzar los 1 113 millones de toneladas, y culpa básicamente de ello al transporte por carretera, al que se atribuye el 84% de las emisiones de CO₂ en el ámbito del transporte. Por consiguiente, y desde un punto de vista ecológico, el Libro Blanco pide que se reduzca la dependencia del petróleo (actualmente del 98%) en el sector de los transportes mediante la utilización de carburantes alternativos como los biocarburantes.

Justificación

Los biocarburantes resultan neutros desde el punto de vista de las emisiones de CO₂, y contribuyen a proteger el clima.

Enmienda 5
Considerando 4

(4) El mayor uso de biocarburantes para transporte ***se integra*** en el paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kioto y habrá de formar parte de cualquier conjunto de medidas políticas para alcanzar nuevos compromisos.

(4) El mayor uso de biocarburantes para transporte ***puede integrarse*** en el paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kioto y habrá de formar parte de cualquier conjunto de medidas políticas para alcanzar nuevos compromisos ***siempre que estos combustibles se produzcan de forma sostenible y que se minimicen las emisiones de CO₂.***

Justificación

Se justifica por sí misma.

Enmienda 6
Considerando 4 bis (nuevo)

(4 bis) Los biocarburantes constituyen un útil interesante a condición de que la producción agrícola obedezca a principios de rotación, en el marco de la integración de los cultivos.

Justificación

No pueden fomentarse los biocarburantes y continuar las prácticas agrícolas intensivas. La rotación de los cultivos constituye el mejor medio de conservar y renovar los suelos.

Enmienda 7
Considerando 5

(5) El desarrollo del uso de biocarburantes para transporte es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para influir en el mercado global de combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo.

(5) El desarrollo del uso de biocarburantes para transporte, ***sin excluir las demás posibilidades de sustitución de los carburantes de origen fósil, incluidos los GLP de automoción***, es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para ***reducir su dependencia energética e*** influir en el mercado global de combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo. ***No obstante, ello no debe servir para negar la importancia que reviste cumplir la legislación comunitaria existente sobre la calidad de los combustibles, las emisiones de los vehículos y la calidad del aire.***

Justificación

La finalidad de la presente Directiva de permitir una utilización mayor de los biocarburantes en el sector de los transportes no debe llevar a que se omita la posibilidad que representan otros carburantes de sustitución para lograr los diversos objetivos vinculados a la utilización de los biocarburantes, por ejemplo la reducción de los niveles de emisiones de CO₂, el desarrollo sostenible, el desarrollo rural, etc.

La seguridad del abastecimiento energético y, en particular, la seguridad del abastecimiento de combustibles alternativos, depende de que se desarrolle un combinado energético exhaustivo y diversificado. Un enfoque que se centre exclusivamente en los biocarburantes no garantiza la diversidad necesaria para la seguridad del abastecimiento.

El objetivo del fomento de los biocarburantes es asimismo disminuir la dependencia energética de la Unión Europea.

Enmienda 8
Considerando 5 bis (nuevo)

(5 bis) La tecnología de producción de biocarburantes está puesta a punto, de forma que los motores de los vehículos actualmente en circulación en la UE admiten sin ningún problema el 5% de

mezcla de biocarburantes. Los últimos avances tecnológicos permiten emplear mayores porcentajes de biocarburante en la mezcla. Hay países en los que ya se utilizan mezclas de biocarburante del 10% y superiores.

Justificación

En los países de nuestro entorno los vehículos en circulación pueden funcionar indistintamente con combustibles normales o con mezclas de biocarburantes de hasta el 10% sin ningún tipo de modificación técnica o coste adicional, aunque este porcentaje está limitado en este momento en la UE al 5% por la Directiva 98/70/CE. De hecho, ya se comercializan vehículos que pueden funcionar con mezclas mayores. Estados Unidos y Brasil son, en este sentido, países líderes en la utilización de biocarburantes para el transporte.

Enmienda 9

Considerando 5 ter (nuevo)

(5 ter) La propuesta de la Comisión para el fomento de los biocarburantes forma parte de la estrategia comunitaria propuesta para la promoción de los combustibles alternativos. Está encaminada a promover un abastecimiento energético seguro en Europa y a abordar las consecuencias medioambientales del aumento del transporte por carretera. Por lo tanto, debería alentarse el respaldo de otros combustibles alternativos que puedan contribuir al logro de estos objetivos, como el GLP de automoción, el GNC, el GNL o el DME.

Justificación

En el mercado comunitario se encuentran ya combustibles alternativos que presentan ventajas probadas desde el punto de vista medioambiental y del coste y con una tecnología y una infraestructura muy desarrolladas. Un aumento de la demanda de GLP puede satisfacerse con suministros europeos y, por lo tanto, no requiere importaciones en la UE.

Enmienda 10
Considerando 5 quater (nuevo)

(5 quater) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros sobre la utilización creciente de los biocarburantes integrará el queroseno en sus programas, con el fin de planificar, si ello es técnicamente posible y satisfactorio desde el punto de vista de la seguridad, la utilización de biocarburantes mezclados al queroseno para el transporte aéreo en particular.

Justificación

El queroseno se beneficia de una situación fiscal particular, por lo que la investigación debe tener en cuenta asimismo este carburante.

Enmienda 11
Considerando 5 quinquies (nuevo)

(5 quinquies) Se debe prestar apoyo y reforzar la política de investigación relativa a los biocarburantes y carburantes de sustitución tanto a escala comunitaria como nacional, teniendo en cuenta los beneficios potenciales de estos carburantes para la Unión Europea en los sectores medioambiental, económico y social. La política de investigación debe incluir todos los tipos de carburantes y aplicarse a todos los medios de transporte y los tipos de motor. Además, la política de investigación debe abarcar y aplicarse a los estudios sobre las medidas no técnicas (mejora de la fluidez del tráfico, modulación de los medios de transporte, etc.).

Justificación

Todos los medios de transporte, incluida la aviación, deben beneficiarse de las acciones de investigación con el fin de permitir el uso de biocarburantes y de carburantes de sustitución, y determinar el beneficio del uso de éstos en comparación con los carburantes clásicos. Debe

realizarse y reforzarse una investigación que trate de mejorar las normas técnicas de los automóviles y los diferentes tipos de motor.

Teniendo en cuenta los retos en materia de reducción de los niveles de contaminación atmosférica y de lucha contra el cambio climático, debe realizarse y apoyarse asimismo una investigación sobre las medidas no técnicas, ya que es un ámbito que forma parte de las políticas de investigación comunitarias y nacionales en la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 12

Considerando 5 sexies (nuevo)

(5 sexies) Las flotas cautivas suponen un gran potencial para la investigación e introducción progresiva de biocarburantes. Permiten una utilización potencial de biocarburantes en una concentración elevada. En algunas ciudades existen ya flotas cautivas funcionando con biocarburantes puros que contribuyen a mejorar la calidad del aire en las zonas urbanas. Cuando se pongan a la venta, los carburantes con un contenido superior al 5% deberían ir claramente etiquetados.

Justificación

Los proyectos llevados a cabo en ciudades europeas con flotas cautivas constituyen el mejor ejemplo de la viabilidad técnica de los biocarburantes. Lo único que se necesita es un impulso desde las instituciones.

Enmienda 13

Considerando 5 septies (nuevo)

(5 septies) La propuesta de la Comisión relativa a los biocarburantes constituye un primer paso hacia una estrategia comunitaria global en materia de combustibles alternativos. En el contexto de una estrategia comunitaria global en materia de combustibles alternativos, la Comunicación de la Comisión relativa a los

combustibles alternativos no estará completa mientras falte un examen adecuado de un conjunto variado de combustibles alternativos, incluidos el GLP de automoción, el GNC, el GNL y el DME.

Justificación

La propuesta de la Comisión relativa a los biocarburantes se basa en la Comunicación de la Comisión relativa a los combustibles alternativos para el transporte por carretera, que menciona otros combustibles alternativos, aparte de los biocarburantes. A fin de tener una mayor oportunidad de cumplir con los diferentes requisitos en cuanto a la seguridad del suministro y a las obligaciones medioambientales, la Comisión debería adoptar medidas para promover opciones factibles y limpias, aparte de los biocarburantes.

Enmienda 14

Considerando 5 octies (nuevo)

(5 octies) El fomento del uso de los biocarburantes en los transportes constituye únicamente una etapa hacia la utilización más eficaz de la biomasa, lo que permitirá en un plazo dado desarrollar aún más los biocarburantes y, en particular, el sector del hidrógeno a partir de dicha biomasa.

Justificación

Esta directiva constituye un primer paso hacia una alternativa real y cotidiana para las energías fósiles. Debe servir de punto de partida para nuevas perspectivas más ecológicas y sostenibles.

Enmienda 15

Considerando 5 nonies (nuevo)

(5 nonies) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros en relación con un mayor uso de los biocarburantes deberá integrar de forma significativa al sector del hidrógeno, y fomentarlo en la perspectiva del Sexto

Programa marco de investigación y desarrollo.

Justificación

Las investigaciones sobre el uso del hidrógeno, producido a partir de biomasa secundaria, brinda unas perspectivas muy interesantes en relación con la obtención de un combustible limpio y renovable. El fomento y el mayor uso de los biocarburantes debe ser, por lo tanto, una etapa intermedia hacia soluciones totalmente ecológicas y durables.

Enmienda 16

Considerando 5 decies (nuevo)

(5 decies) Un nuevo tipo de combustible debe cumplir las normas técnicas reconocidas, pues es una de las condiciones para que la mayoría de los usuarios y fabricantes de vehículos lo acepten y, por consiguiente, para que pueda difundirse en el mercado. Asimismo, las normas técnicas constituyen la base de los requisitos y controles en materia de emisiones.

Un nuevo tipo de combustible puede tener dificultades para cumplir con las normas técnicas actuales, que en gran medida están pensadas para combustibles fósiles convencionales. La Comisión y el organismo de normalización deberán supervisar la evolución en el sector y mostrarse activos en la adaptación y creación de normas, de modo que sea posible comercializar nuevos tipos de combustibles al mismo tiempo que se mantienen las exigencias en materia de rendimiento ecológico.

Justificación

Las normas técnicas son fundamentales para la comercialización y difusión de nuevos tipos de combustibles. Al mismo tiempo, las normas actuales para la gasolina o el gasóleo, por ejemplo, se basan exclusivamente en productos del petróleo procesados en refinerías. Por consiguiente, dichas normas incluyen parámetros técnicos que los combustibles con una composición algo diferente o que están fabricados mediante procesos diferentes no pueden cumplir. Asimismo, las normas técnicas son fundamentales para controlar las características

de las emisiones procedentes de motores, la durabilidad de los equipos de purificación, las garantías para el motor ofrecidas por los fabricantes, etc. Una evolución de las normas técnicas de carácter previsor y anticipatorio puede propiciar el desarrollo y la comercialización de nuevos tipos de combustible y de mezclas de combustibles.

Enmienda 17

Considerando 5 undecies (nuevo)

(5 undecies) No obstante, la incorporación de bioetanol a la gasolina da lugar a un aumento de la volatilidad que, aunque no va en detrimento de las prestaciones técnicas de los vehículos ni del impacto medioambiental, hace que en los países no considerados árticos se superen los límites de volatilidad especificados en la Directiva 98/70/CE.

Justificación

Si bien el bioetanol tiene una volatilidad menor que la de las gasolinas, las mezclas directas de bioetanol con gasolina producen un incremento de la volatilidad del combustible final, que puede superar los límites establecidos en la Directiva 98/70/CE, especialmente en los países de mayores temperaturas.

El biocarburante preferido para las mezclas con gasolina es el bioETBE. Este se produce por síntesis de isobutileno (un subproducto de las refinerías) y bioetanol. Su volatilidad es menor que el bioetanol y da buenos resultados incorporado a la gasolina. Sin embargo, los nuevos motores de los vehículos son menos sensibles a la volatilidad y minimizan el posible efecto medioambiental, de forma que el bioetanol se puede incorporar directamente en la gasolina (sin necesidad de mezclarlo con isobutileno).

El problema, por tanto, no es la volatilidad de las mezclas de bioetanol con gasolina, sino los límites establecidos en la Directiva 98/70/CE. En Estados Unidos se permite una presión de vapor adicional de aproximadamente 7 kPa para las mezclas de bioetanol con gasolina y la industrias europeas del automóvil y del petróleo admiten no tener problemas con presiones de vapor más altas.

Enmienda 18
Considerando 5 duodecimos (nuevo)

(5 duodecimos) El bioetanol y el biodiésel, utilizados por los vehículos en estado puro o en mezcla, deberán cumplir las normas de calidad estipuladas para asegurar un óptimo funcionamiento de los motores. En consecuencia, el CEN debe establecer normas para toda la UE.

Justificación

Hay que garantizar que los biocarburantes puros o en mezcla sean de la misma calidad que los combustibles actuales. Para el biodiésel, la norma se encuentra en proceso de elaboración. En cambio, no existe una norma armonizada para el bioetanol. El CEN podría establecer una norma, similar a los estándares norteamericanos, para establecer las características del bioetanol para mezcla utilizado como carburante en vehículos con motor de gasolina.

Enmienda 19
Considerando 6

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con ***buenas prácticas de producción*** ***creará*** nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado.

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con ***el respeto de las prácticas de la agricultura y silvicultura sostenibles establecidas en la normativa reguladora de la PAC*** ***crearán*** nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado ***europeo, centrada en el respeto de un mundo rural vivo y de una agricultura multifuncional. El cultivo de plantas destinadas a la producción de biocarburantes debe integrarse en los cultivos existentes, con arreglo al principio de rotación de cultivos, y no debe conducir a la creación de monocultivos. El papel multifuncional que desempeña la agricultura se pondrá de manifiesto y creará puestos de trabajo en las zonas rurales. A fin de garantizar unas prácticas agrícolas sostenibles, es necesario crear un conjunto de criterios medioambientales***

claros para la producción de biocarburantes líquidos.

Ello abre también nuevas posibilidades para los países candidatos a la adhesión, lo que permitirá acelerar el proceso de ampliación de la Unión Europea.

Justificación

El desarrollo de los cultivos destinados a la producción de biocarburantes debe respetar el concepto de rotación de cultivos con el fin de poder contribuir a la conservación del medio ambiente, permitir la renovación de los suelos y reducir la utilización de aportes de nutrientes.

El desarrollo rural sostenible se consigue mediante prácticas agrícolas, forestales y de producción sostenibles. En definitiva, prácticas de gestión del entorno.

El mejor modo de demostrar el papel multifuncional de la agricultura puede ser la producción de biocarburantes. En las zonas rurales podrían crearse puestos de trabajo adicionales.

Aparecerán nuevas fuentes de ingresos en el ámbito agrícola, lo que tendrá efectos positivos por lo que respecta a la ampliación de la Unión Europea.

Enmienda 20

Considerando 7 bis (nuevo)

(7 bis) En el Libro Verde de la Comisión titulado "Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético" se fija el objetivo de sustituir por combustibles alternativos, de aquí al año 2020, hasta el 20% del carburante consumido por el sector del transporte por carretera.

Justificación

El Libro Verde de la Comisión es un texto fundamental en el que también se encuadra la presente Directiva.

Enmienda 21
Considerando 7 ter (nuevo)

(7 ter) Los carburantes alternativos sólo podrán conseguir su penetración en el mercado mediante una amplia disponibilidad y competitividad.

Justificación

La presente Directiva pretende precisamente lograr la amplia disponibilidad de los combustibles alternativos mediante su mezcla con combustibles convencionales.

Enmienda 22
Considerando 8

(8) En su resolución de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.

(8) En su resolución de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal, ***las ayudas financieras a la industria transformadora*** y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.

Justificación

La enmienda se dirige a reproducir de forma más completa la petición del Parlamento en la mencionada resolución.

Enmienda 23
Considerando 9

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, ***motivo por el cual debe dejarse, dentro de lo posible, en manos de las compañías petroleras y demás partes interesadas.***

(9) En cada mercado nacional y ***comunitario***, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales y ***comunitarias*** de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas.

Justificación

Resulta contradictorio presentar un método óptimo y a continuación estipular que la elección de este método se deja en manos de las diversas partes interesadas.

Enmienda 24
Considerando 11

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un 1% de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores.

suprimido

Justificación

El uso de biocarburantes es con toda seguridad oportuno para determinados ámbitos y regiones, pero aún se desconocen las repercusiones de una utilización generalizada. Por este

motivo no deberían fijarse aún porcentajes.

Enmienda 25
Considerando 11 bis (nuevo)

(11 bis) El mayor uso de biocarburantes debe ir acompañado de un análisis meticoloso de las repercusiones ambientales que entrañan el cultivo, la transformación y el consumo de las materias primas. Un mayor uso sólo parece oportuno si las repercusiones ambientales revelan ventajas claras frente al uso de carburantes tradicionales. Han de estudiarse en particular la extensión de suelo utilizada, la intensificación de la agricultura, la relación con un uso sostenible alternativo de los suelos, la protección de las aguas, la eficacia energética, las posibles emisiones de gases de efecto invernadero, las características de combustión y la formación de partículas.

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 26
Considerando 11 ter (nuevo)

(11 ter) El fomento de la producción y del uso de biocarburantes contribuye a reducir el grado de dependencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero; asimismo, los biocarburantes pueden utilizarse en los vehículos y en los sistemas de distribución ya existentes, por lo que no requieren costosas inversiones en infraestructuras y motorización.

Justificación

Las ventajas ecológicas y en materia de política energética de un mayor uso de los biocarburantes son obvias, toda vez que los vehículos pueden utilizar el biodiesel sin tener que realizar inversiones costosas.

Enmienda 27 Considerando 12

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

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

Justificación

La incertidumbre económica y medioambiental y las diferencias regionales exigen que la introducción de los biocarburantes no sea obligatoria. Los biocarburantes no son una solución competitiva desde el punto de vista del coste para los objetivos en materia de energía y medio ambiente.

Enmienda 28 Considerando 12 bis (nuevo)

(12 bis) En la actualidad, no todos los biocarburantes ofertados en el mercado cumplen criterios exigentes de eficacia ecológica. Su fabricación entraña en parte considerables costes energéticos y emisiones de gases que afectan al clima, pero el desarrollo tecnológico puede

aportar mejoras a este respecto. Por tanto, deben fomentarse la investigación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la sostenibilidad de los biocarburantes.

Justificación

A largo plazo, el uso de biocarburantes sólo resulta oportuno si en su fabricación no se consume demasiada energía ni se emiten gases de efecto invernadero perjudiciales para el clima. Por tanto, debe fomentarse la investigación en este ámbito.

Enmienda 29

Considerando 12 ter (nuevo)

(12 ter) Una mayor utilización de los biocarburantes debe ir acompañada de un análisis profundo de las repercusiones medioambientales, económicas y sociales, con objeto de decidir acerca de la pertinencia de aumentar la proporción de los biocarburantes con respecto a los carburantes clásicos.

Justificación

La decisión de aumentar la proporción de los biocarburantes con respecto los carburantes clásicos debe realizarse sobre la base de un análisis profundo. No obstante, no debe basarse únicamente en las ventajas tangibles en materia de medio ambiente con respecto a los carburantes clásicos, sino que debe incluir asimismo las consecuencias económicas y sociales del desarrollo y el fomento de los biocarburantes, con objeto de tener en cuenta el objetivo comunitario de lograr un desarrollo sostenible.

Enmienda 30

Considerando 13

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

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

impacto ambiental de la primera fase de introducción.

impacto ambiental de la primera fase de introducción.

Asimismo, debe prestarse atención al aceite vegetal puro obtenido por presión en frío, como el aceite de colza, que no se somete a ningún proceso químico, por lo que puede producirse de forma ecológica, y cuyos subproductos contienen proteínas y pueden utilizarse como piensos para animales.

Asimismo, deberían tenerse en cuenta otros combustibles alternativos, como el GLP de automoción, el GNL, el DME y el GNC, que ya se utilizan en el mercado de los combustibles para transporte y que cuentan con toda la tecnología necesaria para su expansión, además de generar un nivel inferior probado de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos.

Justificación

La utilización de aceites vegetales puros presenta numerosas ventajas, entre ellas una producción ecológica, frecuentemente local, la diversificación del paisaje y la posibilidad de utilizar sus subproductos como piensos para animales, en los que la UE es muy deficitaria.

El progreso técnico y la evaluación de impacto ambiental son fundamentales para cualquier aplicación futura de una estrategia relativa a los combustibles alternativos. Ya existen alternativas como el GLP de automoción, que satisfacen los requisitos tecnológicos y las obligaciones medioambientales.

Enmienda 31

Considerando 13 bis (nuevo)

(13 bis) Debería preverse un rápido desarrollo de los niveles de calidad para los biocarburantes que se utilizan en el sector de la automoción, tanto en estado puro como mezclados en los carburantes convencionales.

Si bien la fracción biodegradable de los residuos constituye una fuente interesante para producir biocarburantes, el nivel de calidad ha de tener en cuenta la posible

contaminación presente en los residuos, a fin de evitar que los componentes especiales puedan dañar el vehículo y/o deteriorar las emisiones.

Justificación

Los biocarburantes para aplicaciones en el sector de la automoción deben garantizar un funcionamiento adecuado de los vehículos y ser compatibles con los sistemas de postratamiento y los restantes dispositivos sofisticados que se emplean en los vehículos. Por lo tanto, debe desarrollarse un nivel de calidad adecuado para la automoción.

Enmienda 32

Considerando 13 ter (nuevo)

(13 ter) El fomento de la promoción de los biocarburantes debería ser coherente con la seguridad del abastecimiento y los objetivos medioambientales, así como con las medidas y los objetivos políticos relacionados de cada Estado miembro.

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 33

Considerando 13 quater (nuevo)

(13 quater) Por motivos relacionados con los costes y el balance ecológico global, en muchos casos resulta oportuno utilizar biomasa para producir calor o, dado el caso, para producir electricidad. Por tanto, la Comisión presenta una propuesta que fomenta su utilización a escala europea.

Justificación

En la actualidad, la utilización de biomasa para producir biocarburantes resulta aún muy cara y, en parte, desventajosa desde el punto de vista del balance ecológico global. La producción directa de calor o energía eléctrica puede ofrecer ventajas. Por tanto, debe crearse también un instrumento al respecto.

Enmienda 34
Considerando 13 quinquies (nuevo)

(13 quinquies) Dado que el uso de biocarburantes por encima de una determinada concentración exige una modificación especial del vehículo a fin de evitar problemas técnicos y de seguridad, los biocarburantes puros o los carburantes mezclados con una concentración de biocarburantes que supere el límite máximo permisible para los vehículos existentes deberán estar etiquetados de manera clara y visible en las estaciones de reaprovisionamiento de combustible.

Justificación

Los biocarburantes presentan características diferentes de los combustibles fósiles y, por encima de una determinada concentración, sólo pueden utilizarse en vehículos diseñados para ese fin y probados por los fabricantes de conformidad con lo indicado en la garantía o en la homologación del fabricante. Debe informarse correctamente a los consumidores, a fin de que no utilicen un carburante inadecuado.

Enmienda 35
Considerando 13 sexies (nuevo)

(13 sexies) La necesidad de biocarburantes que registra la Unión Europea y, por consiguiente, también otros países podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores.

Justificación

La perspectiva de explotar productos agrícolas innovadores proporciona un apoyo social más amplio al intento de introducción y aceptación de los biocarburantes.

Enmienda 36
Artículo 3, apartado 1

Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *por todo el 31 de diciembre de 2005* y por que esta cuota aumente, **con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla**, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *antes del 31 de diciembre de 2005* y por que esta cuota aumente, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe detallado sobre las repercusiones ambientales de las medidas proyectadas y una relación de los costes de las medidas. Al menos, habrán de tenerse en cuenta:

- la extensión de suelo utilizada,***
- el grado de intensificación del cultivo,***
- el uso de plaguicidas,***
- la protección de las aguas,***
- la eficacia energética,***
- las posibles emisiones de gases de efecto invernadero,***
- las características de combustión.***

El citado informe se publicará. La Comisión tendrá en cuenta dichos informes a la hora de informar al Parlamento Europeo y al Consejo con arreglo al apartado 2 del artículo 4.

Justificación

Debería ser el mercado quien decida si un carburante debe mezclarse o no. Existe una oportunidad importante para la utilización de biocarburantes puros, o casi puros, en vehículos modificados, por ejemplo autobuses alimentados a base de etanol, coches que funcionen con biocarburantes y los llamados "vehículos mult carburante" (Flexible Fuel Vehicles), que funcionan en un 85% con etanol.

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes antes de que su cuota aumente por encima del 2% en 2005. Los Estados miembros que

prevean medidas al respecto deberían informar con la mayor precisión acerca de sus experiencias.

Enmienda 37

Artículo 3, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Todo incremento ulterior de la cuota de biocarburantes se someterá a una evaluación detallada, llevada a cabo por la Comisión Europea antes del 30 de junio de 2006, del análisis completo del ciclo de vida, de los beneficios en materia de CO₂ y de la sostenibilidad de las prácticas de cultivo. Las actividades contempladas en el apartado 1 del presente artículo se llevarán a cabo en estrecha cooperación con todas las partes interesadas.

Justificación

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes. Por tanto, la Comisión debería elaborar criterios claros para unas prácticas agrícolas adecuadas desde el punto de vista ambiental antes del 1 de enero de 2004. También ha de estipularse claramente que los biocarburantes, como otros carburantes, han de cumplir las especificaciones respecto a la calidad de los combustibles establecidas en la Directiva 98/70/CE.

Enmienda 38

Artículo 3, párrafo 1 ter (nuevo)

1 ter. Los Estados miembros podrán fomentar el desarrollo tecnológico de la obtención de biocarburantes y de las empresas implicadas en su producción en el ámbito de los instrumentos financieros para la investigación, el medio ambiente y el desarrollo regional.

Justificación

Habida cuenta de que la producción de biocarburantes es muy escasa en la UE y que en el futuro la demanda sobrepasará la oferta, es conveniente garantizar que los Estados miembros puedan estimular la producción de biocarburantes con todos los medios a su alcance.

Enmienda 39

Artículo 3, apartado 2, letra a)

a) en estado puro

a) en estado puro ***o en una concentración elevada en hidrocarburos derivados con arreglo a unos niveles de calidad específicos para las aplicaciones en el sector del transporte***

Justificación

Los biocarburantes no siempre se utilizan en estado puro. Por ejemplo, el E85 (85% de etanol) o FAME 30 (30% de biocarburantes) son carburantes para aplicaciones en el sector de la automoción. En cualquier caso, para evitar problemas técnicos y de seguridad, los carburantes para los automóviles deben hacer siempre referencia a una norma técnica.

Enmienda 40

Artículo 3, apartado 2, letra b)

b) mezclados con derivados de petróleo, teniendo en cuenta las normas europeas pertinentes en las que se establecen las especificaciones técnicas para combustibles de transporte (EN 228 y EN 590)

b) mezclados ***en una concentración inferior al 5%*** con derivados de petróleo, teniendo en cuenta las normas europeas pertinentes en las que se establecen las especificaciones técnicas para combustibles de transporte (EN 228 y EN 590)

Justificación

Las especificaciones técnicas para combustibles EN 228 y EN 590 se diseñaron para los hidrocarburos. Una concentración elevada de biocarburantes queda fuera del ámbito de aplicación de las especificaciones. Por lo que se refiere al contenido de bioetanol en la gasolina y al de biocarburantes en el gasóleo, dicho límite es el 5% del volumen.

Enmienda 41
Artículo 3, apartado 3

3. Los Estados miembros harán un seguimiento de las repercusiones que se deriven del uso de biocarburantes en mezclas superiores al 5% en vehículos no modificados y adoptarán, en su caso, las medidas oportunas para garantizar el respeto de la legislación comunitaria en materia de límites de emisión.

3. Los Estados miembros harán un seguimiento de las repercusiones que se deriven del uso de biocarburantes en mezclas superiores al 5% en vehículos no modificados y **garantizarán que dicho gasóleo esté etiquetado de manera clara y visible en las estaciones de reaprovisionamiento de combustible. Cuando proceda, los Estados miembros adoptarán, en su caso, las medidas oportunas para garantizar el respeto de la legislación comunitaria en materia de límites de emisión, siguiendo el procedimiento establecido en los apartados 1 y 1 bis del presente artículo.**

Justificación

Los vehículos no modificados pueden experimentar problemas técnicos y de seguridad en caso de utilización de gasóleos que contengan un volumen superior al 5% de ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME). Debe informarse correctamente a los consumidores, a fin de que no utilicen un carburante inadecuado.

Enmienda 42
Artículo 3, apartado 3 bis (nuevo)

3 bis. Los Estados miembros darán prioridad al fomento del uso de biocarburantes en los modos de transporte públicos/colectivos, como trenes, autobuses, taxis y uso compartido de vehículos privados.

Justificación

El fomento del uso de biocarburantes en los modos de transporte públicos/colectivos tiene resultados beneficiosos para todos, ya que apoya modos de transporte más seguros y más respetuosos del medio ambiente.

Enmienda 43
Artículo 3 bis (nuevo)

Artículo 3 bis

Los Estados miembros habrán de tener en cuenta, en las medidas que adopten, el balance ecológico global de los diversos tipos de biocarburantes y fomentar de modo prioritario aquellos biocarburantes que presenten un balance ecológico global muy bueno.

Justificación

No es lógico apoyar por igual a los biocarburantes que presenten un mal balance ecológico que a aquellos cuyo balance ecológico sea positivo. El progreso tecnológico también debería promoverse fomentando prioritariamente los métodos más eficaces. Por razones pragmáticas, esto debería encomendarse en un primer momento a los Estados miembros.

Enmienda 44
Artículo 3 ter (nuevo)

Artículo 3 ter

- 1. Para los cultivos dedicados a la producción de biocarburantes, reciban o no reciban ayudas de la PAC, los Estados miembros adoptarán las medidas medioambientales que consideren apropiadas, habida cuenta de la situación específica de las tierras agrarias utilizadas o de la producción de que se trate, y que correspondan a los efectos potenciales de dichas actividades sobre el medio ambiente.***
- 2. Los Estados miembros determinarán las sanciones que consideren apropiadas y proporcionadas a la gravedad de las consecuencias ecológicas del incumplimiento de los requisitos medioambientales a que se refiere el apartado 1.***

3. Los apartados 1 y 2 del presente artículo se aplicarán sin perjuicio del artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1259/1999 del Consejo de 17 de mayo de 1999 por el que se establecen las disposiciones comunes aplicables a los regímenes de ayuda directa en el marco de la PAC.

Justificación

Esta enmienda sustituye a la enmienda 14 de la ponente, a efectos de conseguir una mayor claridad legislativa. Se trata de asegurarse de que la producción de biocarburantes es acorde con los requisitos ya existentes para garantizar el desarrollo sostenible en el medio rural.

Enmienda 45
Artículo 4, párrafo 1

Antes del 1 de julio cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes en las ventas totales efectuadas el año anterior.

1. Antes del 1 de julio cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión **sobre las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de los objetivos indicados en el artículo 3 y en la sección B del Anexo I**, sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes en las ventas totales efectuadas el año anterior. **La primera información tendrá lugar antes del 1 de julio de 2004.**

Justificación

Una simple medida de información como la que se propone facilitará las tareas de seguimiento por parte de la Comisión de las medidas promovidas por los diferentes Estados miembros, así como la efectividad de las mismas.

Enmienda 46
Artículo 4, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Los Estados miembros informarán a los ciudadanos por medio de las administraciones públicas sobre las

posibilidades de utilización de biocarburantes.

Justificación

Un factor fundamental del éxito del proyecto es obtener el respaldo de los ciudadanos informados.

Enmienda 47
Artículo 4, apartado 2

2. La Comisión **informará al** Parlamento Europeo y **al** Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, **cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos** establecido en el artículo 3.

2. La Comisión **preparará un informe de evaluación para el** Parlamento Europeo y **el** Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006 **y cada dos años a partir de esa fecha**, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de **la situación actual y de** un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. **La Comisión desarrollará a tal fin una evaluación específica del impacto ambiental que incluya un análisis global del ciclo vital referido al uso de biocarburantes. En este informe, la Comisión deberá tratar en particular los aspectos medioambientales, sobre todo las variaciones en la calidad del agua, la erosión de los suelos, la utilización de insumos y plaguicidas, la conservación del hábitat silvestre, la fauna y la flora, así como las consecuencias de los cambios debidos a los biocarburantes vinculados a la producción de biomasa. Este informe podrá asimismo examinar las posibilidades de establecer un gravamen selectivo de los diferentes tipos de biodiesel sobre la base de criterios medioambientales.** Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá **al Parlamento Europeo y al Consejo, si procede, nuevos objetivos para los biocarburantes con arreglo a lo** establecido

en el artículo 3, *si procede estableciendo un porcentaje mínimo de mezcla.*

Justificación

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes. Por tanto, la Comisión debería elaborar criterios claros para unas prácticas agrícolas adecuadas desde el punto de vista ambiental antes del 1 de enero de 2004. También ha de estipularse claramente que los biocarburantes, como otros carburantes, han de cumplir las especificaciones respecto a la calidad de los combustibles establecidas en la Directiva 98/70/CE.

El primer objetivo intermedio debe haberse alcanzado ya para 2005. La evaluación de los progresos realizados debe empezar cuanto antes.

El informe de evaluación que la Comisión prevé elaborar antes de 2007 deberá permitir a ésta proponer, en función de las repercusiones económicas, sociales y ambientales, la obligación de la mezcla o un sector de biocarburantes puros.

Enmienda 48

Artículo 4, párrafo 3 bis (nuevo)

3 bis. La Comisión, de acuerdo con el artículo 9 de la Directiva 98/70/CE, presentará una propuesta en la que se adapten las especificaciones de volatilidad de las gasolinas en los Estados miembros sin condiciones árticas, de forma que puedan ser cumplidos competitivamente para las mezclas de gasolina y bioetanol.

Hasta que estas modificaciones entren en vigor, para las mezclas de bioetanol con gasolina, la Presión de Vapor en período veraniego, para países de veranos no árticos, tendrá un límite máximo de 70 kPa.

Justificación

Si bien el bioetanol tiene una volatilidad menor que la de las gasolinas, las mezclas directas de bioetanol con gasolina producen un incremento de la volatilidad del combustible final, que puede superar los límites establecidos en la Directiva 98/70/CE, especialmente en los países

de mayores temperaturas.

El biocarburante preferido para las mezclas con gasolina es el bioETBE. Este se produce por síntesis de isobutileno (un subproducto de las refinerías) y bioetanol. Su volatilidad es menor que el bioetanol y da buenos resultados incorporado a la gasolina. Sin embargo, los nuevos motores de los vehículos son menos sensibles a la volatilidad y minimizan el posible efecto medioambiental, de forma que el bioetanol se puede incorporar directamente en la gasolina (sin necesidad de mezclarlo con isobutileno).

El problema, por tanto, no es la volatilidad de las mezclas de bioetanol con gasolina, sino los límites establecidos en la Directiva 98/70/CE. En Estados Unidos se permite una presión de vapor adicional de aproximadamente 7 kPa para las mezclas de bioetanol con gasolina y la industrias europeas del automóvil y del petróleo admiten no tener problemas con presiones de vapor más altas.

Enmienda 49

Artículo 4, párrafo 4 bis (nuevo)

4 bis. El producto final de biodiésel destinado a carburante cumplirá la norma EN 14214 del Comité Europeo de Normalización sobre Metil Ésteres Ácidos Grasos (FAME) para motores diésel.

Justificación

Los productos utilizados para la producción de biodiésel tienen muy diversas procedencias (aceites vegetales, grasas animales, aceites de fritura usados...). Es importante garantizar que el biodiésel resultante de tal diversidad de materias primas es de calidad y utilizable como combustible en mecanismos complejos (y caros) como los motores de vehículos. En estos momento la norma EN 14214 es provisional y se denomina prEN14214.

Enmienda 50

Artículo 4, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. En cooperación con el Comité Europeo de Normalización, la Comisión propondrá normas para el bioetanol. Mientras no estén disponibles dichas normas, los Estados miembros aplicarán las normas internacionales habituales, siempre que las mezclas finales respeten la

legislación existente en materia de calidad de los combustibles, como por ejemplo la Directiva 98/70/CE.

Justificación

Mientras no existan normas europeas, deben aplicarse las normas internacionales habituales.

Enmienda 51
Artículo 5, párrafo 1

El anexo podrá ser adaptado al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6.

La parte A del anexo podrá ser adaptada al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6, ***teniendo en cuenta la calidad y pureza del carburante, así como su compatibilidad material con el vehículo.***

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 52
Artículo 5, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 6, se establecerán sin demora los restantes requisitos para biocarburantes, de modo que no haya problemas al utilizar biocarburantes en relación con los requisitos vigentes para combustibles y motores.

Todos los biocarburantes que se comercialicen en la UE deberán cumplir las condiciones impuestas por la Directiva 1998/70/CE, las normas del CEN y los requisitos de la legislación comunitaria en materia de emisiones de automóviles.

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 53
Artículo 5, párrafo 2 bis (nuevo)

Sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 del artículo 4, la Comisión podrá eximir de los objetivos a aquellos Estados miembros que encuentren especial dificultad en cumplirlos y que así lo soliciten. Dichas exenciones no podrán extenderse durante más de dos años.

Como condición para obtener una de estas exenciones, el Estado miembro de que se trate deberá presentar a la Comisión un plan de acción en el que se demuestre cómo se cumplirán los objetivos previstos una vez concluido el período de la exención. A cada Estado miembro se le concederá únicamente una exención.

Justificación

La primera parte de esta enmienda es idéntica a la enmienda 15 del propio ponente. No obstante, si se pretende introducir la flexibilidad, se impone una mayor claridad en cuanto a la naturaleza de la exención, ya que si fuera posible solicitar una y otra vez exenciones de esta índole, la propuesta se desvirtuaría.

Enmienda 54
Anexo, parte A, título

ANEXO

A. LISTA DE BIOCARBURANTES Y PORCENTAJE DEL CONTENIDO RENOVABLE

ANEXO

A. EJEMPLOS DE POSIBLES BIOCARBURANTES Y PORCENTAJE DEL CONTENIDO RENOVABLE

Justificación

La lista no debería ser exhaustiva y debería dejar abierta la cuestión de cómo producir un carburante neutro para el clima, permitiendo la introducción de tecnologías innovadoras

desconocidas para los autores de la Directiva.

Enmienda 55
Anexo, parte A, apartado 2

Biodiesel: combustible líquido similar al gasóleo producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa o de aceites de fritura usados.

Biodiesel: combustible líquido similar al gasóleo producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa ***incluidos los sebos y las grasas animales procedentes de la extracción***, o de aceites de fritura usados, ***de conformidad con la norma EN 14214 para los ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME)***.

Justificación

Los sebos y las grasas animales procedentes de la extracción inadecuadas para el consumo deben ser eliminados; su combustión en forma de biocarburantes es una forma interesante de reciclado.

El biodiesel debe ajustarse a la norma específica del CEN.

Enmienda 56
Anexo, parte A, apartados 3, 4 y 5

Biogás: combustible gaseoso producido, para uso como biocarburante, mediante fermentación anaerobia de la biomasa ***o de la fracción biodegradable de los residuos*** y que puede ser purificado hasta alcanzar una calidad similar a la del gas natural.

Biogás: combustible gaseoso producido, para uso como biocarburante, mediante fermentación anaerobia de la biomasa y que puede ser purificado hasta alcanzar una calidad similar a la del gas natural.

Biometanol: metanol producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa ***o de la fracción biodegradable de los residuos***.

Biometanol: metanol producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa.

Biodimetiléter: dimetiléter producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa ***o de la fracción biodegradable de los residuos***.

Biodimetiléter: dimetiléter producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa.

Justificación

La fracción biodegradable de los residuos ya está incluida en la definición de biomasa.

Enmienda 57
Anexo, parte A, apartado 6

Bioaceite: aceite combustible producido por pirólisis, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa. **suprimido**

Justificación

El bioaceite no es adecuado para las aplicaciones en los vehículos de motor.

Enmienda 58
Anexo, parte A, párrafo 6 bis (nuevo)

Biohidrógeno: hidrógeno producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa o de la fracción biodegradable de los residuos.

Justificación

Existen diversas tecnologías que permiten producir hidrógeno a partir de la biomasa. El propósito de la presente enmienda, que no se decanta por ninguna, es garantizar que dichas tecnologías queden cubiertas por la Directiva.

Enmienda 59
Anexo B

B. CANTIDAD MÍNIMA DE
BIOCARBURANTE COMERCIALIZADO
EN RELACIÓN CON LAS VENTAS
TOTALES DE GASOLINA Y GASÓLEO

Año	%	<i>porcentaje mínimo en forma de mezcla (%)</i>
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1

B. CANTIDAD MÍNIMA DE
BIOCARBURANTE COMERCIALIZADO
EN RELACIÓN CON LAS VENTAS
TOTALES DE GASOLINA Y GASÓLEO

Año	%	<i>suprimido</i>
2005	2	
2006	2,75	
2007	3,5	
2008	4,25	
2009	5	suprimido

2010 5,75 **1,75** 2010 5,75 **suprimido**

Justificación

No debería introducirse la opción de fomentar el mezclado obligatorio en tanto la Comisión no la haya evaluado en el informe que ha de presentar antes de 2007, de manera que se puedan evaluar adecuadamente las ventajas de los biocarburantes puros comparados con la mezcla de biocarburantes con combustibles fósiles. No debería socavarse la oportunidad de promover los primeros poniendo el énfasis en el mezclado.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Aunque la Unión Europea se ha comprometido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 8% de aquí a 2010. El sector del transporte es un gran emisor de CO₂ y su gran dependencia del petróleo es uno de los principales factores que explica el incremento de las importaciones de crudo, que se prevé alcanzarán el 90% en 2030. Cabe señalar, por consiguiente, a este sector como principal responsable de muchos de los desafíos a los que deberá enfrentarse la Unión, tanto a la hora de cumplir sus compromisos en materia de porcentajes de emisión de gases de efecto invernadero, como por lo que respecta al afianzamiento de fuentes alternativas de suministro energético.

En este contexto, la Comisión ha adoptado un paquete de medidas complementarias, que incluyen una Comunicación relativa a los combustibles alternativos para el transporte por carretera y dos propuestas de directiva, una relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte y otra por la que se modifica la directiva 92/81/CEE en lo que se refiere a la posibilidad de aplicar un tipo reducido de impuestos especiales a determinados hidrocarburos que contienen biocarburantes y a los biocarburantes.

Con estas propuestas la Comisión ha atendido la petición del Parlamento Europeo, expresada en una enmienda presentada con motivo de la aprobación de la directiva relativa al fomento de las energías renovables, así como al objetivo de sustituir por combustibles alternativos, de aquí al 2020, hasta el 20% del carburante consumido en el sector del transporte por carretera, contenido en el Libro Verde de la Comisión "Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético", con el doble fin de aumentar la seguridad de abastecimiento y reducir las emisiones de efecto invernadero.

La propuesta a que se refiere este informe establece que los biocarburantes deberán representar un porcentaje creciente de todo el gasóleo y la gasolina vendidos en los Estados miembros, comenzando con el 2% en 2005 hasta situarse, progresivamente, en un mínimo del 5,75% de los combustibles vendidos en 2010.

¿Qué son los biocarburantes?.

Las dos propuestas de directivas de la Comisión se centran en el fomento de los biocarburantes como primer paso de una política de apoyo a los combustibles alternativos no derivados del petróleo.

Los biocarburantes son combustibles que pueden sustituir a los combustibles convencionales o mezclarse con los mismos y que se obtienen mediante transformación o fermentación de diversas materias biológicas no fósiles, como aceites vegetales, cultivos agrarios y forestales y residuos orgánicos.

El bioetanol se obtiene a partir de la remolacha azucarera, los cereales, la vid, la patata, etc. o de residuos agrícolas, forestales y de la industria silvícola y agroalimentaria. Puede ser utilizado como combustible, bien en estado puro o bien mezclado con las gasolinas, o como aditivo en forma de bioETBE. Como afirma la Comisión, el actual parque de vehículos comunitario puede funcionar con mezclas de hasta el 15% de bioETBE y del 15% de bioetanol sin modificaciones. El bioetanol es sin duda una de las mejores fuentes de hidrógeno para las células de combustible en el futuro.

El biodiésel se produce a partir de aceites vegetales (colza, girasol, soja, palma, etc.), grasas animales y aceites de fritura usados. Se utiliza actualmente como combustible en estado puro o en mezclas generalmente del 5%.

La biomasa puede utilizarse para la obtención de biogás. Este biocarburante posee prácticamente las mismas características técnicas que el gas natural.

El biometanol se obtiene a partir del gas natural, aunque en el futuro también podrá obtenerse a partir de la biomasa.

El biodimetiléter (en la actualidad producido a partir de gas natural) y los bioaceites se producen a partir de la biomasa. Ambos pueden utilizarse como combustibles diésel.

El bioETBE se produce mediante una reacción química de síntesis de isobutileno y bioetanol. Sus características técnicas lo convierten en un excelente aditivo para las gasolinas.

Actualmente los biocarburantes más utilizados son el bioetanol y el biodiésel. Las rentabilidades de ambos son muy aproximadas, pero no pueden competir todavía con los combustibles derivados del petróleo. La rentabilidad de los biocarburantes depende obviamente de la optimización de los procesos de producción, de los volúmenes de producción, y del precio del crudo.

El resto de biocarburantes se encuentra en fases anteriores de su evolución tecnológica y están algo más lejos de alcanzar la “masa crítica” necesaria para su rentabilidad.

Ventajas de los biocarburantes

Su importancia radica, en primer lugar, en reducir la dependencia excesiva de los combustibles derivados del petróleo que es causa de preocupación desde los puntos de vista del medio ambiente y de la seguridad de abastecimiento. Como dice la Comisión en su Libro Verde, la dependencia energética exterior de la UE puede llegar al 70% en un plazo de 20 ó 30 años. El petróleo seguirá siendo un vector fundamental en la política energética; el Libro Verde sobre la Seguridad del Abastecimiento Energético prevé una dependencia de hasta el 90% a largo plazo. Mientras tanto, el gas natural abre hueco en nuestros mercados e incrementa dicha dependencia.

Conviene tener en cuenta que los biocarburantes son un recurso autóctono de la UE, al igual que el resto de energías renovables y el carbón. Tampoco hay que olvidar que la estructura económica de los países candidatos a la Adhesión se apoya fuertemente en el sector agrícola.

En segundo lugar, los biocarburantes son respetuosos con el medio ambiente. Si bien unos afirman que la producción de biocarburantes con los productos agrícolas mencionados más arriba es neutra en términos de emisiones de CO₂, la Comisión afirma en su Libro Verde sobre la Seguridad del Abastecimiento Energético que los biocarburantes emiten entre un 40 y un 80% menos de gases de efecto invernadero, en comparación con los combustibles fósiles. El amplio abanico de porcentajes depende de la materia prima utilizada (muy positivo en caso

de biomasa-lignocelulosa), el proceso productivo, el tipo de biocarburante y la posterior combustión en el motor.

La fabricación de biocarburantes se hace también a partir de residuos orgánicos. Este tipo de operación permite valorizar energéticamente residuos que, en condiciones normales, serían desechados.

Y, en tercer lugar, ofrecen nuevas fuentes de ingreso para las explotaciones agrícolas a través de una agricultura sostenible y multifuncional, hacia la que pretende orientarse la Política Agrícola Común (PAC) y contribuyen a la creación de empleo ligado a su fabricación.

Dificultades para el desarrollo de los biocarburantes

La Directiva 98/70/CE sobre la calidad de la gasolina y el gasóleo recoge las características técnicas que los combustibles deben cumplir. El límite máximo de presión de vapor de la gasolina durante el período estival es de 60 kPa (kiloPascuales) para la gran mayoría de Estados miembros. Únicamente los países con condiciones árticas tienen un límite más flexible de 70 kPa para el período veraniego.

En Estados Unidos se permite una presión de vapor adicional de 7 kPa para las mezclas de bioetanol con gasolina. Y las industrias europeas del automóvil y del petróleo admiten no tener problemas con presiones de vapor más altas. Además, las especificaciones que estaban en vigor hasta ahora se referían a vehículos de carburador. Los nuevos vehículos de inyección y equipados con catalizador, mucho menos sensibles a la volatilidad de la gasolina, permiten pensar en la posibilidad de que la Comisión proponga hacer modificaciones en este sentido en un futuro próximo.

Evaluación de la propuesta de la Comisión

La propuesta de la Comisión es, en términos generales muy equilibrada y bien fundamentada. No cabe duda de que los biocarburantes son un campo prometedor en el futuro y no son más que el primer paso para ulteriores avances en el campo de los combustibles para el transporte.

La ponente coincide con la Comisión en que el establecimiento de objetivos obligatorios es absolutamente necesario para el desarrollo efectivo del mercado de biocarburantes en la UE. Varios Estados miembros carecen de planes en este sentido; pero todos pueden hacer un esfuerzo por lo menos para valorizar residuos ya disponibles en cantidades apreciables. Conviene tener muy presente que el estímulo de los biocarburantes ayudará a los Estados miembros a cumplir los objetivos establecidos en materia de energías renovables para el año 2010.

Nos encontramos ante un sector que necesita un impulso para el desarrollo de sus tecnologías. Como bien señaló la Comisión en el Libro Verde sobre la Seguridad del Suministro Energético, la rentabilidad de algunas fuentes de energía renovables ha mejorado drásticamente en los últimos años gracias a un decidido impulso político y legislativo desde nuestras instituciones.

El aspecto más controvertido de las medidas propuestas por la Comisión es el coste/beneficio

(=reducciones fiscales/reducción emisiones CO2) de las mismas. No se cuestiona en ningún momento el impacto positivo que los biocarburantes tienen en el medio ambiente y en el desarrollo del sector.

Después de estudiar con detenimiento la propuesta de la Comisión y consultar a todos los sectores interesados, la ponente apuesta de forma decidida por impulsar el consumo de biocarburantes en la UE. Se trata básicamente de alcanzar la “masa crítica” necesaria para aumentar las economías de escala de este sector y hacer su producción más rentable, al mismo tiempo que se asegura la sostenibilidad de la agricultura europea.

Es urgente impulsar los biocarburantes y establecer unas condiciones marco que den seguridad a los inversores. La incertidumbre no debe constituir un obstáculo para una rápida y efectiva evolución de los biocarburantes.

22 de mayo de 2002

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS

para la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte
(COM(2001) 547 - C5-0684/2001 - 2001/0265(CNS))

Ponente de opinión: Miquel Mayol i Raynal

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 22 de enero de 2002, la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios designó ponente de opinión a Miquel Mayol i Raynal.

En las reuniones de los días 25 de febrero, 23 de abril y 22 de mayo de 2002, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En esta última reunión, la comisión aprobó las enmiendas por unanimidad.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Christa Randzio-Plath (presidenta), Monica Frassoni (suplente de Miquel Mayol i Raynal, ponente de opinión, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Generoso Andria, Richard A. Balfé (suplente de John Purvis, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Luis Berenguer Fuster (suplente de Mary Honeyball), Pervenche Berès, Hans Blokland, Renato Brunetta, Hans Udo Bullmann, Bert Doorn (suplente de Ioannis Marinou), Harald Ettl (suplente de Bernhard Rapkay), Robert Goebbels, Lisbeth Grönfeldt Bergman, Christopher Hühne, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Werner Langen (suplente de Ingo Friedrich), Astrid Lulling, Thomas Mann (suplente de Christoph Werner Konrad), Hans-Peter Mayer, Fernando Pérez Royo, Mikko Pesälä (suplente de Carles-Alfred Gasòliba i Böhm), Alexander Radwan, Mónica Ridruejo, Karin Riis-Jørgensen, Olle Schmidt, Peter William Skinner y Bruno Trentin.

BREVE JUSTIFICACIÓN

El ponente está de acuerdo con los principios que subyacen a la estrategia de desarrollar la utilización de biocarburantes y con el objetivo de reducir la dependencia del petróleo, aunque desearía destacar que tras el término biocarburantes se encuentran como mínimo dos enfoques diferentes cuyas repercusiones económicas, sociales y medioambientales podrían ser bastante distintas: el enfoque basado en los biocarburantes en estado puro y el enfoque mixto basado en los biocarburantes/carburantes fósiles.

Al imponer una mezcla de carburantes fósiles y biocarburantes, la Comisión favorece implícitamente el desarrollo de importantes refinerías centralizadas. Asimismo, aunque este enfoque resulta práctico, ya que permite utilizar las actuales redes de distribución, dificultará en los automovilistas el sentimiento de estar contribuyendo activamente a que el tráfico por carretera sea más sostenible. Otro inconveniente es que este enfoque no significará la aparición de motores nuevos y más eficientes, que puedan funcionar con aceites vegetales en estado puro.

El fomento de los biocarburantes en estado puro aumentará, por otro lado, la percepción de los asuntos medioambientales entre la población y tendrá otras ventajas medioambientales mayores, incluida la prevención de la contaminación de las aguas subterráneas. También supondrá un punto de partida económicamente viable para la transición a un futuro sector de los transportes con formas de energía en estado puro, algo de lo que también se beneficiará el sector agrícola. Gracias a la exención fiscal, será posible que los autobuses, los taxis y los automóviles privados funcionen con aceites vegetales en estado puro. Al igual que ocurre con otras formas de energía renovable, la producción de aceite vegetal está descentralizada. Con vistas a reducir al mínimo el transporte de aceite y de sus concentrados, lo más eficaz es situar la producción y la utilización en la comunidad local, en quien revertirán así los beneficios económicos.

También hay que acoger con satisfacción el desarrollo de motores que podrán funcionar con biocarburantes en estado puro, ya que ello supondrá una gran ventaja para los países en desarrollo al permitirles utilizar sus propios recursos vegetales en lugar de recurrir a los carburantes fósiles importados.

Pese a estar personalmente más a favor del enfoque centrado en los biocarburantes en estado puro, el ponente considera que debería permitirse que sea la evolución del mercado la que decida qué enfoque es el más eficaz. Así, pese a estar de acuerdo con las principales orientaciones de la propuesta, desearía proponer algunas enmiendas para mitigar la tendencia hacia la mezcla con otros carburantes que aparece en la propuesta de la Comisión.

El ponente comprueba sin embargo que las opiniones distan de ser unánimes a este respecto y propone, por consiguiente, que en la revisión prevista para 2006 se evalúen en primer lugar, y de manera prioritaria, las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de la directiva. Esta evaluación del impacto servirá de base a la hora de decidir si la introducción de la mezcla obligatoria sería beneficiosa. Tras todo lo expuesto, el ponente propone, por consiguiente, las siguientes enmiendas a este fin.

ENMIENDAS

La Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios pide a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1 Considerando 8

(8) En su *Resolución* de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.

(8) En su *Resolución* de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras, **y pidió a la Comisión que garantizase que el uso de fuentes de energía renovables se lleva a cabo de forma ecológicamente adecuada, con objeto de evitar que, por ejemplo, el cultivo de plantas energéticas se convierta en monocultivos extensivos.**

Justificación

Conviene recordar que en la Resolución de 18 de junio de 1998 se alerta contra los posibles efectos perjudiciales del desarrollo de los biocarburantes en el medio ambiente, en particular a causa del desarrollo de la agricultura intensiva.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Enmienda 2
Considerando 11

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un 1% de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores. ***suprimido***

Justificación

La opción de favorecer la obligación de la mezcla no debe adoptarse hasta que la Comisión presente su informe de evaluación antes de 2007.

Enmienda 3
Artículo 3, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte por todo el 31 de diciembre de 2005 y por que esta cuota aumente, ***con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla, con arreglo al calendario establecido en la parte B del***

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte por todo el 31 de diciembre de 2005 y por que esta cuota aumente.

anexo.

Justificación

La opción de favorecer la obligación de la mezcla no debe adoptarse hasta que la Comisión presente su informe de evaluación antes de 2007.

Enmienda 4 Artículo 4, apartado 2

2. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos establecido en el artículo 3.

2. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. ***En su informe, la Comisión prestará una atención particular a los aspectos medioambientales, en particular a los cambios en la calidad del agua, la erosión del suelo, la utilización de pesticidas y fertilizantes y el hábitat silvestre derivados de los cambios en el uso de la tierra asociados a la producción de biomasa. También examinará las posibilidades de introducir un trato fiscal diferenciado para los distintos biocarburantes sobre la base de criterios medioambientales.*** Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos establecido en el artículo 3.

Justificación

El informe de evaluación que está previsto que la Comisión presente antes de 2007 debería permitirle a esta última proponer, en función del impacto económico, social y medioambiental, la obligación de la mezcla.

Enmienda 5
Anexo, Punto B (Cuadro)

***Suprímase la columna titulada:
"porcentaje mínimo en forma de mezcla".***

Justificación

La opción de favorecer la obligación de la mezcla no debe adoptarse hasta que la Comisión presente su informe de evaluación antes de 2007.

4 de junio de 2002

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, SALUD PÚBLICA Y POLÍTICA DEL CONSUMIDOR

para la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte
(COM(2001) 547 –C5-0648/2001 – 2001/0265(COD))

Ponente de opinión: Hans Kronberger

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 22 de enero de 2002, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor designó ponente de opinión a Hans Kronberger.

En las reuniones de los días 23 de mayo y 3 y 4 de junio de 2002, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En esta última reunión, la comisión aprobó las enmiendas por 39 votos a favor y 2 abstenciones.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Caroline F. Jackson (presidenta), Alexander de Roo (vicepresidente), Anneli Hulthén (vicepresidente), Hans Kronberger (ponente de opinión), Per-Arne Arvidsson, María del Pilar Ayuso González, David Robert Bowe, John Bowis, Dorette Corbey, Jillian Evans (suplente de Hiltrud Breyer), Anne Ferreira, Christel Fiebigger (suplente de Pernille Frahm), Karl-Heinz Florenz, Robert Goodwill, Cristina Gutiérrez Cortines, Jutta D. Haug (suplente de Guido Sacconi), Karin Jöns (suplente de Catherine Stihler), Christa Klab, Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (suplente de Marie Anne Isler Béguin), Peter Liese, Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Jorge Moreira da Silva, Emilia Franziska Müller, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Ria G.H.C. Oomen-Ruijten, Neil Parish (suplente de Avril Doyle), Béatrice Patrie, Didier Rod (suplente de Patricia McKenna), Dagmar Roth-Behrendt, Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, Marianne L.P. Thyssen (suplente de Horst Schnellhardt), Antonios Trakatellis, Elena Valenciano Martínez-Orozco, Kathleen Van Brempt y Phillip Whitehead.

BREVE JUSTIFICACIÓN

Los biocarburantes pueden obtenerse de varias maneras y constituyen una alternativa a los carburantes fósiles respetuosa con el medio ambiente, ya que son carburantes autóctonos producidos a partir de materias primas renovables y de residuos orgánicos como los aceites de fritura usados. La Comisión destaca también en su Comunicación (COM (2001)547) que "en principio, los biocarburantes proporcionan una alternativa ideal ya que, al obtenerse a partir de cultivos producidos en la UE, son casi totalmente autóctonos. Además, su contenido de carbono procede de la atmósfera, motivo por el cual resultan neutros desde el punto de vista de las emisiones de CO₂".

Una mayor utilización de los biocarburantes contribuiría sobre todo a reducir las dañinas emisiones de gases de invernadero en el sector del transporte. En el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad" (COM (2001) 370), la Comisión prevé que, entre 1990 y 2010, las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumentarán un 50%, de lo que culpa básicamente al transporte por carretera. Por consiguiente, desde un punto de vista ecológico, en el Libro Blanco se pide que se reduzca la dependencia del petróleo mediante la utilización de biocarburantes. La Comisión calcula que con la utilización de biocarburantes se pueden ahorrar, desde un punto de vista realista, unas 2-2,5 t CO₂/1000 l (COM (2001) 547). Ello contribuiría en gran medida al cumplimiento del compromiso establecido en el Protocolo de Kyoto de reducir los gases de invernadero en un 8% para 2010.

En cuanto a la seguridad del suministro energético, la Comisión prevé que la dependencia de la UE respecto de las importaciones de petróleo aumentará pasando del 75% actual a más del 85% en 2020 ("El abastecimiento de petróleo de la Unión Europea", COM (2000) 631). Según las estimaciones, el consumo mundial de petróleo ascenderá a 115 millones de barriles diarios en 2020 frente a los aproximadamente 77 millones de barriles diarios en 2000. El 71% de la demanda final de petróleo en 2020 corresponderá al sector del transporte. Las situaciones de escasez de suministro registradas en los últimos años han puesto claramente de manifiesto la inestabilidad de los precios del petróleo crudo y la rapidez con la que el aumento de estos precios se ha traducido en problemas económicos y sociales en la Unión Europea. Debido a la diversificación del mercado de los carburantes, una mayor utilización de los biocarburantes contribuye a la estabilidad y a la seguridad del suministro.

Por otra parte, los biocarburantes procuran nuevas fuentes de ingresos ante todo para la agricultura y la silvicultura. Según estudios llevados a cabo por la Comisión, las consecuencias sobre el empleo se traducen en 16 a 26 empleados por mil toneladas de unidades de petróleo crudo al año. También para los países candidatos se abrirán nuevas posibilidades gracias al establecimiento de un mercado para biocarburantes a escala de la UE. Sin embargo, en el marco de la Política Agrícola Común, son necesarios proyectos claros con vistas a una producción agrícola sostenible de materias primas para la producción de biocarburantes, a fin de garantizar beneficios ecológicos no sólo en el ámbito del consumo, sino también en el de la producción. En particular, la posibilidad de transformar residuos problemáticos en el marco de la producción sostenible de biocarburantes ofrece una gran oportunidad de deshacerse de sustancias que problemáticas incluyéndolas en un ciclo ecológico.

En su Comunicación (COM(2001) 547), la propia Comisión afirma que "no cabe duda en

cuanto a las razones políticas que aconsejan el fomento del uso de los biocarburantes en la UE, entre las que cabe mencionar el desarrollo sostenible, la reducción de las emisiones de CO₂, la seguridad del abastecimiento y la influencia positiva adicional en las políticas agrícola y de desarrollo rural". La Comunicación de la Comisión relativa a los combustibles alternativos para el transporte por carretera y a un conjunto de medidas para promover el uso de biocarburantes (COM (2001) 547) contiene dos propuestas: una propuesta de Directiva relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte y una propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 92/81/CEE. Estas propuestas deben tratarse de manera conjunta. La propuesta de la Comisión relativa al fomento del uso de biocarburantes prevé que la proporción de biocarburantes aumente hasta alcanzar el 5,75% en 2010. La propuesta coincide con los objetivos del Libro Blanco "Energías para el futuro: fuentes de energía renovables", así como con los objetivos del Libro Verde sobre la seguridad del suministro, por lo que ha de ser acogida positivamente y transpuesta con rapidez.

ENMIENDAS

La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Política del Consumidor pide a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión ¹	Enmiendas del Parlamento
Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de <i>biocarburantes en el transporte</i>	<p data-bbox="716 1041 871 1111">Enmienda 1 Título</p> <p data-bbox="839 1151 1417 1296">Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso <i>en el transporte</i> de <i>combustibles sin efectos para el clima</i></p> <p data-bbox="839 1314 1426 1456"><i>(Esta enmienda se aplica a todo el texto, y su aprobación requiere que se efectúen los cambios correspondientes en la totalidad del mismo)</i></p>

Justificación

El objetivo de la Directiva es reducir los efectos del sector de los transportes para el clima mediante la sustitución de los combustibles fósiles por combustibles que permitan reducir las emisiones de gases con efectos para el clima, en particular el dióxido de carbono, pero también otros como, por ejemplo, el metano y el óxido nitroso.

La idea de elegir como criterio la materia prima del combustible y establecer que ésta deberá ser biomasa ofrece un enfoque muy limitado. Sería más conveniente partir de una perspectiva

¹ DO C 103 de 30.4.2002, p. 205.

basada en el ciclo de vida y tener en cuenta las emisiones de gases con efectos para el clima a lo largo de toda la cadena de producción, desde la producción de la materia prima hasta los procesos de fabricación.

Se han dado ejemplos que muestran que la producción de biocombustibles puede generar, vista en su totalidad, más emisiones de gases con efectos para el clima que lo que sería el caso con combustibles fósiles. La Directiva debe redactarse de modo que se evite una evolución en este sentido y se fomente la reducción de las emisiones de gases con efectos para el clima, incluso si proceden de la producción de biocombustibles.

La insistencia en que la materia prima debe ser la biomasa excluye otras alternativas sin efectos para el clima y descarta nuevos avances técnicos, por ejemplo el uso de electricidad renovable como combustible o para producir hidrógeno gaseoso. También podrían desarrollarse procesos para los que se utilizaran materias primas fósiles, pero en los que se eliminara las emisiones mediante nuevas técnicas, como por ejemplo la retención del dióxido de carbono.

Enmienda 2

Considerando 2 bis (nuevo)

(2 bis) Existe un amplio espectro de biomasa renovable que permite producir biocarburantes a partir de cultivos agrícolas y silvícolas y de los desechos procedentes de la agricultura, la silvicultura y la industria silvícola y agroalimentaria. En algunos casos, estas fuentes suministran asimismo subproductos ricos en proteínas vegetales que pueden destinarse a la alimentación animal.

Justificación

Con el fin de permitir una utilización prudente y racional de los recursos naturales, como estipula el considerando 2, parece necesario utilizar la variedad de recursos disponibles para favorecer la producción de los biocarburantes. Además, esta acción permite producir subproductos utilizables en otros sectores.

Enmienda 3
Considerando 2 ter (nuevo)

(2 ter) Lo importante es la aportación neta de gases con efectos para el clima a lo largo de todo el ciclo de vida del combustible. Este aspecto debe ser tenido en cuenta en la definición de los combustibles sin efectos para el clima, además de servir para impulsar el desarrollo de nuevos productos y procesos de producción. Puede llegar a ser posible producir combustibles a partir de fuentes distintas de la biomasa y aun así reducir considerablemente las emisiones netas de gases con efectos para el clima.

Justificación

Para que la Directiva pueda tener el efecto buscado es fundamental aplicar un enfoque basado en el ciclo de vida. Un enfoque que parta del ciclo de vida y no del tipo de materia prima utilizada permite también que se desarrollen procesos de fabricación más ecológicos y nuevos tipos de combustibles.

Enmienda 4
Considerando 3 bis (nuevo)

(3 bis) El Libro Blanco de la Comisión Europea (COM (2001) 370) parte de la base de que entre 1990 y 2010, las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumentarán un 50%, hasta alcanzar los 1 113 millones de toneladas, y culpa básicamente de ello al transporte por carretera, al que se atribuye el 84% de las emisiones de CO₂ en el ámbito del transporte. Por consiguiente, y desde un punto de vista ecológico, el Libro Blanco pide que se reduzca la dependencia del petróleo (actualmente del 98%) en el sector de los transportes mediante la utilización de carburantes alternativos como los biocarburantes.

Justificación

Los biocarburantes resultan neutros desde el punto de vista de las emisiones de CO₂ y contribuyen a proteger el clima.

Enmienda 5 Considerando 4

(4) El mayor uso de biocarburantes para transporte *se integra* en el paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kioto y habrá de formar parte de cualquier conjunto de medidas políticas para alcanzar nuevos compromisos.

(4) El mayor uso de biocarburantes para transporte *puede integrarse* en el paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kioto y habrá de formar parte de cualquier conjunto de medidas políticas para alcanzar nuevos compromisos *siempre que estos combustibles se produzcan de forma sostenible y que se minimicen las emisiones de CO₂. No obstante, debe tenerse en cuenta que los estudios sobre la utilización de la biomasa sugieren que, desde un punto de vista medioambiental, es más ventajoso incinerar toda la biomasa en fuentes estacionarias para la cogeneración de electricidad en lugar de producir biocarburantes líquidos.*

Justificación

La Comisión no debería centrarse únicamente en el uso de biocarburantes en el sector de los transportes, sino que debería elaborar políticas destinadas a promover la utilización de la biomasa en fuentes estacionarias.

Enmienda 6 Considerando 5

(5) El desarrollo del uso de biocarburantes para transporte es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para influir en el mercado global de combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del

(5) El desarrollo del uso de biocarburantes para transporte, *sin excluir las demás posibilidades de sustitución de los carburantes de origen fósil*, es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para *reducir su dependencia energética e* influir en el mercado global de

abastecimiento energético a medio y largo plazo.

combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo. ***No obstante, ello no debe servir para negar la importancia que reviste cumplir la legislación comunitaria existente sobre la calidad de los combustibles, las emisiones de los vehículos y la calidad del aire.***

Justificación

La finalidad de la presente Directiva de permitir una utilización mayor de los biocarburantes en el sector de los transportes no debe llevar a que se omita la posibilidad que representan otros carburantes de sustitución para lograr los diversos objetivos vinculados a la utilización de los biocarburantes, por ejemplo la reducción de los niveles de emisiones de CO₂, el desarrollo sostenible, el desarrollo rural, etc.

El objetivo del fomento de los biocarburantes es asimismo disminuir la dependencia energética de la Unión Europea.

Enmienda 7

Considerando 5 bis (nuevo)

(5 bis) Se debe prestar apoyo y reforzar la política de investigación relativa a los biocarburantes y carburantes de sustitución tanto a escala comunitaria como nacional, teniendo en cuenta los beneficios potenciales de estos carburantes para la Unión Europea en los sectores medioambiental, económico y social. La política de investigación debe incluir todos los tipos de carburantes y aplicarse a todos los medios de transporte y los tipos de motor. Además, la política de investigación debe asimismo abarcar y aplicarse a los estudios sobre las medidas no técnicas (mejora de la fluidez del tráfico, modulación de los medios de transporte, etc.).

Justificación

Todos los medios de transporte, incluida la aviación, deben beneficiarse de las acciones de investigación con el fin de permitir el uso de biocarburantes y de carburantes de sustitución, y determinar el beneficio del uso de éstos en comparación con los carburantes clásicos. Debe realizarse y reforzarse una investigación que trate de mejorar las normas técnicas de los automóviles y los diferentes tipos de motor.

Teniendo en cuenta los retos en materia de reducción de los niveles de contaminación atmosférica y de lucha contra el cambio climático, debe realizarse y apoyarse asimismo una investigación sobre las medidas no técnicas, ya que es un ámbito que forma parte de las políticas de investigación comunitarias y nacionales en la lucha contra el cambio climático.

Enmienda 8

Considerando 5 ter (nuevo)

(5 ter) Un nuevo tipo de combustible debe cumplir las normas técnicas reconocidas, pues es una de las condiciones para que la mayoría de los usuarios y fabricantes de vehículos lo acepten y, por consiguiente, para que pueda difundirse en el mercado. Asimismo, las normas técnicas constituyen la base de los requisitos y controles en materia de emisiones.

Un nuevo tipo de combustible puede tener dificultades para cumplir con las normas técnicas actuales, que en gran medida están pensadas para combustibles fósiles convencionales. La Comisión y el organismo de normalización deberán supervisar la evolución en el sector y mostrarse activos en la adaptación y creación de normas, de modo que sea posible comercializar nuevos tipos de combustibles al mismo tiempo que se mantienen las exigencias en materia de rendimiento ecológico.

Justificación

Las normas técnicas son fundamentales para la comercialización y difusión de nuevos tipos de combustibles. Al mismo tiempo, las normas actuales para la gasolina o el gasóleo, por

ejemplo, se basan exclusivamente en productos del petróleo procesados en refinerías. Por consiguiente, dichas normas incluyen parámetros técnicos que los combustibles con una composición algo diferente o que están fabricados mediante procesos diferentes no pueden cumplir. Asimismo, las normas técnicas son fundamentales para controlar las características de las emisiones procedentes de motores, la durabilidad de los equipos de purificación, las garantías para el motor ofrecidas por los fabricantes, etc. Una evolución de las normas técnicas de carácter previsor y anticipatorio puede propiciar el desarrollo y la comercialización de nuevos tipos de combustible y de mezclas de combustibles.

Enmienda 9
Considerando 6

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con ***buenas prácticas de producción*** ***creará*** nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado.

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con ***el respeto de las prácticas de la agricultura sostenible crearán*** nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado ***europeo, centrada en el respeto de un mundo rural vivo y de una agricultura multifuncional. El cultivo de plantas destinadas a la producción de biocarburantes debe integrarse en los cultivos existentes, con arreglo al principio de rotación de cultivos, y no debe conducir a la creación de monocultivos. El papel multifuncional que desempeña la agricultura se pondrá de manifiesto y creará puestos de trabajo en las zonas rurales. A fin de garantizar unas prácticas agrícolas sostenibles, es necesario crear un conjunto de criterios medioambientales claros para la producción de biocarburantes líquidos.***

Ello abre también nuevas posibilidades para los países candidatos a la adhesión, lo que permitirá acelerar el proceso de ampliación de la Unión Europea.

Justificación

El desarrollo de los cultivos destinados a la producción de biocarburantes debe respetar el concepto de rotación de cultivos con el fin de poder contribuir a la conservación del medio ambiente, permitir la renovación de los suelos y reducir la utilización de aportes de nutrientes.

El mejor modo de demostrar el papel multifuncional de la agricultura puede ser la producción de biocarburantes. En las zonas rurales podrían crearse puestos de trabajo adicionales.

Aparecerán nuevas fuentes de ingresos en el ámbito agrícola, lo que tendrá efectos positivos por lo que respecta a la ampliación de la Unión Europea.

Enmienda 10
Considerando 9

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, ***motivo por el cual debe dejarse, dentro de lo posible, en manos de las compañías petroleras y demás partes interesadas.***

(9) En cada mercado nacional **y comunitario**, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales **y comunitarias** de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas.

Justificación

Resulta contradictorio presentar un método óptimo y a continuación estipular que la elección de este método se deja en manos de las diversas partes interesadas.

Enmienda 11
Considerando 11 bis (nuevo)

(11 bis) El mayor uso de biocarburantes debe ir acompañado de un análisis meticuloso de las repercusiones ambientales que entrañan el cultivo, la transformación y el consumo de materias primas. Un mayor uso sólo parece oportuno si las repercusiones ambientales revelan ventajas claras frente al uso de carburantes tradicionales. Han de estudiarse en particular la extensión de suelo utilizada, la intensificación de la agricultura, la relación con un uso sostenible alternativo de los suelos, la protección de las aguas, la eficacia

energética, las posibles emisiones de gases de efecto invernadero, las características de combustión y la formación de partículas.

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 12
Considerando 11 bis (nuevo)

(11 bis) El fomento de la producción y del uso de biocarburantes contribuye a reducir el grado de dependencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero; asimismo, los biocarburantes pueden utilizarse en los vehículos y en los sistemas de distribución ya existentes, por lo que no requieren costosas inversiones en infraestructuras y motorización.

Justificación

Las ventajas ecológicas y en materia de política energética de un mayor uso de los biocarburantes son obvias, toda vez que los vehículos pueden utilizar el biodiesel sin tener que realizar inversiones costosas.

Enmienda 13
Considerando 12 bis (nuevo)

(12 bis) Sólo cabe justificar el mayor uso de biocarburantes con un coste considerable si se garantiza que no se obtendría una relación más favorable entre gastos y efectos ambientales positivos empleando los mismos fondos en otros ámbitos (por ejemplo, optimización de vehículos de motor, ahorro energético móvil y estacionario, por ejemplo mediante nuevos sistemas de calefacción y aislamiento de edificios).

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 14
Considerando 12 ter (nuevo)

(12 ter) En la actualidad, no todos los biocarburantes ofertados en el mercado cumplen criterios exigentes de eficacia ecológica. Su fabricación entraña en parte considerables costes energéticos y emisiones de gases que afectan al clima, pero el desarrollo tecnológico puede aportar mejoras a este respecto. Por tanto, deben fomentarse la investigación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la sostenibilidad de los biocarburantes.

Justificación

A largo plazo, el uso de biocarburantes sólo resulta oportuno si en su fabricación no se consume demasiada energía ni se emiten gases de efecto invernadero perjudiciales para el clima. Por tanto, debe fomentarse la investigación en este ámbito.

Enmienda 15
Considerando 12 quater (nuevo)

(12 quater) Una mayor utilización de los biocarburantes debe ir acompañada de un análisis profundo de las repercusiones medioambientales, económicas y sociales, con objeto de decidir acerca de la pertinencia de aumentar la proporción de los biocarburantes con respecto a los carburantes clásicos.

Justificación

La decisión de aumentar la proporción de los biocarburantes con respecto los carburantes

clásicos debe realizarse sobre la base de un análisis profundo. No obstante, no debe basarse únicamente en las ventajas tangibles en materia de medio ambiente con respecto a los carburantes clásicos, sino que debe incluir asimismo las consecuencias económicas y sociales del desarrollo y el fomento de los biocarburantes, con objeto de tener en cuenta el objetivo comunitario de lograr un desarrollo sostenible.

Enmienda 16
Considerando 13 bis (nuevo)

(13 bis) Por motivos relacionados con los costes y el balance ecológico global, en muchos casos resulta oportuno utilizar biomasa para producir calor o, dado el caso, para producir electricidad. Por tanto, la Comisión presentará una propuesta que fomentará su utilización a escala europea.

Justificación

En la actualidad, la utilización de biomasa para producir biocarburantes resulta aún muy cara y, en parte, desventajosa desde el punto de vista del balance ecológico global. La producción directa de calor o energía eléctrica puede ofrecer ventajas. Por tanto, debe crearse también un instrumento al respecto.

Enmienda 17
Artículo 1

La presente Directiva establece un porcentaje mínimo de **biocarburantes** que deberán sustituir **al** gasóleo **o a** la gasolina a efectos de transporte en cada Estado miembro.

La presente Directiva establece un porcentaje mínimo de **combustibles sin efectos para el clima** que deberán sustituir **a los combustibles fósiles como el** gasóleo, la gasolina, **el queroseno y el fueloil** a efectos de transporte en cada Estado miembro.

Justificación

Es conveniente que la Directiva no se aplique únicamente a los transportes por tierra, sino que contemple los efectos para el clima de todo el sector de los transportes, por esta razón deberían incluirse los transportes marítimos y aéreos. No hay duda de que, por motivos técnicos y económicos, resulta más difícil sustituir los combustibles utilizados para barcos y aviones, pero ello no es razón para excluir a estos sectores.

Enmienda 18
Artículo 2, apartado 1, letra a)

a) «**Biocarburante**»: el combustible líquido o gaseoso para transporte producido **a partir de la biomasa**.

a) «**Combustible sin efectos para el clima**»: el combustible líquido o gaseoso para transporte producido **de tal manera que las emisiones totales de gases con efectos para el clima durante todo el ciclo de vida sean inferiores a las producidas por los combustibles a los que sustituye. Los combustibles sin efectos para el clima pueden estar producidos a partir de biomasa, pero también de otros tipos de materias primas y fuentes de energía, siempre y cuando se cumpla el requisito indicado. La Comisión elaborará orientaciones más detalladas para la aplicación de esta definición.**

Justificación

Definir qué es un combustible sin efectos para el clima es más difícil, desde el punto de vista tanto teórico como práctico, que definir qué es un combustible según la materia prima utilizada. Pero es un reto al que debe hacerse frente. Parece razonable partir de la base de que, para que un combustible alternativo sea considerado sin efectos para el clima, debe conllevar una reducción importante de las emisiones de gases con efectos para el clima, una reducción de al menos la mitad en comparación con los combustibles fósiles equiparables. La Comisión debería elaborar una definición más exacta, que seguramente habrá que ir afinando con el tiempo. No obstante, es importante establecer el objetivo ya desde el principio, aun cuando todavía no dispongamos de una definición que pueda usarse en la práctica.

La biodegradabilidad es un concepto demasiado vago, ya que casi todos los materiales son biodegradables en algún sentido. Por ello se ha aclarado un poco el concepto.

Enmienda 19
Artículo 2, apartado 1, letra b)

b) "Biomasa": la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura (incluidas las sustancias de origen vegetal y de origen animal), de la silvicultura y de las industrias

b) "Biomasa": **el conjunto de la materia orgánica producida por el crecimiento vegetal y animal, o por la actividad humana y animal, que puede utilizarse para la producción de energía o con otros fines, así**

conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y municipales.

como la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura (incluidas las sustancias de origen vegetal y de origen animal), de la silvicultura y de las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y municipales.

Justificación

La biomasa utilizada para la producción de biocarburantes no se limita únicamente a la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos, sino que incluye asimismo las materias orgánicas utilizadas para la producción de dichos biocarburantes.

Enmienda 20

Artículo 2, apartado 1, letra c bis) (nueva)

c bis) "transporte": transporte por tierra, marítimo o aéreo.

Justificación

En el ámbito de la Directiva deben entrar todo tipo de transportes, es decir también el marítimo y el aéreo.

Enmienda 21

Artículo 2, apartado 2

2. ***Se considerarán biocarburantes los*** productos enumerados en la lista que figura en la parte A del anexo.

2. ***Los*** productos enumerados en la lista que figura en la parte A del anexo ***se considerarán como ejemplos de combustibles sin efectos para el clima. Sin embargo, la lista no es exhaustiva. El que un combustible cumpla verdaderamente los requisitos para ser considerado sin efectos para el clima depende de las emisiones totales de gases con efectos para el clima que resulten de la producción de materias primas y los procesos de fabricación.***

Justificación

Definir qué es un combustible sin efectos para el clima es más difícil, desde el punto de vista tanto teórico como práctico, que definir qué es un combustible según la materia prima utilizada. Pero es un reto al que debe hacerse frente. Parece razonable partir de la base de que, para que un combustible alternativo sea considerado sin efectos para el clima, debe conllevar una reducción importante de las emisiones de gases con efectos para el clima, una reducción de al menos la mitad en comparación con los combustibles fósiles equiparables. La Comisión debería elaborar una definición más exacta, que seguramente habrá que ir afinando con el tiempo. No obstante, es importante establecer el objetivo ya desde el principio, aun cuando todavía no dispongamos de una definición que pueda usarse en la práctica.

La biodegradabilidad es un concepto demasiado vago, ya que casi todos los materiales son biodegradables en algún sentido. Por ello se ha aclarado un poco el concepto.

Enmienda 22 Artículo 3, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados ***en sus mercados*** sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *por todo el 31 de diciembre de 2005 y por que esta cuota aumente, con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.*

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *antes del 31 de diciembre de 2005.*

Los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe detallado sobre las repercusiones ambientales de las medidas proyectadas y una relación de los costes de las medidas. Al menos, habrán de tenerse en cuenta:

- la extensión de suelo utilizada,***
- el grado de intensificación del cultivo,***
- el uso de plaguicidas,***
- la protección de las aguas,***
- la eficacia energética,***

- las posibles emisiones de gases de efecto invernadero,

- las características de combustión.

El citado informe se publicará. La Comisión tendrá en cuenta dichos informes a la hora de informar al Parlamento Europeo y al Consejo con arreglo al apartado 2 del artículo 4.

Justificación

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes antes de que su cuota aumente por encima del 2% en 2005. Los Estados miembros que prevean medidas al respecto deberían informar con la mayor precisión acerca de sus experiencias.

Enmienda 23

Artículo 3, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Todo incremento ulterior de la cuota de biocarburantes se someterá a una evaluación detallada, llevada a cabo por la Comisión Europea antes del 30 de junio de 2006, del análisis completo del ciclo de vida, de los beneficios en materia de CO₂ y de la sostenibilidad de las prácticas de cultivo. Las actividades contempladas en el apartado 1 del presente artículo se llevarán a cabo en estrecha cooperación con todas las partes interesadas.

Justificación

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes antes de que su cuota aumente por encima del 2% en 2005. Por tanto, la Comisión debería elaborar criterios claros para unas prácticas agrícolas adecuadas desde el punto de vista ambiental antes del 1 de enero de 2004. También ha de estipularse claramente que los biocarburantes, como otros carburantes, han de cumplir las especificaciones respecto a la calidad de los combustibles establecidas en la Directiva 98/70/CE.

Enmienda 24
Artículo 3, apartado 3

3. Los Estados miembros **harán un seguimiento de las repercusiones que se deriven del uso de biocarburantes en mezclas superiores al 5% en vehículos no modificados y adoptarán, en su caso, las medidas oportunas para garantizar el respeto de la legislación comunitaria en materia de límites de emisión.**

3. Los Estados miembros **velarán por que, también en el caso de mezcla de biocarburantes, se respeten los valores límite de emisión pertinentes previstos en la legislación comunitaria, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 1 del artículo 3.**

Justificación

También cuando se utilicen combustibles a los que se haya incorporado biocarburantes deben respetarse los valores límite de emisión vigentes según la legislación comunitaria.

Enmienda 25
Artículo 3 bis (nuevo)

Artículo 3 bis

Los Estados miembros habrán de tener en cuenta, en las medidas que adopten, el balance ecológico global de los diversos tipos de biocarburantes y fomentar de modo prioritario aquellos biocarburantes que presenten un balance ecológico global muy bueno.

Justificación

No es lógico apoyar un tipo de biocarburante que presente un mal balance ecológico de igual modo que aquellos que presenten un buen balance ecológico global. El progreso tecnológico también debería promoverse fomentando prioritariamente los métodos especialmente eficaces. Por razones pragmáticas, esto debería encomendarse en un primer momento a los Estados miembros.

Enmienda 26
Artículo 4, apartado 1

1. Antes del 1 de julio cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes en las ventas totales efectuadas el año anterior.

1. A partir del 1 de enero de 2005 y cada dos años, los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas y de los progresos realizados en materia de fomento de los biocarburantes con el fin de lograr el objetivo del 2% de proporción mínima de los biocarburantes vendidos en sus mercados a 31 de diciembre de 2005. Asimismo, comunicarán a la Comisión las evaluaciones realizadas sobre las repercusiones medioambientales, económicas y sociales en sus mercados del aumento de la cuota de mercado de los biocarburantes.

Antes del 1 de julio **de** cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes en las ventas totales efectuadas el año anterior.

Justificación

Los Estados miembros deberán suministrar estas informaciones para que la Comisión pueda hacer frente a las obligaciones que le corresponden con arreglo al apartado 2 del presente artículo.

Enmienda 27

Artículo 4, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Los Estados miembros adoptarán medidas para informar a los consumidores acerca de las posibilidades de utilización de los biocarburantes.

Justificación

Para que la aplicación pueda llevarse a cabo con éxito, es imprescindible que los ciudadanos estén informados.

Enmienda 28
Artículo 4, apartado 2

2. La Comisión **informará al** Parlamento Europeo y **al** Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, **cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos** establecido en el artículo 3.

2. La Comisión **preparará un informe de evaluación para el** Parlamento Europeo y **el** Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006 **y cada dos años a partir de esa fecha**, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de **la situación actual y de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. La Comisión desarrollará a tal fin una evaluación específica del impacto ambiental que incluya un análisis global del ciclo vital referido al uso de biocarburantes.** Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá **al Parlamento Europeo y al Consejo, si procede, nuevos objetivos para los biocarburantes con arreglo a lo** establecido en el artículo 3.

Justificación

Es fundamental que se realice una evaluación del impacto ambiental de los biocarburantes antes de que su cuota aumente por encima del 2% en 2005. Por tanto, la Comisión debería elaborar criterios claros para unas prácticas agrícolas adecuadas desde el punto de vista ambiental antes del 1 de enero de 2004. También ha de estipularse claramente que los biocarburantes, como otros carburantes, han de cumplir las especificaciones respecto a la calidad de los combustibles establecidas en la Directiva 98/70/CE.

El primer objetivo intermedio debe haberse alcanzado ya para 2005. La evaluación de los progresos realizados debe empezar cuanto antes.

Enmienda 29
Artículo 4, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. En cooperación con el Comité Europeo de Normalización, la Comisión

propondrá normas para el bioetanol. Mientras no estén disponibles dichas normas, los Estados miembros aplicarán las normas internacionales habituales, siempre que las mezclas finales respeten la legislación existente en materia de calidad de los combustibles, como por ejemplo la Directiva 98/70/CE.

Justificación

Mientras no existan normas europeas, deben aplicarse las normas internacionales habituales.

Enmienda 30
Artículo 5, párrafo 1

El anexo podrá ser adaptado al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6.

La parte A del anexo podrá ser adaptada al progreso técnico de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6, ***teniendo en cuenta la calidad y pureza del carburante, así como su compatibilidad material con el vehículo.***

Justificación

Sin justificación.

Enmienda 31
Artículo 5, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 6, se establecerán sin demora los restantes requisitos para biocarburantes, de modo que no haya problemas al utilizar biocarburantes en relación con los requisitos vigentes para combustibles y motores.

Todos los biocarburantes que se comercialicen en la UE deberán cumplir

las condiciones impuestas por la Directiva 1998/70/CE, las normas del CEN y los requisitos de la legislación comunitaria en materia de emisiones de automóviles.

Justificación

Esta enmienda se explica por sí sola.

Enmienda 32

Artículo 5, párrafo 2 bis (nuevo)

Según la información proporcionada por los Estados miembros, con arreglo al apartado 1 del artículo 4, la Comisión podrá eximir del cumplimiento de los objetivos establecidos en el apartado 1 del artículo 3 a aquellos Estados miembros que tengan especiales dificultades para el cumplimiento de los mismos y que así lo soliciten.

Justificación

Los Estados miembros que tengan dificultades para alcanzar el objetivo del 2% en 2005 deben tener la posibilidad de solicitar una excepción; se trata de una propuesta presentada también por la ponente de la Comisión ITRE, Sra. Ayuso González.

Enmienda 33

Artículo 5 bis (nuevo)

Artículo 5 bis

Deberán establecerse criterios de eficacia ecológica para el uso de biocarburantes.

Justificación

A largo plazo, en Europa deberían fomentarse sobre todo aquellos biocarburantes que

presenten una elevada eficacia, es decir, en cuya fabricación se emita la menor cantidad posible de gases de efecto invernadero y se minimicen también otros daños ambientales.

Enmienda 34
Anexo, parte A, párrafo 2

Biodiesel: combustible líquido similar al gasóleo producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa o de aceites de fritura usados. **suprimido**

Justificación

Únicamente deberían fomentarse los biocarburantes que utilicen como materia prima la fracción biodegradable de los desechos y residuos de la agricultura (incluidas las sustancias vegetales y animales), la silvicultura y las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los desechos industriales y municipales. Desgraciadamente sólo unos pocos de los biocarburantes mencionados son objeto de reducción de impuestos en la propuesta de directiva por la que se modifica la Directiva 92/81/CEE en lo que se refiere a la posibilidad de aplicar un tipo reducido de impuestos especiales a determinados hidrocarburos que contienen biocarburantes y a los biocarburantes.

Enmienda 35
Anexo, parte B

Texto de la Comisión

Año	%	Porcentaje mínimo en forma de mezcla(%)
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1
2010	5,75	1,75

Enmiendas del Parlamento

Año	%	Porcentaje mínimo en forma de mezcla (%)
2005 ¹	2	-

¹ Otros porcentajes mínimos se determinarán de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 3.

Justificación

Esta enmienda está en consonancia con la enmienda al apartado 1 del artículo 3.

17 de abril de 2002

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL

para la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte
(COM(2001) 547 - C5-0684/2001 - 2001/0265(CNS))

Ponente de opinión: Danielle Auroi

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 19 de febrero de 2002, la Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural designó ponente de opinión a Danielle Auroi.

En las reuniones de los días 15 y 17 de abril de 2002, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó las enmiendas por unanimidad.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Joseph Daul (presidente), Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf (vicepresidente), Albert Jan Maat (vicepresidente), María Rodríguez Ramos (vicepresidenta), Danielle Auroi (ponente de opinión), Gordon J. Adam, Alexandros Baltas (suplente de Vincenzo Lavarra), Carlos Bautista Ojeda, Sergio Berlato, Niels Busk, Arlindo Cunha, Michl Ebner, Christel Fiebiger, Francesco Fiori, Jean-Claude Fruteau, Georges Garot, Lutz Goepel, Willi Görlach, Liam Hyland, Elisabeth Jeggle, Salvador Jové Peres, Hedwig Keppelhoff-Wiechert, Heinz Kindermann, Astrid Lulling (suplente de Christos Folias), Xaver Mayer, Jan Mulder (suplente de Giovanni Procacci), Karl Erik Olsson, Neil Parish, Ioannis Patakis (suplente de Dimitrios Koulourianos), Mikko Pesälä, Christa Prets (suplente de María Izquierdo Rojo), Encarnación Redondo Jiménez, Agnes Schierhuber, Dominique F.C. Souchet, Robert William Sturdy y Eurig Wyn (suplente de Giorgio Celli).

BREVE JUSTIFICACIÓN

Esta propuesta de Directiva está destinada a promover una mayor utilización de los biocarburantes en los transportes de la UE. Se anuncian tres objetivos: económico, ecológico y social.

Ponderación del tráfico por carretera

Si bien la propuesta va en la buena dirección, resulta desequilibrada. La propuesta olvida un aspecto: la necesaria disminución del transporte por carretera en beneficio de la complementariedad de los transportes, único aspecto que puede tener una influencia beneficiosa en el cambio climático. La debilidad de la propuesta consiste en no cuestionar la circulación por carretera. Se ha de fomentar cualquier iniciativa que permita una reducción en las necesidades de energías fósiles. Hay que dejar de favorecer sistemáticamente el transporte por carretera cuyo fracaso en materia de seguridad de las personas y el medio ambiente viene demostrándose desde hace tiempo.

Desarrollo de los biocarburantes en el marco del desarrollo sostenible

Se nos propone la utilización de tierras de retirada para las oleaginosas (colza), a pesar de los límites impuestos por los acuerdos de Blair House, o de los cereales (trigo, maíz), cuya producción está sometida únicamente a las normas de la competencia. Esto sólo puede ser un aspecto marginal, ya que las tierras de retirada son más útiles para las proteaginosas.

No obstante, hay que evitar que el desarrollo de los biocarburantes perpetúe el monocultivo nefasto para el medio ambiente (insumos, irrigación, nitratos, plaguicidas, empobrecimiento de los suelos, etc.) y la biodiversidad. La rotación de los cultivos resulta beneficiosa para la renovación de la riqueza de los suelos por lo que merece ser fomentada.

El desarrollo rural debe ser una prioridad de la PAC y basarse en un desarrollo sostenible. Así pues, hay que adecuar estos proyectos de cultivo para los biocarburantes con la legislación comunitaria relativa a la biodiversidad.

Sectores innovadores

También se plantea un problema de estructura de la PAC. Unos cultivos bien aplicados pueden permitir el mantenimiento y el desarrollo de empleos agrícolas y rurales (reciclado de los residuos, empresas de transformación en biodiesel, etanol, etc.). Es una cuestión de voluntad política.

Para aquellos a los que la ampliación asusta, hay que decir que la producción de materias primas vegetales para su transformación en biocarburantes no debe "*ser ofrecida*" a los PECO, eliminando al mismo tiempo una competencia interna en otros sectores agrícolas. Ahora bien, es necesario que estas producciones estén territorialmente equilibradas.

Otro punto positivo: fomentar la fabricación de biocarburantes a partir de biomasa secundaria en forma de reciclaje: paja, celulosa de silvicultura. El aceite de fritura e incluso los residuos animales prohibidos para el consumo (grasa, sebo harinas animales) pueden asimismo

reconvertirse en biocarburantes.

Hay que tener en cuenta asimismo las diferencias según los biocarburantes. Así, el biodiesel contamina más que el bioetanol cuyo balance energético es más favorable. El sector del hidrógeno, a base de biomasa secundaria, todavía en fase de investigación, parece presentar un interés superior: ninguna emisión atmosférica. Sobre todo, no hay que adoptar una decisión definitiva en materia de sectores.

Balance energético

Es necesario efectuar un balance energético, cultivo por cultivo, con el fin de descubrir las plantas más eficientes. Por ejemplo, se sabe que la remolacha azucarera es más eficaz en términos de rendimiento que la colza. Además, el etanol obtenido a partir de remolacha contamina menos que el biodiesel de colza.

Dos posibilidades de introducir los biocarburantes

El reto de la propuesta es ante todo fiscal. La propuesta se basa en una elección voluntarista, ya practicada por seis Estados de la Comunidad. Es necesario por ello establecer un instrumento jurídicamente vinculante que imponga una política de cuotas en lo que se refiere a los biocarburantes.

Además, es necesario dejar que los Estados elijan entre dos sistemas o su utilización conjunta: la mezcla (incorporación de biocarburantes a combustibles tradicionales), o la utilización de vehículos (flotas cautivas) que funcionen totalmente con biocarburantes. Los grandes fabricantes europeos trabajan en motores que funcionan al 100% con etanol. El éxito de los biocarburantes reside pues en esta fiscalidad obligatoria y en una exención para los agricultores respecto de sus actividades en las explotaciones agrícolas.

Conclusión

El interés de la Comisión de promover el uso de los biocarburantes constituye una iniciativa afortunada para los planes de empleo, medioambientales y económicos. No obstante, para conseguir plenamente este paso a una nueva política energética, se han de tener en cuenta de forma particular los aspectos agrícolas y fiscales, y debe favorecerse la complementariedad de los transportes. Esta directiva constituye un primer paso hacia una alternativa a la utilización de energías fósiles cuyo ahorro habrá de proseguirse. La biomasa, en particular, debe poder representar a medio plazo, en diferentes formas, al menos una tercera parte de la energía consumida.

ENMIENDAS

La Comisión de Agricultura y Desarrollo Rural pide a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1
Considerando 2 bis (nuevo)

(2 bis) Sin embargo, existe un dilatado espectro de biomasa renovable susceptible de producir biocarburantes, procedente de cultivos agrícolas y forestales y de residuos y desechos de la silvicultura y de la industria silvícola y agroalimentaria. Además, en algunos casos, se obtienen también subproductos ricos en proteínas vegetales para la alimentación animal.

Justificación

Siguiendo el razonamiento del Considerando 2, la utilización “prudente y racional” aconseja medidas de actuación en el campo de los biocarburantes debido a la abundancia y diversidad de recursos (especialmente en el caso de los residuos). La producción de biocarburantes genera, además, otros subproductos utilizables por otras industrias.

Enmienda 2
Considerando 5 bis (nuevo)

(5 bis) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros sobre la utilización creciente de los biocarburantes integrará el queroseno en sus programas, con el fin de planificar, si ello es técnicamente posible y satisfactorio desde el punto de vista de la seguridad, la utilización de biocarburantes mezclados al queroseno para el transporte aéreo en particular.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Justificación

El queroseno se beneficia de una situación fiscal particular, por lo que la investigación debe tener en cuenta asimismo este carburante.

Enmienda 3

Considerando 5 ter (nuevo)

(5 ter) El fomento del uso de los biocarburantes en los transportes constituye únicamente una etapa hacia la utilización más eficaz de la biomasa, lo que permitirá en un plazo dado desarrollar aún más los biocarburantes y, en particular, el sector del hidrógeno a partir de dicha biomasa.

Justificación

Esta directiva constituye un primer paso hacia una alternativa real y cotidiana para las energías fósiles. Debe servir de punto de partida para nuevas perspectivas más ecológicas y sostenibles.

Enmienda 4

Considerando 5 ter (nuevo)

(5 ter) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros en relación con un mayor uso de los biocarburantes deberá integrar de forma significativa al sector del hidrógeno, y fomentarlo en la perspectiva del Sexto Programa marco de investigación y desarrollo.

Justificación

Las investigaciones sobre el uso del hidrógeno, producido a partir de biomasa secundaria, brinda unas perspectivas muy interesantes en relación con la obtención de un combustible limpio y renovable. El fomento y el mayor uso de los biocarburantes debe ser, por lo tanto, una etapa intermedia hacia soluciones totalmente ecológicas y durables.

Enmienda 5
Considerando 6

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con buenas prácticas de producción creará nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado.

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con buenas prácticas **agrícolas, forestales y de producción recogidas en la normativa de la Política Agrícola Común** creará nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una Política Agrícola Común más abierta al mercado. ***El papel multifuncional que desempeña la agricultura se pondrá de manifiesto y creará puestos de trabajo en las zonas rurales.***

Justificación

La enmienda se justifica por sí misma. El desarrollo rural sostenible se consigue mediante prácticas agrícolas, forestales y de producción sostenibles. En definitiva, prácticas de gestión del entorno.

El mejor modo de demostrar el papel multifuncional de la agricultura puede ser la producción de biocarburantes. En las zonas rurales podrían crearse puestos de trabajo adicionales.

Enmienda 6
Considerando 7 bis (nuevo)

(7 bis) En virtud del apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 92/81/CE, el consumo de hidrocarburos en las instalaciones de un establecimiento productor de hidrocarburos no se considerará como hecho imponible, siempre que dicho consumo se efectúe con destino a dicha producción. No obstante, cuando dicho consumo se destine a fines no relacionados con esa producción, y en particular a la propulsión de vehículos, se considerará como hecho imponible. En el caso de los biocarburantes, definidos en la letra a) del apartado 1 del artículo 2 de la presente Directiva, no se considerará hecho imponible el uso de vehículos y motores agrícolas en las instalaciones de la

explotación productora.

Justificación

Es positivo fomentar entre las explotaciones agrícolas la producción propia de biocarburantes para disponer de un combustible exento de impuestos para sus tractores y motores necesarios para funcionamiento de la explotación.

Enmienda 7
Considerando 8

(8) En su resolución de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.

(8) En su resolución de 18 de junio de 1998 el Parlamento Europeo hizo un llamamiento en favor del aumento de la cuota de mercado correspondiente a los biocarburantes hasta el 2% en un período de cinco años, mediante la aplicación de un paquete de medidas, entre las que figura la exención fiscal, ***las ayudas financieras a la industria transformadora*** y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras, ***al mismo tiempo que solicitaba a la Comisión que procurase que las fuentes de energías renovables se utilizaran respetando el medio ambiente con objeto de impedir, por ejemplo, que los cultivos energéticos condujeran a la creación de monocultivos intensivos.***

Justificación

La enmienda se dirige a reproducir de forma más completa la petición del Parlamento en la mencionada Resolución.

Es importante recordar que la Resolución de 18 de junio de 1998 advierte contra los efectos no deseables que el desarrollo de los biocarburantes podría tener en el medio ambiente, en particular para el desarrollo de la agricultura intensiva que utiliza mucha energía fósil para los cultivos.

Enmienda 8
Considerando 9

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, ***motivo por el cual debe dejarse, dentro de lo posible, en manos de las compañías petroleras y demás partes interesadas.***

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas.

Justificación

La decisión sobre las condiciones marco para alcanzar los objetivos de la presente Directiva debería dejarse en manos de los Estados miembros.

Enmienda 9 Considerando 11

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un **1%** de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores.

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un **2%** de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores.

Justificación

Por razones de política medioambiental, agrícola y del mercado de trabajo es necesaria una mezcla de un porcentaje mínimo del 2% de biocarburantes para su comercialización, lo que concuerda con las peticiones formuladas por el Parlamento Europeo en Resoluciones anteriores.

Enmienda 10
Considerando 11 bis (nuevo)

(11 bis) El fomento de la producción y del uso de biocarburantes contribuye a reducir el grado de dependencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero; asimismo, los biocarburantes pueden utilizarse en los vehículos y en los sistemas de distribución ya existentes, por lo que no requieren costosas inversiones en infraestructuras y motorización.

Justificación

Las ventajas ecológicas y en materia de política energética de un mayor uso de los biocarburantes son obvias, toda vez que los vehículos pueden utilizar el biodiesel sin tener que realizar inversiones costosas.

Enmienda 11
Artículo 2, apartado 1, letra b)

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

- a) "Biocarburante": el combustible líquido o gaseoso para transporte producido a partir de la biomasa.
- b) "Biomasa": la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura (incluidas las sustancias de origen vegetal y de origen animal), de la silvicultura y de las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y municipales.
- c) "Contenido energético": el valor calórico inferior de un combustible.

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

- a) "Biocarburante": el combustible líquido o gaseoso para transporte producido a partir de la biomasa.
- b) "Biomasa": la fracción biodegradable de los productos, desechos y residuos procedentes de la agricultura **y la extracción de grasas** (incluidas las sustancias de origen vegetal y de origen animal **como grasas y sebos, así como las harinas**), de la silvicultura y de las industrias conexas, así como la fracción biodegradable de los residuos industriales y municipales.
- c) "Contenido energético": el valor calórico inferior de un combustible.

Justificación

Resulta técnicamente posible utilizar como biocarburantes los residuos animales, en particular los sebos y las grasas. Este uso y esta manera de eliminar los residuos animales no debe en todo caso olvidarse.

Enmienda 12 Artículo 2 bis (nuevo)

Los biocarburantes constituyen un útil interesante a condición de que la producción agrícola obedezca a principios de rotación, en el marco de la integración de los cultivos.

Justificación

No pueden fomentarse los biocarburantes y continuar las prácticas agrícolas intensivas. La rotación de los cultivos constituye el mejor medio de conservar y renovar los suelos.

Enmienda 13 Artículo 3, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte por todo el 31 de diciembre de **2005** y por que esta cuota aumente, **con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla**, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte por todo el 31 de diciembre de **2004** y por que esta cuota **de mercado** aumente, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo. **El nivel mínimo de mezcla se fijará a partir del 1 de enero de 2005 en el 1% y se aumentará hasta el 3% antes del 1 de enero de 2007, de conformidad con la parte B del Anexo. Los Estados miembros podrán introducir porcentajes más elevados.**

Justificación

Para facilitar su comercialización, es necesario que la mezcla tenga carácter obligatorio a partir de 2005. Los objetivos de la Directiva y todas las ventajas en términos de política energética, medioambiental y agrícola derivadas de una mayor producción y de un uso mayor de los biocarburantes deberán consolidarse mediante una acción ambiciosa a escala europea.

Enmienda 14 Artículo 4, apartado 2

2. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos establecido en el artículo 3.

2. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, sobre los progresos realizados en los Estados miembros en cuanto al uso de biocarburantes y sobre los aspectos económicos, así como sobre las repercusiones que se derivarían para el medio ambiente de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes. ***En este informe, la Comisión deberá tratar en particular los aspectos medioambientales, sobre todo las variaciones en la calidad del agua, la erosión de los suelos, la utilización de insumos y plaguicidas, la conservación del hábitat silvestre, la fauna y la flora, así como las consecuencias de los cambios debidos a los biocarburantes vinculados a la producción de biomasa. Este informe podrá asimismo examinar las posibilidades de establecer un gravamen selectivo de los diferentes tipos de biodiesel sobre la base de criterios medioambientales.*** Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá, cuando proceda, la modificación del régimen de objetivos establecido en el artículo 3, ***si procede estableciendo un porcentaje mínimo de mezcla.***

Justificación

El informe de evaluación que la Comisión prevé elaborar antes de 2007 deberá permitir a ésta proponer, en función de las repercusiones económicas, sociales y ambientales, la

obligación de la mezcla o un sector de biocarburantes puros

Enmienda 15
Artículo 4, apartado 2 bis (nuevo)

2 bis. Para los cultivos dedicados a la producción de biocarburantes, reciban o no reciban ayudas de la PAC, se aplicarán los requisitos en materia de protección del medio ambiente contemplados en el Artículo 3 del Reglamento (CE) nº 1259/1999 del Consejo de 17 de mayo de 1999 por el que se establecen las disposiciones comunes aplicables a los regímenes de ayuda directa en el marco de la PAC.

Justificación

Se trata de asegurarse de que la producción de biocarburantes es acorde a los requisitos ya existentes para garantizar el desarrollo sostenible en el medio rural.

Enmienda 16
Artículo 7, apartado 1

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de **2004**. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de **2003**. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Justificación

Las ventajas de la producción y del uso de los biocarburantes justifican los esfuerzos de los Estados miembros y deberían realizarse en el plazo más breve posible.

Enmienda 17
Anexo, parte A

A. Lista de biocarburantes y porcentaje del

A. Lista de biocarburantes y porcentaje del

contenido renovable

(...)

Biodiesel: combustible líquido similar al gasóleo producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa o de aceites de fritura usados.

contenido renovable

(...)

Biodiesel: combustible líquido similar al gasóleo producido, para uso como biocarburante, a partir de la biomasa, ***incluidos los sebos y las grasas animales procedentes de la extracción***, o de aceites de fritura usados.

Justificación

Los sebos y las grasas animales procedentes de la extracción inadecuadas para el consumo deben ser eliminados; su combustión en forma de biocarburantes es una forma interesante de reciclado.

Enmienda 18 Anexo, parte B

Propuesta de la Comisión

Año	%	Porcentaje mínimo en forma de mezcla(%)
2005	2	-
2006	2,75	-
2007	3,5	-
2008	4,25	-
2009	5	1
2010	5,75	1,75

Enmienda

Año	%	Porcentaje mínimo en forma de mezcla (%)
2005	3	1

2006	4	2
2007	5	3
2008	7	3
2009	8	3
2010	10	3

Justificación

La cantidad mínima de biocombustible comercializado y el porcentaje mínimo en forma de mezcla deben ser sensiblemente más elevados y deben ser obligatorios antes de la fecha que propone la Comisión para simplificar la comercialización y poder beneficiarse de sus ventajas. Los objetivos medioambientales y las consideraciones de política energética, así como la creación de puestos de trabajo en las zonas rurales justifican un mayor uso de los biocombustibles en Europa. El papel multifuncional que desempeña la agricultura es muy importante.

23 de abril de 2002

OPINIÓN DE LA COMISIÓN DE POLÍTICA REGIONAL, TRANSPORTES Y TURISMO

para la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

sobre la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte
(COM(2001) 547 - C5-0684/2001 - 2001/0265(COD))

Ponente de opinión: Emmanouil Bakopoulos

PROCEDIMIENTO

En la reunión del 22 de enero de 2002, la Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo designó ponente de opinión a Emmanouil Bakopoulos.

En las reuniones de los días 21 de marzo y 18 de abril de 2002, la comisión examinó el proyecto de opinión.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó las enmiendas por unanimidad.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Luciano Caveri (presidente), Rijk van Dam, Gilles Savary y Helmuth Markov (vicepresidentes), Emmanouil Bakopoulos (ponente de opinión), Carlos Bautista Ojeda (suplente de Josu Ortuondo Larrea), Luigi Cocilovo, Danielle Darras, Christine de Veyrac, Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Fernando Fernández Martín (suplente de Felipe Camisón Asensio, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Brigitte Langenhagen (suplente de Rolf Berend), Sérgio Marques, Emmanouil Mastorakis, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (suplente de Michel J.M. Dary), Francesco Musotto, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Bernard Poignant, Adriana Poli Bortone, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Isidoro Sánchez García, Marieke Sanders-ten Holte (suplente de Herman Vermeer), Ingo Schmitt, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Helena Torres Marques (suplente de Juan de Dios Izquierdo Collado), Joaquim Vairinhos y Mark Francis Watts.

BREVE JUSTIFICACIÓN

I. Generalidades

Dado el significativo aumento de la demanda de energía que se registrará durante las próximas décadas y la consiguiente dependencia europea de las importaciones de petróleo procedentes de los países del Oriente Próximo, resulta una cuestión de importancia vital para la Unión tratar de encontrar fuentes alternativas de energía con vistas a garantizar de forma eficaz su abastecimiento energético. Aparte de esto último, sin embargo, la Unión ha asumido, sobre la base del Protocolo de Kyoto, compromisos concretos de reducción de las emisiones de gases causantes del efecto invernadero.

Para materializar los objetivos citados, la Comisión propuso en su Libro Verde sobre la estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético sustituir por combustibles alternativos, de aquí al año 2020, hasta el 20% de los carburantes convencionales. En particular, en su comunicación relativa a los combustibles alternativos para el transporte por carretera, la Comisión propone medidas concretas, consistentes en:

- una propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte y
- una propuesta de directiva del Consejo, por la que se modifica la Directiva 92/81/CEE, sobre la aplicación de un tipo reducido de impuestos especiales a determinados hidrocarburos que contienen biocarburantes y a los biocarburantes.

II. Contenido de la propuesta de la Comisión

Con su propuesta de directiva sobre el fomento del uso de biocarburantes, que constituye el objeto de la presente opinión, la Comisión pretende crear un marco comunitario que pudiera alentar el uso de estos carburantes. Según la propuesta, los Estados miembros deberán adoptar la legislación y las medidas necesarias para garantizar que a partir de 2005 un porcentaje mínimo del combustible para el transporte en su territorio corresponda a biocarburantes. Se prevé que el compromiso de sustitución comience con un porcentaje del 2% en 2005 y, mediante aumentos anuales del 0,75%, alcance el 5,75% en 2010. La lista de biocarburantes a los que se refiere la propuesta de la Comisión, el calendario pertinente así como los porcentajes figuran en el anexo de la propuesta.

El anexo de la propuesta de directiva podrá adaptarse mediante una nueva propuesta de la Comisión, sobre la base de informes de evaluación de la acción emprendida al respecto por los Estados miembros.

III. Observaciones

Las propuestas de la Comisión sobre el fomento del uso de biocarburantes en la Unión van en la dirección correcta y, en consecuencia, deben acogerse favorablemente. El ponente respalda los objetivos de las propuestas, que consisten en el fomento del desarrollo sostenible, la reducción de las emisiones de CO₂, la seguridad del abastecimiento y la influencia positiva adicional en el desarrollo rural y la política agrícola. El incremento de la producción de

materias primas para la elaboración de biocarburantes contribuirá a la multifuncionalidad de la agricultura, proporcionando un estímulo a la economía rural a través de la creación de nuevas fuentes de ingresos y de empleo. Al respecto, se señala la posibilidad de utilizar aceites vegetales para obtener un sustituto del gasóleo denominado biodiesel. Las propuestas citadas son coherentes, por otra parte, con el compromiso asumido por la Comisión en el marco del Protocolo de Kyoto de reducir para el año 2012 las emisiones de CO₂ en un 8% con respecto a 1990, un compromiso cuya materialización ha obtenido en reiteradas ocasiones el respaldo del Parlamento mediante numerosas resoluciones.

Se recuerda al respecto que el Parlamento Europeo había solicitado a la Comisión mediante una resolución de 18 de junio de 1998 que elaborara un proyecto sobre el uso de combustible obtenido a partir de biomasa a fin de incrementar en cinco años la cuota en el mercado al 2%. Este objetivo podría lograrse, entre otros modos, mediante la concesión a los combustibles mixtos de exenciones del impuesto sobre los aceites minerales, ayudas financieras a la industria transformadora y la aceptación por las compañías petroleras de la obligación de incluir en sus productos un porcentaje mínimo de combustible obtenido a partir de biomasa.

El ponente opina que deben apoyarse los objetivos cuantitativos que fija la Comisión mediante su propuesta de directiva sobre el fomento del uso de biocarburantes en el transporte, es decir, la consecución en 2010 de una proporción del 5,75% de biocarburantes sobre el total de la gasolina y el diesel a la venta en los mercados de los Estados miembros. Sin embargo, expresa sus reservas acerca del grado de realismo del calendario propuesto y, en particular, del objetivo del 2% para la fecha de inicio de la aplicación del programa (2005). Está claro que los objetivos establecidos hacen necesarias tanto una buena preparación como una intensificación de los esfuerzos de los Estados miembros para materializarlos.

En consecuencia, el ponente tiene el propósito de proponer un número limitado de enmiendas que, sin modificar en esencia el texto de la Comisión, contribuyen a una mayor claridad de las medidas.

ENMIENDAS

La Comisión de Política Regional, Transportes y Turismo pide a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía, competente para el fondo, que incorpore en su informe las siguientes enmiendas:

Texto de la Comisión¹

Enmiendas del Parlamento

Enmienda 1 Considerando 6

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con buenas prácticas de producción creará nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado.

(6) El fomento del uso de biocarburantes junto con buenas prácticas de producción creará nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible, en el marco de una política agrícola común más abierta al mercado. ***El papel multifuncional de la agricultura entrará en juego y creará puestos de trabajo en las zonas rurales.***

Justificación

La producción de biocarburantes es la mejor forma de demostrar el papel multifuncional de la agricultura. De esta forma, se pueden crear puestos de trabajo adicionales en las zonas rurales.

Enmienda 2 Considerando 7 bis (nuevo)

(7 bis) En el Libro Verde de la Comisión titulado "Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético" se fija el objetivo de sustituir por combustibles alternativos, de aquí al año 2020, hasta el 20% del carburante consumido por el sector del transporte por carretera.

Justificación

El Libro Verde de la Comisión es un texto fundamental en el que también se encuadra la presente Directiva.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

Enmienda 3
Considerando 7 ter (nuevo)

(7 ter) Los carburantes alternativos sólo podrán conseguir su penetración en el mercado mediante una amplia disponibilidad y competitividad.

Justificación

La presente Directiva pretende precisamente lograr la amplia disponibilidad de los combustibles alternativos mediante su mezcla con combustibles convencionales.

Enmienda 4
Considerando 9

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, ***motivo por el cual debe dejarse, dentro de lo posible, en manos de las compañías petroleras y demás partes interesadas.***

(9) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, así como de las políticas nacionales de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas.

Justificación

Debe dejarse en manos de los Estados miembros la decisión sobre las condiciones marco en que deben alcanzarse los objetivos de la presente Directiva.

Enmienda 5
Considerando 11

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un ***1%***

(11) Sin embargo, será difícil incrementar la proporción de biocarburantes comercializados por encima de un determinado nivel sin adoptar medidas que tengan por objeto su mezcla con combustibles fósiles. Por consiguiente, los Estados miembros han de perseguir el objetivo de incorporar como mínimo un ***2%***

de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores.

de biocarburantes en los productos petrolíferos comercializados en la Comunidad. Dicho porcentaje podrá modificarse en función de cuál sea la cuota de mercado que alcancen los biocarburantes en relación con los diversos combustibles comercializados en los Estados miembros y sobre la base de estudios pormenorizados ulteriores.

Justificación

Debido a consideraciones de tipo ecológico, agrícola y de política de empleo, la incorporación como mínimo de un 2% de biocarburantes es necesaria para su comercialización y está en consonancia con lo solicitado por el Parlamento Europeo en resoluciones anteriores.

Enmienda 6 Considerando 11 bis (nuevo)

(11 bis) El fomento de la producción y el uso de biocarburantes contribuye a una disminución de la dependencia energética y de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además los biocarburantes se pueden utilizar en los vehículos de motor ya existentes y con los sistemas de distribución de carburantes ya existentes para vehículos de motor, por lo que no serán necesarias inversiones caras en materia de infraestructuras y motorización.

Justificación

Las ventajas medioambientales y energéticas de una mayor utilización de los biocarburantes son evidentes, sobre todo porque los vehículos de motor pueden utilizar biodiesel sin inversiones costosas.

Enmienda 7 Considerando 13 bis (nuevo)

(13 bis) Los biocarburantes constituyen sólo una gama de combustibles alternativos, y en el futuro deberán contemplarse otras, en particular el gas natural y el hidrógeno.

Justificación

Debe resaltarse que la presente Directiva es parte de una política más amplia, expuesta en el Libro Verde, que incluye también otras formas de combustibles alternativos.

Enmienda 8 Considerando 13 ter (nuevo)

(13 ter) La necesidad de biocarburantes que registra la Unión Europea y, por consiguiente, también otros países podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores.

Justificación

La perspectiva de explotar productos agrícolas innovadores proporciona un apoyo social más amplio al intento de introducción y aceptación de los biocarburantes.

Enmienda 9 Artículo 3, apartado 1

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *por todo* el 31 de diciembre de 2005 y por que esta **cuota** aumente, con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea del 2%, calculado sobre la base del contenido energético de toda la gasolina y el gasóleo vendidos en sus mercados con fines de transporte *hasta* el 31 de diciembre de 2005 y por que esta **proporción** aumente, **con el objetivo de lograr un porcentaje del 5,75% para el 31 de diciembre de 2010**, con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla, con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

Justificación

Dado que en el artículo 3 se hace mención explícita de la fecha de inicio del calendario del anexo, es necesario, en aras de una mayor claridad en lo que concierne a la formulación de los objetivos, hacer una referencia concreta a la fecha de finalización de dicho calendario.

Enmienda 10
Artículo 3, apartado 3 bis (nuevo)

3 bis. Los Estados miembros darán prioridad al fomento del uso de biocarburantes en los modos de transporte públicos/colectivos, como trenes, autobuses, taxis y uso compartido de vehículos privados.

Justificación

El fomento del uso de biocarburantes en los modos de transporte públicos/colectivos tiene resultados beneficiosos para todos, ya que apoya modos de transporte más seguros y más respetuosos del medio ambiente.

Enmienda 11
Artículo 4, apartado 1 bis (nuevo)

1 bis. Los Estados miembros informarán a los ciudadanos por medio de las administraciones públicas sobre las posibilidades de utilización de biocarburantes.

Justificación

Un factor fundamental del éxito del proyecto es obtener el respaldo de los ciudadanos informados.

Enmienda 12
Anexo, Parte B

Año	%	porcentaje mínimo en forma de mezcla	Año	%	porcentaje mínimo en forma de mezcla
2005	2	-	2005	3	1
2006	2,75	-	2006	4	2
2007	3,5	-	2007	5	3
2008	4,25	-	2008	7	3
2009	5	1	2009	8	3
2010	5,75	1,75	2010	10	3

Justificación

El porcentaje mínimo de los biocarburantes vendidos y el porcentaje mínimo de mezcla deben ser bastante superiores y entrar en vigor en fecha más temprana de lo que propone la Comisión, con objeto de facilitar la comercialización y permitir beneficiarse de las ventajas. Los objetivos de la política ambiental y las consideraciones de política energética, así como la creación de puestos de trabajo en el medio rural justifican un mayor uso de biocarburantes en toda Europa. El papel multifuncional de la agricultura reviste una importancia decisiva.