

PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

Documento de sesión

FINAL
A5-0057/2003

24 de febrero de 2003

*****II**

RECOMENDACIÓN PARA LA SEGUNDA LECTURA

respecto de la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte
(12695/1/2002 - C5-0585/2002 - 2001/0265(COD))

Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía

Ponente: María del Pilar Ayuso González

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.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	14

PÁGINA REGLAMENTARIA

En la sesión del 4 de julio de 2002, el Parlamento fijó su posición en primera lectura sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a fomento del uso de biocarburantes en el transporte (COM(2001) 547 - 2001/0265 (COD)).

En la sesión del 5 de diciembre de 2002, el Presidente del Parlamento anunció la recepción de la Posición Común, que remitió a la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía (12695/1/2002 - C5-0585/2002).

En la reunión del 24 de enero de 2002, la comisión había designado ponente a María del Pilar Ayuso González.

En las reuniones de los días 3 de diciembre de 2002, 22 de enero y 20 de febrero de 2003, la comisión examinó la Posición Común, así como el proyecto de recomendación para la segunda lectura.

En la última de estas reuniones, la comisión aprobó el proyecto de resolución legislativa por 43 votos a favor, 5 votos en contra y 2 abstenciones.

Estuvieron presentes en la votación los diputados: Peter Michael Mombaur (presidente en funciones), Yves Piétrasanta (vicepresidente), Jaime Valdivielso de Cué (vicepresidente), María del Pilar Ayuso González (ponente), Gordon J. Adam (suplente de Gary Titley), Konstantinos Alyssandrakis, Niall Andrews (suplente de Seán Ó Neachtain), Per-Arne Arvidsson (suplente de Marjo Matikainen-Kallström), Sir Robert Atkins, Luis Berenguer Fuster, Gérard Caudron, Giles Bryan Chichester, Nicholas Clegg, Dorette Corbey (suplente de Massimo Carraro), Willy C.E.H. De Clercq, Marie-Hélène Descamps (suplente de Dominique Vlasto), Harlem Désir, Jan Dhaene (suplente de Caroline Lucas), Concepció Ferrer, Francesco Fiori (suplente de Guido Bodrato), Norbert Glante, Alfred Gomolka (suplente de Konrad K. Schwaiger), Michel Hansenne, Hans Karlsson, Bashir Khanbhai, Efstratios Korakas (suplente de Roseline Vachetta, de conformidad con el apartado 2 del artículo 153 del Reglamento), Dimitrios Koulourianos (suplente de Fausto Bertinotti), Bernd Lange (suplente de Erika Mann), Werner Langen, Rolf Linkohr, Eryl Margaret McNally, Elizabeth Montfort, Bill Newton Dunn (suplente de Colette Flesch), Reino Paasilinna, Paolo Pastorelli, John Purvis, Bernhard Rapkay (suplente de Carlos Westendorp y Cabeza), Imelda Mary Read, Mechtild Rothe, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Umberto Scapagnini, Ilka Schröder, Esko Olavi Seppänen, Maurizio Turco (suplente de Marco Cappato), Claude Turmes, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Myrsini Zorba y Olga Zrihen Zaari.

La recomendación para la segunda lectura se presentó el 24 de febrero de 2003.

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA

Resolución legislativa del Parlamento Europeo sobre la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a fomento del uso de biocarburantes en el transporte (12695/1/2002 - C5-0585/2002 - 2001/0265(COD))

(Procedimiento de codecisión: segunda lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Posición Común del Consejo (12695/1/2002 - C5-0585/2002),
 - Vista su posición en primera lectura¹ sobre la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2001) 547²),
 - Vista la propuesta modificada de la Comisión (COM(2002) 508³),
 - Visto el apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE,
 - Visto el artículo 80 de su Reglamento,
 - Vista la recomendación para la segunda lectura de la Comisión de Industria, Comercio Exterior, Investigación y Energía (A5-0057/2003),
1. Modifica la Posición Común del modo que se indica a continuación;
 2. Encarga a su Presidente que transmita la posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión.

¹ Pendiente de publicación en el DO.

² DO C 103E de 4.4.2002, p. 205.

³ DO C 331E de 31.12.2002, p. 291-300.

Enmienda 1
Considerando 9

(9) Las flotas cautivas ofrecen la posibilidad de utilizar una concentración más alta de biocarburantes. En determinadas ciudades, las flotas cautivas ya están funcionando con biocarburantes puros, lo que, en algunos casos, ha contribuido a mejorar la calidad del aire en zonas urbanas.

(9) Las flotas cautivas ofrecen la posibilidad de utilizar una concentración más alta de biocarburantes. En determinadas ciudades, las flotas cautivas ya están funcionando con biocarburantes puros, lo que, en algunos casos, ha contribuido a mejorar la calidad del aire en zonas urbanas. ***Los Estados miembros darán prioridad al fomento del uso de biocarburantes en los medios de transporte público.***

Justificación

Se trata de parte de la enmienda 42, aprobada en primera lectura como artículo 3, apartado 3 bis. Es más conveniente que los Estados miembros que no han desarrollado políticas activas en el campo de los biocarburantes lo hagan en primer lugar en el transporte público. Se trata de un medio en el que las autoridades pueden influir directamente, se obtienen mejoras inmediatas en la calidad del aire de las ciudades y es, además, una plataforma de promoción/publicidad visible para el ciudadano.

Enmienda 2
Considerando 13

(13) Los nuevos tipos de carburante deben cumplir las normas técnicas reconocidas para ser aceptados en mayor medida por los consumidores y los fabricantes de vehículos y penetrar así en el mercado. Las normas técnicas también constituyen la base de los requisitos en materia de emisiones y de control de éstas. Los nuevos tipos de carburante podrían tener dificultades para cumplir las actuales normas técnicas que, en gran medida, se han desarrollado para carburantes fósiles

(13) Los nuevos tipos de carburante deben cumplir las normas técnicas reconocidas para ser aceptados en mayor medida por los consumidores y los fabricantes de vehículos y penetrar así en el mercado. Las normas técnicas también constituyen la base de los requisitos en materia de emisiones y de control de éstas. Los nuevos tipos de carburante podrían tener dificultades para cumplir las actuales normas técnicas que, en gran medida, se han desarrollado para carburantes fósiles

convencionales. La Comisión y los organismos de normalización deben supervisar los avances que se produzcan en el sector y adaptar y desarrollar activamente las normas de modo que puedan introducirse nuevos tipos de carburante, manteniéndose al mismo tiempo los requisitos de eficiencia medioambiental.

convencionales. La Comisión y los organismos de normalización deben supervisar los avances que se produzcan en el sector y adaptar y desarrollar activamente las normas, ***en particular los parámetros de volatilidad***, de modo que puedan introducirse nuevos tipos de carburante manteniéndose al mismo tiempo los requisitos de eficiencia medioambiental.

Justificación

Se trata de parte de la enmienda 17, aprobada en primera lectura. Aunque el bioetanol tiene una volatilidad menor que 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.

Enmienda 3 Considerando 15

(15) El fomento del uso de biocarburantes respetando al mismo tiempo las prácticas sostenibles en la agricultura y la silvicultura establecidas en la normativa que regula la política agrícola común, podría crear nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible en el marco de una política agrícola común más orientada al mercado, y en particular al mercado europeo, y al respeto de una vida rural próspera y una agricultura multifuncional, y podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores.

(15) El fomento del uso de biocarburantes respetando al mismo tiempo las prácticas sostenibles en la agricultura y la silvicultura establecidas en la normativa que regula la política agrícola común, podría crear nuevas oportunidades de desarrollo rural sostenible en el marco de una política agrícola común más orientada al mercado, y en particular al mercado europeo, y al respeto de una vida rural próspera y una agricultura multifuncional, y podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores. ***Ello abre también nuevas posibilidades para los países candidatos a la adhesión.***

Justificación

Se trata de parte de la enmienda 19, aprobada en primera lectura. La enmienda se justifica por sí misma.

Enmienda 4 Considerando 22

(22) El fomento de la producción y el uso de biocarburantes *podría contribuir* a la reducción de la dependencia de las importaciones energéticas y de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, los biocarburantes puros o en mezcla pueden usarse en principio en los actuales vehículos de motor y utilizar el actual sistema de distribución de carburantes para vehículos de motor. La mezcla de biocarburante con carburantes fósiles podría facilitar una posible reducción de costes en el sistema de distribución de la Comunidad.

(22) El fomento de la producción y el uso de biocarburantes *contribuye* a la reducción de la dependencia de las importaciones energéticas y de las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, los biocarburantes puros o en mezcla pueden usarse en principio en los actuales vehículos de motor y utilizar el actual sistema de distribución de carburantes para vehículos de motor. La mezcla de biocarburante con carburantes fósiles podría facilitar una posible reducción de costes en el sistema de distribución de la Comunidad.

Justificación

La enmienda se justifica por sí misma. Se trata de una modificación propuesta por el Consejo en la que se sustituye la expresión "contribuye" por "podría contribuir". Es evidente que los biocarburantes contribuyen a reducir la dependencia energética en la medida en que sustituyen a productos derivados del petróleo. También reducen las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a la gasolina y el biodiésel.

La medida de estas reducciones de emisiones depende del proceso productivo (según la Comisión Europea, entre un 40% y un 80% respecto a los derivados del petróleo). El análisis del ciclo de vida de los biocarburantes muestra un balance claramente favorable.

Enmienda 5
Considerando 23

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

(23) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la introducción de principios generales que **fomenten** 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.

Justificación

Se trata de una modificación propuesta por el Consejo. La enmienda pretende restaurar el texto original de la Comisión Europea. Como dice claramente el artículo 1, el objetivo de la presente Directiva es fomentar el uso de biocarburantes en el transporte.

Enmienda 6
Artículo 1

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

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

de las fuentes de energías renovables.

renovables.

Justificación

Se trata de modificaciones del Consejo al texto aprobado por el Parlamento. La enmienda se propone mejorar la redacción del texto.

Enmienda 7

Artículo 2, apartado 2, letra i bis) (nuevo)

i bis) “Aceite vegetal puro procedente de plantas oleaginosas” obtenido por presión, extracción o procedimientos comparables, crudo o refinado, pero sin modificación química, cuando su uso sea compatible con el tipo de motores y las exigencias correspondientes en materia de emisiones.

Justificación

El Consejo reconoce el valor de los biocarburantes vegetales puros en el considerando 12 de su Posición Común. Por tanto, parece lógico incluirlos en la lista de productos que se considerarán biocarburantes con arreglo al artículo 2.

Enmienda 8

Artículo 4, apartado 1, párrafo 1

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

1. Antes del 1 de julio de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre ***las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de los objetivos indicados en la letra b) del apartado 1 del artículo 3, sobre*** las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes, en estado puro o mezclados, y otros combustibles renovables comercializados en sus mercados el año anterior. Si procede, los

que hayan afectado a la comercialización de biocarburantes.

Estados miembros informarán sobre cualesquiera condiciones excepcionales del abastecimiento de petróleo crudo o de productos del petróleo que hayan afectado a la comercialización de biocarburantes.

Justificación

Se trata de una parte de la enmienda 45 aprobada por el Parlamento en primera lectura. La medida propuesta facilitará el seguimiento por parte de la Comisión Europea de la evolución del mercado de biocarburantes, de las medidas propuestas por los Estados miembros y de la efectividad de las mismas.

Enmienda 9

Artículo 4, apartado 1, párrafo 2

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

En su primer informe después de la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros ***evaluarán el potencial nacional de producción de biocarburantes*** y comunicarán ***los recursos nacionales dedicados a la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte*** y el nivel de sus objetivos indicativos nacionales para la primera fase. En el informe relativo al año 2006, los Estados miembros comunicarán el nivel de sus objetivos indicativos nacionales para la segunda fase.

Justificación

Esta enmienda no fue aprobada en primera lectura. Sin embargo, consideramos necesario presentarla debido a los cambios introducidos por el Consejo en los párrafos siguientes del artículo 4. Si los Estados miembros consideran que los recursos nacionales limitados y la producción de biomasa para usos distintos del transporte constituyen obstáculos que justifiquen la diferenciación de los objetivos nacionales respecto a la presente Directiva, conviene que informen lo antes posible acerca de los mismos.

Enmienda 10
Artículo 4, apartado 1, subapartado 3, letras a) y b)

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

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

En estos informes, se motivará la diferenciación de los objetivos nacionales respecto de los valores de referencia que figuran en la letra b) del apartado 1 del artículo 3. ***Dicha diferenciación deberá basarse*** en los siguientes elementos:

- a) un potencial nacional limitado de producción de biocarburantes procedentes de ***la biomasa, y***
- b) ***el volumen de los recursos nacionales dedicados a la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte.***

Justificación

No se entiende bien a qué se refiere el Consejo con la expresión “las características específicas del mercado nacional de combustibles para los transportes”. Lo mismo cabe decir respecto a la letra b) del texto de la Posición Común.

La enmienda pretende conferir mayor coherencia y claridad al texto de la Directiva. Consideramos que el texto que suprime la enmienda es confuso. Por otra parte, tiene que quedar claro que aquellos Estados miembros que pretendan distanciarse de los valores de

referencia que se proponen en la Directiva tienen que cumplir, al mismo tiempo, las condiciones a que se refieren las letras a) y b).

El concepto de biomasa confiere mayor claridad al texto.

Enmienda 11
Artículo 4, apartado 2, párrafo 3

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

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

Justificación

Se trata de una enmienda sobre una modificación del Consejo. Es lógico que si el incumplimiento de los objetivos tiene lugar " por razones injustificadas o que no tienen relación con nuevas pruebas científicas", la Comisión Europea proponga objetivos obligatorios.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 7 de noviembre de 2001, la Comisión aprobó un plan de acción y una serie de medidas para fomentar el uso de combustibles alternativos hasta el año 2020. Se trata de 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.

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. El mismo problema, aunque en mayor medida, se manifiesta en el resto de biocarburantes. Las propuestas mencionadas persiguen el establecimiento de un marco legal estable que permita dar seguridad a los inversores, de forma que las tecnologías de producción y combustión de biocarburantes alcancen cierta madurez tecnológica y puedan competir con la gasolina y el diésel.

Ventajas de los biocarburantes

En primer lugar, los biocarburantes contribuyen a reducir la dependencia excesiva de los combustibles derivados del petróleo, lo cual es causa de preocupación desde los puntos de vista del medio ambiente y de la seguridad de abastecimiento. La dependencia energética exterior de la UE puede llegar al 70% en un plazo de 20 ó 30 años. Actualmente, el petróleo se mantiene como fuente principal de energía y el gas natural va ganando cuota de mercado.

En segundo lugar, los biocarburantes son respetuosos con el medio ambiente. 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, el proceso productivo, el tipo de biocarburante y la posterior combustión en el motor. La fabricación de biocarburantes se hace en muchos casos 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 y contribuyen a la creación de empleo ligado a su fabricación. En este sentido, la Comisión Europea ya ha anunciado su intención de presentar una propuesta sobre ayudas específicas a los cultivos energéticos para reducir las emisiones de dióxido de carbono.

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. 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.

Como fruto de la negociación de la modificación de dicha Directiva, la fecha límite para la revisión de las especificaciones es el 31 de diciembre de 2005.

Parlamento: Primera lectura

El Parlamento aprobó una serie de enmiendas de carácter medioambiental, la inclusión del biohidrógeno, la eliminación de los objetivos de mezcla (= *blending*), la necesidad de etiquetar las mezclas superiores al 5% y el carácter obligatorio de los objetivos. Asimismo, una de las enmiendas aprobadas autorizaba derogaciones temporales para aquellos Estados miembros que justificasen debidamente sus dificultades para el cumplimiento de los objetivos.

La posición del Parlamento es clara. Sin embargo, al haber dos directivas claramente relacionadas, los problemas se han multiplicado. La presente Directiva para el fomento de biocarburantes es importante, pues establecerá un calendario estable a medio plazo; pero a corto plazo es fundamental disponer de una directiva que permita a los Estados miembros autorizar exenciones fiscales.

El problema es que la Directiva fiscal debe ser aprobada por el Consejo Ecofin por unanimidad; y algunas delegaciones del Consejo ya han expresado su disposición a bloquear esta Directiva hasta que los objetivos sean indicativos. En consecuencia, la aprobación de las dos directivas deberá hacerse simultáneamente.

Posición Común del Consejo

El texto que nos llega ahora tiene su origen en la propuesta de compromiso elaborada en junio por la Presidencia Española. El biohidrógeno forma parte de los biocarburantes que entran en el cómputo de los objetivos y se han aceptado algunas de las enmiendas medioambientales propuestas por el Parlamento. Además, se han eliminado los objetivos de mezclar una mínima parte de biocarburantes y se ha aceptado el requisito de etiquetado en las estaciones de servicio para mezclas superiores al 5%.

Las demás peticiones del Parlamento no han sido aceptadas por el Consejo, particularmente las derogaciones temporales de dos años. El Consejo ha eliminado los anexos, la lista de biocarburantes ha sido incluida en el texto y los objetivos tienen carácter indicativo.

El calendario aprobado por el Consejo contiene sólo dos fechas: el 2% del total de carburantes comercializados en 2005 y el 5,75% en 2010. Además, el Consejo incluye una cláusula por la cual aquellos Estados miembros que ya estén aplicando políticas con similares objetivos (seguridad del suministro, medio ambiente, etc.) podrán fijar unos objetivos diferentes a los propuestos en la Directiva.

Por último, se ha incluido una cláusula de revisión de los objetivos en la que se establece la posibilidad de que haya objetivos obligatorios y nacionales en el futuro (artículo 4, párrafo 2).

Evaluación de la Posición Común del Consejo

La Posición Común del Consejo evidencia la falta de voluntad de algunos Estados miembros en el campo de los biocarburantes y los combustibles alternativos. Estos problemas ya se pusieron de manifiesto hace tres años con motivo de la negociación de la Directiva para el Fomento de las Fuentes de Energía Renovables (Directiva 2001/77/CE).

Nos gustaría apoyar los objetivos obligatorios, pero no parece que sea la opción más práctica en estos momentos. Si los objetivos son de obligado cumplimiento, la Directiva fiscal quedará bloqueada en el Consejo ante la oposición de algunos Estados miembros, y esta Directiva es fundamental a corto plazo. Sin ella, los Estados miembros que quieran fomentar los biocarburantes no tendrán un marco legal claro y estable que les permita autorizar las correspondientes exenciones en los impuestos especiales de los biocarburantes y sus mezclas.

Paradójicamente, ningún Estado miembro se opone al texto acordado de la Directiva fiscal; es decir, se podría aprobar inmediatamente. Pero el bloqueo de algunos Estados miembros se mantiene para obtener contrapartidas en la Directiva que nos ocupa. Esta situación no parece ni justa ni justificable.

Mención aparte merece la inclusión de los "biocarburantes sintéticos" en la lista indicativa de los productos considerados biocarburantes. Se trata de combustibles producidos mediante un proceso de gasificación de biocarburantes. La mezcla es luego transformada en biocarburante líquido, apto incluso para la mezcla con carburantes convencionales.

Se trata de un método novedoso de producción, denominado *Fischer-Tropsch*. En cualquier caso, mientras las materias primas provengan de la biomasa, no tenemos objeción al respecto.

Enmiendas propuestas

En resumen, el Consejo 1) ha eliminado el carácter obligatorio de los objetivos, 2) ha reducido el calendario, limitándolo a dos fases, y 3) ha introducido una cláusula por la que algunos Estados miembros podrán establecer objetivos diferenciados (= inferiores) a los que figuran en la Directiva.

Entendemos y, hasta cierto punto, compartimos algunos de los argumentos del Consejo para reducir el "impacto" de la Directiva. Pero creemos que los Estados miembros deberían aceptar las enmiendas 7, 8 y 9.

Las enmiendas 7 y 8 aseguran un efectivo control por parte de la Comisión Europea de los progresos que tienen lugar en los Estados miembros. Además, el contenido de la enmienda 8 es coherente con el texto de la Posición Común en el que se considera que 1) el potencial agrícola limitado para la producción de biocarburantes y 2) la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte son obstáculos para el desarrollo del mercado de biocarburantes.

La enmienda 9 pretende aclarar el sentido del texto de la Directiva y eliminar algunas frases que, a nuestro juicio, no son relevantes. Por otra parte, entendemos que algunos Estados miembros pueden tener problemas para el cumplimiento de esta Directiva por los elementos mencionados más arriba.

La enmienda 10 pretende dar más fuerza a la cláusula de revisión de la Directiva a partir del año 2007. Si el incumplimiento de los objetivos se produce "por razones injustificadas o que no tienen relación con nuevas pruebas científicas", los objetivos deben ser obligatorios sin ninguna duda.

Consideramos fundamentales estas cuatro enmiendas, ya que aclaran y refuerzan el texto de la Directiva, y esperamos que sean aceptables para el Consejo. Al fin y al cabo, mantenemos lo que más interesa: el carácter indicativo de los objetivos.

En cuanto a las enmiendas 1, 2, 3, 4, 5 y 6, no hacen sino completar el texto con frases tomadas de la primera lectura que consideramos importantes. La más relevante de todas ellas es la enmienda 6, por referirse al articulado.