

Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte ⁽¹⁾

(2002/C 331 E/46)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2002) 508 final — 2001/0265(COD)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE el 12 de septiembre de 2002)

(Modificaciones indicadas por subrayado/tachado en el texto)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A. PRINCIPIOS

1. En noviembre de 2001, la Comisión presentó una Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de biocarburantes en el transporte [COM(2001) 547 final — 2001/0265(COD)] para su aprobación mediante el procedimiento de codecisión establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.
2. El 4 de julio del 2002, el Parlamento Europeo aprobó una serie de enmiendas en su primera lectura. La Comisión se pronunció sobre estas enmiendas en ese momento indicando cuáles podía aceptar tal como estaban formuladas, cuáles podía aceptar en principio o con modificaciones en su redacción, cuáles podía aceptar en parte y, finalmente, cuáles no podía aceptar.
3. Teniendo todo esto en cuenta, la Comisión ha preparado la presente propuesta modificada.
4. La Comisión ha hecho tres tipos de modificaciones por las siguientes razones.

En primer lugar, se han aceptado una serie de nuevas disposiciones de la primera lectura por el Parlamento Europeo tal como estaban formuladas. Estas modificaciones sirven para mejorar definiciones, añadir claridad y desarrollar e ilustrar aspectos de la propuesta.

En segundo lugar, la Comisión ha aceptado algunas enmiendas en principio, aunque con pequeñas modificaciones formales, por ejemplo, para mejorar la concordancia con otras partes de la propuesta o definir más claramente algunas condiciones, límites o excepciones.

En tercer lugar, la Comisión ha incorporado algunas partes de las enmiendas de la primera lectura cuando éstas se consideraban coherentes con el objetivo de la propuesta y cuando aportaban valor añadido, aunque no fuera éste el caso de la totalidad del texto de la enmienda.

Además, la Comisión ha introducido algunas modificaciones formales ateniéndose a las directrices del Acuerdo Interinstitucional.

B. OBSERVACIONES ACERCA DE LAS ENMIENDAS ACEPTADAS

Considerandos

Considerando 3

Este nuevo considerando destaca el uso de biomasa secundaria y la producción paralela de proteínas vegetales.

Considerando 4

Esta enmienda hace referencia a la ampliación.

⁽¹⁾ DO C 103 E de 30.4.2002, p. 205.

Considerando 5

Este nuevo considerando menciona el Libro Blanco sobre el transporte y subraya la importancia de utilizar combustibles alternativos como los biocarburantes.

Considerando 7

Esta enmienda se ajusta a la Comunicación de la Comisión sobre los carburantes alternativos.

Considerando 8

Este nuevo considerando menciona las mezclas de biocarburantes y hace referencia a la integración normal de los biocarburantes en el mercado de los combustibles.

Considerando 9

Este nuevo considerando aporta una orientación a la investigación sobre los biocarburantes.

Considerando 10

Este nuevo considerando aporta información útil para el consumidor.

Considerando 11

Este nuevo considerando trata, más concretamente, del desarrollo en el futuro de la opción del hidrógeno, y se ajusta a la Comunicación sobre los carburantes alternativos.

Considerando 12

Este nuevo considerando recuerda que la política de investigación contribuye a la compatibilidad de los biocarburantes y el hidrógeno.

Considerando 13

Este nuevo considerando, cuya redacción fue modificada, se refiere a las normas sobre biocarburantes y aporta una mezcla adecuada de exigencias de calidad y un nivel razonable de flexibilidad para un mercado nuevo.

Considerando 14

Este nuevo considerando considera necesarias las normas armonizadas, concretamente para el bioetanol y el biodiésel.

Considerando 15

Esta enmienda, que se acepta parcialmente, trata de la contribución de los biocarburantes a la multifuncionalidad de la agricultura.

Considerando 17

Este nuevo considerando se refiere a los objetivos establecidos en el Libro Verde de la Comisión sobre la seguridad de abastecimiento y se ajusta también a la Comunicación sobre los combustibles alternativos.

Considerando 18

Este nuevo considerando precisa qué combustibles alternativos tendrán que difundirse más para lograr la penetración en el mercado.

Considerando 19

Esta enmienda completa el texto de la Resolución del Parlamento

Considerando 20

Esta enmienda hace posible una ampliación de los agentes.

Considerando 22

Este nuevo considerando hace referencia a la integración normal de los biocarburantes.

Considerando 24

Este nuevo considerando, cuya redacción se ha modificado, fomenta la investigación sobre la sostenibilidad de los biocarburantes.

Considerando 25

Este nuevo considerando sirve para aclarar y apoyar el apartado 3 del artículo 4 de la propuesta.

Considerando 26

Esta enmienda, aceptada parcialmente, habla de diferentes biocarburantes y de otros combustibles alternativos. Estos tipos de aceites se incluían ya en la definición general de biomasa.

Considerando 27

Este nuevo considerando contribuye al desarrollo de los biocarburantes al establecer disposiciones para la elaboración de normas de calidad adecuadas.

Considerando 28

Este nuevo considerando refuerza la aplicación de políticas nacionales coherentes.

Considerando 29

Este nuevo considerando facilita que se dé información clara a los consumidores.

Considerando 30

Este nuevo considerando hace referencia a la creación de un nuevo mercado agrícola.

Artículos*Artículo 2**Apartado 2*

Modificación formal de manera que el texto concuerde con los cambios introducidos en la parte A del anexo.

*Artículo 3**Apartado 2*

Esta enmienda introduce un sistema de informes de los Estados miembros a la Comisión sobre el impacto medioambiental y los costes, y está en conformidad con el acuerdo del Consejo de Energía.

Apartado 3

Este nuevo texto, ligeramente modificado en su redacción, permite el fomento del desarrollo técnico de los biocarburantes y destaca la importancia de una política nacional coherente.

Apartado 4a

Esta enmienda hace referencia a los actuales biocarburantes con mezclas altas.

Apartado 6

Este nuevo apartado da prioridad al fomento de los biocarburantes en el transporte público y se inscribe en la política de transportes de la Comisión.

Apartado 7

Este nuevo apartado da prioridad al fomento de los biocarburantes que ofrecen un buen balance medioambiental y se ajusta a la política de la Comisión sobre el fomento de los biocarburantes y sobre la integración de las cuestiones de medio ambiente.

Artículo 4

Apartado 1

Esta enmienda especifica y clarifica el sistema de presentación de informes por los Estados miembros a la Comisión. Se introduce también una fecha para la presentación del primer informe.

Apartado 2

Este nuevo apartado destaca las posibilidades que los biocarburantes ofrecen al público y da información a los consumidores.

Apartado 3

Esta enmienda precisa aspectos del informe de evaluación de la Comisión que debe publicarse cada dos años e incentiva el respeto al medio ambiente, todo lo cual va en el sentido de fomentar los biocarburantes e integrar las cuestiones de medio ambiente.

Apartado 4

Este nuevo apartado establece que debe cumplirse la norma prEN 14214 sobre productos finales de biodiésel para combustibles y concuerda con las actuales normas europeas.

Artículo 5

Párrafo tercero

Este nuevo párrafo subraya la importancia de los criterios medioambientales.

Párrafos 4 y 5

Estos nuevos párrafos establecen un período de transición (de acuerdo con determinadas condiciones) de un máximo de dos años para los Estados miembros con dificultades especiales.

Anexos

Parte A: Título

Esta enmienda deja claro que el anexo A no constituye una lista exhaustiva.

Parte A: Definición de «biocombustible»

Esta enmienda detalla parte de la definición de biocarburantes y clarifica las normas.

Punto A: Definición de «biohidrógeno»

Se introduce esta nueva definición ya que el anexo A no es una lista exhaustiva. La inclusión de esta definición está de acuerdo con el punto de vista expresado en la Comunicación de la Comisión sobre combustibles alternativos.

Parte B: Cuadro

Se ha tomado la última columna del cuadro sobre el porcentaje de mezclas y se ha adaptado en consecuencia el artículo 3.

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA
UNIÓN EUROPEA,

Vista la propuesta de la Comisión,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

(1) El Consejo Europeo celebrado en Gotemburgo los días 15 y 16 de junio de 2001 adoptó una estrategia comunitaria para un desarrollo sostenible consistente en una serie de medidas, entre las que figura el desarrollo de los biocarburantes.

(2) Entre los recursos naturales a cuya utilización prudente y racional alude el apartado 1 del artículo 174 del Tratado se encuentran el petróleo, el gas natural y los combustibles sólidos, los cuales no sólo constituyen unas fuentes de energía esenciales, sino que también representan la causa principal de las emisiones de dióxido de carbono.

(3) 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, se pueden obtener también subproductos ricos en proteínas vegetales para la alimentación animal.

(34) 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. Esta expansión será porcentualmente mayor en

los países candidatos a la ampliación después de su incorporación a la UE Unión Europea.

(5) Según el Libro Blanco de la Comisión Europea titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»⁽¹⁾, las emisiones de CO₂ en el sector del transporte aumentarán previsiblemente en un 50 % entre 1990 y 2010 hasta alcanzar los 1 113 millones de toneladas, siendo la causa principal de este fenómeno el 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.

(46) El mayor uso de biocarburantes para el 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.

(57) El desarrollo del uso de biocarburantes para transporte, sin excluir las demás posibilidades de sustitución de los carburantes de origen fósil, incluido el GLP de automoción (Gas Licuado de Petróleo), es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para reducir su dependencia energética e influir en el mercado mundial de combustibles para el transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo.

(8) La tecnología de producción de biocarburantes está muy avanzada, de forma que los motores de los vehículos actualmente en circulación en la Comunidad 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.

(9) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros sobre la utilización creciente de los biocarburantes debe integrar en sus programas, siempre que sea técnicamente posible y seguro, la utilización de biocarburantes mezclados con queroseno, en particular para el transporte aéreo.

⁽¹⁾ COM(2001) 370.

- (10) Las flotas cautivas suponen un gran potencial para la investigación e introducción progresiva de biocarburantes y ofrecen la posibilidad de utilizar biocarburantes con 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 los carburantes con un contenido superior al 5 % se pongan a la venta deberán ir claramente etiquetados.
- (11) El fomento del uso de los biocarburantes en los transportes es 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.
- (12) 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 como parte del Sexto Programa Marco de Investigación y Desarrollo.
- (13) Los nuevos tipos de combustible deben cumplir las normas técnicas reconocidas para conseguir una mayor aceptación por los usuarios y los fabricantes de vehículos y, por consiguiente, para que puedan difundirse en el mercado. Asimismo, las normas técnicas constituyen la base de los requisitos y controles en materia de emisiones. Por otra parte, los nuevos tipos de combustible pueden tener dificultades para cumplir con las normas técnicas actuales, que se han preparado principalmente para los combustibles fósiles convencionales. La Comisión y los organismos de normalización deben 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.
- (14) 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 Comité Europeo de Normalización (CEN) debe establecer normas para toda la Comunidad.
- (15) El fomento del uso de biocarburantes junto con el respeto de las buenas 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 más orientada al mercado comunitario y al respeto del mundo rural 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 establecer un conjunto de criterios medioambientales claros para la producción de biocarburantes líquidos.
- (716) En sus Resoluciones de 8 de junio de 1998 ⁽¹⁾ y 5 de diciembre de 2000, el Consejo aprobó la estrategia y el plan de acción de la Comisión en materia de fuentes de energía renovables y pidió medidas específicas para el sector de los biocarburantes.
- (17) En el Libro Verde de la Comisión titulado «Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético» ⁽²⁾ 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.
- (18) Los carburantes alternativos sólo podrán conseguir su penetración en el mercado mediante una amplia disponibilidad y competitividad.
- (819) En su Resolución de 18 de junio de 1998 ⁽³⁾, 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.
- (920) En cada mercado nacional, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes en los mercados nacionales y el mercado comunitario 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. ~~motivo por el cual debe dejarse, dentro de lo posible, en manos de las compañías petroleras y demás partes interesadas.~~
- (1021) Las políticas nacionales de fomento del uso de biocarburantes no deben impedir la libre circulación de los combustibles que cumplan las especificaciones armonizadas establecidas con fines medioambientales en la legislación comunitaria.
- (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.~~

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

(2) COM(2000) 769 final.

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

- (22) El fomento de la producción y del uso de biocarburantes contribuirá a reducir el grado de dependencia energética y las emisiones de gases de efecto invernadero; asimismo, los biocarburantes pueden utilizarse en los vehículos existentes y venderse a través del actual sistema de distribución de carburantes para vehículos de motor, por lo que no requieren costosas inversiones en infraestructuras y motorización
- (23) 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.
- (24) Deben fomentarse la investigación y el desarrollo tecnológico en el ámbito de la sostenibilidad de los biocarburantes
- (25) 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.
- (26) 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. En este sentido, debe prestarse también atención a diferentes biocarburantes, como el aceite vegetal puro obtenido por presión en frío, por ejemplo, el aceite de colza, que puede producirse de forma ecológica, y cuyos subproductos contienen proteínas y pueden utilizarse como piensos para animales. Podrían también tenerse en cuenta otros combustibles alternativos, como el GLP de automoción (Gas Licuado de Petróleo), el GNL (Gas Natural Licuado), el DME (dimetiléter) y el GNC (Gas Natural Comprimido), que ya se utilizan en el mercado de los combustibles para el transporte.
- (27) Deben tomarse medidas para elaborar rápidamente las normas de calidad de los biocombustibles que se utilicen en el sector de la automoción, tanto en estado puro como mezclados con los carburantes convencionales.
- Si bien la fracción biodegradable de los residuos constituye una fuente útil de biocarburantes, la norma de calidad correspondiente ha de tener en cuenta la posible presencia de contaminantes en los residuos, a fin
- de excluir el riesgo de que determinados componentes dañen el vehículo y/o den lugar a niveles de emisión superiores.
- (28) El estímulo a la promoción de los biocarburantes ha de ser coherente con la seguridad de abastecimiento y los objetivos medioambientales y otros objetivos políticos conexos, así como con las medidas tomadas dentro de cada Estado miembro.
- (29) 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 el punto de entrega.
- (30) La necesidad de biocarburantes que registra la Comunidad y, por consiguiente, también otros países podría abrir un nuevo mercado para productos agrícolas innovadores.
- (31) Constituyendo las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva medidas de alcance general a efectos del artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁽¹⁾, conviene que tales medidas sean adoptadas con arreglo al procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

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.

Artículo 2

1. A efectos de la presente Directiva se entenderá por:
- «Biocarburante»: el combustible líquido o gaseoso para transporte producido a partir de la biomasa.
 - «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.
 - «Contenido energético»: el valor calórico inferior de un combustible.
2. Se considerarán biocarburantes los productos enumerados en la lista que figura en la parte A del anexo. Se considerarán biocarburantes, en particular, los productos enumerados en la lista que figura en la parte A del anexo.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artículo 3

1. Los Estados miembros velarán por que la proporción mínima de biocarburantes comercializados en sus mercados sea el 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 cuota aumente, ~~con objeto de alcanzar un nivel mínimo de mezcla,~~ con arreglo al calendario establecido en la parte B del anexo.

2. 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. El informe tratará, como mínimo, los siguientes aspectos:

- a) el uso del suelo
- b) el grado de intensidad del cultivo
- c) el uso de plaguicidas
- d) la protección de los cursos de agua
- e) la eficiencia energética
- f) la posible emisión de gases de invernadero
- g) las características de combustión.

El informe se pondrá a disposición del público.

3. Los Estados miembros podrán fomentar el desarrollo tecnológico de la obtención de biocarburantes y de las empresas implicadas en su producción utilizando, para ello, los instrumentos financieros destinados a la investigación, el medio ambiente y el desarrollo regional.

4. Los biocarburantes podrán suministrarse en alguna de las siguientes formas:

- a) en estado puro o a una concentración elevada de hidrocarburos derivados, con arreglo a normas de calidad específicas para las aplicaciones en el sector del transporte;
- 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);
- c) en líquidos derivados de los biocarburantes, como el ETBE (etil ter-butil éter), cuyo porcentaje de biocarburante se especifica en la parte A del anexo.

5. 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.

6. Los Estados miembros darán prioridad al fomento del uso de biocarburantes en el transporte público y colectivo.

7. En las medidas que adopten, los Estados miembros habrán de tener en cuenta, el balance ecológico global de los diversos tipos de biocarburantes y dar prioridad al fomento de aquellos biocarburantes que presenten un balance ecológico global muy bueno.

Artículo 4

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 el artículo 3 y en la parte B del anexo, sobre las ventas totales de combustibles para transporte y sobre la cuota correspondiente a los biocarburantes en las ventas totales efectuadas el año anterior. El primer informe se presentará, a más tardar, el 30 de junio de 2004.

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

3. 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 y las repercusiones en el medio ambiente de la situación actual y de un incremento aún mayor de la cuota correspondiente a los biocarburantes.

A tal fin, la Comisión preparará una evaluación específica del impacto ambiental que incluya un análisis global del ciclo de vida del uso de biocarburantes. En este informe, la Comisión prestará especial atención a los aspectos medioambientales, en particular a las variaciones en la calidad del agua, la erosión de los suelos, la utilización de insumos y plaguicidas, la conservación de los hábitats naturales, 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 la posibilidad de establecer un gravamen selectivo de los diferentes tipos de biodiésel sobre la base de criterios medioambientales. Basándose en dicho informe, la Comisión propondrá al Parlamento Europeo y al Consejo, la modificación del régimen de objetivos, si procede, nuevos objetivos para los biocarburantes con arreglo a lo establecido en el artículo 3 y en la parte B del anexo, posiblemente estableciendo un porcentaje mínimo de mezcla.

4. Los productos finales de biodiésel destinados a carburante y producidos mediante esterificación de ácidos grasos cumplirán las normas EN 14214 del Comité Europeo de Normalización sobre Metil Ésteres Ácidos Grasos (FAME) para motores diésel.

Artículo 5

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

El calendario de que figura en la parte B del anexo podrá ser adaptado con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 6, sobre la base del desarrollo técnico de las tecnologías de los biocarburantes, la penetración del mercado y las aplicaciones en los medios de transporte.

Cuando se adapte el anexo en virtud de los párrafo primero y segundo, se establecerán criterios medioambientales para el uso de biocarburantes.

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 superar los 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 muestre cómo se cumplirán los objetivos previstos una vez concluido el período de exención. A cada Estado miembro se le concederá únicamente una exención.

Artículo 6

1. La Comisión estará asistida por el Comité previsto en el apartado 2 del artículo 4 de la Decisión 1999/21/CE, Euratom del Consejo ⁽¹⁾.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo

5 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7 y 8 de la misma.

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

Artículo 7

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.

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

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

Artículo 8

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

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 7 de 13.1.1999, p. 16.

ANEXO

A. ~~LISTA~~ EJEMPLOS DE POSIBLES BIOCARBURANTES Y PORCENTAJE DEL CONTENIDO RENOVABLE

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

Biodiésel: 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).

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.

Biometanol: metanol 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 o de la fracción biodegradable de los residuos.

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

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

BioETBE (etil ter-butil éter): ETBE producido a partir del bioetanol.

La fracción volumétrica de bioETBE que se computa como biocarburante es del 45 %.

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

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