Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **DIRECTIVA 2003/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 8 de mayo de 2003

relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte

(DO L 123 de 17.5.2003, p. 42)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009	L 140	16	5.6.2009

▼B

DIRECTIVA 2003/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 8 de mayo de 2003

relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ([1]),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ([2]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]),

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) Existe no obstante una amplia gama de biomasa que podría utilizarse para la producción de biocarburantes, derivada de productos agrícolas y de la silvicultura, así como de residuos y desperdicios de la silvicultura y de la industria agroalimentaria y forestal.

(4) 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 mayor en términos porcentuales en los países candidatos tras su adhesión a la Unión Europea.

(5) El Libro Blanco de la Comisión «La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad» prevé que las emisiones de CO_2 procedentes del transporte aumenten en un 50 % entre 1990 y 2010, para situarse alrededor de los 1 113 millones de toneladas, siendo el principal responsable el tráfico rodado que representa el 84 % de las emisiones de CO_2 relacionadas con el transporte. Desde un punto de vista ecológico, el Libro Blanco pide, por consiguiente, que se reduzca la dependencia del petró-

([1]) DO C 103 E de 30.4.2002, p. 205 y DO C 331 E de 31.12.2002, p. 291.
([2]) DO C 149 de 21.6.2002, p. 7.
([3]) DO C 278 de 14.11.2002, p. 29.
([4]) Dictamen del Parlamento Europeo de 4 de julio de 2002 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 18 de noviembre de 2002 (DO C 32 E de 11.2.2003, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 12 de marzo de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial).

▼B

leo (actualmente del 98 %) en el sector del transporte utilizando otros combustibles tales como los biocarburantes.

(6) El mayor uso de biocarburantes para transporte forma parte del paquete de medidas necesarias para cumplir el Protocolo de Kioto y de cualquier conjunto de medidas políticas para cumplir nuevos compromisos en esta materia.

(7) El aumento del uso de biocarburantes para transporte, sin descartar otros posibles carburantes alternativos, incluidos el GPL y el GNC de automoción, es una herramienta de la que la Comunidad puede servirse para reducir su dependencia de la energía importada e influir en el mercado de combustibles para transporte, con las consiguientes repercusiones para la seguridad del abastecimiento energético a medio y largo plazo. No obstante, esta consideración no debe menoscabar la importancia del cumplimiento de la legislación comunitaria sobre calidad de los carburantes, emisiones de los vehículos y calidad del aire.

(8) Como resultado de los adelantos tecnológicos, la mayoría de los vehículos que actualmente están en circulación en la Unión Europea pueden utilizar sin problemas una mezcla baja de biocarburante. Los últimos adelantos tecnológicos hacen posible el uso de porcentajes más altos de biocarburante en la mezcla. Algunos países están utilizando ya mezclas de biocarburantes del 10 % o superiores.

(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. Por consiguiente, los Estados miembros pueden fomentar en mayor medida el uso de biocarburantes en los medios de transporte públicos.

(10) El fomento del uso de los biocarburantes en el transporte constituye una etapa hacia una utilización más amplia de la biomasa que permitirá que los biocarburantes, sin descartar otras opciones, y en particular la del hidrógeno, tengan un mayor desarrollo en el futuro.

(11) La política de investigación llevada a cabo por los Estados miembros en relación con el desarrollo del uso de los biocarburantes debe incorporar el sector del hidrógeno de manera significativa y fomentar esta opción, teniendo en cuenta los programas marco comunitarios pertinentes.

(12) El aceite vegetal puro obtenido a partir de plantas oleaginosas mediante presión, extracción o procedimientos comparables, crudo o refinado pero sin modificación química, también podrá utilizarse como biocarburante en aquellos casos específicos en que tal uso sea compatible con el tipo de motor y los requisitos correspondientes en materia de emisiones.

(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, en particular los parámetros de volatilidad, de modo que puedan introducirse nuevos tipos de carburante, manteniéndose al mismo tiempo los requisitos de eficiencia medioambiental.

▼B

(14) El bioetanol y el biodiésel, cuando se utilizan para vehículos, puros o en mezcla, deben cumplir las normas de calidad establecidas para garantizar un rendimiento óptimo del motor. Debe observarse que, en el caso del biodiésel para motores diésel, cuando la opción de transformación sea la esterificación, se podría aplicar la norma prEN 14214 del Comité Europeo de Normalización (CEN) sobre ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME). Consiguientemente, el CEN debe establecer las normas apropiadas para otros productos biocarburantes destinados al sector del transporte en la Unión Europea.

(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 en los Estados miembros actuales y futuros.

(16) En su Resolución de 8 de junio de 1998 ([1]), 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) El Libro verde de la Comisión «Hacia una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético» establece el objetivo de una sustitución del 20 % de los carburantes convencionales por carburantes alternativos en el sector del transporte por carretera de aquí a 2020.

(18) Los carburantes alternativos sólo conseguirán penetrar en el mercado si son competitivos y están ampliamente disponibles.

(19) En su Resolución de 18 de junio de 1998 ([2]), 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, ayudas financieras a la industria transformadora y el establecimiento de un porcentaje de biocarburantes de cumplimiento obligatorio por parte de las compañías petroleras.

(20) En cada mercado nacional y en el mercado comunitario, el método óptimo para aumentar la cuota de biocarburantes depende de la disponibilidad de recursos y materias primas, de las políticas nacionales y comunitarias de fomento de los biocarburantes y de las medidas fiscales adoptadas, así como de la participación adecuada de todas las partes y actores interesados.

(21) Las políticas nacionales de fomento del uso de biocarburantes no deben llevar a la prohibición de la libre circulación de los combustibles que cumplan las especificaciones medioambientales armonizadas establecidas en la legislación comunitaria.

(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.

([1]) DO C 198 de 24.6.1998, p. 1.
([2]) DO C 210 de 6.7.1998, p. 215.

▼B

(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.

(24) Deben fomentarse la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de sostenibilidad de los biocarburantes.

(25) El aumento del uso de los biocarburantes debe ir acompañado de un análisis detallado de las repercusiones en los ámbitos medioambiental, económico y social para decidir si es recomendable aumentar la proporción de biocarburante en relación con los carburantes convencionales.

(26) Debe preverse la posibilidad de adaptar rápidamente al progreso técnico y a los resultados de la evaluación de impacto ambiental de la primera fase de introducción 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.

(27) Deben adoptarse medidas para desarrollar rápidamente las normas de calidad de los biocarburantes que se usen en el sector de la automoción, tanto puros como mezclados, con carburantes convencionales. Si bien la fracción biodegradable de los residuos es una fuente potencialmente útil para la producción de biocarburantes, la norma de calidad debe tener en cuenta la posible contaminación de los residuos para evitar que determinados componentes dañen los vehículos o deterioren las emisiones.

(28) El fomento de los biocarburantes debe ser coherente con los objetivos medioambientales y en materia de seguridad del suministro, y con los objetivos y medidas de cada Estado miembro en ámbitos conexos. A este respecto, los Estados miembros pueden estudiar medios económicamente racionales de dar publicidad a las posibilidades del uso de biocarburantes.

(29) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

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 de las fuentes de energía renovables.

▼M1

———————

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

Artículo 3

1. a) Los Estados miembros deberían velar por que se comercialice en sus mercados una proporción mínima de biocarburantes y de otros combustibles renovables y a tal efecto establecerán objetivos indicativos nacionales.

b) i) Como valor de referencia para estos objetivos se fija el 2 %, calculado sobre la base del contenido energético, de toda la gasolina y todo el gasóleo comercializados en sus mercados con fines de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2005.

ii) Como valor de referencia para estos objetivos se fija el 5,75 %, calculado sobre la base del contenido energético, de toda la gasolina y todo el gasóleo comercializados en sus mercados con fines de transporte a más tardar el 31 de diciembre de 2010.

▼M1

_____

▼B

4. En las medidas que adopten, los Estados miembros deberían tener en cuenta el equilibrio climático y medioambiental general de los distintos tipos de biocarburantes y de otros combustibles renovables, y podrán dar prioridad al fomento de los combustibles que presenten un balance medioambiental muy favorable desde el punto de vista de la rentabilidad, teniendo también en cuenta la competitividad y la seguridad del suministro.

▼M1

_____

▼B

Artículo 4

1. Antes del 1 de julio de cada año, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre:

— las medidas adoptadas para fomentar el uso de biocarburantes u otros combustibles renovables que sustituyan al gasóleo o a la gasolina para fines de transporte,

— los recursos nacionales asignados a la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte, y

— 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 que hayan afectado a la comercialización de biocarburantes y otros combustibles renovables.

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 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 elementos siguientes:

a) los factores objetivos como un potencial nacional limitado de producción de biocarburantes procedentes de la biomasa;

▼B

b) la cuantía de los recursos dedicados a la producción de biomasa para usos energéticos distintos del transporte y las características técnicas o climáticas específicas del mercado nacional de combustibles para transporte;

c) las políticas nacionales por las que se asignen recursos comparables a la producción de otros combustibles para el transporte basados en fuentes de energía renovables y concordantes con los objetivos de la presente Directiva.

2. La Comisión elaborará una evaluación para el Parlamento Europeo y el Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2006, y cada dos años desde esa fecha, sobre los progresos realizados en los Estados miembros respecto a la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables.

Este informe cubrirá al menos los aspectos siguientes:

a) la relación coste-eficacia de las medidas adoptadas por los Estados miembros para fomentar el uso de biocarburantes y otros combustibles renovables;

b) los aspectos económicos y las repercusiones medioambientales de un nuevo aumento de la cuota correspondiente a los biocarburantes y otros combustibles renovables;

c) la perspectiva del ciclo vital de los biocarburantes y otros combustibles renovables, con miras a indicar posibles medidas para el futuro fomento de aquellos carburantes que sean racionales desde el punto de vista climático y medioambiental y que puedan llegar a ser competitivos y que tengan una buena relación coste-eficacia;

d) la sostenibilidad de los cultivos utilizados para la producción de biocarburantes, en particular el uso de la tierra, el grado de intensidad de los cultivos, la rotación de cultivos y el uso de plaguicidas;

e) la evaluación de la utilización de biocarburantes y otros combustibles renovables con respecto a sus efectos diferenciadores en materia de cambio climático y sus repercusiones en la reducción de emisiones de CO_2;

f) un examen de otras opciones a largo plazo en relación con las medidas de eficiencia energética en el transporte.

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.

▼M1

———————

▼B

Artículo 7

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2004. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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.

▼B

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

Artículo 8

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

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.