

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2003/30/EK IRÁNYELVE**

**(2003. május 8.)**

**a közlekedési ágazatban a bio-üzemanyagok, illetve más megújuló üzemanyagok használatának előmozdításáról**

(HL L 123., 2003.5.17., 42. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

Szám      Oldal      Dátum

► **M1**      Az Európai Parlament és a Tanács 2009/28/EK irányelve (2009. április 23.)      L 140      16      2009.6.5.

Helyesbítette:

► **C1**      Helyesbítés, HL L 230., 2006.8.24., 26. o. (2003/30/EK)



**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2003/30/EK  
IRÁNYELVE**

**(2003. május 8.)**

**a közlekedési ágazatban a bio-üzemanyagok, illetve más megújuló  
üzemanyagok használatának előmozdításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 175. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(2)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(3)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(4)</sup>,

mivel:

- (1) Az Európai Tanács 2001. június 15–16-i Göteborgban tartott ülésén elfogadta a fenntartható fejlődésre vonatkozó, számos intézkedést tartalmazó közösségi stratégiát, amely magában foglalja a bio-üzemanyagok fejlesztését is.
- (2) A természetes erőforrások közé, amelyek körültekintő és racionális felhasználására a Szerződés 174. cikke (1) bekezdése utal, a kőolaj, a földgáz és a szilárd üzemanyagok tartoznak, amelyek fontos energiaforrások, de egyben a széndioxid-kibocsátás fő okozói.
- (3) Ugyanakkor a mező- és erdőgazdasági termékek előállítása során keletkező, illetve a mező- és erdőgazdaság, valamint az élelmiszerfeldolgozó ipar maradványanyagaiként vagy hulladékként létrejövő biomasszából bioüzemanyagokat lehet előállítani.
- (4) A közlekedési ágazat képviseli a Közösség végső energiafelhasználásának több, mint 30 %-át, amely egyre bővül, és ez a tendencia a gazdasági növekedéshez kötődik, amivel együtt a széndioxid-kibocsátás is növekszik; ez a bővülés a tagjelölt országokban azok Európai Unióba történt belépését követően százalékosan növekedni fog.
- (5) A Bizottság „Európai Közlekedéspolitika 2010-ig: elérkezett az idő a döntésre” c. Fehér Könyve szerint a közlekedési ágazat CO<sub>2</sub>-kibocsátása 1990. és 2010. között 50 %-kal, mintegy 1 113 millió tonnára nő, melynek fő okozója a közúti szállítás, amely a közlekedéssel kapcsolatos CO<sub>2</sub>-kibocsátás 84 %-áért felelős. A Fehér Könyv ezért ökológiai megfontolások alapján a közlekedési ágazatban a kőolajtól való (jelenleg 98 %-os) függőség csökkentését irányozza elő alternatív üzemanyagok, mint például a bioüzemanyag alkalmazásával.
- (6) A bioüzemanyagok fokozott felhasználása a közlekedési ágazatban részét képezi a Kiotói Jegyzőkönyv betartásához szükséges intézkedéscsomagnak és minden olyan intézkedéscso-

<sup>(1)</sup> HL C 103. E., 2002.4.30., 205. o. és HL C 331. E., 2002.12.31., 291. o.

<sup>(2)</sup> HL C 149., 2002.6.21., 7. o.

<sup>(3)</sup> HL C 278., 2002.11.14., 29. o.

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament 2002. július 4-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2002. november 18-i közös állásfoglalása (HL C 32. E., 2003.2.11., 1. o.) és az Európai Parlament 2003. március 12-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

## ▼B

magnak, amely az ilyen irányú további kötelezettségvállalások teljesítésére irányul.

- (7) A bioüzemanyagok fokozott közlekedési célú felhasználása – semmiképpen nem zárva ki az egyéb lehetséges üzemanyagokat, köztük a cseppfolyós PB-gázt (LPG) és a sűrített földgázt (CNG) – az egyik olyan eszköz a Közösség számára, amellyel csökkentheti importenergia-függőségét, befolyásolhatja az üzemanyagpiacot, és következésképpen energiaellátásának közép- és hosszú távú biztonságát. Ez a megfontolás azonban nem vezethet oda, hogy az üzemanyagok minőségére, a járművek kibocsátására és a levegő minőségére vonatkozó közösségi jogszabályok betartásának kisebb jelentőséget tulajdonítsunk.
- (8) A technológiai fejlődés eredményeként az Európai Unióban forgalomban lévő járművek többsége már ma is képes kis mennyiségű bioüzemanyagot tartalmazó keverékekkel üzemelni. A legújabb technológiai fejlesztések lehetővé teszik nagyobb bioüzemanyag hányadok alkalmazását is a keverékekben. Egyes országokban már 10 %-os és ezt meghaladó bioüzemanyag-tartalmú keverékeket alkalmaznak.
- (9) A tömegközlekedés és a helyi szállítás járműparkja lehetőséget kínál a bioüzemanyagok nagyobb koncentrátságú felhasználására. Egyes városokban az ilyen járművek már tisztán bioüzemanyaggal működnek, és ez egyes esetekben városi területeken hozzájárult a levegő minőségének javulásához. A tagállamok ezért fokozottan támogatnák a bioüzemanyagok tömegközlekedési járművekben történő alkalmazását.
- (10) A bioüzemanyagok alkalmazása a közlekedésben egy lépést jelent a biomassza szélesebb körű alkalmazásához, ami lehetővé teszi a bioüzemanyagok jövőbeni fokozott elterjesztését anélkül, hogy már lehetőségeket kizárna, különösen a hidrogénon alapuló technika felhasználását.
- (11) A tagállamoknak a bioüzemanyagok fokozott hasznosítására irányuló kutatási politikájába jelentős mértékben be kell vonni a hidrogéntechológiát, és ezt a lehetőséget a vonatkozó közösségi keretprogram figyelembevételével támogatni kell.
- (12) A sajtolással, extrahálással, illetve hasonló eljárásokkal olajos magvakból nyert tiszta, nyers vagy finomított, de kémiaiilag változatlan állapotú növényi olajok szintén felhasználhatók bioüzemanyagként olyan esetekben, amelyeknél a motortípus és a vonatkozó kibocsátási előírások ezt lehetővé teszik.
- (13) Az új üzemanyagfajtáknak meg kell felelniük az elfogadott műszaki szabványoknak ahhoz, hogy a fogyasztók és a járműgyártók nagyobb mértékben elfogadják azokat, és így azok megjelenhessenek a piacon. A műszaki szabványok szolgálnak alapul a kibocsátásokra és azok ellenőrzésére vonatkozó követelményekhez is. Az új üzemanyagfajták esetében nehézséget jelenthet az érvényes műszaki szabványok betartása, amelyeket jórészt a hagyományos fosszilis üzemanyagokra dolgoztak ki. A Bizottságnak és a szabványosítási testületeknek figyelemmel kell kísérniük a fejlődést, és aktívan részt kell venniük a szabványok módosításában és kidolgozásában, különös tekintettel az illékonyság kérdéseire, hogy a környezetvédelmi követelmények betartása mellett új üzemanyagfajtákat lehessen bevezetni.
- (14) A járműveknél tisztán vagy keverékben alkalmazott bioetanolnak és biodízelnak meg kell felelnie az optimális motorteljesítmény biztosítására megállapított minőségi szabványoknak. Így például a dízelmotorokhoz szolgáló, észterezési eljárással előállított biodízelnél az Európai Szabványosítási Bizottság (CEN) zsírsav-metilészterekre (FAME) vonatkozó prEN 14214 szabványát célszerű alkalmazni. Hasonlóképpen, a CEN-nek alkalmas szabványokat

## ▼B

kell kidolgoznia az Európai Unió közlekedési ágazatában használatos egyéb bioüzemanyagokra.

- (15) A bioüzemanyagok alkalmazásának elősegítése, összhangban a közös mezőgazdasági politikára irányadó szabályokban a fenntartható mező- és erdőgazdasági gyakorlatra vonatkozóan megfogalmazottakkal, új lehetőségeket hozhat létre a fenntartható vidékfejlesztés számára egy erősebben piacorientált közös agrárpolitika keretében, amely fokozottan az európai piacra, a virágzó vidéki területek megőrzésére és a többfunkciós mezőgazdaságra irányul; továbbá az innovatív mezőgazdasági termékek új piacát nyithatja meg a jelenlegi és jövőbeni tagállamok vonatkozásában.
- (16) A Tanács 1998. június 8-i állásfoglalásában <sup>(1)</sup> támogatta a Bizottságnak a megújuló energiahordozókkal kapcsolatos stratégiáját és cselekvési tervét, és egyedi intézkedéseket kért a bioüzemanyagok ágazatában.
- (17) A Bizottság „Út az energiaellátás biztonságára irányuló stratégia felé” c. Zöld Könyve azt a célt tűzi ki, hogy 2020-ig a közúti szállítási ágazatban a hagyományos üzemanyagok 20 %-os kiváltása történjék meg alternatív üzemanyagok által.
- (18) Az alternatív üzemanyagok csak akkor tudnak betömi a piacra, ha széles körben elérhetők és versenyképesek lesznek.
- (19) Az Európai Parlament 1998. június 18-i állásfoglalásában <sup>(2)</sup> arra szólított fel, hogy a bioüzemanyagok piaci részesedése öt éven belül érje el a 2 %-ot egy olyan intézkedéscsomag révén, mely többek közt adómentességet, a feldolgozóiparnak nyújtott pénzügyi támogatásokat és az olajtársaságok számára kötelező bioüzemanyag-hányadra vonatkozó előírást tartalmaz.
- (20) A bioüzemanyagok részesedésének növelésére szolgáló optimális módszer függ az erőforrások és a nyersanyagok rendelkezésre állásától, a bioüzemanyag támogatására irányuló nemzeti és közösségi intézkedésektől és adózási szabályoktól, valamint az összes érdekelt fél megfelelő részvételétől.
- (21) A bioüzemanyagok alkalmazásának ösztönzésére irányuló nemzeti politikák nem vezethetnek az olyan üzemanyagok szabad forgalmának tilalmához, amelyek eleget tesznek a Közösség jogszabályaiban előírt harmonizált környezetvédelmi előírásoknak.
- (22) A bioüzemanyagok előállításának és felhasználásának ösztönzése hozzájárulhat az energiaimport-függőség és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentéséhez. Ezen túlmenően a bioüzemanyagok, akár tisztán, akár keverék formájában, elvben felhasználhatók a meglévő gépjárművekben és a jelenlegi gépjárműüzemanyag-forgalmazó rendszerben. A bioüzemanyagoknak a fosszilis üzemanyagokkal való keverése költségmegtakarítási lehetőséget jelenthet a közösségi üzemanyag-forgalmazási rendszerben.
- (23) Mivel a javasolt intézkedés célját, nevezetesen a bioüzemanyagok forgalomba hozatalára és forgalmazására minimális részarányt előíró általános alapelvek bevezetését, a tagállamok az intézkedés nagyságrendje miatt kielégítő módon nem érhetik el, közösségi szinten viszont jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében megfogalmazott szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az ugyanebben a cikkben megfogalmazott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lép túl az említett cél eléréséhez szükséges mértéken.
- (24) Ösztönözni kell a kutatást és a technológiai fejlesztést a bioüzemanyagok fenntarthatóságának területén.

<sup>(1)</sup> HL C 198., 1998.6.24., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 210., 1998.7.6., 215. o.

**▼B**

- (25) A bioüzemanyagok fokozott alkalmazását a környezeti, gazdasági és szociális khatások pontos elemzésével kell társítani annak eldöntésére, hogy tanácsos-e a bioüzemanyagok részarányát növelni a hagyományos üzemanyagokhoz képest.
- (26) Rendelkezni kell annak lehetőségéről, hogy a bioüzemanyagok jegyzékét, a megújuló anyagok százalékos arányát és a bioüzemanyagok üzemanyagpiacra történő bevezetésének ütemezését gyorsan hozzá lehessen igazítani a műszaki fejlődéshez és a bevezetés első fázisában elvégzendő környezeti hatásvizsgálat eredményeihez.
- (27) Intézkedéseket kell hozni az olyan bioüzemanyagokra vonatkozó minőségi előírások gyors kidolgozására, amelyeket akár tiszta bioüzemanyagként, akár a hagyományos üzemanyaghoz hozzákeverve használnak fel a gépjárműiparban. Bár a hulladékok biológiailag lebontható része hasznosítható forrásként szolgálhat bioüzemanyagok előállításához, a minőségi előírásokban figyelembe kell venni a hulladékok lehetséges szennyezettségét, nehogy ezek egyes összetevői károsítsák a járműveket, vagy a kibocsátási érték romlását okozzák.
- (28) A bioüzemanyagok támogatásának ösztönzését összhangba kell hozni az egyes tagállamok ellátás-biztonsági, környezetvédelmi és ennek megfelelő politikai céljaival, valamint intézkedéseivel. Ennek során a tagállamok megfontolhatják, hogy milyen költség-hatékony módok kínálóznak a bioüzemanyagok felhasználási lehetőségeinek megismertetésére.
- (29) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal <sup>(1)</sup> összhangban kell elfogadni,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

*1. cikk*

Ezen irányelv célja a bioüzemanyagok, illetve egyéb megújuló üzemanyagok alkalmazásának ösztönzése a közlekedési célú dízel-, illetve benzinüzemanyagok kiváltására a tagállamokban, ezáltal hozzájárulva olyan célok eléréséhez, mint az éghajlatváltozással kapcsolatos kötelezettségvállalásoknak való megfelelés, a környezetbarát ellátási biztonság és a megújuló energiaforrások alkalmazásának ösztönzése.

**▼M1****▼B**

*3. cikk*

- (1) a) A tagállamoknak biztosítaniuk kell, hogy bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok forgalomba kerülő mennyisége legalább egy bizonyos részarányt elérjen, és ennek érdekében nemzeti szinten tájékoztató jellegű célokat kell megállapítaniuk.
- b)
- i. E célok tekintetében a vonatkoztatási érték a piacaikon 2005. december 31-ig forgalomba hozott benzin- és dízelüzemanyagok 2 %-a, az energiatartalom alapján számítva.
- ii. E célok tekintetében a vonatkoztatási érték a piacaikon 2010. december 31-ig forgalomba hozott benzin és dízel-

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

**▼B**

üzemanyagok 5,75 %-a, az energiatartalom alapján számítva.

**▼M1****▼B**

(4) A tagállamoknak intézkedéseik során figyelembe kell venniük a különböző típusú bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok teljes éghajlati és környezeti mérlegét; emellett a támogatásnál elsőbbséget biztosíthatnak azoknak az üzemanyagoknak, amelyek – a versenyképességet és az ellátási biztonságot is figyelembe véve – igen jó költséghatékonyságú környezeti mérleget mutatnak.

**▼M1****▼B**

## 4. cikk

(1) A tagállamok minden év július 1-jéig jelentést tesznek a Bizottságnak:

- a közlekedési célú benzin- és dízelüzemanyagok bioüzemanyagokkal történő kiváltásának támogatása érdekében megtett intézkedésekről,
- azokról a nemzeti erőforrásokról, amelyeket a biomassza nem közlekedési célú, egyéb energetikai alkalmazásaira előirányoztak, valamint
- az előző évi teljes közlekedési üzemanyag-értékesítésről és a forgalomba hozott tiszta vagy kevert bioüzemanyagok ezen belüli részarányáról. A tagállamok adott esetben jelentik azokat a nyersolaj, illetve az olajtermékek ellátása terén felmerült rendkívüli körülményeket, amelyek hatással voltak a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok értékesítésére.

Az irányelv hatályba lépése utáni első jelentésükben a tagállamok megadják az első fázisra vonatkozó, tájékoztató jelleggel meghatározott nemzeti célokat. A 2006. évi jelentésükben a tagállamok megadják a második fázisra vonatkozó, tájékoztató jelleggel meghatározott nemzeti célokat.

Ezekben a jelentésekben meg kell indokolni a céloknak a 3. cikk (1) bekezdés b) pontjában szereplő vonatkoztatási értéktől való eltérését, amely az alábbi érveken alapulhat:

- a) objektív tényezők, például a biomasszából történő bioüzemanyag-előállítás korlátozott nemzeti lehetőségei;
- b) a nem közlekedési célú, egyéb energetikai alkalmazásokra szolgáló biomassza-előállításához hozzárendelt erőforrások mennyisége, valamint a közlekedési célú üzemanyagok nemzeti piacának egyedi technikai vagy klimatikus jellemzői;
- c) olyan nemzeti politikák, melyek összehasonlítható erőforrásokat biztosítanak más közlekedési célú üzemanyagok megújuló energia-hordozókon alapuló előállításához, és összhangban állnak ezen irányelv céljaival.

(2) A Bizottság legkésőbb 2006. december 31-ig, majd ezt követően két évente értékelő jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok felhasználása terén a tagállamokban elért eredményekről.

Ez a jelentés legalább a következőkre terjed ki:

- a) a tagállamok által a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok felhasználásának támogatására tett intézkedések költséghatékonysága;

**▼B**

- b) a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok részaránya további növelésének gazdasági vonatkozási és környezeti hatásai;
- c) a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok életciklus-kilátásai, tekintettel azokra az éghajlat- és környezetbarát üzemanyagok jövőbeni támogatására irányuló lehetséges intézkedésekre, amelyek versenyképesek és gazdaságosak lehetnek;
- d) a bioüzemanyagok előállítására szolgáló növénykultúrák fenntarthatósága, különös tekintettel a földhasználatra, a művelés intenzitására, a vetésforgóra és a növényvédő szerek alkalmazására;
- e) a bioüzemanyagok és más megújuló üzemanyagok alkalmazásának értékelése, tekintettel ezeknek az éghajlatváltozásra és a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésére gyakorolt hatására;
- f) áttekintés a további, hosszabb távú lehetőségekről a közlekedési ágazat energiahatékonysági intézkedéseit illetően.

E jelentés alapján a Bizottság, szükség esetén javaslatot terjeszt a 3. cikk (1) bekezdésében szereplő célok módosítására az Európai Parlament és a Tanács elé. Amennyiben e jelentés arra a következtetésre jut, hogy a tájékoztató jelleggel megfogalmazott célok indokolatlanul, illetve nem új tudományos felismerésen alapuló okokból várhatóan nem teljesülnek, az említett javaslat, alkalmas formában a nemzeti célokra, adott esetben kötelezően elérendő nemzeti célokra irányul.

**▼MI****▼B***7. cikk*

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2004. december 31-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

*8. cikk*

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetése napján lép hatályba.

*9. cikk*

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.