



**DIRETTIVA 2003/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO**

dell'8 maggio 2003

**sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti
rinnovabili nei trasporti**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 175, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽³⁾,

deliberando conformemente alla procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽⁴⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio europeo riunitosi a Göteborg il 15 e il 16 giugno 2001 ha concordato una strategia comunitaria per uno sviluppo sostenibile che prevede una serie di misure, tra cui lo sviluppo dei biocarburanti.
- (2) Le risorse naturali, alla cui utilizzazione accorta e razionale fa riferimento l'articolo 174, paragrafo 1, del trattato, comprendono il petrolio, il gas naturale e i combustibili solidi, che sono fonti essenziali di energia ma sono anche le principali sorgenti delle emissioni di biossido di carbonio.
- (3) Tuttavia, esiste un'ampia gamma di biomassa che potrebbe essere usata per produrre biocarburanti, proveniente dai prodotti agricoli e forestali nonché da residui e rifiuti della silvicoltura e dell'industria silvicola e agroalimentare.
- (4) L'energia impiegata dal settore dei trasporti rappresenta oltre il 30 % del consumo finale di energia nella Comunità. Essendo questo settore in espansione, i suoi consumi di energia e quindi le sue emissioni di biossido di carbonio sono destinati ad aumentare e questa espansione sarà maggiore in percentuale nei paesi candidati dopo la loro adesione all'Unione europea.
- (5) Il Libro bianco della Commissione «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte» parte dal presupposto che tra il 1990 e il 2010 le emissioni di CO₂ dovute ai trasporti aumenteranno del 50 % per raggiungere circa 1 113 milioni di tonnellate, situazione di cui il trasporto su strada è il principale responsabile in quanto contribuisce per l'84 % delle emissioni di CO₂ imputabili ai trasporti. In una prospettiva ecologica il Libro bianco chiede quindi di ridurre la dipendenza dal petrolio (attualmente del 98 %) nel settore dei trasporti mediante l'utilizzazione di carburanti alternativi come i biocarburanti.

⁽¹⁾ GU C 103 E del 30.4.2002, pag. 205 e GU C 331 E del 31.12.2002, pag. 291.

⁽²⁾ GU C 149 del 21.6.2002, pag. 7.

⁽³⁾ GU C 278 del 14.11.2002, pag. 29.

⁽⁴⁾ Parere del Parlamento europeo del 4 luglio 2002 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale). Posizione comune del Consiglio del 18 novembre 2002 (GU C 32 E dell'11.2.2003, pag. 1) e decisione del Parlamento europeo del 12 marzo 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

▼B

- (6) Un maggior uso dei biocarburanti nei trasporti fa parte del pacchetto di misure necessarie per conformarsi al protocollo di Kyoto e di qualsiasi pacchetto di politiche necessarie per rispettare gli impegni ulteriormente assunti al riguardo.
- (7) Il maggior uso dei biocarburanti nei trasporti, senza escludere altri eventuali carburanti alternativi, incluso il gas di petrolio liquefatto (GPL) e il gas naturale compresso (GNC) per uso automobilistico, è uno degli strumenti con cui la Comunità può ridurre la sua dipendenza dall'energia importata ed influire sul mercato dei carburanti per i trasporti e quindi sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico nel medio e lungo periodo. Ciò non dovrebbe tuttavia limitare l'importanza del rispetto della legislazione comunitaria sulla qualità dei carburanti, le emissioni dei veicoli e la qualità dell'aria.
- (8) Come risultato dei progressi tecnologici la maggior parte dei motori dei veicoli attualmente in circolazione nell'Unione europea è in condizione di usare una miscela contenente una bassa percentuale di biocarburante senza problemi. I più recenti sviluppi tecnologici permettono di utilizzare percentuali più elevate di biocarburante nella miscela. Alcuni paesi utilizzano già miscele contenenti il 10 %, e oltre, di biocarburante.
- (9) Le flotte vincolate offrono la prospettiva di utilizzare una concentrazione più elevata di biocarburanti. In alcune città, flotte vincolate sono già in azione per quanto riguarda i biocarburanti puri e hanno, in alcuni casi, aiutato a migliorare la qualità dell'aria nelle zone urbane. Gli Stati membri potrebbero quindi promuovere maggiormente l'uso di biocarburanti nei mezzi di trasporto pubblico.
- (10) La promozione dell'utilizzazione dei biocarburanti nei trasporti costituisce una tappa verso un'applicazione più ampia della biomassa che permetterà in futuro di sviluppare ulteriormente i biocarburanti, pur non escludendo altre opzioni e in particolare la filiera dell'idrogeno a partire dalla biomassa.
- (11) La politica degli Stati membri in materia di ricerca sulla maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe integrare in modo significativo il settore dell'idrogeno e promuovere tale opzione, tenendo conto dei programmi quadro comunitari pertinenti.
- (12) Possono altresì essere usati come biocarburante, in casi specifici in cui tale uso è compatibile con il tipo di motore usato e con i corrispondenti requisiti in materia di emissioni, gli oli vegetali puri provenienti da piante vegetali prodotti mediante pressione, estrazione o procedure analoghe, greggi o raffinati, ma chimicamente non modificati.
- (13) I nuovi tipi di carburante dovrebbero essere conformi alle norme tecniche riconosciute se devono essere più ampiamente accettati dai consumatori e dai costruttori automobilistici e quindi essere immessi sul mercato. Le norme tecniche costituiscono anche il punto di partenza per i requisiti relativi alle emissioni e alla sorveglianza di queste ultime. È possibile che si incontrino difficoltà nel garantire che nuovi tipi di carburante soddisfino le norme tecniche attuali che, in ampia misura, sono state definite per i carburanti convenzionali d'origine fossile. La Commissione e gli organismi di normalizzazione dovrebbero seguire l'evoluzione in questa materia nonché adeguare ed elaborare attivamente norme, soprattutto in relazione agli aspetti della volatilità, che permettano l'introduzione di nuovi tipi di carburanti che soddisfino le esigenze ambientali.
- (14) Il bioetanolo e il biodiesel quando sono usati per i veicoli allo stato puro o in forma di miscela dovrebbero soddisfare le norme di qualità stabilite per assicurare un rendimento ottimale dei motori. È da osservare che nel caso del biodiesel per i motori diesel,

▼B

allorché il processo di trasformazione è l'esterificazione si potrebbe applicare la norma EN 14214 del Comitato europeo di normalizzazione (CEN) relativa agli esteri metilici degli acidi grassi (FAME). Di conseguenza il CEN dovrebbe fissare norme appropriate per altri trasporti di biocarburanti nell'Unione europea.

- (15) La promozione dell'uso dei biocarburanti nel rispetto delle pratiche agricole e silvicole sostenibili, definite nella normativa della politica agricola comune, potrebbe creare nuove opportunità di sviluppo rurale sostenibile in una politica agricola comune più orientata sul mercato e maggiormente incentrata sul mercato europeo, sul rispetto di una ruralità viva e di un'agricoltura multifunzionale e potrebbe aprire un nuovo mercato per i prodotti agricoli innovatori negli Stati membri attuali e futuri.
- (16) Nella risoluzione dell'8 giugno 1998 ⁽¹⁾ il Consiglio ha affermato la propria adesione alla strategia e al piano d'azione della Commissione per le fonti energetiche rinnovabili e ha chiesto provvedimenti specifici nel settore dei biocombustibili.
- (17) Il Libro verde della Commissione «Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico» fissa l'obiettivo di sostituire il 20 % dei carburanti convenzionali con i carburanti alternativi nel settore dei trasporti stradali entro il 2020.
- (18) I carburanti alternativi potranno essere immessi sul mercato soltanto se saranno ampiamente disponibili e competitivi.
- (19) Nella risoluzione del 18 giugno 1998 ⁽²⁾ il Parlamento europeo ha chiesto che la quota di mercato dei biocombustibili sia aumentata al 2 % nell'arco di cinque anni prevedendo allo scopo un pacchetto di misure, tra cui esenzioni fiscali, assistenza finanziaria alle industrie di trasformazione e fissazione di una percentuale obbligatoria di biocarburanti per le società petrolifere.
- (20) Il metodo ottimale da utilizzare per aumentare la quota dei biocarburanti nei mercati nazionale e comunitario dipende dalle risorse e materie prime disponibili, dai programmi nazionali e comunitari per la promozione di biocarburanti e dalle disposizioni fiscali nonché dall'appropriato coinvolgimento di tutti i soggetti interessati/parti.
- (21) Le politiche nazionali di promozione dell'uso dei biocarburanti non dovrebbero vietare la libera circolazione di carburanti conformi alle specifiche ecologiche armonizzate stabilite nella normativa comunitaria.
- (22) La promozione della produzione e dell'uso di biocarburanti potrebbe contribuire ad una riduzione della dipendenza dall'importazione di energia e ad una diminuzione delle emissioni dei gas ad effetto serra. Inoltre i biocarburanti allo stato puro o in forma di miscela possono in linea di massima essere usati per i veicoli a motore esistenti e avvalersi dell'attuale sistema di distribuzione di carburante. La mescolanza di biocarburante con combustibile fossile potrebbe facilitare una potenziale riduzione del costo nel sistema di distribuzione nella Comunità.
- (23) Poiché gli scopi dell'intervento prospettato, cioè l'introduzione di regole generali che prevedono una percentuale minima di biocarburanti da immettere in commercio e distribuire, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa delle loro dimensioni e dei loro effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è

⁽¹⁾ GU C 198 del 24.6.1998, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 210 del 6.7.1998, pag. 215.

▼B

necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

- (24) La ricerca e lo sviluppo tecnologici nel settore della sostenibilità dei biocarburanti dovrebbero essere incoraggiati.
- (25) Una maggiore utilizzazione dei biocarburanti dovrebbe essere accompagnata da un'analisi particolareggiata dell'impatto ambientale, economico e sociale per decidere se sia opportuno aumentare la parte di biocarburanti rispetto ai carburanti convenzionali.
- (26) Occorre prevedere la possibilità di adeguare rapidamente l'elenco dei biocarburanti e le percentuali di fonti rinnovabili nonché il calendario relativo all'introduzione dei biocarburanti nei trasporti, per tener conto del progresso tecnico e dei risultati di una valutazione dell'impatto ambientale della prima fase dell'introduzione.
- (27) Bisognerebbe introdurre delle misure per mettere rapidamente a punto norme di qualità per i biocarburanti destinati al settore automobilistico e utilizzati allo stato puro o in forma di miscela con i carburanti convenzionali. Pur essendo la frazione biodegradabile dei rifiuti una fonte potenzialmente utile per la produzione di biocarburanti, è necessario che le norme di qualità tengano conto dell'eventuale contaminazione presente nei rifiuti per evitare che componenti particolari possano danneggiare il veicolo o peggiorare le emissioni.
- (28) Le misure intese a favorire l'utilizzazione di biocarburanti dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi in materia di sicurezza dell'approvvigionamento e di protezione dell'ambiente nonché con gli obiettivi e le misure dei diversi Stati membri nei settori connessi. A tale riguardo gli Stati membri possono studiare modalità efficienti in termini di costi per pubblicizzare le possibilità di usare i biocarburanti.
- (29) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva ha come scopo la promozione dell'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti in ciascuno Stato membro, al fine di contribuire al raggiungimento di obiettivi quali rispettare gli impegni in materia di cambiamenti climatici, contribuire alla sicurezza dell'approvvigionamento rispettando l'ambiente e promuovere le fonti di energia rinnovabili.

▼M1**▼B**

Articolo 3

1. a) Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché una percentuale minima di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili sia immessa sui loro mercati e a tal fine stabiliscono obiettivi indicativi nazionali.
- b) i) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 2 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

▼B

e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2005.

- ii) Il valore di riferimento per questi obiettivi è pari al 5,75 %, calcolato sulla base del tenore energetico, di tutta la benzina e del diesel per trasporti immessi sui loro mercati entro il 31 dicembre 2010.

▼M1**▼B**

4. Tra le misure che adottano, gli Stati membri dovrebbero considerare il clima generale e il bilancio ecologico dei vari tipi di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili e possono promuovere innanzi tutto i carburanti che presentano un bilancio ecologico economicamente molto efficiente, tenendo conto allo stesso tempo della competitività e della sicurezza dell'approvvigionamento.

▼M1**▼B***Articolo 4*

1. Gli Stati membri comunicano alla Commissione, anteriormente al 1° luglio di ogni anno,

- le misure adottate per promuovere l'utilizzazione di biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili in sostituzione di carburante diesel o di benzina nei trasporti,
- le risorse nazionali assegnate alla produzione di biomassa per usi energetici diversi dai trasporti, e
- il totale delle vendite di carburanti da trasporto e la quota dei biocarburanti, puri o miscelati, e di altri carburanti rinnovabili immessi sul mercato per l'anno precedente. Se del caso gli Stati membri segnalano le condizioni eccezionali nell'offerta di petrolio greggio o di prodotti petroliferi che hanno influenzato la commercializzazione dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili.

Nella loro prima relazione successivamente all'entrata in vigore della presente direttiva gli Stati membri inseriscono il livello dei rispettivi obiettivi nazionali indicativi per la prima fase. Nella relazione riguardante l'anno 2006, gli Stati membri inseriscono i rispettivi obiettivi indicativi nazionali per la seconda fase.

In tali relazioni le differenziazioni degli obiettivi nazionali rispetto ai valori di riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), sono motivate e potrebbero essere basate sugli elementi seguenti:

- a) fattori obiettivi quali il limitato potenziale nazionale di produzione di biocarburanti a partire dalla biomassa;
- b) l'ammontare delle risorse assegnate alla produzione di biomassa per usi energetici diversi dai trasporti e le specifiche caratteristiche tecniche o climatiche del mercato nazionale dei carburanti per il trasporto;
- c) politiche nazionali che assegnino risorse comparabili alla produzione di altri carburanti per il trasporto basati su fonti energetiche rinnovabili e che siano coerenti con gli obiettivi della presente direttiva.

2. Entro il 31 dicembre 2006 e successivamente ogni due anni, la Commissione elabora una relazione di valutazione per il Parlamento europeo e il Consiglio sui progressi compiuti nell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili negli Stati membri.

Tale relazione comprende almeno i seguenti elementi:

▼B

- a) il rapporto costi-benefici delle misure adottate dagli Stati membri per promuovere l'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- b) gli aspetti economici e l'impatto ambientale di un ulteriore aumento della quota di biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili;
- c) la prospettiva del ciclo di vita dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili, nell'intento di indicare possibili misure per la promozione futura di quei carburanti che sono rispettosi del clima e dell'ambiente e potenzialmente competitivi e vantaggiosi in termini di costi;
- d) la sostenibilità di colture utilizzate per la produzione di biocarburanti, specialmente la destinazione dei suoli, il grado d'intensità della coltivazione, la rotazione delle colture e l'uso di antiparassitari;
- e) la valutazione dell'uso dei biocarburanti e di altri carburanti rinnovabili per quanto attiene agli effetti differenziati sul cambiamento climatico e al loro impatto sulla riduzione delle emissioni di CO₂;
- f) un riesame di altre opzioni a più lungo termine riguardanti le misure di efficienza energetica nei trasporti.

Sulla base di tale relazione, la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio, proposte sull'adeguamento del sistema di obiettivi di cui all'articolo 3, paragrafo 1. Se dalla relazione emerge che gli obiettivi indicativi non possono presumibilmente essere conseguiti per ragioni non giustificate e/o non sostenute da nuove prove scientifiche, tali proposte indicheranno obiettivi nazionali, ivi compresi eventuali obiettivi obbligatori, nella forma opportuna.

▼M1**▼B***Articolo 7*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 31 dicembre 2004. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 8

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.