

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**                **DYREKTYWA 2003/30/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
   **z dnia 8 maja 2003 r.**  
**w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych paliw odnawialnych**  
(Dz.U. L 123 z 17.5.2003, str. 42)

zmieniona przez:

				Dziennik Urzędowy		
				nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r.	L 140	16	5.6.2009		



**DYREKTYWA 2003/30/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY**

**z dnia 8 maja 2003 r.**

**w sprawie wspierania użycia w transporcie biopaliw lub innych  
paliw odnawialnych**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,  
w szczególności jego art. 175 ust. 1,

uwzględniając propozycję Komisji <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecz-  
nego <sup>(2)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(3)</sup>,

działając w zgodzie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(4)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Posiedzenie Rady Europejskiej w Göteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. uzgodniło strategię trwałego rozwoju Wspólnoty, składającą się z szeregu środków, do których należy rozwój biopaliw.
- (2) Do naturalnych zasobów i ich rozważnego i racjonalnego zużycia, o których mowa w art. 174 ust. 1 Traktatu, zalicza się ropę, naturalny gaz i paliwa stałe, które są niezbędnymi źródłami energii, lecz także wiodącymi źródłami emisji dwutlenku węgla.
- (3) Jednakże istnieje szeroka gama biomasy, która mogłaby być użyta do produkcji biopaliw, pochodzących z produktów rolniczych i leśnych, a także z pozostałości i odpadów leśnych oraz z przemysłu leśnego oraz przemysłu rolniczych produktów spożywczych.
- (4) Sektor transportu konsumuje ponad 30 % energii we Wspólnocie i cały czas się rozwija, tendencja będzie się zwiększać razem z emisją dwutlenku węgla i rozwój ten będzie większy w ujęciu procentowym w krajach kandydujących po ich wstąpieniu do Unii Europejskiej.
- (5) Biała Księga Komisji „Europejska polityka transportowa na rok 2010: czas na decyzję” przewiduje, że emisja dwutlenku węgla z transportu wzrośnie o 50 % między latami 1990 i 2010, do około 1 113 milionów ton, a główną odpowiedzialność za taki stan będzie ponosił transport drogowy, który odpowiada za 84 % emisji dwutlenku węgla związanej z transportem. Z ekologicznego punktu widzenia Biała Księga nawołuje więc do zredukowania zależności w sektorze transportu od oleju napędowego (obecnie 98 %) poprzez użycie alternatywnych paliw, takich jak biopaliwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 205 i Dz.U. C 331 E z 31.12.2002, str. 291

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 149 z 21.6.2002, str. 7.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 29.

<sup>(4)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 4 lipca 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Ustaw), Wspólne Stanowisko Rady z dnia 18 listopada 2002 r. (Dz.U. C 32 E z 11.2.2003, str. 1) oraz Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Ustaw).

**▼B**

- (6) Większe użycie biopaliw w transporcie jest częścią pakietu środków potrzebnych do wypełnienia Protokołu z Kyoto oraz innych pakietów politycznych w celu wypełnienia dalszych zobowiązań w tym względzie.
- (7) Większe użycie biopaliw w transporcie, bez wykluczenia innych możliwych paliw alternatywnych, jak samochodowe LPG i CNG, jest jednym z narzędzi, za pomocą których Wspólnota może zmniejszyć swoją zależność od importowanej energii, wpłynąć na rynek paliw i w związku z tym także na bezpieczeństwo dostaw energii na bliską i dalszą przyszłość. Jednakże ta uwaga nie powinna w żaden sposób umniejszać wagi zgodności z legislacją Wspólnoty dotyczącą jakości paliw, emisji z pojazdów i jakości powietrza.
- (8) W rezultacie postępu technologicznego większość pojazdów będących obecnie w użyciu w Unii Europejskiej może używać bez żadnych problemów mieszanki z niską zawartością biopaliw. Ostatnie osiągnięcia technologiczne umożliwiają użycie większego procentu biopaliw w mieszankach. Niektóre kraje już używają dziesięcioprocentowych lub wyższych mieszanek biopaliw.
- (9) Tabor miejski oferuje możliwość użycia większego stężenia biopaliw. W niektórych miastach tabor miejski już działa na czystych biopaliwach i, w niektórych przypadkach, pomogło to polepszyć jakość powietrza na terenach miejskich. Państwa Członkowskie mogłyby więc nadal promować użycie biopaliw w środkach transportu miejskiego.
- (10) Promocja użycia biopaliw w transporcie stanowi krok ku szerszemu zastosowaniu biomasy, co umożliwi rozwój biopaliw na szerszą skalę w przyszłości, nie wykluczając jednak innych opcji, a w szczególności opcji wodorowej.
- (11) Polityka badań prowadzona przez Kraje Członkowskie, odnosząca się do większego użycia biopaliw, powinna też w znacznym stopniu zawierać sektor wodorowy i promować tę opcję, biorąc pod uwagę odpowiednie programy ramowe Wspólnoty.
- (12) Czysty olej roślinny z roślin oleistych produkowany poprzez tłoczenie, ekstrakcję lub inne porównywalne metody, surowy lub rafinowany, ale niezmodyfikowany chemicznie, może także być używany jako biopaliwo w poszczególnych przypadkach, gdy jego użycie jest kompatybilne z typem silnika i odpowiednimi wymogami emisyjnymi.
- (13) Nowe typy paliwa powinny być dostosowane do uznanych standardów technicznych, jeśli mają być zaakceptowane na szerszą skalę przez klientów i producentów pojazdów i wejść na rynek. Standardy techniczne są także bazą dla wymogów dotyczących emisji i dla monitorowania emisji. Można napotkać trudności w wypełnianiu przez nowe typy paliwa obecnych standardów technicznych, które w znacznym stopniu zostały ustanowione dla konwencjonalnych paliw kopalnych. Komisja i instytucje standaryzujące powinny monitorować postępy, dostosowywać i aktywnie rozwijać standardy, szczególnie ich aspekty lotności, tak by można było wprowadzić nowe typy paliwa przy jednoczesnym zachowaniu wszelkich wymogów ekologicznych.
- (14) Bioetanol i biodiesel, używane w pojazdach w czystej formie lub jako mieszanka, powinny dostosować się do standardów jakości, ustanowionych, by zapewnić optymalne działanie silnika. Należy zauważyć, że w przypadku biodiesla do silników Diesla, gdzie opcją przetwarzania jest ekstryfikacja, może być stosowany standard prEN 14214 Europejskiego Komitetu Standaryzacji (CEN) dla estru metylowego kwasów tłuszczowych (FAME). CEN

▼B

powinien też ustanowić odpowiednie standardy dla innych produktów biopaliw transportowych w Unii Europejskiej.

- (15) Promocja użycia biopaliw zgodnie z praktykami trwałego rolnictwa i leśnictwa, ustanowionych w zasadach rządzących wspólną polityką rolną, mogłoby stworzyć nowe możliwości dla trwałego rozwoju wsi w ramach bardziej nastawionej na rynek wspólnej polityki rolnej bardziej przystosowanej do rynku europejskiego i przygotowanej, by szanować rozwijające się życie wiejskie i wielofunkcyjne rolnictwo, oraz mogłyby otworzyć nowy rynek dla nowatorskich produktów rolnych, mając na uwadze obecne i przyszłe Państwa Członkowskie.
- (16) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 1998 r. <sup>(1)</sup> Rada poparła wytyczony przez Komisję plan strategii i działania dla źródeł energii odnawialnej i wyraziła potrzebę szczególnych kroków w sektorze biopaliw.
- (17) Zielona Księga Komisji „W kierunku Europejskiej strategii dla zapewnienia bezpieczeństwa dostaw energii” ustanawia cel dwudziestoprocentowego zastąpienia paliw konwencjonalnych przez paliwa alternatywne w sektorze transportu drogowego do roku 2020.
- (18) Paliwa alternatywne będą mogły dokonać penetracji rynku, tylko jeśli będą szeroko dostępne i konkurencyjne.
- (19) W swojej rezolucji z dnia 18 lipca 1998 r. <sup>(2)</sup> Parlament Europejski wezwał do zwiększonego do 2 % udziału biopaliw w rynku w przeciągu 5 lat poprzez pakiet środków, włączając zwolnienia z podatku, pomoc finansową dla przemysłu przetwórczego i ustanowienie obowiązkowej stopy biopaliw dla rafinerii.
- (20) Optymalna metoda na zwiększenie udziału biopaliw na rynkach krajowych i na rynku Wspólnoty zależy od dostępności zasobów i materiałów surowych, od polityki krajowej i polityki Wspólnoty promującej biopaliwa i od uzgodnień podatkowych oraz od odpowiedniego zaangażowania wszystkich zainteresowanych stron.
- (21) Polityka poszczególnych krajów promująca użycie biopaliw nie powinna prowadzić do ograniczenia swobodnego przepływu paliw, które spełniają zharmonizowane normy ekologiczne zawarte w przepisach Wspólnoty.
- (22) Promocja produkcji i użycia biopaliw mogłaby się przyczynić do zredukowania zależności od importu energii i zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych. Dodatkowo biopaliwa, w czystej formie lub w formie mieszanki, mogą w zasadzie być używane w istniejących pojazdach mechanicznych i można wykorzystać obecny system dystrybucji paliw do pojazdów mechanicznych. Mieszanka biopaliwa z paliwami kopalnymi mogłaby ułatwić potencjalne obniżenie kosztów w systemie dystrybucji we Wspólnocie.
- (23) Ponieważ cel proponowanej akcji, czyli wprowadzenie ogólnych zasad przewidujących minimalny procent biopaliw do wprowadzenia na rynek i dystrybucji, nie może być w wystarczającym stopniu osiągnięty przez poszczególne Państwa Członkowskie z powodu skali akcji i dlatego może być lepiej przeprowadzony na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może podjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak ustanawia art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, jak ustanawia powyższy artykuł, niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (24) Powinno się promować badania i rozwój technologiczny w zakresie trwałości biopaliw.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 198 z 24.6.1998, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 210 z 6.7.1998, str. 215.

**▼B**

- (25) Zwiększeniu użycia biopaliw powinna towarzyszyć szczegółowa analiza skutków dla środowiska naturalnego, gospodarki i społeczeństwa, prowadzona w taki sposób, aby dało się określić, czy można doradzać zwiększenie udziału biopaliw w stosunku do paliw konwencjonalnych.
- (26) Powinny być ustanowione przepisy umożliwiające szybkie przyjęcie listy biopaliw, procentowego udziału odnawialnej zawartości oraz planu wprowadzenia biopaliw na rynek paliw transportowych, a także postępu technicznego i wyników oszacowania wpływu na środowisko naturalne po pierwszej fazie wprowadzenia.
- (27) Powinny zostać wprowadzone środki do szybkiego rozwoju standardów jakości dla biopaliw, które mają być używane w sektorze samochodowym, zarówno jako czyste biopaliwa, jak i składnik mieszanki w paliwach konwencjonalnych. Pomimo że ulegająca biodegradacji część odpadów jest potencjalnie użytecznym źródłem do produkcji biopaliw, standard jakości musi wziąć pod uwagę możliwe zanieczyszczenia obecne w odpadach, by uniknąć szczególnych składników mogących uszkodzić pojazd lub pogorszyć emisję.
- (28) Zachęcanie do promocji biopaliw powinno pozostawać w zgodzie z zabezpieczeniem zaopatrzenia, celami środowiskowymi i odpowiednimi celami i środkami polityki w obrębie każdego Państwa Członkowskiego. Stosując się do tego, Państwa Członkowskie mogą rozważyć oszczędne sposoby reklamowania możliwości użycia biopaliw.
- (29) Konieczne środki do wprowadzenia do tej dyrektywy powinny być przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji <sup>(1)</sup>,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

Niniejsza dyrektywa ma na celu promowanie użycia biopaliw lub innych odnawialnych paliw do zastąpienia oleju napędowego lub benzyny stosowanych w transporcie w każdym z Państw Członkowskich w celu wniesienia wkładu w cele takie, jak wywiązanie się ze zobowiązań związanych ze zmianami klimatycznymi, przyjazne dla środowiska zabezpieczenie dostaw i promocja odnawialnych źródeł energii.

**▼M1****▼B**

*Artykuł 3*

1. a) Państwa Członkowskie powinny dopilnować, by minimalna proporcja biopaliw i innych paliw odnawialnych znalazła się na ich rynkach, i w tym celu ustanawiają narodowe cele wskaźnikowe.
- b) i) wartość odniesienia dla tych celów wynosi 2 %, naliczona na podstawie zawartości energii benzyny i oleju napędowego do celów transportowych umieszczonych na ich rynkach przed dniem 31 grudnia 2005 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

**▼B**

- ii) wartość odniesienia dla tych celów wynosi 5,75 %, naliczona na podstawie zawartości energii benzyny i oleju napędowego do celów transportowych umieszczonych na ich rynkach przed dniem 31 grudnia 2010 r.

**▼M1****▼B**

4. W działaniach, które podejmują, państwa Członkowskie powinny uwzględnić ogólny bilans klimatyczny i ekologiczny różnych typów biopaliw i innych odnawialnych paliw i mogą dać pierwszeństwo promowaniu tych biopaliw, które wykazują bardzo dobry oszczędny bilans ekologiczny, biorąc jednocześnie pod uwagę konkurencyjność i bezpieczeństwo dostaw.

**▼M1****▼B***Artykuł 4*

1. Państwa Członkowskie składają sprawozdania Komisji, przed dniem 1 lipca każdego roku, dotyczące:

- kroków podjętych w promowaniu użycia biopaliw lub innych paliw odnawialnych w celu zastąpienia użycia oleju napędowego czy benzyny w transporcie,
- środków krajowych przeznaczonych na produkcję biomasy dla wykorzystania energetycznego innego niż transport, oraz
- całkowitej sprzedaży w roku poprzedzającym paliw transportowych i udziału biopaliw, czystych lub mieszanek, i innych odnawialnych paliw wprowadzonych na rynek. Tam, gdzie to stosowne, Państwa Członkowskie składają sprawozdanie o wszelkich wyjątkowych warunkach w dostawach ropy naftowej lub produktów ropy naftowej, które miały wpływ na obrót biopaliwami i innymi paliwami odnawialnymi.

W swoim pierwszym sprawozdaniu po wprowadzeniu w życie niniejszej dyrektywy Państwa Członkowskie wskazują poziom krajowych celów wskaźnikowych dla pierwszej fazy. W sprawozdaniu za rok 2006 Państwa Członkowskie wskazują cele wskaźnikowe dla drugiej fazy.

W tych sprawozdaniach zróżnicowanie celów krajowych w porównaniu z wartościami odniesienia, o których mowa w artykule 3 ust. 1 lit. b), jest umotywowane i może być oparte na następujących elementach:

- a) czynniki obiektywne, takie jak ograniczony potencjał narodowy do produkcji biopaliw z biomasy,
- b) wysokość środków przeznaczonych na produkcję biomasy do zastosowań energetycznych innych niż transport oraz specyficzne cechy techniczne i klimatyczne rynku krajowego paliw transportowych;
- c) politykę krajową przeznaczającą porównywalne środki na produkcję innych paliw transportowych na bazie odnawialnych źródeł energii i zgodną z celami niniejszej dyrektywy.

2. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2006 r., a potem co dwa lata, Komisja przygotowuje sprawozdanie oceniające dla Parlamentu Europejskiego i Rady, dotyczące poczynionych postępów w użyciu biopaliw i innych odnawialnych paliw w Państwach Członkowskich.

Sprawozdanie to dotyczy przynajmniej następujących spraw:

- a) efektywności kosztowej środków podjętych przez Państwa Członkowskie w celu promowania użycia biopaliw i innych paliw odnawialnych;

**▼B**

- b) aspektów gospodarczych i wpływu na środowisko dalszego zwiększenia udziału biopaliw i innych paliw odnawialnych;
- c) perspektywy cyklu życiowego biopaliw i innych paliw odnawialnych w celu wskazania możliwych środków dla dalszego promowania tych paliw, które są przyjazne dla klimatu i środowiska i mogą potencjalnie stać się konkurencyjne i oszczędne;
- d) trwałości zbiorów wykorzystywanych do produkcji biopaliw, szczególnie wykorzystania ziemi, stopnia intensyfikacji upraw, rotacji zbiorów i użycia pestycydów;
- e) oszacowania użycia biopaliw i innych paliw odnawialnych w aspekcie ich różnego wpływu na zmiany klimatyczne i na redukcję emisji dwutlenku węgla;
- f) przeglądu dalszych bardziej długoterminowych opcji dotyczących działań w sprawie efektywności energetycznej w transporcie.

Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, tam gdzie to jest stosowne, propozycje w sprawie przyjęcia systemu celów, jak ustanowiono w artykule 3 ust. 1. Jeśli sprawozdanie uznaje, że jest mało prawdopodobne, by cele wskaźnikowe zostały osiągnięte ze względu na to, że są nieuzasadnione i/lub nie odnoszą się do nowych dowodów naukowych, propozycje te, w odpowiedniej formie, będą dotyczyć celów krajowych, włączając w to możliwe cele obowiązkowe.

**▼M1****▼B***Artykuł 7*

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2004 r., przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, i niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 8*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie w dniu jej publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 9*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.