

Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

► **B** **DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 2003/30/ES**
 z dne 8. maja 2003
 o pospeševanju rabe biogoriv in drugih obnovljivih goriv v sektorju prevoza
 (UL L 123, 17.5.2003, str. 42)

spremenjena z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
► <u>M1</u>	Direktiva 2009/28/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009	L 140	16	5.6.2009



**DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
2003/30/ES**

z dne 8. maja 2003

**o pospeševanju rabe biogoriv in drugih obnovljivih goriv v sektorju
prevoza**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 175(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽³⁾,

skladno s postopkom iz člena 251 Pogodbe ⁽⁴⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski svet se je na seji v Göteborgu 15. in 16. julija 2001 sporazumel o strategiji Skupnosti za trajnostni razvoj, sestavljeni iz vrste ukrepov, ki vključujejo razvoj biogoriv.
- (2) Naravni viri, katerih skrbno in preudarno rabo določa člen 174(1) Pogodbe, zajemajo nafto, naravni plin in trdna goriva, ki so najpomembnejši energetske viri, hkrati pa tudi glavni povzročitelji emisij ogljikovega dioksida.
- (3) Vendar pa obstaja širok asortima biomase, ki bi jo bilo mogoče uporabiti za pridobivanje biogoriv iz kmetijskih in gozdarskih proizvodov, kakor tudi iz ostankov in odpadkov v gozdarstvu in v gozdarski ter kmetijsko-živilski industriji.
- (4) Sedanja rast sektorja prevoza, kateremu pripada več kot 30-odstotni delež v končni porabi energije v Skupnosti, se bo gotovo še povečala, s čimer se bodo povečale emisije ogljikovega dioksida. Takšna rast, izražena v odstotkih, bo večja v državah kandidatkah po njihovem pristopu k Evropski uniji.
- (5) Bela knjiga Komisije o „Skupni evropski prometni politiki do 2010: čas odločitve“ predvideva, da se bodo emisije CO₂ iz sektorja prevoza v letih med 1990 in 2010 povečale za 50 % na približno 1 113 milijonov ton, pri čemer glavni krivec še naprej ostaja cestni promet, ki povzroča 84 % emisij CO₂ iz prometa. Z ekološkega stališča Bela knjiga zato zahteva zmanjšanje odvisnosti sektorja prevoza od nafte (trenutno 98 %) z uporabo alternativnih goriv, kot so biogoriva.
- (6) Širša uporaba biogoriv v prometu je del paketa ukrepov, ki so nujni za izpolnitev Kiotskega protokola in katerega koli strateškega programa za izpolnitev nadaljnjih obveznosti v tem pogledu.
- (7) Večja raba biogoriv v prometu, ki pa ne izključuje drugih možnih alternativnih goriv, med drugim tekočega naftnega plina (LPG) in

⁽¹⁾ UL C 103 E, 30.4.2002, str. 205 in UL C 331 E, 31.12.2002, str. 291.

⁽²⁾ UL C 149, 21.6.2002, str. 7.

⁽³⁾ UL C 278, 14.11.2002, str. 29.

⁽⁴⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 4. julija 2002 (še neobjavljeno v Uradnem listu), Skupno stališče Sveta z dne 18. novembra 2002 (UL C 32 E, 11.2.2003, str. 1) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 12. marca 2003 (še ne objavljen v Uradnem listu).

▼B

zemeljskega plina (CNG) za avtomobile, je eden od načinov, s katerim Skupnost lahko zmanjša svojo odvisnost od uvožene energije in vpliva na trg goriva za promet in s tem tudi na varnost srednjeročne in dolgoročne oskrbe z gorivom. Vendar takšno razmišljanje ne bi smelo na noben način zmanjšati pomena skladnosti z zakonodajo Skupnosti glede kakovosti goriva, emisij vozil in kakovosti zraka.

- (8) Kot rezultat tehnološkega napredka lahko sedaj večina vozil v prometu v Evropski uniji brez težav uporablja mešanice z majhno vsebnostjo biogoriv. Najnovejši tehnološki dosežki omogočajo rabo mešanic z večjim deležem biogoriva. Nekatere države že uporabljajo mešanice, ki vsebujejo 10 % ali več biogoriva.
- (9) Omejeni vozni parki ponujajo možnost rabe višje koncentracije biogoriv. V nekaterih mestih omejeno število vozil že uporablja izključno biogorivo, kar je v posameznih primerih prispevalo k izboljšanju kakovosti zraka v mestih. Zato bi države članice lahko dodatno spodbudile rabo biogoriv v vrstah javnega prevozu.
- (10) Pospeševanje rabe biogoriv v prometu pomeni korak naprej k večji uporabi biomase, kar bo omogočilo širši razvoj biogoriv v prihodnosti, pri čemer ne bodo izključene druge možnosti, zlasti v zvezi z vodikom.
- (11) V raziskovalno politiko držav članic glede širše rabe biogoriv bi bilo treba v večji meri vključiti področje vodika in spodbujati takšno možnost ter pri tem upoštevati ustrezne okvirne programe Skupnosti.
- (12) Čisto rastlinsko olje, pridobljeno iz oljnic s stiskanjem, ekstrakcijo ali primerljivimi postopki, surovo ali prečiščeno, vendar kemično nespremenjeno, se prav tako lahko rabi kot biogorivo v posebnih primerih, kjer je njegova uporaba združljiva z uporabljenim tipom motorja in ustreznimi zahtevami glede emisij.
- (13) Nove vrste goriva bi morale ustrezati sprejetim tehničnim standardom, da bi jih stranke in proizvajalci vozil v večji meri sprejeli in da bi se le-te lahko uveljavile na trgu. Tehnični standardi so temelj za zahteve v zvezi z emisijami in njihovim spremljanjem ter nadzorovanjem. Pri zagotavljanju skladnosti novih vrst goriva z veljavnimi tehničnimi standardi, ki so bili predvsem predvideni za konvencionalna fosilna goriva, lahko pride do težav. Komisija in organi za standarde bi morali spremljati in nadzorovati razvoj ter aktivno prilagajati in razvijati standarde, zlasti parametre hlapnosti, da bi omogočili uvedbo novih vrst goriv in hkrati ohranitev zahtev glede okoljevarstvene učinkovitosti.
- (14) Bioetanol in biodizel, ki se uporabljata za vozila v čisti obliki ali kot mešanica, bi morala ustrezati določenim standardom za zagotavljanje največje možne zmogljivosti motorja. Ugotovljeno je, da je v primeru biodizelskega goriva za dizelske motorje, pridobljenega z zaestrenjem, mogoče uporabiti standard Evropskega odbora za standardizacijo (CEN) prEN 14214 za metilne estre maščobnih kislin (FAME). Ustrezno bi moral CEM določiti primerne standarde za druge vrste biogoriva, ki so namenjene sektorju prevoza v Evropski uniji.
- (15) Pospeševanje rabe biogoriv ob upoštevanju trajnostne kmetijske in gozdarske politike, določene s predpisi o skupni kmetijski politiki, bi lahko ponudilo nove priložnosti za trajnostni razvoj podeželja v okviru bolj tržno usmerjene kmetijske politike, usmerjene zlasti na evropski trg, v obetavnejše življenje na podeželju,

▼B

- v večnamensko kmetijstvo in v sedanjih ter prihodnjih državah članicah odprlo nov trg za inovativne kmetijske proizvode.
- (16) V svoji resoluciji z dne 8. junija 1998 ⁽¹⁾ je Svet potrdil strategijo in delovni načrt Komisije v zvezi z obnovljivimi viri energije ter zahteval sprejem posebnih ukrepov na področju biogoriv.
- (17) Cilj, ki ga je Komisija zastavila v Zeleni knjigi z naslovom „K evropski strategiji za varnost oskrbe z energijo“, je nadomestiti 20 % konvencionalnih goriv z alternativnimi gorivi v sektorju cestnega prometa do leta 2020.
- (18) Alternativna goriva se bodo lahko uveljavila na trgu le, če bodo splošno dosegljiva in konkurenčna.
- (19) V svoji resoluciji z dne 18. junija 1998 ⁽²⁾ je Evropski parlament z vrsto ukrepov med drugim z davčno oprostitvijo, finančno podporo predelovalni industriji in uvedbo obveznega deleža biogoriv za naftna podjetja pozval k 2 % povečanju tržnega deleža biogoriv v petletnem obdobju.
- (20) Najboljši način za povečanje deleža biogoriv na nacionalnih trgih in trgih Skupnosti je odvisen od razpoložljivosti virov in surovin, od nacionalnih politik in politik Skupnosti glede pospeševanja biogoriv, od davčnih ureditev in od primerne sodelovanja vseh interesnih skupin/strani.
- (21) Nacionalne politike za pospeševanje rabe biogoriv ne smejo voditi k prepovedi prostega pretoka goriv, ki ustrezajo usklajenim okoljskim zahtevam, določenim v zakonodaji Skupnosti.
- (22) Pospeševanje proizvodnje in rabe biogoriv bi lahko prispevalo k manjši odvisnosti od uvoza energije in k manjši emisiji toplogrednih plinov. Poleg tega je biogoriva bodisi v čisti obliki ali kot mešanico načeloma mogoče uporabiti v obstoječih motornih vozilih in pri tem uporabiti sedanji sistem za distribucijo goriva pri motornih vozilih. Mešanje biogoriva s fosilnimi gorivi bi lahko pripomoglo k potencialnemu znižanju stroškov distribucijskega sistema v Skupnosti.
- (23) Ker države članice cilja predlaganega ukrepa, in sicer uvedbe splošnih načel, ki bi predvidevala dajanje v promet in distribucijo minimalnega odstotka biogoriv, ne morejo v zadostni meri doseči na ravni držav članic in se zato zaradi obsega ukrepa ta cilj lahko bolje doseže na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kot je določeno v členu 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti, kot ga določa navedeni člen, ta direktiva ne prekorači okvira, potrebnega za doseganje tega cilja.
- (24) Treba je spodbuditi raziskave in tehnološki razvoj na področju trajnosti biogoriv.
- (25) Povečano rabo biogoriv bi morala spremljati podrobna analiza okoljskih, ekonomskih in socialnih vplivov, da bi bilo mogoče ugotoviti smiselnost povečanja deleža biogoriv glede na konvencionalna goriva.
- (26) Treba bi bilo predvideti možnost za hitro prilagoditev seznama biogoriv, odstotnega deleža obnovljivih energij in časovnega razporeda uvajanja biogoriv na trg prometu namenjenih goriv, pri kateri bi upoštevali napredek tehnike in rezultate presoje vplivov na okolje v prvi fazi uvajanja.
- (27) Uvesti bi bilo treba ukrepe za hitro razvijanje standardov kakovosti za biogoriva, ki se bodo uporabljala v avtomobilskem sektorju kot čista goriva ali kot sestavni del mešanice s konvencionalnimi gorivi. Čeprav je biološko razgradljivi del odpadkov

⁽¹⁾ UL C 198, 24.6.1998, str. 1.

⁽²⁾ UL C 210, 6.7.1998, str. 215.

▼B

potencialno uporaben vir za proizvodnjo biogoriv, je treba pri standardu kakovosti upoštevati možnost kontaminacije odpadkov in s tem preprečiti, da bi določene sestavine vozilo poškodovale ali povzročile hujše emisije.

- (28) Ukrepi za pospeševanje rabe biogoriv bi morali biti skladni s cilji glede varne oskrbe in okoljskimi cilji, kakor tudi s cilji politike in ukrepi posameznih držav članic na zadevnem področju. Pri tem lahko države članice predvidijo stroškovno učinkovite načine obveščanja javnosti o možnosti rabe biogoriv.
- (29) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾ –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Cilj te direktive je pospeševanje rabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv, ki bi zamenjala dizelsko gorivo ali nafto, namenjeno sektorju prevoza v vseh državah članicah, in s tem prispevala k ciljem, kot so izpolnjevanje obveznosti v zvezi s spremembami podnebja, okolju prijazno varno oskrbo in pospeševanjem obnovljivih virov energije.

▼M1**▼B***Člen 3*

1. (a) Države članice bi morale zagotoviti, da se na njihove trge v promet da minimalni delež biogoriv in drugih obnovljivih goriv, in v ta namen določijo nacionalne okvirne cilje.
- (b) (i) Referenčna vrednost pri teh ciljeh znaša 2 %. Izračunana je na osnovi energijske vsebnosti vsega motornega bencina in dizelskega goriva, namenjenega za sektor prevoza in danega v promet na njihove trge do 31. decembra 2005.
- (ii) Referenčna vrednost pri teh ciljeh znaša 5,75 %. Izračunana je na osnovi energijske vsebnosti vsega motornega bencina in dizelskega goriva, namenjenega za sektor prevoza in danega v promet na njihove trge do 31. decembra 2010.

▼M1**▼B**

4. Pri sprejetih ukrepih bi morale države članice upoštevati splošno klimatsko in okoljsko ravnovesje različnih vrst biogoriv in drugih obnovljivih goriv in dati prednost zlasti stroškovno zelo učinkovitim in okolju primernim vrstam goriva ter pri tem upoštevati tudi konkurenčnost in varnost oskrbe.

▼M1**▼B***Člen 4*

1. Vsako leto pred 1. julijem države članice poročajo Komisiji o:

⁽¹⁾ UL L 184, 17.7.1999. str. 23.

▼B

- sprejetih ukrepov za pospeševanje rabe biogoriv ali drugih obnovljivih goriv, ki nadomeščajo dizelsko gorivo ali motorni bencin v sektorju prevoza,
- nacionalnih virih, dodeljenih proizvodnji biomase za energetske namene razen za sektor prevoza, in
- celotni prodaji motornega goriva in deležu biogoriv v čisti obliki ali mešanici in drugih obnovljivih goriv, danih v promet v predhodnem letu. Kjer je to primerno, države članice poročajo o vseh izjemnih pogojih pri oskrbi s surovo nafto ali naftnimi derivati, ki so vplivali na trženje biogoriv in drugih obnovljivih goriv.

V svojem prvem poročilu po začetku veljavnosti te direktive države članice navedejo stopnjo svojih okvirnih nacionalnih ciljev za prvo obdobje. V poročilu za leto 2006 države članice navedejo stopnjo svojih okvirnih nacionalnih ciljev za drugo obdobje.

V teh poročilih je treba utemeljiti diferenciacijo nacionalnih ciljev glede na referenčne vrednosti, navedene v členu 3(1)(b), pri čemer se lahko navede naslednje argumente:

- (a) objektivne dejavnike, kot je omejena nacionalna zmogljivost za pridobivanje biogoriv iz biomase;
- (b) obseg sredstev, dodeljenih proizvodnji biomase v energetske namene razen za sektor prevoza in posebnih tehničnih in klimatskih značilnostih nacionalnega trga motornih goriv;
- (c) nacionalno politiko dodeljevanja primerljivih sredstev za proizvodnjo drugih motornih goriv na osnovi obnovljivih virov energije, skladnih s cilji te direktive.

2. Najpozneje do 31. decembra 2006 in nato vsako drugo leto Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predstavi poročilo o oceni doseženega napredka pri rabi biogoriv in drugih obnovljivih goriv v državah članicah.

Poročilo mora obsegati najmanj:

- (a) stroškovno učinkovitost ukrepov, ki so jih države članice sprejele za pospeševanje rabe biogoriv in drugih obnovljivih goriv;
- (b) ekonomski vidik dodatnega povečanja deleža biogoriv in drugih obnovljivih goriv ter vpliv le-tega na okolje;
- (c) pričakovani življenjski krog biogoriv in drugih obnovljivih goriv, z namenom določiti možne ukrepe za bodoče pospeševanje tistih goriv, ki so podnebju in okolju prijazna in pri katerih obstaja možnost, da postanejo konkurenčno in stroškovno učinkovita;
- (d) trajnost pridelkov, ki se uporabljajo za proizvodnjo biogoriv, zlasti rabo zemljišč, stopnjo intenzivnosti pridelave, kolobarjenje in uporabo pesticidov;
- (e) oceno rabe biogoriv in drugih obnovljivih goriv glede na raznolikost njihovega vpliva na spremembo podnebja in zmanjšanje emisije CO₂;
- (f) pregled dodatnih dolgoročnejših možnih ukrepov za energetska učinkovitost na področju prevoza v prihodnosti.

Na osnovi tega poročila Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predloži predloge, kjer je to primerno, v zvezi s prilagoditvijo sistema ciljev iz člena 3(1). Če se v poročilu ugotovi, da okvirnih ciljev zaradi razlogov, ki niso utemeljeni in/ali ne temeljijo na novih znanstvenih dokazih, ne bo mogoče doseči, je treba v teh predlogih na ustrezen način obravnavati nacionalne cilje, vključno s možnimi obveznimi cilji.

▼B

Člen 7

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 31. decembra 2004. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedilo predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 8

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 9

Ta direktiva je naslovljena na države članice.