Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **ДИРЕКТИВА 2003/30/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 8 май 2003 година

относно насърчаването на използването на биогорива и други възобновяеми горива за транспорт

(ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 42)

Изменена с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 година	L 140	16	5.6.2009 г.

▼B

ДИРЕКТИВА 2003/30/ЕО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 8 май 2003 година

относно насърчаването на използването на биогорива и други възобновяеми горива за транспорт

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 175, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ([1]),

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ([2]),

като взеха предвид становището на Комитета за регионите ([3]),

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ([4])

като имат предвид, че:

(1) Срещата на Европейския съюз в Гьотенбург на 15 и 16 юни 2001 г. постигна съгласие за стратегия на Общността за устойчиво развитие, която се състои в серия от мерки, които включват разработването на биогорива.

(2) Естествените ресурси и тяхното благоразумно и рационално използване, както е посочено в член 174, параграф 1 на Договора, включват нефт, природен газ и твърди горива, които са основни източници на енергия, но също така и основни източници на емисии на въглероден диоксид.

(3) Въпреки това съществува широк спектър от биомаси, които биха могли да бъдат използвани за производството на биогорива, получени от земеделски и горски продукти, както и от остатъци и отпадъци от гори и от горска индустрия и производство на храни от селскостопанска продукция.

(4) Транспортният сектор представлява повече от 30 % от крайното потребление на енергия в Общността и нараства, тенденция, която е свързана с паралелно нарастване на емисиите на въглероден диоксид, и това нарастване ще е още по-голямо в процентно изражение в страните кандидатки след тяхното членство в Европейския съюз.

(5) Бялата книга на Комисията „Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решения“, прогнозира, че емисиите на CO_2 от транспорта ще се увеличат с 50 % между 1990 г. и 2010 г. до около 1 113 милиона тона, като основната отговорност за това е на автомобилния транспорт, който произвежда 84 % от емисиите на CO_2, свързани с

([1]) ОВ C 103 E, 30.4.2002 г., стр. 205 и ОВ C 331 E, 31.12.2002 г., стр. 291.
([2]) ОВ C 149, 21.6.2002 г., стр. 7.
([3]) ОВ C 278, 14.11.2002 г., стр. 29.
([4]) Становище на Европейския парламент от 4 юли 2002 (все още непубликувано в *Официален вестник*), Обща позиция на Съвета от 18 ноември 2002 г. (ОВ C 32 E, 11.2.2003 г., стр. 1) и Решение на Европейския парламент от 12 март 2003 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

▼B

транспорта. От екологична гледна точка, Бялата книга следователно апелира зависимостта от нефта (в настоящия момент 98 %) в транспортния сектор да се намали, като се използват алтернативни горива като биогоривата.

(6) По-широкото използване на биогоривата за транспорта е част от пакет мерки, необходими, за прилагане на Протокола от Киото, както и на всеки пакет мерки, които имат за цел изпълнението на допълнителни ангажименти в тази насока.

(7) Нарасналата употреба на биогорива в транспорта, без да се отхвърлят други възможни алтернативни горива, включително автомобилни ТНГ и ЦНГ, е един от инструментите, чрез които Общността може да намали използването на внасяните енергия и влияние от пазара на горивата за транспорта и оттук сигурност на енергийните доставки в средносрочен и дългосрочен план.

(8) В резултат на технологичния напредък, повечето транспортни средства в движение в Европейския съюз могат да използват ниско биогоривна смес без проблеми. Последните технологични достижения направиха възможно използването на по-висок процент биогориво в смес. Някои страни вече използват биогоривни смеси, които съдържат 10 % биогориво и повече.

(9) Затворените транспортни паркове предлагат потенциал за използване на високи концентрации от биогорива. В някои градове затворените транспортни паркове вече работят с чисто биогориво и в някои случаи това е спомогнало да се подобри качеството на въздуха в градските райони. Поради това държавите-членки биха могли да насърчават използването на биогорива в градския транспорт.

(10) Насърчаването на употребата на биогорива в транспорта, представлява стъпка напред към по-широкото приложение на биомасите, което ще даде възможност биогоривото да се развива по-мащабно в бъдеще, като не се изключват други възможности и по-специално възможността да се използва водород.

(11) Изследователската политика, провеждана от държавите-членки, е свързана с увеличаване на употребата на биогорива трябва да включи водородния сектор в значителна степен и да насърчава тази възможност, като се вземе под внимание съответната рамкова програма на Общността.

(12) Чистото растително масло от маслодайни растения, което е получено чрез пресоване, извличане или подобни процедури, нерафинирано или рафинирано, но химически непроменено, също може да се използва за биогориво в специални случаи, когато неговата употреба е съвместима с типа на съответния двигател и съответстващите изисквания за емисиите.

(13) Нови видове горива трябва да са в съответствие с признатите технически стандарти, ако трябва да бъдат възприети в по-голяма степен от потребителите и производителите на превозни средства и по този начин да проникнат на пазара. Техническите стандарти също формират основата за изискванията, които касаят емисиите и мониторинга на емисиите. Могат да се срещнат трудности при гарантирането на съответствието на новите типове горива с настоящите технически стандарти, които до голяма степен са били развити за конвенционалните изкопаеми горива. Комисията и органите за стандартизиране трябва да наблюдават и контролират развитието, приспособяването и активното разработване на стандарти, по-специално по отношение на летливостта, така че новите типове гориво да бъдат

▼B

въведени, като същевременно отговарят на същите изисквания за околната среда.

(14) Биоетанолът и биодизелът, когато се използват за превозни средства в чиста форма или като смеси трябва да отговарят на стандартите за качество, които са определени с цел да гарантират оптималното действие на двигателя. Отбелязано е, че в случаи на биодизел за дизелови двигатели, където преработвателният процес е естерификация, могат да се приложат стандарт prEN 14214 на Европейския комитет по стандартизация (ЕКС) за метилови естери на мастни киселини и (МЕМК). Съответно ЕКС трябва да утвърди подходящи стандарти за други транспортни биогоривни продукти в Европейския съюз.

(15) Насърчаването на използването на биогорива, като се следват устойчивите практики в земеделието и лесовъдството, посочени в правилата, които регламентират общата селскостопанска политика, може да създаде нови възможности за устойчиво селско развитие в рамките на една обща селскостопанска политика, която е ориентирана в по-голяма степен към пазара, по-конкретно към Европейския пазар, и към уважаване на процъфтяващия живот в селото и мултифункционалното земеделие и може да създаде нов пазар за иновационни земеделски продукти на настоящите и бъдещите държави-членки.

(16) В резолюцията си от 8 юни 1998 ([1]) Съветът одобри Стратегия и план за действие на Комисията и за възобновяеми енергийни ресурси и изискваните специални мерки за биогоривата.

(17) Зелената книга на Комисията „Към европейска стратегия за сигурност на енергийните доставки“ определя целта за 20 % заместване на конвенционалните горива с алтернативни горива за пътно транспортния сектор до 2020 г.

(18) Алтернативните горива ще могат да пробият на пазара, само ако се предлагат широко и са конкурентни.

(19) В Резолюцията от 18 юни 1998 г. ([2]) Европейският парламент апелира за увеличаване на пазарния дял на биогоривата до 2 % за пет години чрез пакет мерки, които включват освобождаване от данъци, финансова помощ за преработвателната промишленост и утвърждаването на задължителен процент на биогорива за петролните компании.

(20) Оптималният метод за увеличаване на дяла на биогоривата на националните пазари и пазарите на Общността зависи от наличността на ресурсите и суровините, от националната политика и политиката на Общността за насърчаване на биогоривата и на данъчните разпоредби и на целесъобразното включване на всички заинтересовани лица/страните.

(21) Националните политики за насърчаване на употребата на биогоривата не трябва да водят до забрани за свободното движение на горива, което отговаря на хармонизираните спецификации за околната среда, които са определени в законодателството на Общността.

(22) Насърчаването на производството и употребата на биогорива може да допринесе за намаляването на зависимостта от вноса на енергия и емисиите на парникови газове. Освен това, биогоривата в чиста форма или като смеси могат по принцип да бъдат използвани в съществуващи превозни средства и да използват настоящата разпределителна система за гориво на моторните превозни средства. Смес-

([1]) ОВ C 198, 24.6.1998 г., стр. 1.
([2]) ОВ C 210, 6.7.1998 г., стр. 251.

▼B

ването на биогориво със изкопаеми горива може да улесни намаляването на потенциалните разходи в дистрибутивната система в Общността.

(23) Тъй като целта на предложеното действие, а именно въвеждането на общи принципи, които предвиждат минимален процент биогорива да се търгуват и разпространяват, не може да се постигне в достатъчна степен в държавите-членки поради мащаба на действието и поради това може да се постигне в по-голяма степен на равнище на Общността, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е определен в член 5 на Договора. В съответствие с принципа за пропорционалност, както е посочено в настоящия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигането на целта.

(24) Следва да се насърчават проучванията и технологичното развитие в областта на устойчивостта на биогоривата.

(25) Увеличаване на използването на биогоривата трябва да бъде съпроводено от подробен анализ на въздействието върху околната среда, икономиката и обществото, за да се реши дали е препоръчително да се увеличи дела на биогоривата спрямо конвенционалните горива.

(26) Трябва да се предвиди възможността за бързо привеждане в съответствие на списъка с биогорива, процента на възобновяеми компоненти и графика за въвеждане на биогорива на пазара на горива за транспорта към техническия прогрес и към резултатите от оценката на въздействието върху околната среда на първата фаза от въвеждането.

(27) Трябва да бъдат въведени мерки за бързо разработване на стандартите за биогоривата, за да се използват в автомобилния сектор, както като чисти биогорива, така и като компоненти от смеси в конвенционални горива. Въпреки че биологично разграждаща се част от отпадъците е потенциално полезен източник за производство на биогориво, в стандарта за качество трябва да се вземе под внимание възможното наличие на замърсители в отпадъците, с цел да се избегне специфичните компоненти да увредят превозното средство или да предизвикат влошаване на емисиите.

(28) Мерките, които имат за цел да се насърчи използването на биогорива, трябва да бъдат съвместими с целите, свързани със сигурността на доставките и опазването на околната среда, както и с целите и мерките на различните държави-членки в свързани области. За тази цел държавите-членки могат да разгледат финансово ефективни начини за популяризиране на възможностите за използване на биогоривата.

(29) Необходимите мерки за прилагането на настоящата директива следва да бъдат приети съгласно Решение 1999/468/ ЕО на Съвета от 28.6.1999 г. относно установяването на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията [1],

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Настоящата директива цели насърчаването на употребата на биогорива или други възобновяеми горива, които да заменят дизела или бензина за транспортни цели във всяка държава-членка, с оглед допринасяне за постигането на цели като изпъл-

[1] ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

няване на задълженията в областта на промяната на климата, екологичната безопасност на доставките и насърчаването на възобновяемите енергийни източници.

▼M1

_____

▼B

Член 3

1. а) държавите-членки трябва да гарантират, че минимална част от биогорива и други възобновяеми горива са пуснати на техните пазари и че вследствие на това ще се определят национални примерни цели;

б) i) референтната стойност за тези цели трябва да бъде 2 %, изчислена на базата на енергийното съдържание на всички видове бензин и дизел за транспортни цели, пуснати на пазара до 31.12.2005 г;

ii) референтната стойност за тези цели трябва да бъде 5,75 % изчислена на базата на енергийното съдържание на всички видове бензин и дизел за транспортни цели, които са пуснати на пазара до 31.12.2010 г.

▼M1

_____

▼B

4. В измерванията, които правят, държавите-членки трябва да вземат под внимание цялостния климат и равновесието в околната среда на различни видове биогорива и други възобновяеми горива и могат да определят като приоритет насърчаването на тези горива, които показват много добър финансово ефективен баланс за околната среда, като също така се вземат под внимание конкурентноспособността и безопасността на доставките.

▼M1

_____

▼B

Член 4

1. Държавите-членки докладват на Комисията преди 1 юли всяка година за:

— предприетите мерки за насърчаване употребата на биогорива и други възобновяеми горива, които да заменят дизела или бензина за транспортни цели,

— националните ресурси, които са отделени за производството от биомаса за енергийни цели, различни от транспорта, и

— общите продажби на гориво за транспорт и дяловете на биогоривата, чисти или смесени, и други възобновяеми горива, които са пуснати на пазара през изминалата година. Когато е необходимо, държавите-членки трябва да докладват за всички изключителни условия при доставката на нерафинирани масла или нефтопродукти, които са оказали влияние на търговията с биогорива и други възобновяеми горива.

В първия си доклад, след влизането в сила на настоящата директива, държавите-членки трябва да посочат нивото на техните национални примерни цели за първата фаза. В доклада за 2006 година държавите-членки трябва да отбележат техните национални примерни цели за втората фаза.

▼B

В тези доклади, диференциацията на националните цели, сравнени с референтни стойности по член 3, параграф 1, буква б), трябва да бъде обоснована и може да се основава на следните елементи:

а) обективни фактори като ограничен национален потенциал за производство на биогорива от биомаса;

б) количеството ресурси, които са отделени за производството на биомаса за енергийни нужди, различни от транспорт и специфичните технически или климатични характеристики на националния пазар за транспортни горива;

в) национална политики за отделяне на сходни ресурси за производството на други транспортни горива, които се основават на възобновяеми енергийни източници и в съответствие с целите на настоящата директива.

2. До 31 декември 2006 г. най-късно и на всеки две години след това Комисията изготвя доклад за оценка до Европейския парламент и Съвета за извършения напредък в употребата на биогорива и други възобновяеми горива в държавите-членки.

Този доклад трябва да обхваща най-малко следното:

а) финансовата ефективност на предприетите от държавите-членки мерки с цел да насърчават употребата на биогорива и други възобновяеми горива;

б) икономическите аспекти и въздействието върху околната среда на увеличаващия се дял на биогоривата и други възобновяеми горива;

в) перспектива за жизнения цикъл на биогоривата и други възобновяеми горива с оглед на определяне на възможните мерки за бъдещо насърчаване на тези горива, които са безвредни за климата и околната среда и които имат потенциал да се превърнат в конкурентни и икономически ефективни;

г) устойчивост на културите, които се използват за производство на биогорива, по-специално използване на земята, степента на интензивност на култивиране, редуване на културите и използване на пестициди;

д) оценка на използването на биогорива и други възобновяеми горива по отношение на техните различни ефекти върху промяната на климата и тяхното въздействие върху намаляването на емисиите на CO_2;

е) преглед на други дългосрочни възможности по отношение на мерките за ефективност на енергията в транспорта.

Въз основа на този доклад, когато е целесъобразно, Комисията представя предложения за привеждане в съответствие на системата от цели на Европейския парламент и на Съвета, както е посочено в член 3, параграф 1. Ако този доклад заключи, че няма вероятност примерните цели да бъдат постигнати поради причини, които са неоправдани и/или нямат връзка с нови научни доказателства, тези предложения ще бъдат насочени към националните цели, включително възможните задължителни цели, в подходяща форма.

▼M1

———————

▼B

Член 7

1. Държавите-членки въвеждат в сила необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с

▼B

настоящата директива най-късно до 31.12.2004 г. Те незабавно уведомяват Комисията за това.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите-членки.

2. Държавите-членки съобщават на Комисията разпоредбите от националното законодателство, които приемат в областта, която е обхваната от настоящата директива.

Член 8

Директивата влиза в сила в деня на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз.*

Член 9

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.