Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2003/30/EF

af 8. maj 2003

om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport

(EUT L 123 af 17.5.2003, s. 42)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►M1	Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/28/EF af 23. april 2009	L 140	16	5.6.2009

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2003/30/EF

af 8. maj 2003

om fremme af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer til transport

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 175, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det Europæiske Råd vedtog på mødet i Göteborg den 15. og 16. juni 2001 en strategi for bæredygtig udvikling i Fællesskabet, der består af en række foranstaltninger, som omfatter udvikling af biobrændstoffer.

(2) Naturressourcer, og en forsigtig, rationel udnyttelse af disse som anført i traktatens artikel 174, stk. 1, omfatter olie, naturgas og fast brændsel, som er vigtige energikilder, men som også er hovedkilderne til CO_2-emissioner.

(3) Der findes imidlertid et bredt spektrum af biomasse, som kan danne grundlag for fremstilling af biobrændstoffer, og som stammer fra landbrugs- og skovbrugsafgrøder og fra affaldsprodukter fra skovbrug og skovbrugs- og fødevareindustrien.

(4) Transportsektoren tegner sig for mere end 30 % af det endelige energiforbrug i Fællesskabet og er i udvikling, og denne tendens er stigende ligesom CO_2-emissionerne; desuden vil den procentvise stigning være endnu højere i kandidatlandene efter deres tiltrædelse af Den Europæiske Union.

(5) I Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« forventes det, at CO_2-emissionerne fra transportsektoren mellem 1990 og 2010 forøges med 50 % til 1 113 mio. tons, og vejtransporten gøres hovedansvarlig herfor med 84 % af CO_2-emissionerne fra transport. Ud fra et økologisk synspunkt kræver hvidbogen derfor, at afhængigheden af olie (i dag 98 %) på transportområdet mindskes ved anvendelse af alternative brændstoffer såsom biobrændstoffer.

(6) Øget anvendelse af biobrændstoffer til transport udgør en del af den pakke af foranstaltninger, der er behov for til at opfylde Kyoto-protokollen, og af enhver anden politisk foranstaltning til opfyldelse af nye forpligtelser.

([1]) EFT C 103 E af 30.4.2002, s. 205, og EFT C 331 E af 31.12.2002, s. 291.
([2]) EFT C 149 af 21.6.2002, s. 7.
([3]) EFT C 278 af 14.11.2002, s. 29.
([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 4.7.2002 (endnu ikke offentliggjort i EUT). Rådets fælles holdning af 18.11.2002 (EFT C 32 E af 11.2.2003, s. 1) og Europa-Parlamentets afgørelse af 12.3.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

▼B

(7) Øget anvendelse af biobrændstoffer til transport, uden at udelukke andre alternativer, herunder autogas (LPG) og komprimeret naturgas (CNG), er en af de måder, hvorpå Fællesskabet kan begrænse sin afhængighed af importeret energi og påvirke markedet for brændstof til transport og dermed energiforsyningssikkerheden på mellemlangt og langt sigt. Dette formål bør dog ikke tilsidesætte hensynet til overholdelse af fællesskabslovgivningen om brændstofkvalitet, emissioner fra køretøjer og luftkvalitet.

(8) De teknologiske fremskridt har medført, at de fleste af de køretøjer, der på nuværende tidspunkt er indregistreret i Den Europæiske Union, uden problemer kan køre på blandinger med et lille indhold af biobrændstof. Den nyeste teknologiske udvikling gør det muligt at anvende større procentdele biobrændstoffer i blandingen. I nogle lande anvendes der allerede blandinger med 10 % biobrændstof og derover.

(9) Kontrollerede bilparker indebærer et potentiale til at anvende en højere koncentration af biobrændstof. I nogle byer kører kontrollerede bilparker allerede på rene biobrændstoffer, hvilket i nogle tilfælde har bidraget til at forbedre luftkvaliteten i byområder. Medlemsstaterne vil derfor kunne fremme brugen af biobrændstoffer i offentlige/kollektive transportmidler yderligere.

(10) Øget anvendelse af biobrændstoffer inden for transport er et skridt hen imod en bredere udnyttelse af biomasse, som på sigt vil gøre det muligt at udvikle biobrændstofferne yderligere uden at udelukke andre muligheder, herunder brint.

(11) Medlemsstaternes forskningspolitik i forbindelse med øget anvendelse af biobrændstoffer bør i vid udstrækning omfatte brintproduktionen, der bør fremmes som led i de relevante fællesskabsrammeprogrammer.

(12) Ren vegetabilsk olie fra olieplanter, som er fremstillet ved presning, udvinding eller lignende procedurer, og som kan være rå eller raffineret, men er kemisk uændret, kan også anvendes som biobrændstof i særlige tilfælde, hvor anvendelsen heraf er forenelig med den pågældende motortype og de tilsvarende emissionskrav.

(13) Det er en forudsætning, at nye typer brændstoffer opfylder anerkendte tekniske standarder, hvis de skal accepteres i større omfang af kunder og bilfabrikanter og dermed komme ind på markedet. Tekniske standarder er også udgangspunktet for krav til og kontrol med emissioner. Der kan opstå problemer med at sikre, at nye typer brændstoffer opfylder de nuværende tekniske standarder, som i vid udstrækning er udviklet med henblik på konventionelle, fossile brændstoffer. Kommissionen og standardiseringsorganerne bør overvåge udviklingen og aktivt tilpasse og udvikle standarder, især med hensyn til flygtighed, således at der kan introduceres nye typer brændstoffer, samtidig med at kravene til miljøeffektivitet opretholdes.

(14) Bioethanol og biodiesel, som anvendes i køretøjer i ren form eller i blandinger, skal opfylde de kvalitetsstandarder, der er fastsat med henblik på at sikre, at motorerne fungerer optimalt. Det bemærkes, at Den Europæiske Standardiseringsorganisations (CEN) standard prEN 14214 for fedtsyremethylestere (FAME) vil kunne anvendes i forbindelse med biodiesel til dieselmotorer, hvor forarbejdningsmuligheden er esterificering. Tilsvarende bør CEN fastsætte passende standarder for andre biobrændstofprodukter til transport i Den Europæiske Union.

(15) Fremme af anvendelsen af biobrændstoffer i overensstemmelse med den fælles landbrugspolitiks regler om bæredygtigt land- og skovbrug kan skabe nye muligheder for en bæredygtig udvikling af landdistrikterne inden for en mere markedsorienteret fælles

▼B

landbrugspolitik, der er mere orienteret mod det europæiske markeds behov, med respekt for blomstrende landdistrikter og et multifunktionelt landbrug, og kan åbne et nyt marked for innovative landbrugsprodukter for nuværende og fremtidige medlemsstater.

(16) I sin resolution af 8. juni 1998 ([1]) gav Rådet sin støtte til Kommissionens strategi og handlingsplan for vedvarende energikilder og anmodede om specifikke foranstaltninger inden for biobrændstofsektoren.

(17) Kommissionens grønbog »På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed« indeholder et mål om, at 20 % af vejtransportsektorens brændstofforbrug skal erstattes med alternative brændstoffer inden 2020.

(18) De alternative brændstoffer kan kun komme ind på markedet, hvis de er disponible i stort omfang og konkurrencedygtige.

(19) I sin beslutning af 18. juni 1998 ([2]) opfordrede Europa-Parlamentet til over fem år at øge biobrændstoffers markedsandel til 2 % ved hjælp af en række foranstaltninger, herunder afgiftsfritagelser, finansiel støtte til forarbejdningsindustrien og fastsættelse af en obligatorisk andel af biobrændstoffer for olieselskaberne.

(20) Den optimale måde, hvorpå biobrændstoffers andel kan øges på de nationale og Fællesskabets markeder, afhænger af, hvilke ressourcer og råmaterialer der er til rådighed, den nationale og Fællesskabets politik til fremme af biobrændstoffer, afgiftsordningerne samt alle involverede parters deltagelse.

(21) Nationale politikker til fremme af anvendelsen af biobrændstoffer bør ikke føre til et forbud mod fri omsætning af brændstoffer, som opfylder de harmoniserede miljøspecifikationer, der er fastlagt i fællesskabslovgivningen.

(22) Støtte til produktion og anvendelse af biobrændstoffer kan være med til at mindske afhængigheden af energiimport og drivhusgasemissionerne. Desuden kan biobrændstoffer, enten i ren form eller i blanding, i princippet anvendes i de nuværende motorkøretøjer og med det nuværende brændstofdistributionssystem. Blanding af biobrændstoffer og fossile brændstoffer kan evt. bidrage til at reducere udgifterne til distributionssystemet i Fællesskabet.

(23) Da målene for den påtænkte handling, nemlig indførelse af generelle principper, hvorved der fastsættes en minimumsandel, udtrykt i procent, for markedsføring og distribution af biobrændstoffer, ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne på grund af handlingens omfang og derfor bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(24) Forskningen og den teknologiske udvikling inden for biobrændstoffers bæredygtighed bør fremmes.

(25) Øget anvendelse af biobrændstoffer bør ledsages af en indgående undersøgelse af de miljømæssige, økonomiske og sociale følger, inden der træffes beslutning om at øge andelen af biobrændstoffer i forhold til de traditionelle brændstoffer.

(26) Der bør fastsættes bestemmelser, der gør det muligt at foretage en hurtig tilpasning af listen over biobrændstoffer, den procentvise andel af vedvarende energistoffer samt tidsplanen for indførelse

([1]) EFT C 198 af 24.6.1998, s. 1.
([2]) EFT C 210 af 6.7.1998, s. 215.

▼B

af biobrændstoffer på transportbrændstofmarkedet til de tekniske fremskridt og til resultaterne af en vurdering af miljøpåvirkningen i den første gennemførelsesfase.

(27) Der bør sørges for en hurtig udvikling af kvalitetsstandarderne for de biobrændstoffer, der skal anvendes i transportsektoren, både som rene biobrændstoffer og som blandingskomponenter i de konventionelle brændstoffer. Selv om den bionedbrydelige del af affald er en potentielt nyttig kilde til fremstilling af biobrændstoffer, skal kvalitetsstandarderne tage hensyn til den eventuelle forurening i affaldet for at undgå, at særlige komponenter skader køretøjet eller forværrer emissionerne.

(28) Tilskyndelse til fremme af biobrændstoffer bør være i overensstemmelse med de enkelte medlemsstaters mål for forsyningssikkerhed og miljøbeskyttelse og dermed forbundne strategiske målsætninger og foranstaltninger. I forbindelse hermed kan medlemsstaterne overveje omkostningseffektive metoder til at udbrede kendskabet til mulighederne for anvendelse af biobrændstoffer.

(29) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbestemmelser, der tillægges Kommissionen ([1]) —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Dette direktiv har til formål at fremme anvendelsen af biobrændstoffer eller andre fornyelige brændstoffer, der skal erstatte diesel eller benzin til transportformål i medlemsstaterne, med henblik på at bidrage til overholdelsen af forpligtelserne med hensyn til klimaændringer, miljøvenlig forsyningssikkerhed og fremme af vedvarende energikilder.

▼M1

———————

▼B

Artikel 3

1. a) Medlemsstaterne bør sikre, at en minimumsandel af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer markedsføres på deres område, og at der med henblik herpå fastsættes nationale vejledende mål.

b) i) En referenceværdi for disse mål er 2 %, beregnet på grundlag af energiindhold, af al benzin og diesel, der markedsføres til transport på deres område senest den 31. december 2005.

ii) En referenceværdi for disse mål er 5,75 %, beregnet på grundlag af energiindhold, af al benzin og diesel, der markedsføres til transport på deres område senest den 31. december 2010.

▼M1

———————

▼B

4. Medlemsstaterne bør i deres foranstaltninger tage hensyn til de forskellige biobrændstoffers og andre fornyelige brændstoffers samlede klima- og økobalance og kan prioritere de brændstoffer, der udviser en

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

særdeles god omkostningseffektiv økobalance, samtidig med at der tages hensyn til konkurrenceevne og forsyningssikkerhed.

▼M1

_____

▼B

Artikel 4

1. Medlemsstaterne indberetter hvert år inden den 1. juli til Kommissionen

— de foranstaltninger, som er truffet for at fremme anvendelsen af biobrændstoffer eller andre fornyelige brændstoffer, der skal erstatte diesel eller benzin til transportformål

— omfanget af de nationale ressourcer, der er afsat til fremstilling af biomasse til anden energianvendelse end transport, og

— det samlede salg af brændstof til transport og andelen af biobrændstoffer, rene eller blandede, og andre fornyelige brændstoffer, der blev markedsført det foregående år. Medlemsstaterne skal, når det er relevant, indberette usædvanlige forhold med hensyn til forsyningen med råolie eller olieprodukter, der har haft indvirkning på markedsføringen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer.

I den første indberetning efter dette direktivs ikrafttræden angiver medlemsstaterne størrelsen af deres nationale vejledende mål for første fase. I indberetningen for 2006 angiver medlemsstaterne deres nationale vejledende mål for anden fase.

Disse indberetninger skal indeholde en begrundelse af differentieringen af de nationale mål i forhold til de referenceværdier, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b). En begrundelse kan bygge på følgende elementer:

a) objektive faktorer såsom begrænset nationalt potentiale til fremstilling af biobrændstoffer af biomasse

b) omfanget af de nationale ressourcer, der er afsat til fremstilling af biomasse til anden energianvendelse end transport, og de særlige tekniske eller klimatiske forhold, der kendetegner det nationale marked for brændstoffer til transport

c) nationale politikker, hvorved der afsættes tilsvarende ressourcer til fremstilling af andre brændstoffer til transport, der er baseret på vedvarende energikilder, og som er i overensstemmelse med direktivets målsætninger.

2. Senest den 31. december 2006 og herefter hvert andet år udarbejder Kommissionen en evalueringsrapport til Europa-Parlamentet og Rådet om fremskridt i anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer i medlemsstaterne.

Rapporten skal mindst omfatte følgende:

a) omkostningseffektiviteten af de foranstaltninger, medlemsstaterne har truffet for at fremme anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer

b) de økonomiske aspekter samt indvirkningerne på miljøet af en yderligere forøgelse af andelen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer

c) livscyklusperspektivet for biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer for at kunne angive mulige foranstaltninger med henblik på senere at fremme brugen af de brændstoffer, der er klima- og miljøvenlige, og som har et potentiale til at blive konkurrencedygtige og omkostningseffektive

▼B

d) bæredygtigheden af de afgrøder, der anvendes til produktion af biobrændstoffer, især arealanvendelse, dyrkningsintensitet, vekseldrift og anvendelse af pesticider

e) en vurdering af anvendelsen af biobrændstoffer og andre fornyelige brændstoffer for så vidt angår deres respektive konsekvenser for klimaændringer og deres indvirkning på reduktionen af CO_2-emissioner

f) en gennemgang af yderligere, mere langsigtede muligheder med hensyn til energieffektivitetsforanstaltninger på transportområdet.

På grundlag af denne rapport forelægger Kommissionen, hvis det er relevant, forslag for Europa-Parlamentet og Rådet om en tilpasning af de i artikel 3, stk. 1, anførte målsætninger. Hvis det i rapporten konkluderes, at de vejledende mål sandsynligvis ikke vil kunne nås af årsager, der ikke er begrundede og/eller er uden relation til nye videnskabelige data, fastsættes der i disse forslag nationale, eventuelt obligatoriske, mål i passende form.

▼M1

———————

▼B

Artikel 7

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2004. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 8

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 9

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.