Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►B ΟΔΗΓΙΑ 2003/30/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 8ης Μαΐου 2003

σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές

(ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 42)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Οδηγία 2009/28/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009	L 140	16	5.6.2009

▼B

ΟΔΗΓΙΑ 2003/30/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 8ης Μαΐου 2003

σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 175 παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης [4],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ της 15ης και 16ης Ιουνίου 2001 συμφώνησε μια κοινοτική στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη που συνίσταται σε σειρά μέτρων, τα οποία περιλαμβάνουν την ανάπτυξη των βιοκαυσίμων.

(2) Οι φυσικοί πόροι και η συνετή και ορθολογική χρησιμοποίησή τους, όπως αναφέρεται στο άρθρο 174 παράγραφος 1 της συνθήκης, περιλαμβάνουν το πετρέλαιο, το φυσικό αέριο και τα στερεά καύσιμα, τα οποία αποτελούν βασικές πηγές ενέργειας, αλλά και τις σημαντικότερες πηγές εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

(3) Υπάρχει όμως ευρύ φάσμα βιομάζας ικανής να παράγει βιοκαύσιμα, από γεωργικά και δασικά προϊόντα, από απόβλητα και κατάλοιπα της δασοκομίας, της δασοκομικής βιομηχανίας και της γεωργικής βιομηχανίας τροφίμων.

(4) Στον τομέα των μεταφορών αναλογεί άνω του 30 % της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην Κοινότητα και ο τομέας αυτός αναπτύσσεται, μια τάση η οποία είναι βέβαιο ότι θα αυξηθεί, παράλληλα με τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η ανάπτυξη αυτή είναι κατά ποσοστό μεγαλύτερη στα υποψήφια κράτη μέλη μετά την ένταξή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(5) Η Λευκή Βίβλος της Επιτροπής «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» συνάγει ότι μεταξύ 1990 και 2010 οι εκπομπές CO_2 που οφείλονται στις μεταφορές θα αυξηθούν κατά 50 % φτάνοντας τους 1 113 εκατομμύρια τόνους, και αποδίδει την κύρια ευθύνη για τούτο στις οδικές μεταφορές, στις οποίες αναλογεί το 84 % των οφειλόμενων στις μεταφορές εκπομπών CO_2. Από οικολογική σκοπιά, η Λευκή Βίβλος συνιστά συνεπώς τη μείωση της εξάρτησης από το

---

(1) ΕΕ C 103 E της 30.04.2002, σ. 205 και ΕΕ C 331 E της 31.12.2002, σ. 291.
(2) ΕΕ C 149 της 21.6.2002, σ. 7.
(3) ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 29.
(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Ιουνίου 2002 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 18ης Νοεμβρίου 2002 (ΕΕ C 32 E της 11.2.2003, σ. 1) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 12ης Μαρτίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

▼B

πετρέλαιο (98 % σήμερα) στον τομέα των μεταφορών με τη χρησιμοποίηση εναλλακτικών καυσίμων όπως τα βιοκαύσιμα.

(6) Η ευρύτερη χρήση βιοκαυσίμων στις μεταφορές αποτελεί μέρος της δέσμης μέτρων που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς το πρωτόκολλο του Κιότο, και οιασδήποτε πολιτικής για την τήρηση περαιτέρω απαιτήσεων στον τομέα αυτόν.

(7) Η αυξημένη χρήση των βιοκαυσίμων στις μεταφορές, χωρίς να αποκλείονται άλλα εναλλακτικά καύσιμα, συμπεριλαμβανομένου του υγραερίου και του πεπιεσμένου φυσικού αερίου, αποτελεί ένα εκ των εργαλείων με τα οποία η Κοινότητα μπορεί να περιορίσει την εξάρτησή της από εισαγόμενη ενέργεια και να επηρεάσει την αγορά καυσίμων για τις μεταφορές και, ως εκ τούτου, την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ωστόσο, το εν λόγω επιχείρημα δεν θα πρέπει να μειώνει κατ' ουδένα τρόπο τη σημασία της συμμόρφωσης προς την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων, τις εκπομπές των οχημάτων και την ποιότητα του αέρα.

(8) Ως αποτέλεσμα των τεχνολογικών εξελίξεων, τα περισσότερα οχήματα που κυκλοφορούν σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ικανά να χρησιμοποιούν χωρίς πρόβλημα μείγματα χαμηλής περιεκτικότητας βιοκαυσίμων. Οι τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις επιτρέπουν τη χρησιμοποίηση μεγαλύτερων ποσοστών βιοκαυσίμων στο μείγμα. Υπάρχουν χώρες που ήδη χρησιμοποιούν μείγματα βιοκαυσίμου περιεκτικότητας 10 % και άνω.

(9) Οι στόλοι επιχειρηματικών οχημάτων προσφέρουν τη δυνατότητα χρήσης βιοκαυσίμων σε υψηλότερη συγκέντρωση. Σε μερικές πόλεις υπάρχουν ήδη στόλοι επιχειρηματικών οχημάτων που λειτουργούν με καθαρά βιοκαύσιμα και, σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτό έχει συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις αστικές περιοχές. Τα κράτη μέλη θα μπορούσαν συνεπώς να προωθήσουν περαιτέρω τη χρήση των βιοκαυσίμων στα δημόσια μέσα μεταφοράς.

(10) Η προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων στις μεταφορές αποτελεί ενδιάμεσο στάδιο προς την ευρύτερη εφαρμογή της βιομάζας, παρέχοντας τη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης των βιοκαυσίμων στο μέλλον, χωρίς να αποκλείονται άλλες δυνατότητες, ιδίως αυτή του υδρογόνου.

(11) Η ερευνητική πολιτική που ασκούν τα κράτη μέλη για την ευρύτερη χρησιμοποίηση των βιοκαυσίμων πρέπει να συμπεριλαμβάνει σε σημαντικό βαθμό τον τομέα του υδρογόνου και να προωθεί αυτή την επιλογή λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά κοινοτικά προγράμματα-πλαίσια.

(12) Καθαρά φυτικά έλαια από ελαιούχα φυτά, παραγόμενα με συμπίεση, έκθλιψη ή ανάλογες μεθόδους, φυσικά ή εξευγενισμένα αλλά μη χημικώς τροποποιημένα, μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν ως βιοκαύσιμα σε ειδικές περιπτώσεις όπου η χρήση τους είναι συμβατή με τον τύπο του οικείου κινητήρα και τις αντίστοιχες απαιτήσεις εκπομπών.

(13) Οι νέοι τύποι καυσίμων θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τα αναγνωρισμένα τεχνικά πρότυπα, προκειμένου να γίνουν ευρέως αποδεκτοί από τους χρήστες και τους κατασκευαστές αυτοκινήτων και να διεισδύσουν έτσι στην αγορά. Τα τεχνικά πρότυπα συνιστούν επίσης τη βάση των απαιτήσεων σχετικά με τις εκπομπές και την παρακολούθηση των εκπομπών. Οι νέοι τύποι καυσίμων ενδέχεται να δυσκολευτούν να ανταποκριθούν στα τρέχοντα τεχνικά πρότυπα, τα οποία έχουν σε μεγάλο βαθμό αναπτυχθεί για τα συμβατικά ορυκτά καύσιμα. Η Επιτροπή και οι οργανισμοί τυποποίησης θα πρέπει να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να δραστηριοποιούνται ενεργά στην προσαρμογή και την ανάπτυξη προτύπων, και ιδίως των παραμέτρων πτητικότητας, προκειμένου να καταστεί δυνατόν να καθιερωθούν νέοι τύποι

▼B

καυσίμων και παράλληλα να διατηρηθούν οι απαιτήσεις περιβαλλοντικής απόδοσης.

(14) Η βιοαιθανόλη και το βιοντίζελ, όταν χρησιμοποιούνται σε οχήματα σε καθαρή μορφή ή ως μείγμα, θα πρέπει να τηρούν τις ισχύουσες ποιοτικές προδιαγραφές προς εξασφάλιση της βέλτιστης απόδοσης των κινητήρων. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση του βιοντίζελ για κινητήρες ντίζελ, για το οποίο η μέθοδος επεξεργασίας είναι η εστεροποίηση, δύναται να εφαρμοστεί το πρότυπο prEN 14214 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τυποποίησης (CEN) για τους μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων (FAME). Κατά συνέπεια, η CEN θα πρέπει να θεσπίσει τις αρμόζουσες προδιαγραφές για άλλα προϊόντα βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται στις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

(15) Η προώθηση της χρήσης των βιοκαυσίμων, τηρουμένων των βιώσιμων γεωργικών και δασοκομικών πρακτικών που ορίζονται στους κανόνες της κοινής γεωργικής πολιτικής, θα μπορούσε να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες για την βιώσιμη αγροτική ανάπτυξη σε μια κοινή γεωργική πολιτική με σαφέστερο στόχο την αγορά, η οποία θα είναι περισσότερο προσανατολισμένη προς την ευρωπαϊκή αγορά και προς το σεβασμό της ακμάζουσας ζωής της υπαίθρου και της πολυλειτουργικής γεωργίας και θα μπορούσε να ανοίξει μια νέα αγορά για τα καινοτόμα γεωργικά προϊόντα των σημερινών και των μελλοντικών κρατών μελών.

(16) Στο ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1998 ([1]), το Συμβούλιο ενέκρινε τη στρατηγική και το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και ζήτησε ειδικά μέτρα στον τομέα των βιοκαυσίμων.

(17) Στην Πράσινη Βίβλο της Επιτροπής «Προς μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού», τίθεται ο στόχος της υποκατάστασης κατά 20 % των συμβατικών καυσίμων με εναλλακτικά καύσιμα στον τομέα των οδικών μεταφορών μέχρι το 2020.

(18) Τα εναλλακτικά καύσιμα θα είναι σε θέση να διεισδύσουν στην αγορά, μόνον εάν είναι ευρέως διαθέσιμα και ανταγωνιστικά.

(19) Στο ψήφισμά του της 18ης Ιουνίου 1998 ([2]), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ζήτησε αύξηση του μεριδίου των βιοκαυσίμων στην αγορά σε 2 % κατά τα επόμενα πέντε χρόνια, μέσω μιας δέσμης μέτρων, συμπεριλαμβανομένης της φορολογικής απαλλαγής, των οικονομικών ενισχύσεων της μεταποιητικής βιομηχανίας και της θέσπισης ενός υποχρεωτικού ποσοστού βιοκαυσίμων για τις εταιρείες πετρελαιοειδών.

(20) Η βέλτιστη μέθοδος αύξησης του μεριδίου των βιοκαυσίμων στις εθνικές αγορές και την κοινοτική αγορά εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα των πόρων και των πρώτων υλών, από τις εθνικές και κοινοτικές πολιτικές για την προώθηση των βιοκαυσίμων, από τις φορολογικές ρυθμίσεις και από τη δέουσα συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων παραγόντων/μερών.

(21) Οι εθνικές πολιτικές για την προώθηση της χρήσης των βιοκαυσίμων δεν θα πρέπει να οδηγούν στην απαγόρευση της ελεύθερης διακίνησης των καυσίμων τα οποία πληρούν τις εναρμονισμένες περιβαλλοντικές προδιαγραφές, όπως καθορίζονται στην κοινοτική νομοθεσία.

(22) Η προώθηση της παραγωγής και χρήσης βιοκαυσίμων θα μπορούσε να συμβάλει στη μείωση της εξάρτησης από τις εισαγωγές ενέργειας και των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Επιπλέον, βιοκαύσιμα σε καθαρή μορφή ή σε μείγμα μπορούν καταρχήν να χρησιμοποιούνται στα υπάρχοντα μηχανοκίνητα οχήματα και με τα υπάρχοντα συστήματα διανομής καυσίμων. Η πρόσμειξη των

([1]) ΕΕ C 198 της 24.6.1998, σ. 1.
([2]) ΕΕ C 210 της 6.7.1998, σ. 215.

▼B

βιοκαυσίμων με ορυκτά καύσιμα θα διευκόλυνε την ενδεχόμενη μείωση του κόστους στο σύστημα διανομής στην Κοινότητα.

(23) Δεδομένου ότι ο στόχος της προβλεπομένης δράσης, δηλαδή η εισαγωγή γενικών αρχών που προβλέπουν ότι ένα ελάχιστο ποσοστό βιοκαυσίμων πρέπει να διατεθεί στο εμπόριο και στη διανομή, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω του κλίματος της δράσης και δύναται συνεπώς να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(24) Πρέπει να προωθηθεί η έρευνα και η τεχνολογική ανάπτυξη στον τομέα της βιωσιμότητας των βιοκαυσίμων.

(25) Η αύξηση της χρήσης βιοκαυσίμων θα πρέπει να συνοδεύεται από εμπεριστατωμένη ανάλυση των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών της συνεπειών, ώστε να εξακριβωθεί η σκοπιμότητα της αύξησης του μεριδίου των βιοκαυσίμων σε σχέση με εκείνο των συμβατικών καυσίμων.

(26) Πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα ταχείας προσαρμογής του καταλόγου βιοκαυσίμων, του ποσοστού ανανεώσιμης περιεκτικότητας και του χρονοδιαγράμματος εισαγωγής των βιοκαυσίμων στην αγορά καυσίμων για τις μεταφορές, προς την τεχνική πρόοδο και προς τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά την πρώτη φάση της εισαγωγής.

(27) Πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ταχεία ανάπτυξη ποιοτικών προτύπων για τα βιοκαύσιμα που πρόκειται να χρησιμοποιούνται στον τομέα της αυτοκίνησης, τόσο σε καθαρή μορφή όσο και σε ανάμειξη με συμβατικά καύσιμα. Παρ' όλο ότι το βιοαποικοδομήσιμο κλάσμα των αποβλήτων αποτελεί δυνητικώς χρήσιμη πηγή για την παραγωγή βιοκαυσίμων, το πρότυπο ποιότητας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη μόλυνση που ενδεχομένως υπάρχει στα απόβλητα έτσι ώστε να αποφεύγεται η βλάβη στο όχημα ή/και η επιδείνωση των εκπομπών από συγκεκριμένα συστατικά.

(28) Η ενθάρρυνση της προώθησης των βιοκαυσίμων πρέπει να είναι συμβατή με τους στόχους ασφάλειας εφοδιασμού και τους περιβαλλοντικούς στόχους, καθώς και με τους συναφείς στόχους και μέτρα πολιτικής που ισχύουν σε κάθε κράτος μέλος. Προς το σκοπό αυτό τα κράτη μέλη δύνανται να εξετάσουν αποτελεσματικούς από άποψη κόστους τρόπους δημοσιοποίησης των δυνατοτήτων της χρήσης βιοκαυσίμων.

(29) Τα απαραίτητα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να εφαρμοστούν βάσει της απόφασης 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]),

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία επιδιώκει να προάγει τη χρήση βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων προς αντικατάσταση του πετρελαίου ντίζελ ή της βενζίνης στις μεταφορές σε κάθε κράτος μέλος, προκειμένου να συμβάλει στην επίτευξη στόχων όπως η τήρηση των δεσμεύσεων σχετικά με τις κλιματικές μεταβολές, η φιλική προς το περιβάλλον

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼B

ασφάλεια του εφοδιασμού και η προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

▼M1

_____

▼B

Άρθρο 3

1. α) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι μια ελάχιστη αναλογία βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων διατίθεται στις αγορές τους, και καθορίζουν, προς τούτο, εθνικούς ενδεικτικούς στόχους.

β) i) Μια τιμή αναφοράς για τους στόχους αυτούς είναι 2 %, υπολογιζόμενη βάσει του ενεργειακού περιεχομένου, επί του συνόλου της βενζίνης και του πετρελαίου ντίζελ που διατίθεται στις αγορές τους προς χρήση στις μεταφορές έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005.

ii) Μια τιμή αναφοράς για τους στόχους αυτούς είναι 5,75 % υπολογιζόμενη βάσει του ενεργειακού περιεχομένου, επί του συνόλου της βενζίνης και του πετρελαίου ντίζελ, προς χρήση στις μεταφορές, που διατίθενται στις αγορές τους μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2010.

▼M1

_____

▼B

4. Στο πλαίσιο των μέτρων που θεσπίζουν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τη συνολική κλιματική και περιβαλλοντική ισορροπία των διαφόρων τύπων βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων και δύνανται να προωθούν κατά προτεραιότητα τα καύσιμα εκείνα που παρουσιάζουν πολύ καλή και αποτελεσματική από άποψη κόστους περιβαλλοντική ισορροπία, ενώ λαμβάνουν παράλληλα υπόψη την ανταγωνιστικότητα και την ασφάλεια του εφοδιασμού.

▼M1

_____

▼B

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη υποβάλλουν έκθεση στην Επιτροπή, πριν από την 1η Ιουλίου κάθε έτους, σχετικά με:

— τα μέτρα που ελήφθησαν για την προώθηση της χρήσης των βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων προς αντικατάσταση του ντίζελ ή του πετρελαίου για μεταφορικές χρήσεις,

— τους εθνικούς πόρους που διετέθησαν για την παραγωγή βιομάζας για ενεργειακές χρήσεις εκτός των μεταφορών, και

— τις συνολικές πωλήσεις καυσίμων για τις μεταφορές και το μερίδιο των βιοκαυσίμων, αμιγών ή αναμεμειγμένων, και των άλλων ανανεώσιμων καυσίμων που διατέθηκαν στην αγορά κατά το προηγούμενο έτος. Κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη αναφέρουν τυχόν έκτακτες περιστάσεις που αφορούν την προμήθεια αργού πετρελαίου ή προϊόντων πετρελαίου και έχουν επηρεάσει την εμπορία βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων.

Στην πρώτη τους έκθεση μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη επισημαίνουν το επίπεδο των εθνικών ενδεικτικών τους στόχων για την πρώτη φάση. Στην έκθεση που καλύπτει το έτος 2006, τα κράτη μέλη επισημαίνουν τους εθνικούς ενδεικτικούς τους στόχους για τη δεύτερη φάση.

▼B

Στις εκθέσεις αυτές, η διαφοροποίηση των εθνικών στόχων, σε σύγκριση με τις τιμές αναφοράς του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) αιτιολογείται και θα μπορούσε να βασίζεται στα ακόλουθα στοιχεία:

α) αντικειμενικούς παράγοντες, όπως οι περιορισμένες εθνικές δυνατότητες για την παραγωγή βιοκαυσίμων από βιομάζα·

β) το ύψος των πόρων που διατίθενται για την παραγωγή βιομάζας για ενεργειακές χρήσεις εκτός των μεταφορών και τα ιδιαίτερα τεχνικά ή κλιματικά χαρακτηριστικά της εθνικής αγοράς καυσίμων για τις μεταφορές·

γ) εθνικές πολιτικές σύμφωνες προς τους στόχους της παρούσας οδηγίας, οι οποίες προβλέπουν τη διάθεση αναλόγων πόρων για την παραγωγή άλλων καυσίμων για μεταφορές, προερχομένων από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

2. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, και στη συνέχεια ανά δύο έτη, η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση αξιολόγησης για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και για το Συμβούλιο όσον αφορά την πρόοδο που σημειώθηκε στη χρήση των βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων στα κράτη μέλη.

Η εν λόγω έκθεση καλύπτει τουλάχιστον τις ακόλουθες πτυχές:

α) τη σχέση κόστους/αποτελεσματικότητας των μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη για την προώθηση της χρήσης των βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων·

β) τις οικονομικές πλευρές και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της περαιτέρω αύξησης του μεριδίου των βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων·

γ) την προοπτική του κύκλου ζωής των βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων, προκειμένου να υποδειχθούν τυχόν μέτρα για τη μελλοντική προώθηση εκείνων των καυσίμων τα οποία είναι φιλικά προς το κλίμα και το περιβάλλον και τα οποία μπορούν να καταστούν ανταγωνιστικά και αποδοτικά σε σχέση με το κόστος·

δ) τη βιωσιμότητα των καλλιεργειών που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή βιοκαυσίμων, ιδίως τη χρήση γης, το βαθμό εντατικότητας της καλλιέργειας, την εναλλαγή των καλλιεργειών και τη χρήση παρασιτοκτόνων·

ε) την αξιολόγηση της χρήσης βιοκαυσίμων και άλλων ανανεώσιμων καυσίμων σε συνάρτηση με τις διαφοροποιημένες επιπτώσεις τους στις κλιματικές μεταβολές, και τις επιπτώσεις τους στη μείωση των εκπομπών CO_2·

στ) την επισκόπηση περαιτέρω πλέον μακροπρόθεσμων επιλογών όσον αφορά την εφαρμογή μέτρων ενεργειακής αποδοτικότητας στις μεταφορές.

Βάσει της εν λόγω έκθεσης, η Επιτροπή υποβάλλει, εφόσον ενδείκνυται, προτάσεις προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την προσαρμογή του συστήματος των στόχων, βάσει των διατάξεων του άρθρου 3 παράγραφος 1. Εάν στην έκθεση συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι ενδεικτικοί στόχοι δεν πρόκειται να επιτευχθούν για λόγους που δεν αιτιολογούνται ή/και που δεν έχουν σχέση με νέα επιστημονικά στοιχεία, οι προτάσεις αυτές θα αφορούν τους εθνικούς στόχους, συμπεριλαμβανομένων ενδεχόμενων υποχρεωτικών στόχων, υπό τη δέουσα μορφή.

▼M1

———————

▼B

Άρθρο 7

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από ανάλογη παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της παραπομπής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 8

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 9

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.