Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2003/30/EK**

(2003. gada 8. maijs)

par biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanas veicināšanu transportā

(OV L 123, 17.5.2003., 42. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/28/EK (2009. gada 23. aprīlis)	L 140	16	5.6.2009.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2003/30/EK

(2003. gada 8. maijs)

par biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanas veicināšanu transportā

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 175. panta 1. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([2]),

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ([3]),

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ([4]),

tā kā:

(1) Eiropadome Gēteborgas sanāksmē 2001. gada 15. un 16. jūnijā pieņēma lēmumu par ilgtspējīgas attīstības Kopienas stratēģiju, ko veido pasākumu komplekss, kurā ietilpst arī biodegvielas izstrādāšana un ieviešana.

(2) Dabas resursi, pie kuriem pieder nafta, gāze un cietais kurināmais un kuru apdomīga un racionāla izmantošana, kas minēta Līguma 174. panta 1. punktā, ir ne tikai būtiski enerģijas avoti, bet arī galvenie oglekļa dioksīda emisiju avoti.

(3) Tomēr ir dažādu veidu biomasa, ko iegūst no lauksaimniecības un mežsaimniecības produktiem, kā arī no mežsaimniecības, mežrūpniecības un pārtikas rūpniecības atlikumiem un atkritumiem un ko varētu izmantot biodegvielas ražošanai.

(4) Transporta nozare patērē vairāk nekā 30 % no Kopienas kopējā enerģijas patēriņa, un tam ir tendence palielināties, radot oglekļa dioksīda emisiju pieaugumu, un pēc pievienošanās Eiropas Savienībai kandidātvalstīs šis palielinājums procentuāli būs lielāks.

(5) Komisijas Baltajā grāmata "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt" paredz, ka transporta radīto CO_2 emisiju apjoms laikā no 1990. līdz 2010. gadam palielināsies par 50 %, sasniedzot aptuveni 1 113 miljonus tonnu, un to galvenais avots ir autotransports, kas rada 84 % no visām ar transporta darbību saistāmajām CO_2 emisijām. Tāpēc Baltā grāmata, ņemot vērā ar ekoloģiju saistītus apsvērumus, aicina samazināt transporta nozares atkarību no naftas (pašlaik 98 %), izmantojot alternatīvās degvielas, piemēram, biodegvielu.

(6) Plašāka biodegvielas izmantošana transportā ir daļa no to pasākumu kompleksa, kas nepieciešami, lai izpildītu Kioto protokola prasības, un no kompleksas politikas papildu saistību ievērošanai šajā ziņā.

([1]) OV C 103 E, 30.4.2002., 205. lpp. un OV C 331 E, 31.12.2002., 291. lpp.
([2]) OV C 149, 21.6.2002., 7. lpp.
([3]) OV C 278, 14.11.2002., 29. lpp.
([4]) Eiropas Parlamenta 2002. gada 4. jūlija Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts), Padomes 2002. gada 18. novembra Kopējā nostāja (OV C 32 E, 11.2.2003., 1. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2003. gada 12. marta Lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts).

▼B

(7) Aizvien plašāka biodegvielu izmantošana transportā, kas neizslēdz citas iespējamās alternatīvās degvielas, tostarp automašīnām paredzētās sašķidrinātās naftas gāzes un sašķidrinātas dabasgāzes izmantošana, ir viens no paņēmieniem, kā Kopienai samazināt atkarību no enerģijas importa un tā ietekmi uz transportā izmantojamās degvielas tirgu, tādējādi garantējot energoapgādes drošību vidējā termiņā un ilgtermiņā. Tomēr šis apsvērums nekādi nemazina nepieciešamību izpildīt Kopienas tiesību aktu prasības attiecībā uz degvielas kvalitāti, transporta līdzekļu radītajām emisijām un gaisa kvalitāti.

(8) Tehnoloģiju attīstības dēļ lielākajai daļai pašlaik Eiropas Savienībā ekspluatācijā esošo transportlīdzekļu bez problēmām var izmantot degvielas maisījumus ar nelielu biodegvielas saturu. Jaunākās tehnoloģiskās izstrādes radījušas iespēju izmantot degvielas maisījumus ar lielāku biodegvielas saturu. Dažās valstīs jau izmanto maisījumus, kuros biodegvielas saturs ir 10 % un lielāks.

(9) Pilsētu autotransporta parks var izmantot biodegvielu lielākā koncentrācijā. Vairākās lielpilsētās pilsētas transportam jau izmanto tīru biodegvielu, un dažkārt tādējādi uzlabojot pilsētu teritorijās gaisa kvalitāti. Tāpēc turpmāk dalībvalstis varētu veicināt biodegvielu izmantošanu sabiedriskajam transportam.

(10) Biodegvielas izmantošanas veicināšana transportā ir vērsta uz plašāku biomasas lietošanu, tā veicina biodegvielu plašāku izstrādāšanu turpmāk, vienlaikus neizslēdzot citus alternatīvās degvielas variantus, jo īpaši ūdeņraža izmantošanu.

(11) Dalībvalstu īstenotajā pētniecības politikā, kas attiecas uz biodegvielu plašāku izmantošanu, jāiekļauj ūdeņradis, veltot tam lielu uzmanību, un jāveicina tā izmantošana, ņemot vērā Kopienas attiecīgās pamatprogrammas.

(12) Īpašos gadījumos par biodegvielu var izmantot nerafinētu vai rafinētu, ķīmiski nemodificētu tīru augu eļļu, ko spiežot, ekstrahējot vai ar līdzvērtīgu paņēmienu iegūst no eļļas augiem, ja tā ir piemērota izmantojamo motoru tipam un ja tā atbilst emisijas prasībām.

(13) Lai jauno veidu degviela iegūtu plašāku patērētāju un transportlīdzekļu ražotāju ievērību un tādējādi iekļūtu tirgū, tai jāatbilst atzītiem tehniskiem standartiem. Tehniskie standarti ir pamatā arī prasībām attiecībā uz emisijām un to uzraudzības pasākumiem. Var rasties grūtības nodrošināt jauno degvielas veidu atbilstību pašlaik spēkā esošajiem tehniskajiem standartiem, kas lielā mērā ir izstrādāti ierastajiem fosilās degvielas veidiem. Saglabājot ekoloģisko īpašību prasības, Komisijai un standartizācijas iestādēm aktīvi jāuzrauga attiecīgās norises un jāpielāgo un jāizstrādā standarti, kas saistīti ar jauno biodegvielas veidu gaistamību.

(14) Motoru optimālas efektivitātes nodrošināšanai transportā izmantotajam bioetanolam un biodīzeļdegvielai gan tīrā veidā, gan maisījumos jāatbilst noteiktiem kvalitātes standartiem. Ir konstatēts, ka biodīzeļdegvielai, kas izmatojama dīzeļmotoriem un kas iegūta esterificēšanas procesā, var piemērot Eiropas Standartizācijas komitejas (*CEN*) standartu prEN 14214 par taukskābju metilesteriem. Tāpēc *CEN* jāizstrādā attiecīgie standarti citu veidu biodegvielai, ko Eiropas Savienībā izmanto transportlīdzekļos.

(15) Veicinot biodegvielu izmantošanu ilgtspējīgas lauksaimniecības un mežsaimniecības praksē, kas noteikta kopējo lauksaimniecības politiku reglamentējošajos noteikumos, varētu radīt jaunas iespējas ilgtspējīgai lauku apvidu attīstībai saskaņā ar lauksaimniecības politiku, kas ir vairāk uz tirgu orientēta un labāk atbilst Eiropas tirgus prasībām, palielinot attiecībā uz lauku dzīves labklājību un daudzfunkcionālu lauksaimniecību, un varētu radīt

▼B

jaunu tirgu inovatīviem lauksaimniecības produktiem gan jau esošajās, gan nākamajās dalībvalstīs.

(16) Padome 1998. gada 8. jūnija rezolūcijā [1] apstiprinājusi Komisijas stratēģiju un rīcības plānu attiecībā uz atjaunojamiem enerģijas avotiem un pieprasījusi veikt konkrētus pasākumus biodegvielu nozarē.

(17) Komisijas Zaļajā grāmatā "Par Eiropas stratēģiju drošai energoapgādei" izvirzīts mērķis līdz 2020. gadam autotransporta nozarē 20 % no fosīlās degvielas patēriņa aizstāt ar alternatīvajām degvielām.

(18) Alternatīvās degvielas varēs iekļūt tirgū tikai tad, ja tās būs plaši pieejamas un konkurētspējīgas.

(19) Eiropas Parlaments 1998. gada 18. jūnija rezolūcijā [2] aicinājis piecu gadu laikā palielināt biodegvielu tirgus daļu līdz 2 %, izmantojot pasākumu kompleksu, kurā ietilpst atbrīvojums no nodokļiem un finansiāla palīdzība pārstrādes uzņēmumiem, kā arī noteikums naftas pārstrādes uzņēmumiem izmantot zināmu daļu biodegvielas.

(20) Optimālais paņēmiens biodegvielu daļas palielināšanai valsts un Kopienas tirgū ir atkarīgs no resursiem un izejvielām, valsts un Kopienas politikas attiecībā uz biodegvielu izmantošanas veicināšanu, nodokļu sistēmas, kā arī pienācīgas visu ieinteresēto personu iesaistīšanas.

(21) Valsts politikas biodegvielu izmantošanas veicināšanai nedrīkst aizliegt tādu degvielu brīvu apriti, kas atbilst Kopienas tiesību aktos noteiktajām saskaņotajām vides specifikācijām.

(22) Biodegvielu ražošanas un izmantošanas veicināšana varētu dod zināmu ieguldījumu, lai samazinātu atkarību no enerģijas importa un siltumnīcas efektu izraisošo gāzu izmeši. Turklāt biodegvielas gan tīrā veidā, gan maisījumos principā var lietot esošajos transportlīdzekļos, izmantojot esošo transportlīdzekļu degvielas sadales sistēmu. Biodegvielas jaukšana ar fosilajām degvielām varētu veicināt cenu pazeminānos Kopienas izplatīšanas sistēmā.

(23) Dalībvalstis nevar pienācīgi sasniegt ierosinātās rīcības mērķus, proti, ieviest vispārīgos principus, kas paredz pārdot un izplatīt minimālo biodegvielu procentuālo daļu, jo darbības mēroga un ietekmes dēļ labāk tos var sasniegt Kopienas līmenī, tāpēc Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā izklāstīto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto samērīguma principu šī direktīva neparedz neko tādu, kas nav vajadzīgi šī mērķa sasniegšanai.

(24) Jāveicina zinātniskie pētījumi un tehnoloģiju izstrāde biodegvielu noturības jomā.

(25) Lai izlemtu, vai ir lietderīgi palielināt biodegvielu izmantošanu attiecībā pret parastajām degvielām, līdztekus biodegvielas lietošanai jāveic detalizēta ietekmes uz vidi, ekonomiskās un sociālās ietekmes analīze.

(26) Jāparedz iespēja ātri pielāgot biodegvielu sarakstu, atjaunojamo veidu degvielu procentuālo daļu, kā arī biodegvielu ieviešanas grafiku transporta līdzekļu degvielas tirgū, to pielāgojot tehnikas attīstībai un rezultātiem, kas gūti ietekmes uz vidi novērtējuma ieviešanas pirmajā posmā.

(27) Jāievieš pasākumi, kas vērsti uz drīzu kvalitātes standartu izstrādāšanu biodegvielai, kura izmantojama autotransportam gan tīrā veidā, gan maisījumos ar parasto degvielu. Lai gan atkritumu bioloģiski noārdāmās frakcijas ir potenciāls izejvielu avots

[1] OV C 198, 24.6.1998., 1. lpp.
[2] OV C 210, 6.7.1998., 215. lpp.

▼B

biodegvielas ražošanai, nosakot kvalitātes standartus, jāņem vērā atkritumu iespējamais piesārņojums, lai nepieļautu iespējas kādiem komponentiem radīt transportlīdzekļu bojājumus vai izraisīt kaitīgas emisijas.

(28) Sekmējot biodegvielas izmantošanas veicināšanu, visās dalībvalstīs jāievēro izvirzītie apgādes drošības un ekoloģiskie mērķi un attiecīgie politikas mērķi un pasākumi. Šādi rīkojoties, dalībvalstis var apsvērt biodegvielas izmantošanas iespēju publiskošanas ekonomiski efektīvākos paņēmienus.

(29) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]),

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Šīs direktīvas mērķis ir veicināt biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanu, aizstājot dalībvalstu transportā izmantojamo dīzeļdegvielu un benzīnu, lai īstenotu tādus mērķus kā saistību izpilde attiecībā uz klimata izmaiņām, videi nekaitīgas, drošas piegādes un atjaunojamas enerģijas avotu izmantošanas veicināšana.

▼M1

_____

▼B

3. pants

1. a) Dalībvalstis nodrošina, lai to tirgū laistu biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas minimālo daudzumu, un tālab nosaka orientējošos valsts mērķus.

b) i) Šo mērķu kontrolskaitlis ir 2 % no visa tā benzīna un dīzeļdegvielas kopējās energoietilpības, kas transporta vajadzībām laisti to tirgū līdz 2005. gada 31. decembrim.

ii) šo mērķu kontrolskaitlis ir 5,75 % no visa tā benzīna un dīzeļdegvielas kopējās energoietilpības, kas transporta vajadzībām laisti to tirgū līdz 2010. gada 31. decembrim.

▼M1

_____

▼B

4. Veicot pasākumos, dalībvalstīm jāņem vērā klimatiskie apstākļi un dažādu veidu biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas ekoloģiskā bilance, un tās var dot priekšroku to veidu degvielas izmantošanas veicināšanai, kuriem ir ļoti laba un ekonomiski efektīva ekoloģiskā bilance, ņemot vērā arī to konkurētspēju un piegādes drošību.

▼M1

_____

▼B

4. pants

1. Dalībvalstis katru gadu līdz 1. jūlijam iesniedz Komisijai ziņojumu par:

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

▼B

— pasākumiem, kas veikti, lai veicinātu biodegvielas vai citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanu ar nolūku aizstāt dīzeļdegvielu un benzīnu transporta vajadzībām,

— valsts resursiem, kas piešķirti, lai iegūtu biomasu enerģijas ražošanai citām nozarēm, izņemot transportu, un

— iepriekšējā gadā tirgū laistās transporta degvielas kopējo apjomu un tīras biodegvielas vai biodegvielas maisījumu, kā arī citu atjaunojamo veidu degvielas daļu. Ja vajadzīgs, dalībvalstis sniedz ziņojumu par izņēmuma apstākļiem attiecībā uz to jēlnaftas vai naftas produktu piedāvājumu, kuri ietekmējuši tirdzniecību ar biodegvielu un citu atjaunojamo veidu degvielu.

Pirmajā ziņojumā pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dalībvalstis norāda pirmajam posmam pieņemto valsts orientējošo mērķu līmeni. Ziņojumā par 2006. gadu dalībvalstis norāda otrajam posmam pieņemtos orientējošos mērķus.

Šajos ziņojumos jāpamato valsts mērķu atšķirības no 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā noteiktajiem kontrolskaitļiem, ņemot vērā šādus elementus:

a) tādus objektīvos faktorus kā ierobežotās iespējas ražot biodegvielu no biomasas konkrētajā valstī;

b) resursus, kas piešķirti biomasas ieguvei enerģijas ražošanai citām nozarēm, izņemot transportu, kā arī valsts degvielas tirgu tehniskās un klimatiskās īpatnības;

c) valsts politiku attiecībā uz salīdzināmu resursu piešķiršanu citu tādu transportā izmantojamo degvielas veidu ražošanai, kam izmanto atjaunojamo enerģijas avotus un kas atbilst šīs direktīvas mērķiem.

2. Ne vēlāk kā 2006. gada 31. decembrī un pēc tam reizi divos gados Komisija sagatavo novērtējuma ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par stāvokli attiecībā uz biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanu dalībvalstīs.

Šajā ziņojumā ietver vismaz šādu informāciju:

a) ziņas par to pasākumu ekonomisko efektivitāti, kurus veikušas dalībvalstis, lai veicinātu biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošanu;

b) ekonomiskos aspektus un ietekmi uz vidi, kas saistīti ar biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas daļas turpmāku palielināšanu;

c) biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas aprites ciklu perspektīvu, lai norādītu iespējamos pasākumus, kā turpmāk veicināt to degvielas veidu izmantošanu, kas ir klimatam un videi nekaitīgi un kas var kļūt konkurētspējīgi un ekonomiski efektīvi;

d) informāciju par biodegvielas ražošanai izmantojamo lauksaimniecības kultūru noturību, jo īpaši par zemes izmantošanu, lauksaimnieciskās ražošanas intensitāti, augsekām un pesticīdu lietošanu;

e) novērtējumu par to, kā biodegvielas un citu atjaunojamo veidu degvielas izmantošana atšķirīgi ietekmē klimata izmaiņas un CO_2 emisiju samazināšanos;

f) pārskatu par citām ilgtermiņa energoefektivitātes paaugstināšanas iespējām transporta nozarē.

Pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par 3. panta 1. punktā noteikto mērķu sistēmas pārskatīšanu. Ja minētajā ziņojumā secināts, ka orientējošie mērķi var būt nesasniedzami, jo ir nepamatoti un/vai nesaskan ar jaunākajām zinātnes atziņām, šos priekšlikumus orientē uz valsts mērķiem, piemērotā veidā, iespējams, paredzot noteikt kādus obligātus mērķus.

▼M1

———————

▼B

7. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvi un administratīvi akti, kas vajadzīgi, lai ne vēlāk kā 2004. gada 31. decembrī izpildītu šīs direktīvas prasības. Par to dalībvalstis tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to savu tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

8. pants

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

9. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.