Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/30/EG**

av den 8 maj 2003

om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel

(EUT L 123, 17.5.2003, s. 42)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009	L 140	16	5.6.2009

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2003/30/EG

av den 8 maj 2003

om främjande av användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 175.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([3]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([4]), och

av följande skäl:

(1) Europeiska rådet enades vid mötet i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 om en gemenskapsstrategi för hållbar utveckling som omfattar ett antal åtgärder, däribland utvecklingen av biodrivmedel.

(2) Naturresurserna, som enligt artikel 174.1 i fördraget skall utnyttjas varsamt och rationellt, utgörs bland annat av olja, naturgas och fasta bränslen, vilka är viktiga energikällor, men de ger även upphov till de största koldioxidutsläppen.

(3) Det finns dock ett brett spektrum av biomassa som kan användas för att producera biodrivmedel och som härrör från jordbruks- och skogsbruksprodukter liksom från restprodukter och avfall från skogsbruk och skogs- och jordbrukslivsmedelsindustrin.

(4) Transportsektorn, som svarar för mer än 30 % av den slutliga energiförbrukningen i gemenskapen, expanderar och trenden kommer med all säkerhet att förstärkas och koldioxidutsläppen öka; denna expansion kommer att bli procentuellt högre i kandidatländerna efter deras anslutning till Europeiska unionen.

(5) Kommissionen anger i sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” att koldioxidutsläppen från transportsektorn förväntas öka med 50 % mellan 1990 och 2010 till omkring 1 113 miljoner ton, varvid vägtransporterna, som svarar för 84 % av de transportrelaterade koldioxidutsläppen, bär det tyngsta ansvaret. I vitboken ställs det därför av miljöskäl upp krav på att oljeberoendet (för närvarande 98 %) inom transportsektorn skall minskas genom användning av alternativa drivmedel, såsom biodrivmedel.

(6) En ökad användning av biodrivmedel utgör en del av det åtgärdspaket som krävs för att följa Kyotoprotokollet, liksom av andra strategier för att uppfylla ytterligare åtaganden i detta hänseende.

([1]) EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 205 och EGT C 331 E, 31.12.2002, s. 291.
([2]) EGT C 149, 21.6.2002, s. 7.
([3]) EGT C 278, 14.11.2002, s. 29.
([4]) Europaparlamentets yttrande av den 4 juli 2002 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 18 november 2002 (EUT C 32 E, 11.2.2003, s. 1) och Europaparlamentets beslut av den 12 mars 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT).

▼B

(7) En ökad användning av biodrivmedel – utan att för den skulle utesluta användning av andra möjliga alternativa drivmedel, inbegripet motorgas (LPG) och komprimerad naturgas (CNG) för motorfordon – är ett av flera sätt för gemenskapen att minska sitt beroende av importerad energi och påverka drivmedelsmarknaden och således energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt. Detta bör dock inte på något sätt minska vikten av att gemenskapslagstiftningen om bränslekvalitet, fordonsutsläpp och luftkvalitet efterlevs.

(8) Framsteg i tekniken har lett till att de flesta fordon som i dag är i bruk i Europeiska unionen utan problem kan använda en låg inblandning av biodrivmedel. De senaste tekniska framstegen gör det möjligt att använda högre halter av biodrivmedel i blandningen. I vissa länder används redan blandningar som innehåller halter av biodrivmedel på 10 % och däröver.

(9) Avgränsade fordonsflottor erbjuder möjligheten att använda biodrivmedel i högre koncentration. I vissa städer finns det redan avgränsade fordonsflottor som drivs med rent biodrivmedel, vilket i vissa fall har bidragit till att förbättra luftkvaliteten i städerna. Medlemsstaterna skulle därför ytterligare kunna främja användningen av biodrivmedel i offentliga transportmedel.

(10) Att främja användningen av biodrivmedel utgör ett steg mot en utökad användning av biomassa, vilket gör det möjligt att utveckla biodrivmedlen ytterligare i framtiden samtidigt som andra alternativ inte utesluts, särskilt inte vätgasalternativet.

(11) Medlemsstaternas forskningspolitik om ökad användning av biodrivmedel bör i avsevärd utsträckning omfatta vätgassektorn och främja detta alternativ, och därvid beakta gemenskapens alla relevanta ramprogram.

(12) Ren vegetabilisk olja från oljeväxter som framställs genom pressning, extraktion eller jämförbara metoder, rå eller raffinerad men kemiskt oförändrad, kan också användas som biodrivmedel i vissa fall där användningen är förenlig med motortyperna och motsvarande utsläppskrav.

(13) Nya typer av drivmedel bör uppfylla erkända tekniska standarder för att accepteras i större omfattning av konsumenter och fordonstillverkare, och därmed få spridning på marknaden. Tekniska standarder utgör också utgångspunkten för krav när det gäller utsläpp och övervakning av utsläpp. Nya drivmedelstyper kan ha svårt att uppfylla dagens tekniska standarder, som i stor utsträckning har utvecklats för konventionella fossila drivmedel. Kommissionen och standardiseringsorganen bör övervaka utvecklingen och aktivt anpassa och utveckla standarder, i synnerhet flyktighetsparametrar, så att nya typer av drivmedel kan införas med bibehållna krav på miljöprestanda.

(14) Bioetanol och biodiesel som i ren form eller i blandningar används i fordon bör uppfylla de kvalitetsstandarder som fastställts för att motorerna skall fungera optimalt. Det noteras att Europeiska standardiseringskommitténs standard prEN 14214 för fettsyrametylestrar (FAME) kan tillämpas i fråga om biodiesel för dieselmotorer, där tillverkningsalternativet är omförestring. Europeiska standardiseringskommittén bör sålunda fastställa lämpliga standarder för andra biodrivmedelsprodukter i Europeiska unionen.

(15) Att främja användningen av biodrivmedel i enlighet med hållbara jordbruks- och skogsbruksmetoder som föreskrivs i bestämmelserna inom den gemensamma jordbrukspolitiken kan skapa nya möjligheter till hållbar utveckling av landsbygden inom ramen för en mer marknadsinriktad gemensam jordbrukspolitik som är mer inriktad på den europeiska marknadens behov, en levande landsbygd och ett mångsidigare jordbruk och kan öppna en ny mark-

▼B

nad för innovativa jordbruksprodukter i de nuvarande och framtida medlemsstaterna.

(16) I sin resolution av den 8 juni 1998 ([1]) godkände rådet kommissionens strategi och handlingsplan för förnybara energikällor och efterlyste särskilda åtgärder när det gäller biodrivmedel.

(17) Kommissionens grönbok ”Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning” ställer upp målet att man senast år 2020 skall ha ersatt 20 % av konventionella drivmedel med alternativa drivmedel inom vägtransportsektorn.

(18) Om alternativa drivmedel skall lyckas komma in på marknaden, måste de vara lättillgängliga och konkurrenskraftiga.

(19) I sin resolution av den 18 juni 1998 ([2]) krävde Europaparlamentet att marknadsandelen för biodrivmedel skulle öka till 2 % under de kommande fem åren genom ett åtgärdspaket som bland annat omfattar skattebefrielse, finansiellt stöd till förädlingsindustrin och fastställande av en obligatorisk andel biodrivmedel för oljeföretag.

(20) Den optimala metoden för att öka andelen biodrivmedel på de nationella marknaderna och gemenskapsmarknaderna är beroende av tillgången på resurser och råvaror, av den nationella politiken och gemenskapspolitiken för att främja biodrivmedel och av skattebestämmelser, samt av att alla intressenter/parter involveras på ett lämpligt sätt.

(21) Nationell politik för att främja användningen av biodrivmedel får inte hindra den fria rörligheten för drivmedel som uppfyller de harmoniserade miljöspecifikationerna i gemenskapslagstiftningen.

(22) Främjande av produktion och användning av biodrivmedel kan bidra till att beroendet av importerad energi och utsläppen av växthusgaser minskar. Dessutom kan biodrivmedel, i ren form eller i blandad form, i princip användas i befintliga motorfordon och användas i nuvarande bränslesystem för fordon. Blandning av biodrivmedel och fossila drivmedel kan underlätta en potentiell minskning av kostnaderna för distributionssystemet i gemenskapen.

(23) Eftersom målet för den föreslagna åtgärden, nämligen införandet av allmänna principer för att en minimiandel biodrivmedel skall kunna marknadsföras och distribueras, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av åtgärdens omfattning och det därför bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(24) Forskning och teknisk utveckling när det gäller biodrivmedlens hållbarhet bör främjas.

(25) Ökad användning av biodrivmedel bör åtföljas av en noggrann analys av de miljömässiga, ekonomiska och sociala konsekvenserna för att man skall kunna avgöra huruvida det är lämpligt att öka andelen biodrivmedel i förhållande till konventionella drivmedel.

(26) Det bör föreskrivas ett förfarande för att snabbt anpassa förteckningen över biodrivmedel, andelen förnybart innehåll och tidsplanen för att införa biodrivmedel på transportmarknaden till den tekniska utvecklingen och till resultaten av en miljökonsekvensbedömning av den första introduktionsfasen.

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

▼B

(27) Åtgärder bör vidtas för att snabbt utveckla kvalitetsstandarderna för biodrivmedel som används inom fordonssektorn, både som rena biodrivmedel och som blandningskomponenter i konventionella drivmedel. Även om den biologiskt nedbrytbara delen av avfall är en potentiellt användbar källa för framställning av biodrivmedel, måste det i kvalitetsstandarderna tas hänsyn till att avfallet eventuellt kan vara kontaminerat, så att inte vissa komponenter skadar fordonet eller förvärrar utsläppen.

(28) Stödet för att främja användningen av biodrivmedel bör ske i överensstämmelse med försörjningstrygghet och miljömål, liksom de politiska målen och åtgärderna på området i varje medlemsstat. När så är fallet kan medlemsstaterna överväga vilka kostnadseffektiva sätt som finns för att informera om möjligheterna att använda biodrivmedel.

(29) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syftet med detta direktiv är att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som skall ersätta diesel eller bensin för transportändamål i varje medlemsstat, för att på så sätt bidra till mål som t.ex. att uppfylla åtaganden som rör klimatförändringar, bidra till försörjningstryggheten på ett miljövänligt sätt och främja förnybara energikällor.

▼M1

———————

▼B

Artikel 3

1. a) Medlemsstaterna bör se till att en minsta andel biodrivmedel och andra förnybara bränslen släpps ut på deras marknader och skall fastställa nationella vägledande mål för detta.

b) i) Ett referensvärde för dessa mål skall vara 2 %, beräknat på energiinnehållet, av all bensin och diesel för transportändamål som släpps ut på deras marknader, senast den 31 december 2005.

ii) Ett referensvärde för dessa mål skall vara 5,75 %, beräknat på energiinnehållet, av all bensin och diesel för transportändamål som släpps ut på deras marknader, senast den 31 december 2010.

▼M1

———————

▼B

4. Medlemsstaterna bör i sina åtgärder ta hänsyn till vilken inverkan på den totala klimat- och miljöbalansen som de olika biodrivmedlen och andra förnybara drivmedel har och får prioritera främjandet av sådana drivmedel som ger en mycket god kostnadseffektiv miljöbalans med beaktande av konkurrenskraft och försörjningstrygghet.

▼M1

———————

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

▼B

Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall före den 1 juli varje år rapportera till kommissionen om

— vilka åtgärder som vidtagits för att främja användningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel som skall ersätta diesel eller bensin för transportändamål,

— de nationella resurser som anslagits för produktion av biomassa för annan energianvändning än transport, och

— det föregående årets totala försäljning av drivmedel samt andelen biodrivmedel, rena eller blandade, och andra förnybara drivmedel som släppts ut på marknaden. I förekommande fall skall medlemsstaterna rapportera om exceptionella förhållanden när det gäller utbudet av råolja eller oljeprodukter som har påverkat försäljningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel.

I sin första rapport efter ikraftträdandet av detta direktiv skall medlemsstaterna ange nivån på sina nationella vägledande mål för den första fasen. I rapporten för år 2006 skall medlemsstaterna ange sina nationella vägledande mål för den andra fasen.

I rapporterna skall avvikelser från de nationella målen i förhållande till referensvärdena i artikel 3.1 b motiveras och kan grundas på följande faktorer:

a) Objektiva faktorer, t.ex. den begränsade nationella potentialen för produktion av biodrivmedel från biomassa.

b) Storleken på de resurser som anslås till produktion av biomassa för annan energianvändning än transport samt de särskilda tekniska eller klimatmässiga förhållanden som kännetecknar den nationella marknaden för drivmedel.

c) Nationella strategier för att anslå jämförbara resurser till produktionen av andra drivmedel som baseras på förnybara energikällor och är förenliga med målen för detta direktiv.

2. Kommissionen skall senast den 31 december 2006 och vartannat år därefter utarbeta och till Europaparlamentet och rådet lämna en utvärderingsrapport om framstegen när det gäller användning av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i medlemsstaterna.

Denna rapport skall åtminstone omfatta följande:

a) Kostnadseffektiviteten för de åtgärder som medlemsstaterna har vidtagit för att främja användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel.

b) De ekonomiska aspekterna och miljökonsekvenserna av en ytterligare ökning av andelen biodrivmedel och andra förnybara drivmedel.

c) Biodrivmedel och andra förnybara drivmedel i ett livscykelperspektiv, för att ange möjliga åtgärder för det framtida främjandet av de av dem som är klimat- och miljövänliga och som kan bli konkurrenskraftiga och kostnadseffektiva.

d) Hållbarheten vid odling av grödor som används för att framställa biodrivmedel, särskilt markanvändning, grad av odlingsintensitet, växelbruk och användning av bekämpningsmedel.

e) Bedömning av användningen av biodrivmedel och andra förnybara drivmedel med avseende på deras olika konsekvenser för klimatförändringen och deras påverkan när det gäller att minska koldioxidutsläppen.

f) En genomgång av ytterligare mer långsiktiga alternativ när det gäller åtgärder för energieffektivitet på transportområdet.

Utifrån denna rapport skall kommissionen när det är lämpligt för Europaparlamentet och rådet lägga fram förslag om en anpassning av de mål

▼B

som anges i artikel 3.1. Om rapportens slutsats blir att de vägledande målen sannolikt inte kommer att uppnås av skäl som är oberättigade och/eller inte hänför sig till nya vetenskapliga rön, skall dessa förslag ta upp nationella mål, inklusive eventuella bindande mål, i en lämplig form.

▼M1

———————

▼B

Artikel 7

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser i lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 31 december 2004. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texten till de bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 8

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 9

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.