

ДИРЕКТИВА РАДИ 2003/30/ЄС Європейського Парламенту та Ради

від 8 травня 2003 року

про сприяння використанню біопалива або іншого відновлюваного палива для транспорту

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства і, зокрема, статтю 175 (1) Договору,

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету ⁽²⁾,

Беручи до уваги висновок Комітету регіонів ⁽³⁾,

Діючи відповідно до процедури, вказаної у статті 251 Договору ⁽⁴⁾,

Оскільки:

- (1) Європейська Рада, яка проходила у Гетеборзі з 15 по 16 червня 2001 року, погодила стратегію Співтовариства щодо сталого розвитку, що складається з пакету заходів, які включають розробку біопалива.
- (2) Природні ресурси, а також їх розумне та раціональне використання, як згадано у статті 174 (1) Договору, включають нафту, природний газ та тверде паливо, які є основними джерелами енергії, але також є основними джерелами викидів вуглекислого газу.
- (3) Однак, існує широкий асортимент біомас, які можуть використовуватися для виробництва біопалива, яке отримують з продуктів сільського та лісного господарств, а також з відходів лісопереробної та агрохарчової промисловості.
- (4) Транспортний сектор складає більше ніж 30% остаточного споживання енергії у Співтоваристві і розширюється, тенденція, що обов'язково збільшується, разом з викидами вуглекислого газу і таке розширення буде збільшуватися у відсотковому значенні в країнах-кандидатах після їх приєднання до Європейського Союзу.
- (5) Біла книга Комісії "Європейська транспортна політика на 2010 рік: час вирішувати" очікує, що викиди CO₂ з транспорту підвищаться на 50% між 1990 та 2010 рр. до близько 1113 мільйонів тон, основна відповідальність покладається на автотранспорт, який дорівнює 84% викидів, які пов'язані з транспортом. З екологічної точки зору Біла книга вимагає, щоб залежність від нафти (на даний час 98%) у транспортному секторі була знижена за рахунок використання альтернативного палива, такого як біопаливо.
- (6) Більше використання біопалива для транспорту створює частину пакету заходів, необхідних для дотримання Кіотського протоколу, а також будь-якого пакету стратегій для дотримання подальших зобов'язань у цьому відношенні.
- (7) Підвищене використання біопалива для транспорту, без виключення іншого можливого альтернативного палива, включаючи автомобільні LPG та CNG, є одним з механізмів за допомогою якого Співтовариство може знизити свою залежність від імпорту енергії та впливу ринку палива для транспорту і тому безпеку постачання палива на середньостроковий та довгостроковий періоди. Однак, таке рішення не повинно у жодному випадку знижувати важливість дотримання законодавства Співтовариства щодо якості палива, викидів транспортних засобів та якості повітря.
- (8) В результаті удосконалення технологій більшість транспортних засобів, які в даний час експлуатуються у Європейському Союзі, можуть використовувати паливо з домішками біопалива. Сучасні технологічні розробки надають можливість використовувати більший відсоток біопалива у паливі. Деякі країни вже використовують суміші біопалива з часткою у 10% та більше.
- (9) Автопарки, які залежать від визначеного продукту, пропонують потенціал використання біопалива вищої концентрації. В деяких містах автопарки, які залежать від визначеного продукту, вже функціонують на чистому біопаливі і, у деяких випадках, це допомогло підвищити якість повітря у міській зоні. Держави-члени можуть подальше сприяти використанню біопалива для комунального транспорту.
- (10) Сприяння використанню біопалива означає здійснення кроку вперед щодо широкого застосування біомаси, що надасть можливість більш інтенсивно розробляти біопаливо у майбутньому, при цьому не виключаючи інші варіанти і, зокрема, варіанту щодо водню.
- (11) Дослідницька політика, що здійснюється державами-членами, відносно підвищеного використання біопалива має значною мірою охоплювати питання водню та підтримувати такий варіант, беручи до уваги відповідні рамкові програми Співтовариства.

- (12) Чиста рослинна олія з олійних рослин, яка виготовлена за допомогою вижиму, екстрагування або порівняльних процедур, необроблена чи рафінована, але хімічно не модифікована, може також використовуватися в якості біопалива в певних випадках, якщо її використання сумісне з типом двигунів, що використовуються, та з відповідними вимогами до викидів.
- (13) Нові види палива мають відповідати визнаним технічним стандартам, якщо вони будуть прийняті у більшій мірі споживачами та виробниками транспортних засобів і таким чином проникати на ринок. Технічні стандарти також створюють основу для вимог стосовно викидів та контролю викидів. Можуть виникнути складнощі при забезпеченні того, що нові види палива відповідають поточним технічним стандартам, які більшою мірою були розроблені для традиційного викопного палива. Комісія та органи стандартизації мають контролювати розробки та адаптувати і активно розробляти стандарти, зокрема аспекти летючості, для того щоб можна було впровадити нові види палива і при цьому підтримувати екологічні вимоги до робочих характеристик.
- (14) Біоетанол та біодизель, якщо їх використовують для транспортних засобів у чистому виді або в якості суміші, мають відповідати стандартам з якості, що встановлені для забезпечення оптимальної роботи двигуна. Відмічається, що стосовно біодизеля для дизельних двигунів, якщо варіант технології – це естерифікація, може застосовуватися стандарт prEN 14214 Європейського комітету з стандартизації (CEN) щодо метилових складних ефірів жирних кислот (FAME). Таким чином, CEN має встановити стандарти для інших продуктів біопалива для транспорту в Європейському Союзі.
- (15) Сприяння використанню біопалива при дотриманні сталої фермерської та лісівницької діяльності, що встановлена в правилах, які керують спільну аграрну політику, може сприяти створенню нових можливостей для сталого сільськогосподарського розвитку в рамках більш орієнтованої на ринок спільної аграрної політики, що спрямована більш на європейський ринок, та повагу до добробуту сільського життя та багатофункціонального сільського господарства, а також може відкрити новий ринок для інноваційних аграрних продуктів відносно поточних та майбутніх держав-членів.
- (16) У своїй резолюції від 8 червня 1998 року ⁽⁵⁾ Рада підтримала стратегію та план дій Комісії щодо відновлювальних енергоресурсів та звернулася з проханням щодо конкретних заходів в секторі біопалива.
- (17) Зелена книга Комісії “Щодо європейської стратегії безпеки енергопостачання” встановлює ціль - 20% заміна традиційного палива на альтернативне паливо для автотранспортного сектору до 2020 року.
- (18) Альтернативне паливо може лише проникнути на ринок, якщо воно буде в наявності і буде конкурентоспроможним.
- (19) У своїй Резолюції від 18 червня 1998 року ⁽⁶⁾ Європейський Парламент закликав збільшити ринкову частку біопалива до 2% впродовж наступних п'яти років за допомогою пакету заходів, що включає звільнення від оподаткування, фінансової підтримки для переробної промисловості та встановлення обов'язкової частки біопалива для нафтових компаній.
- (20) Оптимальний метод збільшення частки біопалива на національному ринку та ринках Співтовариства залежить від наявності ресурсів та сировини, від національної політики та політики Співтовариства щодо сприяння просуванню біопалива та від податкових заходів, а також від відповідного залучення всіх зацікавлених сторін/сторін.
- (21) Національні стратегії, спрямовані на сприяння використанню біопалива, не повинні призводити до заборони вільного руху палива, що відповідає гармонізованим технічним вимогам у сфері екології, встановленим законодавством Співтовариства.
- (22) Сприяння виробництву і використанню біопалива може створити умови для зниження залежності імпорту енергії та зниження викидів газів, що спричиняють парниковий ефект. Крім того, біопаливо, в чистому виді або у формі суміші, може в принципі використовуватися в існуючих автомобілях та використовувати поточну систему розподілу палива в автомобілі. Змішування біопалива може сприяти потенційному зниженню витрат в системі розподілу в Співтоваристві.
- (23) Оскільки мета запропонованої дії, а саме впровадження загальних принципів, що передбачають мінімальний відсоток біопалива, яке буде продаватися на ринку та розповсюджуватися, не може бути досягнута відповідним чином державами-членами із-за ефекту масштабу, і таким чином може бути досягнута у кращій спосіб на рівні Співтовариства, Співтовариство може прийняти положення відповідно до принципу субсидіарності, вказаного у статті 7 Договору. Згідно з принципом пропорційності, вказаного у цій статті, положення цієї Директива не виходять за межі того, що необхідно для досягнення цієї мети.
- (24) Слід сприяти дослідницькій діяльності та технологічному розвитку в питаннях стабільності біопалива.
- (25) Підвищення використання біопалива має супроводжуватися детальним аналізом оточуючого середовища, економічного та соціального впливу для прийняття рішення чи доцільно підвищувати пропорцію біопалива по відношенню до традиційного палива.
- (26) Слід передбачити можливість швидкого адаптувати переліку біопалива, відсоток відновлюваного вмісту, а також графік впровадження біопалива на ринок транспортного палива, до технічного прогресу і до результатів оцінки впливу на оточуюче середовище першої фази впровадження.
- (27) Слід впровадити заходи для розробки стандартів з якості для біопалива, які будуть використовуватися у автомобільному секторі, як в якості чистого біопалива, так і в якості компоненту змішування для традиційного палива. Хоча біодеградуюча частка відходів становить потенційно придатне джерело для виробництва біопалива, стандарт з якості має враховувати

можливе забруднення, що знаходиться у відходах, для уникнення певних компонентів, що ушкоджують транспортний засіб, або спричиняють серйозні викиди.

- (28) Сприяння просуванню біопалива має бути сумісним з безпекою постачань та цілями оточуючого середовища та заходами в кожній державі-члені. При здійсненні таких дій держави-члени можуть розглянути рентабельні способи популяризації можливостей використання біопалива.
- (29) Необхідні заходи для реалізації цієї Директиви мають бути прийняті відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що встановлюють процедури для здійснення імплементаційних повноважень, що надані Комісії (⁷),

УХВАЛИЛА ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

Ця Директива спрямована на сприяння використанню біопалива або іншого відновлювального палива для заміни дизеля або бензину для транспортних цілей в кожній державі-члені, з метою сприяння цілям, таким як виконання зобов'язань щодо зміни клімату, екологічна безпека постачання та сприяння відновлювальним енергоджерелам.

Стаття 2

1. Для цілей цієї Директиви, застосовують наступні визначення:

- (a) “біопаливо” означає рідке або газове паливо для транспорту, що виготовлене з біомаси;
- (b) “біомаса” означає частку продукції, що зазнає біологічного розкладу, відходи та залишки від сільського господарства, (включаючи рослинні та тваринні речовини), лісництва та споріднених галузей промисловості, а також частку промислових та міських відходів, що зазнають біологічного розкладу;
- (c) “інше відновлювальне паливо” означає відновлювальне паливо, інше ніж біопаливо, яке виникає з відновлювальних енергоджерел, як визначено у Директиві 2001/77/ЄС⁸ та використовується для транспортних цілей;
- (d) “запас енергії” означає нижчу теплотворну здатність палива.

2. Принаймні, продукти, що перераховані нижче, вважаються біопаливом:

- (a) “біоетанол”: етанол, що виготовлений з біомаси і/або органічних фракцій відходів, буде використовуватись в якості біопалива;
- (b) “біодизель”: метилефір дизельної якості, що виготовлений з рослинної або тваринної олії, буде використовуватись в якості біопалива;
- (c) “біогаз”: паливний газ, виготовлений з біомаси і/або частки відходів, що зазнають біологічного розкладу, що може бути очищений до якості природного газу, буде використовуватись в якості біопалива, або газу, виробленого з деревини;
- (d) “біометанол”: метанол, що виготовлений з біомаси, буде використовуватись в якості біопалива;
- (e) “біодиметилловий ефір”: диметилловий ефір, що виготовлений з біомаси, буде використовуватись в якості біопалива;
- (f) “біо-ЕТВЕ (етилтертіобутилефір)”: ЕТВЕ виготовлений на основі біоетанолу. Відсоток від обсягу біо-ЕТВЕ, щоб він вважався біопаливом, складає 47%;
- (g) “біо-МТВЕ (метилтертіобутилефір)”: паливо, що виготовлене на основі біометанолу. Відсоток від обсягу біо-МТВЕ, щоб він вважався біопаливом, складає 36%;
- (h) “синтетичне біопаливо”: синтетичні вуглеводні або суміші синтетичних вуглеводнів, що були виготовлені з біомаси;
- (i) “біоводень”: водень, що виготовлений з біомаси і/або з частки відходів, що зазнають біологічного розкладу, буде використовуватись в якості біопалива;
- (j) “чиста рослинна олія”: олія, виготовлена з олійних рослин через процедури витискання, екстрагування або подібних процедур, неочищена або рафінована, але хімічно немодифікована, якщо сумісна з типом залучених двигунів та з відповідними вимогами викидів.

Стаття 3

1. (a) Держави-члени повинні забезпечити, що мінімальна пропорція біопалива та іншого відновлювального палива розташована на ринках, та з цією метою, встановлюють національні індикативні цільові показники.

(b) (i) Мінімальна величина для цих цілей складає 2%, що розрахована на основі енергетичного вмісту всієї сукупності бензину та дизелю, який перебуває в торговому обороті на їхніх ринках для транспортних цілей найпізніше до 31 грудня 2005 року.

(ii) Мінімальна величина для цих цілей складає 5,75%, що розраховані на основі енергетичного вмісту всієї сукупності бензину та дизелю для транспортних цілей, розміщеної на їхніх ринках до 31 грудня 2010 року.

2. Біопаливо може бути доступним в будь-якій з наступних форм:

(a) як чисте біопаливо або у високій концентрації в похідних мінеральної олії згідно із спеціальними стандартами якості для використання транспортних засобів.

(b) як біопаливо, змішане з похідними мінеральної олії згідно з відповідними європейськими нормами, що описують технічні специфікації для транспортного палива (EN 228 та EN 590);

(c) як рідина, що походить з біопалива, такого як ЕТВЕ (етилтертіобутилефір), якщо відсоток біопалива є таким, як вказано у статті 2(2).

3. Держави-члени спостерігають за ефектом використання біопалива у дизельних сумішах понад 5% за допомогою неадаптованих транспортних засобів та вживають заходів, якщо відповідно, з метою забезпечення відповідності відповідному законодавству Співтовариства щодо норм викидів.

4. В заходах, які вони вживають, держави-члени повинні враховувати загальну атмосферу та баланс навколишнього середовища різних видів біопалива та іншого відновлювального палива, а також можуть надавати переваги сприянню такого палива, що демонструє баланс економічної ефективності та безпеки навколишнього середовища, враховуючи також конкурентоздатність та безпеку постачання.

5. Держави-члени забезпечують надання громадськості інформація про наявність палива та іншого відновлювального палива. Для відсотку біопалива, змішаного з похідними нафти, що перевищує граничне значення 5% метилового складного ефіру жирних кислот (FAME) чи 5% біетанолу, встановлюють спеціальне маркування в пунктах продажу.

Стаття 4

1. Держави-члени повідомляють Комісію до 1 липня кожного року про:

- 1 заходи, яких було вжито для сприяння використанню біопалива або іншого відновлювального палива для заміни дизелю або бензину для транспортних цілей,
- 2 національні ресурси, призначені для виготовлення біомаси для цілей використання енергії, інших ніж для транспортних цілей, а також
- 3 загальний продаж транспортного палива та частини біопалива, чистого чи змішаного, а також іншого відновлювального палива, розташованого на ринку за попередній рік. Якщо відповідно, держави-члени повідомляють про будь-які незвичайні умови у постачанні неочищеної нафти або нафтопродуктів, які вплинули на продаж біопалива та іншого відновлювального палива.

У своєму першому звіті після набуття цією Директивою чинності, держави-члени вказують рівень своїх національних індикативних цільових показників за першу фазу. У звіті, що охоплює 2006 рік, держави-члени вказують свої національні індикативні цільові показники за другу фазу.

В цих звітах мотивується розрізнення національних індикативних цільових показників у порівнянні з вихідними величинами, про які згадано у статті 3(1)(b), та могло б базуватися на наступних елементах:

(a) об'єктивні фактори, такі як обмежений національний потенціал для виробництва біопалива з біомаси;

(b) кількість ресурсів, виділених для виготовлення біомаси для цілей використання енергії, інших ніж для транспортних цілей та спеціальні технічні або кліматичні характеристики національного ринку для транспортного палива;

(c) національна політика, що виділяє подібні ресурси для виробництва іншого транспортного палива, що базується на відновлювальних енергоджерелах, та сумісна з цілями цієї Директиви.

2. Не пізніше 31 грудня 2006 року, а також кожні два роки після цього, Комісія складає звіт оцінки для Європейського Парламенту та для Ради про успіхи, здійснені у використанні біопалива та іншого відновлювального палива в державах-членах.

Цей звіт охоплює, принаймні наступне:

(a) економічну ефективність заходів, вжитих державами-членами для сприяння використанню біопалива та іншого відновлювального палива;

(b) економічні аспекти та вплив подальшого збільшення частини біопалива та іншого відновлювального палива на навколишнє середовище;

(c) перспективу життєвого циклу біопалива та іншого відновлювального палива, з метою вказуючих можливих заходів для майбутнього сприяння такого палива, що є безпечним для клімату та навколишнього середовища, а також що здатне стати конкурентоспроможним та рентабельним;

(d) стабільність сільськогосподарських культур, що використовуються для виробництва біопалива, особливо використання землі, ступінь інтенсивності культивування, сівозна та використання пестицидів;

(e) оцінку використання біопалива та іншого відновлювального палива відносно їхніх ефектів розрізнення щодо зміни клімату та їхнього впливу на скорочення викидів CO₂;

(f) перегляд подальших більш довгострокових варіантів, що стосуються заходів ефективності використання енергії у транспорті.

Стаття 7

На основі цього звіту Комісія передає коли це доцільно пропозиції до Європейського Парламенту та до Ради щодо адаптації системи цільових показників як викладено у статті. Якщо в цьому звіті робиться висновок що індикативні цільові показники не можна досягнути з причин які є необґрунтованими і/або не стосуються нових наукових доказів в цих пропозиціях розглядають національні цільові показники включаючи можливі обов'язкові цільові показники у відповідній формі.

Стаття 5

Перелік що міститься у статті 2 (2) може бути адаптований до технічного прогресу відповідно до процедури про яку згадано у статті 6(2). При адаптуванні цього переліку враховується вплив палива на навколишнє середовище.

Стаття 6

Комісії допомагає Комітет.

Якщо посилання робиться на цей пункт тоді застосовуються статті 5 і 7 Рішення 1999/468/ЄС враховуючи положення статті цього Рішення.

Період встановлений у статті 5(б) Рішення 1999/468/ЄС складає три місяця.

Комітет приймає свої процедурні правила.

1. Держави-члени ухвалюють закони, підзаконні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання цієї Директиви, не пізніше 31 грудня 2004 року. Вони відразу повідомляють про це Комісію.

Коли держави-члени приймають такі положення, вони повинні містити посилання на цю Директиву чи супроводжуватися таким посиланням у разі їхньої офіційної публікації. Методи, за якими здійснюється таке посилання, встановлюються державами-членами.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного законодавства, які вони ухвалили у сфері, що регулюється цією Директивою.

Стаття 8

Ця Директива набуває чинності у день її публікації в Офіційному віснику Європейського Союзу.

Стаття 9

Цю Директиву адресовано державам-членам.

Вчинено у Брюсселі 8 червня 2003 року.

За Європейський Парламент

За Раду

Голова

Голова

P. COX

M. CHRISOCHOIDIS