

DIRECTIVA EC/2003/30 A CONSILIULUI SI PARLAMENTULUI EUROPEAN
din 8 mai 2003
privind promovarea utilizării biocombustibililor sau a altor combustibili regenerabili
destinați transportului

PARLAMENTUL EUROPEAN SI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

Având în vedere Tratatul de bază al Uniunii Europene și în particular referindu-se la Articolul 175(1),

Având în vedere recomandarea Comisiei (1),

Având în vedere opinia Comitetului European Economico – Social (2),

Având în vedere opiniile Comitetelor Regionale (3),

Acționând în concordanță cu procedura prevăzută în Articolul 251 al Tratatului (4),

Având în vedere că:

1. La întrunirea Consiliului European de la Gothenburg de pe 15 și 16 iunie 2001 s-a convenit asupra unei strategii a Comunității de dezvoltare susținută, stabilindu-se un set de măsuri care includ dezvoltarea biocombustibililor.
2. Resursele naturale și utilizarea lor prudentă și rațională conform celor prezentate în Articolul 174 (1) al Tratatului, includ petrolul, gazele naturale, combustibilii solizi, care sunt surse esențiale de energie dar și principalele surse de poluare cu bioxid de carbon.
3. Există o mare varietate de biomasă care poate fi folosită pentru producerea de biocombustibil, provenind din produse agricole și forestiere, ca și din reziduuri și deșeuri forestiere și din industria forestieră și agro-alimentară.
4. Sectorul de transporturi însumează peste 30% din consumul final de energie al Comunității și dezvoltă un trend expansionist care se referă și la emisiile de bioxid de carbon; aceste emisii vor prezenta cifre procentuale mai mari în țările candidate care aspiră la aderarea la Uniunea Europeană.
5. Cartea Albă a Comisiei intitulată “ Politica transportului european pentru 2010: momentul deciziei” presupune o creșterea a emisiilor de CO₂ la un procent de 50% între 1990 și 2010, însumând aproximativ 1 113 milioane de tone, principalul responsabil fiind transportul rutier care însumează 84% din emisiile de CO₂ provenite din transporturi. Din punct de vedere ecologic Cartea Albă militează pentru reducerea dependenței de petrol (care este de aproximativ 98%) în sectorul transporturilor prin folosirea combustibililor alternativi cum ar fi biocombustibilii.
6. Utilizarea pe scară mai mare a biocombustibililor în transporturi constituie doar o parte din pachetul de măsuri ce ar trebui adoptate pentru a se pune de acord cu prevederile Protocolului de la Kyoto și cu orice alte politici viitoare referitoare la acest subiect.
7. Creșterea utilizării biocombustibililor în transport, fără a exclude alți posibili combustibili alternativi pentru industria automobilelor este unul din mijloacele prin care Comunitatea își poate reduce dependența de importul de energie, poate influența piața combustibililor pentru transporturi și poate asigura securitate în furnizarea de energie pe termen mediu și lung. În orice caz, aceste prevederi nu împieteză în nici un fel importanța legislației Comunității referitoare la calitatea combustibililor, a emisiilor provenite de la vehicule și calitatea aerului.
8. Ca un rezultat a dezvoltării tehnologice, majoritatea vehiculelor aflate în circulație în Uniunea

Europeană pot utiliza mici cantități de amestec de biocombustibil fără nici o problemă. Cele mai recente dezvoltări tehnologice fac posibilă utilizarea într-o proporție mai mare a biocombustibilului conținut în amestec. Unele țări folosesc deja biocombustibilul în proporție de 10% și chiar mai mult în amestec.

9. Unele parcuri de mașini utilizează concentrații mai mari de biocombustibili. În unele orașe ele deja funcționează pe bază de biocombustibil pur iar în unele cazuri acest lucru a dus la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane. Statele Membre pot promova în continuare utilizarea biocombustibililor în transportul public.
10. Promovarea utilizării biocombustibililor în transporturi constituie un pas înainte în perspectiva unei mai intense utilizări a biomasei care să permită biocombustibililor să se dezvolte și mai mult în viitor fără a exclude alte opțiuni, în special cea referitoare la hidrogen.
11. Politica de cercetare urmată de Statele Membre referitoare la creșterea utilizării biocombustibililor ar trebui să includă în mod semnificativ sectorul referitor la hidrogen și să promoveze această opțiune în cadrul programelor cadru ale Comunității.
12. Uleiul vegetal pur obținut din plantele uleioase prin presare, extracție sau proceduri asemănătoare, crud sau rafinat dar nemodificat chimic, poate fi de asemenea folosit ca biocombustibil, în cazuri speciale acolo unde folosirea lui este compatibilă cu tipul de motor folosit și cerințele privind protecția mediului înconjurător.
13. Ar trebui ca noile tipuri de combustibil să se alinieze la standardele tehnice deja recunoscute și în cazul în care vor fi acceptate într-o mai mare măsură de către clienți și constructorii de mașini să se impună pe piață. Standardele tehnice constituie de asemenea baza în stabilirea cerințelor referitoare la emisiile de noxe și monitorizarea lor. Dificultăți pot fi întâmpinate atunci când se explică faptul că noile tipuri de combustibili sunt conforme standardelor tehnice uzuale care în mare măsură au fost elaborate pentru combustibilii fosili convenționali. Organizațiile Comisiei și ale standardizării trebuie să monitorizeze noile tipuri de combustibili să adopte și să dezvolte standarde specifice referitoare la aspectele privind volatilitatea lor astfel încât noile tipuri de combustibil să poată fi introduse pe piață atâta timp cât sunt menținute performanțele cerute de protecția mediului.
14. Bioetanolul și biodieselul, pentru vehicule, în formă pură sau amestec trebuie să corespundă normelor standard de calitate stipulate pentru a asigura performanțe optime motoarelor. În cazul biodieselului destinat motoarelor pe diesel, unde procesul se bazează pe esterificare, poate fi utilizat standardul prEN 14214 al Institutului de Standardizare al Uniunii Europene (CEN), referitor la esterii grași de acid metilic (FAME). Ca atare CEN ar trebui să elaboreze în Uniunea Europeană standarde adecvate și pentru alte produse biocombustibile destinate transportului.
15. Promovând utilizarea biocombustibililor prin subvenționarea practicilor agricole și forestiere stipulate în directive ce stabilesc politica agricolă se pot crea noi oportunități pentru o susținută dezvoltare rurală într-o politică agricolă angrenată mai mult spre piață, o politică orientată spre piața europeană și care să asigure dezvoltarea unei vieți înfloritoare la țară și a unei agriculturi multifuncționale care ar putea deschide o piață nouă destinată produselor agricole inovatoare, cu referință în special la statele membre prezente și viitoare.
16. Prin rezoluția din 8 iunie 1998 (1) Consiliul a girat strategia și planul de acțiune al Comisiei referitoare la sursele de energie regenerabile și a cerut luarea de măsuri concrete în sectorul biocombustibililor.
17. Cartea Verde a Comisiei intitulată "Spre o strategie europeană pentru securitatea alimentării cu energie" stabilește ca obiectiv înlocuirea până în anul 2020 a combustibililor convenționali în proporție de 20% cu combustibili alternativi în sectorul transportului stradal.

18. Combustibilii alternativi vor reuși să se impună pe piață numai atunci când se vor găsi din abundență pe piață și vor fi competitivi.
19. În rezoluția din 18 iunie 1998 (1), Parlamentul European a solicitat peste cinci ani o creștere de 2% a cotei părți pe piața biocombustibililor, printr-un pachet de măsuri ce include scutirea de taxe, asistență financiară oferită procesării industriale și impunerea unei cantități obligatorii de biocombustibili firmelor petroliere.
20. Metoda optimă de creștere a cotei părți de biocombustibili pe piețele naționale și ale Comunității depinde de disponibilitatea resurselor și a materiilor prime, de politicile naționale și ale Comunității de promovare a biocombustibililor, de politica taxelor și de implicarea optimă a tuturor factorilor de decizie/partide.
21. Politicile naționale de promovare a utilizării biocombustibililor n-ar trebui să ducă la prohibiția mișcării libere a combustibililor conform specificațiilor armonizate privind protecția mediului așa cum au fost stipulate în legislația Comunității.
22. Promovarea producției și consumului de biocombustibili ar putea contribui la reducerea importului de energie și emisiilor gazelor de seră. În plus, biocombustibilii, sub formă pură sau în amestec, ar putea în principiu fi folosiți la motoarele vehiculelor existente folosind sistemul de distribuție a combustibilului uzual al motorului. Amestecarea biocombustibilului cu combustibil fosil ar putea facilita o potențială reducere a costului în sistemul de distribuție al Comunității.
23. Atâta timp cât obiectivul activității propuse, respectiv introducerea principiilor generale care să stabilească asigurarea unui procentaj minim de biocombustibili care să poată fi comercializat și distribuit, nu poate fi realizat suficient de Statele Membre datorită modului de abordare și din această cauză ar putea fi mai bine abordată la nivelul Comunității, Comunitatea ar putea adopta măsuri în concordanță cu principiul subvenționării așa cum s-a stipulat în Articolul 5 al Tratatului. În concordanță cu principiul proporționalității, așa cum s-a stabilit în Articol, această Directivă nu se situează în dezacord cu normele necesare atingerii acestui obiectiv.
24. Ar trebui promovată cercetarea și dezvoltarea tehnologică în domeniul biocombustibililor pe baza subvenționării.
25. O creștere a utilizării biocombustibililor ar trebui însoțită de o analiză detaliată a impactului ecologic economic și social pentru a se putea decide dacă este recomandată creșterea cantității de biocombustibili vis a vis de combustibilii convenționali.
26. Ar trebui luate măsuri pentru a se crea posibilitatea de adaptare rapidă a listei cu biocombustibili, procentul de combustibil regenerat și schema conform căreia vor fi introduși biocombustibilii pe piața combustibililor destinați transportului, pentru progresul tehnic și pentru a evalua rezultatele impactului asupra mediului înconjurător în prima fază de introducere a acestor combustibili.
27. Ar trebui luate măsuri pentru elaborarea rapidă de standarde de calitate pentru biocombustibili pentru a putea fi folosiți în sectorul automobilelor, atât în amestec cât și ca un component al combustibililor convenționali. Deși partea biodegradabilă a deșeurilor constituie o potențială sursă de producere de biocombustibili standardul de calitate trebuie să ia în calcul factorul de contaminare prezent în deșeuri pentru a evita deteriorarea unor componente speciale ale vehiculelor sau să se producă emisii care produc deteriorări.
28. Incurajarea promovării biocombustibililor trebuie să fie susținută și să cuprindă securitate în livrare, obiective privind protecția mediului înconjurător, o politică adecvată și măsuri care să susțină aceste obiective în cadrul fiecărui Stat Membru. Procedându-se astfel Statele Membre pot lua în calcul eficiența prețului atunci când se va face reclamă utilizării biocombustibililor.

29. Măsurile necesare implementării acestei Directive ar trebui adoptate în concordanță cu Decizia Consiliului 1999/468/EC din 28 iunie 1999 stipulând procedurile pentru exersarea implementării puterii de decizie conferită Comisiei (1).

S-A ADOPTAT ACEASTĂ DECIZIE:

Articolul 1

Această Directivă urmărește promovarea utilizării biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili, să înlocuiască benzina sau petrolul din sectorul transporturilor în fiecare Stat Membru contribuind la obiective care să ofere soluții modificării climei, protecției mediului, securității în livrare și promovând surse de energie regenerabile.

Articolul 2

1. Pentru îndeplinirea acestor scopuri cuprinse în Directivă trebuie elaborate următoarele definiții:

(a) "biocombustibili" sunt combustibili pentru transport sub formă lichidă sau gazoasă, produși din biomasă;

(b) "biomasa" este partea biodegradabilă din produse, deșeuri și reziduuri din agricultură (inclusiv substanțe vegetale și animale), sectorul forestier și industria aferentă și parte din deșeurile industriale și municipale;

(c) "alți combustibili regenerabili" înseamnă combustibili regenerabili, alții decât biocombustibilii, care provin din surse de energie regenerabilă ca cele stipulate în Directiva 2001/77/EC(2) și sunt folosiți în transporturi;

(d) "conținut de energie" înseamnă puterea calorică minimă a unui combustibil.

2. Produsele listate mai jos pot fi considerate ca biocombustibili:

(a) "bioetanolul": etanol extras din biomasă și/sau din partea biodegradabilă a deșeurilor, care poate fi folosit ca biocombustibil;

(b) "biodiesel": un metil-ester extras din ulei vegetal sau animal, de calitate dieselului, care poate fi folosit ca biocombustibil;

(c) "biogaz": un combustibil gazos rezultat din biomasă și/sau din partea biodegradabilă a deșeurilor care poate fi purificat la calitatea gazului pur, care poate fi folosit ca biocombustibil sau gaz de lemn;

(d) "biometanol": dimetilester extras din biomasă, pentru a fi folosit ca biocombustibil;

(e) "biodimetileter": dimetilester extras din biomasă, pentru a fi folosit ca biocombustibil;

(f) "bio-ETBE (etil-terțo-butil-ester)": ETBE este produs pe bază de bioetanol. Procentul în volum de bio-ETBE socotit ca biocombustibil este de 47%;

(g) "bio-MTBE (metil-terțo-butil-eter)": un combustibil pe bază de biometanol. Procentul în volum de bio-MTBE socotit ca biocombustibil este de 36%;

(h) "biocombustibilii sintetici": hidrocarburi sintetice sau amestecuri de hidrocarburi sintetice care au fost extrase din biomasă;

(i) "biohidrogen": hidrogen extras din biomasă și/sau din partea biodegradabilă a deșeurilor, pentru a fi folosit ca biocombustibil;

(j) "uleiul vegetal pur": ulei produs din plante uleioase prin presare, extracție sau proceduri comparabile, crud sau rafinat, dar nemodificat chimic, atunci când este compatibil cu motoarele la care este folosit și când este conform cerințelor normelor privind noxele.

Articolul 3

1.(a) Statele Membre trebuie să se asigure că un procent minim de biocombustibili și alți combustibili regeneranți este plasat pe piețele lor și ca atare să stabilească indicativi naționali pentru atingerea acestor scopuri.

(b) (i) O valoare de referință pentru atingerea acestor scopuri ar trebui să fie - 2%, calculată pe baza conținutului energetic a tuturor combustibililor pe bază de petrol și diesel aflați pe piață pentru a fi folosiți în transporturi la data de 31 decembrie 2005.

(ii) O valoare de referință pentru atingerea acestor scopuri ar trebui să fie - 5,75%, calculată pe baza conținutului energetic a tuturor combustibililor pe bază de petrol și diesel puși pe piață pentru a fi folosiți în transporturi la data de 31 decembrie 2010.

2. Biocombustibilii pot fi achiziționați sub următoarele forme:

(a) ca biocombustibili puri sau în concentrație ridicată ca derivați din uleiuri minerale, conform standardelor de calitate prevăzute în cazul utilizării lor în transporturi;

(b) ca biocombustibili în amestec cu derivați din uleiuri minerale, conform normelor europene în vigoare care se referă la specificațiile tehnice pentru combustibilii folosiți în transporturi (EN 228 și EN 590);

(c) ca lichide derivate din biocombustibili, ca ETBE (etil-terțo-butil-ester), unde procentul de biocombustibil este cel specificat în Articolul 2(2).

3. Statele Membre ar trebui să monitorizeze efectul utilizării biocombustibililor în amestecurile diesel peste 5% la vehiculele neadaptate tehnic și ar trebui, unde se poate, să ia măsuri de asigurare a normelor cuprinse în standardele privind noxele în conformitate cu legislația Comunității.

4. În cadrul măsurilor care se iau Statele Membre ar trebui să ia în considerare climatul general și compararea problemelor de mediu în funcție de diversele tipuri de biocombustibili și alți combustibili regenerabili și să ofere prioritate promovării acelor combustibili care reflectă o eficiență în prețul de cost vis a vis de problemele de mediu, sunt competitivi și prezintă siguranță în livrare.

5. Statele Membre ar trebui să urmărească ca informațiile referitoare la disponibilitatea biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili sunt accesibile publicului. Ar trebui impus un procentaj al adaosului de biocombustibil în amestecul de derivați de uleiuri minerale, destinate vânzării care să depășească valoarea minimă de 5% de acid metil esteric gras (FAME) sau de 5% bioetanol.

Articolul 4

1. Statele Membre trebuie să prezinte Comisiei raportări anuale înainte de data de 1 iulie, referitoare la:

măsurile luate în vederea promovării utilizării biocombustibililor sau a altor combustibili regenerabili

în scopul înlocuirii dieselului și a petrolului în transporturi, resursele naționale alocate producției de biomasă pentru utilizări energetice, altele decât transporturile, și totalul vânzărilor de combustibili destinați transporturilor și cât reprezintă cota parte de biocombustibili, sub formă pură sau în amestec și alți combustibili regenerabili aflați pe piață anul precedent. Unde este posibil, Statele Membre ar trebui să raporteze orice situație excepțională care s-ar ivi în livrarea de petrol sau produse petroliere care au afectat marketingul biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili.

În primul lor raport urmărind normele intrării în vigoare a acestei Directive, Statele Membre ar trebui să prezinte stadiul interesului național, pentru faza primară. În raportul referitor la anul 2006 Statele Membre ar trebui să prezinte stadiul interesului național referitor la faza a doua.

Pe baza acestor raportări, se pot face diferențieri între interesele naționale, și valorile de referință cuprinse în Articolul 3(1)(b), pot fi motivate și se pot baza pe următoarele elemente:

(a) factori obiectivi, cum ar fi limitele potențialului național în producția de biocombustibili din biomasă;

(b) cantitatea de resurse alocate producției de biomasă pentru utilizări energetice, altele decât transporturile și caracteristicile tehnice și climatice ale pieții naționale de combustibili destinați transporturilor;

(c) politici naționale care să aloce resurse adecvate producției altor combustibili destinați transporturilor pe bază de surse de energie regenerabilă și în concordanță cu obiectivele acestei Directive.

2. La 31 decembrie 2006 cel târziu, și după această dată, din doi în doi ani, Comisia va întocmi un raport de evaluare pentru Parlamentul European și pentru Consiliu privind progresele înregistrate în utilizarea biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili în cadrul Statelor Membre.

Acest raport ar trebui să conțină următoarele date:

(a) eficiența costurilor privind măsurile luate de Statele Membre în scopul promovării utilizării biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili;

(b) aspectul economic și impactul asupra mediului înconjurător al creșterii în continuare a cantității de biocombustibili și de alți combustibili regenerabili;

(c) perspectiva ciclului de viață a biocombustibililor și a celorlalți combustibili regenerabili, insistându-se asupra prezentării măsurilor posibile ce se pot lua în promovarea pe viitor a acestor combustibili ca fiind compatibili cu clima și mediul înconjurător și ca având potențialul necesar de a deveni competitivi și eficienți d.p.d.v. al costurilor;

(d) sponsorizarea produselor agricole folosite pentru producerea biocombustibililor, în mod particular a suprafețelor agricole, gradul de intensitate a culturilor, rotația culturilor și folosirea pesticidelor;

(e) evaluarea utilizării biocombustibililor și a altor combustibili regenerabili, în mod expres a efectelor diferite pe care le au asupra schimbărilor climatice și impactul lor asupra reducerii emisiilor de CO₂;

(f) o trecere în revistă a altor opțiuni pe termen lung referitoare la eficiența măsurilor energetice în domeniul transporturilor.

Pe baza acestei directive, Comisia trebuie să prezinte, ori de câte ori este posibil, Parlamentului și Consiliului European propuneri referitoare la adoptarea unui sistem de interese naționale, așa cum a fost stipulat în Articolul 3(1). Dacă în raport se concluzionează că

indicativele interesului național nu pot fi atinse din motive nejustificate și/sau nu se raportează noilor evidențe științifice, aceste propuneri ar trebui să stabilească ele interesele naționale care să includă interesele obligatorii, într-o manieră asemănătoare.

Articolul 5

Lista conținută în Articolul 2(2) ar putea fi adaptată progreselor tehnice în conformitate cu procedura cuprinsă în Articolul 6(2). Când se adoptă această listă, impactul biocombustibililor asupra mediului înconjurător trebuie luat în calcul.

Articolul 6

1. Comisia ar trebui să fie asistată de un Comitet.
2. Acolo unde sunt făcute recomandări la acest paragraf, trebuie aplicate prevederile Articolelor 5 și 7 ale Deciziei 1999/468/EC, cu referință la previziunile Articolului 8 referitoare la acest subiect. Perioada stipulată în Articolul 5 (6) al Deciziei 1999/468/EC ar trebui să fie de trei luni.
3. Comitetul ar trebui să-și adopte propriile Regulamente de Procedură.

Articolul 7

1. Statele Membre ar trebui să impună intarea în vigoare a legilor, regulamentelor și a prevederilor administrative necesare aplicării acestei Directive la 31 decembrie 2004 cel târziu. Ele ar trebui să informeze permanent Comisia despre acest lucru.

Atunci când State Membre adoptă aceste măsuri, ele ar trebui să conțină trimiteri la această Directivă sau să însoțească demersurile lor cu aceste trimiteri cu prilejul publicării lor oficiale. Metoda de a apela la astfel de trimiteri ar trebui preluată de Statele Membre.

2. Statele Membre ar trebui să comunice Comisiei prevederile legislației naționale pe care le-au adoptat domeniului cuprins în această Directivă.

Articolul 8

Această Directivă ar trebui să intre în vigoare în momentul publicării ei în Monitorul Oficial al Uniunii Europene.

Articolul 9

Această Directivă se adresează Statelor Membre

Intocmită la Bruxelles, 8 Mai 2003
Pentru Parlamentul European
Președinte
P.COX

Pentru Consiliu
Președinte
M. CHRISOCHOIDIS