



**EIROPAS SAVIENĪBAS
PADOME**

**Briselē, 2007. gada 16. janvārī
(OR. en)**

5389/07

**ENER 23
ENV 30
TRANS 12
AGRI 10**

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Direktors <i>Jordi AYET PUIGARNAU</i> kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā
Saņemšanas datums:	2007. gada 15. janvāris
Saņēmējs:	Ģenerālsekretārs/ Augstais pārstāvis <i>Javier SOLANA</i> kungs
Temats:	Komisijas paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam Biodegvielu nozares progresa ziņojums Ziņojums par sasniegumiem biodegvielu un citu atjaunojamo degvielu ražošanā un izmantošanā Eiropas Savienības dalībvalstīs

Pielikumā ir pievienota Komisijas dokumenta COM (2006)845 galīgā redakcija.

Pielikumā: COM (2006) 845 galīgā redakcija



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 10.1.2007
COM(2006) 845 galīgā redakcija

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS
PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM**

Biodegvielu nozares progresā ziņojums

**Ziņojums par sasniegumiem biodegvielu un citu atjaunojamo degvielu ražošanā un
izmantošanā Eiropas Savienības dalībvalstīs**

{SEC(2006) 1721}
{SEC(2007) 12}

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS PADOMEI UN EIROPAS PARLAMENTAM

Biodegvielu nozares progressa ziņojums

Ziņojums par sasniegumiem biodegvielu un citu atjaunojamo degvielu ražošanā un izmantošanā Eiropas Savienības dalībvalstīs

1. IEVADS — BIODEGVIELU POTENCIĀLĀS PRIEKŠROCĪBAS

Biodegvielas ir transporta degvielas, kas ražotas no organiskām izejvielām. Pazīstamākie biodegvielu veidi ir biodīzeļdegviela (ražo no augu eļļām) un bioetanolš (ražo no cukuru un cieti saturošām kultūrām). Patlaban tiek veikti pētījumi, lai komercializētu „otrās paaudzes” ražošanas tehnoloģijas, ar kurām biodegvielu varēs ražot arī no koksnes, zāles un dažādiem citiem ražošanas atkritumu veidiem.

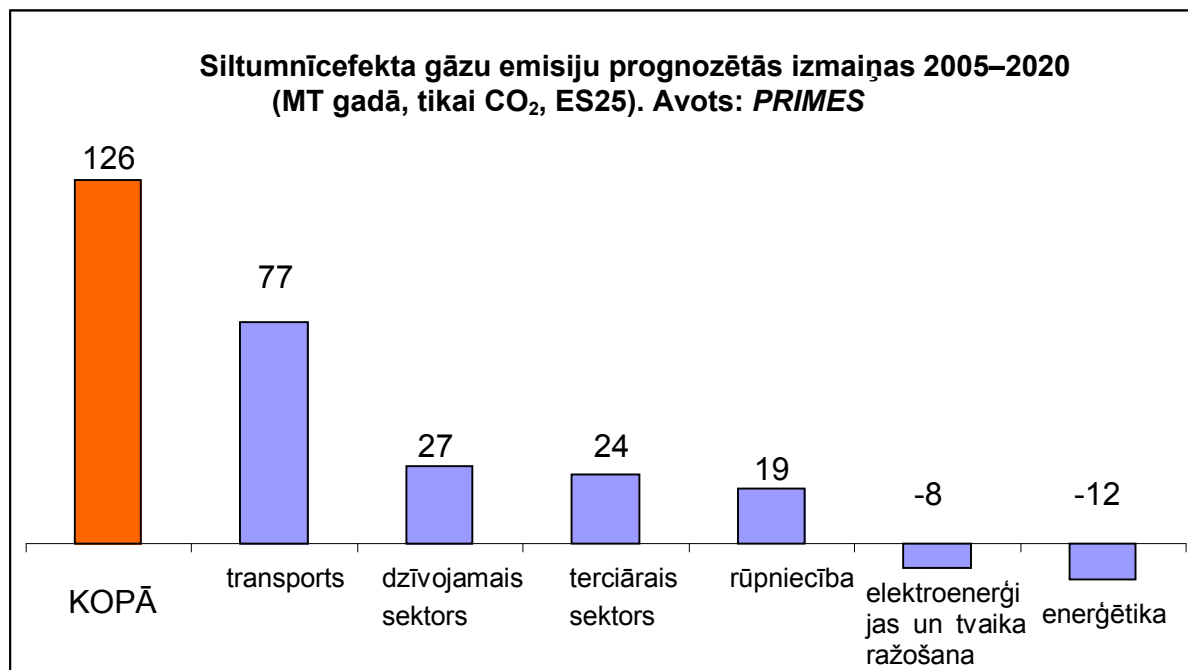
Biodegvielām ir īpaša nozīme Eiropas enerģētikas politikā. Tās mūsdienās ir vienīgais tiešais no naftas ražotas transporta degvielas aizstājējs, kas pieejams lielos apjomos. Liels potenciāls ir arī citām tehnoloģijām, piemēram, ūdeņradim, tomēr būs vajadzīgs vēl ilgs laiks, lai to izmantošana tiktu uzsākta plašā mērogā, turklāt tās ir saistītas ar nozīmīgām transportlīdzekļu un degvielas izplatīšanas sistēmas izmaiņām. Biodegvielas jau patlaban var izmantot parastos transportlīdzekļos (neveicot tehniskus pielāgojumus, ja izmanto nelielu biodegvielas piemaisījumu, vai veicot nedārgus pielāgojumus, ja izmanto lielu biodegvielas piemaisījumu).

Pārmaiņas transporta degvielu bilanci ir svarīgas, jo Eiropas Savienības transporta sistēma ir gandrīz pilnībā atkarīga no naftas. Lielākā daļa naftas tiek importēta, turklāt galvenokārt no politiski nestabilām pasaules valstīm.¹ Nafta kā enerģijas avots ir lielākais apdraudējums piegādes drošībai Eiropā.

Biodegvielai ir arī otra liela priekšrocība — tās ražošana un izmantošana ļauj samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju. Tas gan nav lētākais veids, kā panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu. Tomēr tas ir viens no nedaudzajiem pasākumiem, līdztekus transportlīdzekļu efektivitātes uzlabošanai, kas paver reālas izredzes vidējā termiņā panākt emisiju būtisku samazinājumu transporta nozarē. Kā redzams grafikā, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana transporta jomā ir īpaši svarīga, jo emisiju paredzamais ikgadējais pieaugums laikposmā no 2005. līdz 2020. gadam ir 77 miljoni tonnu, kas ir trīs reizes vairāk nekā jebkurā citā nozarē.

¹ Eiropas naftas produktu imports 2000. gadā bija 9 miljoni barelu dienā: 2 no Āfrikas, 3 no Tuvajiem Austrumiem un 4 no Krievijas un NVS. Paredzams, ka līdz 2030. gadam naftas imports pieaugs līdz 14 miljoniem barelu dienā, no kuriem 80% veidos imports no Tuvajiem Austrumiem un atlikušos 20% – imports no Krievijas/NVS. (Starptautiskā Enerģētikas aģentūra (2004): Pasaules enerģētikas pārskats, 2004) Dati attiecas uz ESAO Eiropas valstīm.

Tādējādi biodegvielu izmantošanas veicināšana sekmēs gan piegādes drošību, gan klimata pārmaiņu politikas īstenošanu. Tomēr svarīgi piebilst, ka biodegvielas var ražot arī veidā, kas nepalīdz samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vai arī rada nopietnu kaitējumu videi, piemēram, izmantojot zemes platības, kas iegūtas, iznīcinot dabisku vidi ar lielu bioloģisko daudzveidību. Lai biodegvielu politika būtu efektīva, tai jānodrošina, ka iepriekš minētais netiek pieļauts.



2. ES BIODEGVIELU POLITIKAS IZSTRĀDĀŠANA; BIODEGVIELU DIREKTĪVĀ PAREDZĒTĀS PRASĪBAS

Biodegvielas ir pazīstamas jau sen. Ir zināms, ka automobilis „T Ford” sākotnēji bija darbināms ar bioetanolu. No naftas ražota degviela ceļu transportā sāka dominēt ap 1930. gadu. Tā tas visā pasaulē turpinājās, līdz, pateicoties aktīvam valdības atbalstam, bioetanolš divdesmitā gadsimta 70. gados iekaroja vietu degvielas tirgū Brazīlijā. Šajā valstī tas pašreiz veido 11% no ceļu transporta degvielas tirgus.²

Eiropā dažas valstis sāka interesēties par biodegvielu divdesmitā gadsimta 90. gados. ES šim jautājumam sāka pievērst pastiprinātu uzmanību 2001. gadā, kad Komisija ierosināja tiesību aktu priekšlikumus, kas tika pieņemti 2003. gadā kā biodegvielu direktīva³ un 16. pants enerģijas nodokļu direktīvā⁴.

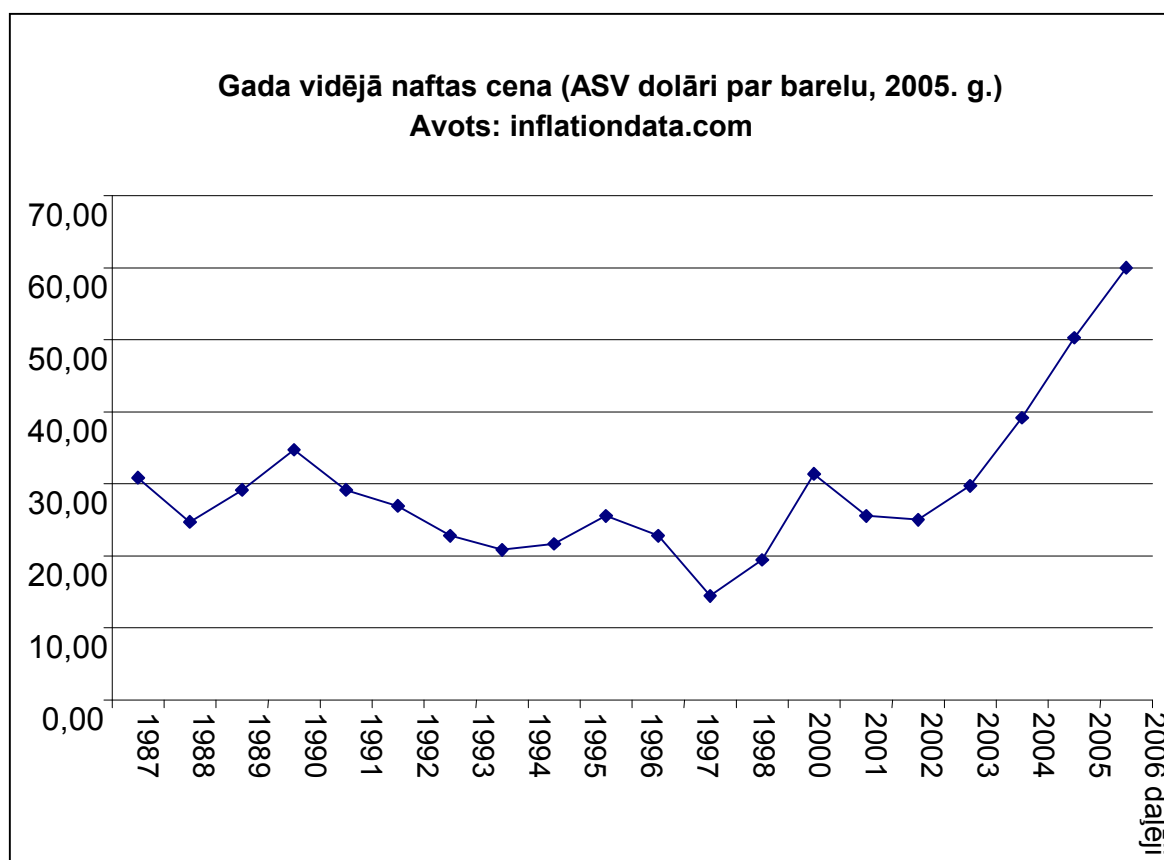
Debates par šiem priekšlikumiem risinājās apstākļos, kas ievērojami atšķiras no šodienas situācijas.

² 2005. gads, energoietilpības ziņā

³ Direktīva 2003/30/EK par biodegvielas un citu atjaunojamo transporta degvielu izmantošanas veicināšanu, OV L 123, 17.5.2003., 42. lpp.

⁴ Direktīva 2003/96/EK, kas pārkārto Kopienas noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai, OV L 283, 31.10.2003., 51. lpp.

Tolaik biodegvielas nozīme bija niecīga. Biodegvielas īpatsvars 2001. gadā ES degvielas tirgū bija tikai 0,3%. Tikai 5 no toreizējām dalībvalstīm bija vērā ņemama pieredze biodegvielas izmantošanā, pārējās valstis par to zināja maz. Tajā pašā laikā, kā redzams grafikā, reālās naftas cenas jau vairāk nekā 15 gadus bija svārstījušās robežās no 20 līdz 30 ASV dolāriem par barelu.



Ņemot vērā iepriekšminēto, nav pārsteidzoši, ka Eiropas Savienība nolēma virzīties uz priekšu piesardzīgi un pakāpeniski. Biodegvielu direktīvā skaidri formulēts mērķis „*veicināt biodegvielas [...] izmantošanu dalībvalstīs, [...] lai īstenotu tādus mērķus kā saistību izpilde attiecībā uz klimata izmaiņām, videi nekaitīgas, drošas piegādes un atjaunojamās enerģijas avotu izmantošanas veicināšana*”⁵. Tomēr, neskatoties uz to, ka citi Eiropas Savienības atjaunojamo enerģijas avotu mērķi (attiecībā uz kopējo atjaunojamo enerģijas avotu īpatsvaru un elektroenerģijas ražošanu) ir paredzēti tikai 2010. gadam, biodegvielu direktīvā noteikts mērķis ne tikai 2010. gadam (5,75% daļa transporta benzīna un dīzeļdegvielas tirgū), bet arī starpposma mērķis 2005. gadam (2%). Dalībvalstīm tika uzdots noteikt orientējošus mērķus 2005. gadam, ņemot vērā šo atsauces lielumu.

Šie valstu pieņemtie orientējošie mērķi nav saistoši. Kaut arī tie liecina par dalībvalstu morālām saistībām, sasniegt izvirzītos biodegvielas izmantošanas apjomus nav likumisks pienākums. Eiropas biodegvielu politikas pakāpeniskā pieeja tiek realizēta tādējādi, ka,

⁵ Direktīva attiecas ne tikai uz biodegvielu, bet arī uz „citiem atjaunojamo degvielu veidiem”. Patlaban valsts mērķi atjaunojamās enerģijas izmantošanā sauszemes transportā tiek realizēti tikai, izmantojot biodegvielas. Tiek uzskatīts, ka nākotnē šī tendence saglabāsies. Vienkāršības labad šajā ziņojumā tiek izmantoti termini „biodegviela” un „biodegvielu direktīva”, un tie attiecīgajā kontekstā attiecas arī uz citiem atjaunojamo degvielu veidiem.

atšķirībā no direktīvas par atjaunojamo enerģiju elektroapgādē⁶, biodegvielu direktīvā dalībvalstīm nav noteikts, ka tām „jāveic attiecīgie pasākumi”, lai sasniegtu 2005. gadam izvirzītos mērķus.

Svarīgi ir tas, ka direktīvā ietverta „pārbaudes klauzula” (4. panta 2. punkts), ar ko paredz, ka Komisijai līdz 2006. gada beigām jāziņo par attīstību biodegvielas izmantošanas jomā. Direktīvā turpmāk noteikts, ka *„pamatojoties uz šo ziņojumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par [...] 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”*.

Tātad, pieņemot direktīvu, ES atzina, ka 2010. gadam izvirzīto mērķu sasniegšanai vajadzīga stingra, iespējams, pat saistošu mērķu sistēma. Tomēr tā nolēma atlikt lēmumu par šādas stingras sistēmas nepieciešamību līdz brīdim, kad ES institūcijas izvērtēs ziņojumu, proti, šo ziņojumu par to, vai 2% starpposma mērķi var sasniegt bez šādas sistēmas.

Tā kā šā ziņojuma uzdevums ir sniegt pārskatu par attīstību līdz 2006. gadam, tajā nav ietvertas valstis, kuras pievienojās Eiropas Savienībai 2007. gadā (Rumānija un Bulgārija). Šīm valstīm līdz 2007. gada 1. jūlijam jāsaņem pirmais valsts ziņojums saskaņā ar biodegvielu direktīvu. Tām ir labs bioenerģijas ražošanas potenciāls⁷; to pievienošanās sekmēs Kopienas biodegvielu politikas izstrādi un īstenošanu.

Kaut arī ziņojumā galvenā uzmanība pievērsta virzībai uz biodegvielu direktīvas mērķiem, ir svarīgi piebilst, ka šo mērķu sasniegšanu atbalsta ar pasākumiem, ko veic saskaņā ar Kopējo lauksaimniecības politiku, jo īpaši pēc tās 2003. gada reformas. Saraujot saikni starp maksājumiem lauksaimniekiem un audzēto kultūru veidu, reforma ir radījusi izdevību izmantot jaunas tirgus iespējas, arī tās, ko paver biodegvielu ražošana. Turklāt, ja lauksaimnieki atmatā atstātās platībās nevar audzēt pārtikā izmantojamus kultūraugus, tad viņi šajās platībās var audzēt nepārtikas kultūras, tostarp biodegvielu izejvielu kultūras. Biodegvielu ražošanas veicināšanai paredzētas enerģijas kultūraugu audzēšanas apropriācijas, kas dalībvalstīm būs pieejamas 2007. gadā. Mežu rīcības plānā⁸ paredzēti pasākumi, lai veicinātu koksnes izmantošanu enerģijas ražošanā, un jaunajā lauku attīstības politikā ietverti pasākumi atjaunojamo enerģiju atbalstam. Visbeidzot, saskaņā ar „savstarpējās atbilstības” sistēmu noteikts, ka maksājumus lauksaimniekiem piešķir tikai tad, ja ir ievēroti Kopienas tiesību akti vides jomā un lauksaimniecības zemes tiek uzturētas labā stāvoklī. Tas nodrošina, ka kultūraugi, ko audzē biodegvielu, kā arī pārtikas ražošanai, atbilst vides ilgtspējības nosacījumiem.

3. VIRZĪBAS NOVĒRTĒJUMS

Kopš 2003. gada naftas cenas ir divkāršājušās. ES ir saņēmusi vairākus atgādinājumus par enerģijas piegādes nepastāvīgo raksturu, piemēram, viesuļvētras „Katrīna” ietekme uz naftas piegādi 2005. gada augustā un septembrī vai īslaicīgā gāzes krīze Ukrainā 2006. gada janvārī.

⁶ Direktīva 2001/77/EK par tādas elektroenerģijas pielietojuma veicināšanu iekšējā elektrības tirgū, kas ražota, izmantojot neizsīkstošos enerģijas avotus, OV L 283, 27.10.2001., 33. lpp.

⁷ Piemēram, katrā no tām ir 0,7 hektāri lauksaimniecības zemes uz vienu iedzīvotāju, salīdzinot ar 0,4 ha ES 25.

⁸ COM(2006) 302 par ES Mežu rīcības plānu.

Vienlaikus ir apstiprinājies, ka biodegviela var būt uzticama naftas degvielas alternatīva. Lielākajā daļā dalībvalstu dīzeļdegviela, ko iegādājas transportlīdzekļa vadītājs, jau tagad satur nelielu biodīzeļdegvielas piemaisījumu; lielākie naftas pārstrādes uzņēmumi ir paziņojuši par biodegvielas attīstībai paredzētām ieguldījumu programmām, kuras aptver simtiem miljonus euro. Savukārt transportlīdzekļu ražotāji ir sākuši piedāvāt automobiļus, kuri var darboties ar degvielu ar augstu bioetanola piemaisījumu.

Kā redzams tabulā 1. pielikumā, līdz 2005. gadam biodegvielas netika izmantotas tikai 4 no 21 dalībvalstis, par kurām pieejami dati. To tirgus daļa sasniedza aptuveni 1%.⁹ Šis skaitlis liecina par sekmīgu attīstības gaitu — divu gadu laikā tas ir divkāršojies. Tomēr tas ir zemāks nekā 2% atsaucis rādītājs, kā arī zemāks nekā 1,4% biodegvielu īpatsvars, kas būtu panākts, ja visas dalībvalstis būtu sasniegušas mērķi. Turklāt attīstība bijusi ļoti nevienmērīga, jo tikai Vācija (3,8%) un Zviedrija (2,2%) sasniedza atsaucis rādītājus. Kamēr biodīzeļdegvielu īpatsvars dīzeļdegvielas tirgū sasniedza aptuveni 1,6%, etanola īpatsvars benzīna tirgū sasniedza tikai 0,4%.

Tomēr šī nevienmērība dalībvalstu starpā pakāpeniski izlīdzinās. Kopš 2005. gada sākuma 13 dalībvalstis¹⁰ ir saņēmušas apstiprinājumu valsts atbalstam jaunu biodegvielas nodokļa atvieglojumu veidā. Vismaz 8 dalībvalstis ir pieņēmušas saistības izmantot biodegvielas vai paziņojušas par plāniem to darīt.

Kā redzams 2. pielikumā, 19 dalībvalstis jau ir izvirzījušas mērķus 2010. gadam. Ja visas sasniegs plānotos mērķus, biodegvielu īpatsvars kopējā degvielas apjomā sasniegs 5,45%, kas ir tikai par 0,3% mazāk nekā izvirzītais mērķis. Tomēr 2005. gada pieredze liecina, ka praksē šī atšķirība varētu būt lielāka. No 21 dalībvalsts, par kurām pieejami dati, 2005. gadā tikai divas sasniedza plānotos mērķus. Vidēji dalībvalstis sasniedza tikai 52% no plānotā mērķa. Pat ja mērķa neizpilde līdz 2010. gadam samazinātos divas reizes, biodegvielas īpatsvars kopējā degvielas apjomā 2010. gadā Eiropas Savienībā būtu tikai 4,2%. Komisija uzskata, ka tā ir ticama pašreizējās politikas un realizēto pasākumu rezultātu prognoze. (Jaunākajos modelēšanas variantos iegūtie aprēķinu rezultāti ir zemāki: PRIMES modeļa „uzņēmējdarbība kā parasti” scenārijā redzams, ka biodegvielas īpatsvars 2010. gadā sasniegs 3,9%, savukārt „Green-X” modelis rāda tikai 2,4%.¹¹) Šis vērtējums lielā mērā atbilst arī sabiedriskās apspriešanas rezultātiem par biodegvielu direktīvas pārskatīšanu: lielākā daļa respondentu ir atzinusi, ka viņi neuzskata, ka biodegvielu īpatsvars 5,75% apmērā varētu tikt sasniegts.¹² Tāpēc Komisijas secinājums ir tāds, ka **biodegvielu direktīvas mērķis 2010. gadam, visticamāk, netiks sasniegts.**

Lai saprastu, kādi pasākumi nepieciešami, lai uzlabotu biodegvielu ražošanu un izmantošanu, ir vērts iepazīties ar to divu dalībvalstu pieredzi, kuru veikums bijis vissekmīgākais, proti, ar Vācijas un Zviedrijas pieredzi. Kamēr Vācijas panākumi lielākoties gūti, pateicoties biodīzeļdegvielai, Zviedrijā galvenā uzmanība pievērsta bioetanola jomai.¹³ Taču citā ziņā šo valstu politikai bijis daudz kas kopīgs. Abas šīs valstis biodegvielas jomā aktīvi darbojušās

⁹ Apmēram 80% veidoja biodīzeļdegviela un 20% bioetanolis (apmēram 15% no tā ETBE piemaisījuma veidā).

¹⁰ Austrija, Beļģija, Čehija, Dānija, Igaunija, Ungārija, Īrija, Itālija, Latvija, Lietuva, Nīderlande, Zviedrija un Apvienotā Karaliste.

¹¹ Informācija par šiem modeļiem atrodama Atjaunojamo enerģijas avotu celveža ietekmes novērtējumā, SEC(2006) 1719.

¹² Ar sabiedriskās apspriešanas rezultātu apkopojumu iespējams iepazīties: http://ec.europa.eu/energy/res/legislation/biofuels_consultation_en.htm.

¹³ Zviedrija ir arī Eiropas līdere biogāzes izmantošanā transporta nozarē.

jau vairākus gadus. Abas veicina augsta piemaisījuma satura vai tīru biodegvielas izmantošanu (tādējādi palielinot politikas sabiedrisko redzamību), kā arī zema piemaisījuma satura biodegvielas izmantošanu, kas iespējama ar esošo infrastruktūru un bez transportlīdzekļu dzinēju pārbūves (tādējādi paplašinot politikas darbības jomu). Abas valstis biodegvielu ir atbrīvojušas no nodokļiem, nenosakot kvantitātes ierobežojumus. Abas apvieno vietējo produkciju ar importu (Zviedrija – no Brazīlijas, Vācija – no citām dalībvalstīm). Abas investē ar biodegvielu saistītā pētniecībā un tehnoloģija attīstībā un uzskata pirmās paaudzes biodegvielu par tiltu uz otro paaudzi.

Nodokļu atbrīvojumi ir jau pārbaudīts biodegvielu atbalsta veids. Vairākas dalībvalstis 2005. un 2006. gadā paziņoja par jauna veida atbalsta ieviešanu — saistībām izmantot biodegvielu.¹⁴ Tie ir juridiski instrumenti, ar ko panāk, ka degvielas piegādātājiem kopējā tirgū piedāvātās degvielas apjomā jānodrošina noteikts biodegvielas procentuālais īpatsvars.¹⁵ Dažas dalībvalstis izmanto minētās saistības papildus atbrīvojumam no nodokļiem, citas — kā alternatīvu.

Ir pamats uzskatīt, ka ilgtermiņā saistības izmantot biodegvielu samazinās izmaksas, kas saistītas ar biodegvielas lietošanas veicināšanu, — daļēji tāpēc, ka tās nodrošina plašu izmantošanu, — un izrādīsies efektīvākā pieeja. Tāpēc Komisija atbalsta saistību ieviešanu.

Francija un Austrija ir vienīgās dalībvalstis, kurās saistības izmantot biodegvielu ir spēkā ilgāk nekā dažus mēnešus. Francijas saistībās, kas ieviestas 2005. gada janvārī, paredzēta biodegvielas īpatsvara palielināšana līdz 2%. Tomēr degvielas piegādātāji bieži izvēlējās tā vietā veikt papildu nodokļu maksājumus, kas bija tiesību aktos piedāvātā alternatīva; un 2% īpatsvars netika sasniegts. Austrijā saistības izmantot biodegvielu tika pieņemtas 2005. gada oktobrī. Tajās paredzēja biodegvielas īpatsvara palielināšanu līdz 2,5%. Saistību pieņemšanai bija tūlītēja ietekme. Biodegvielas īpatsvars 2005. gada pēdējā ceturksnī palielinājās līdz 3,2% salīdzinājumā ar mazāk nekā 0,2% pirmajos trīs ceturkšņos. Abu valstu saistības nākamajos gados paredzēts paaugstināt.

Par ietekmi uz izmaksām informācija nav pieejama.

Komisija cieši sekos sasniegumiem biodegvielas izmantošanas saistību ieviešanā.

4. EIROPAS SAVIENĪBAS APŅĒMŠANĀS MAZINĀT TRANSPORTA NOZARES ATKARĪBU NO NAFTAS PRODUKTU IZMANTOŠANAS

Ņemot vērā ilgstoši augstās naftas cenas un pierādījumus tam, ka biodegvielas var būt uzticama degvielas alternatīva transporta nozarē, ir īstais brīdis pārskatīt Eiropas Savienības biodegvielu politikas tiesisko regulējumu. **Eiropas Savienībai nekavējoties jādara zināma tās nepārprotamā apņemšanās mazināt transporta nozares atkarību no naftas produktu izmantošanas.** Patlaban biodegvielas ir vienīgais praktiskais veids, kā to izdarīt, un tām jāpapildina pasākumi energoefektivitātes nozīmīguma paaugstināšanai un pārvadājumu novirzīšana uz citiem transporta veidiem. Stingra apņemšanās veicināt biodegvielas izmantošanu ir veids, kā nodrošināties pret augstajām naftas cenām un mazināt piegādes

¹⁴ Francijā un Austrijā saistības stājās spēkā 2005. gadā, Slovēnijā — 2006. gadā. Čehija, Vācija un Nīderlande ir paziņojušas par saistību ieviešanu 2007. gadā, Apvienotā Karaliste — 2008. gadā.

¹⁵ Biodegvielas mandāti, saskaņā ar kuriem katram pārdotajam degvielas litram jāsaturs noteikts procents biodegvielas, nav savienojami ar ES degvielas kvalitātes direktīvu, (Direktīva 2003/17/EK, ar ko groza Direktīvu 98/70/EK par benzīna un dīzeļdegvielas kvalitāti, OV L 76, 22.3.2003, 10. lpp.).

pārtraukumu sekas. Tāpat tas ir veids, kā samazināt iespēju, ka naftas cenas saglabāsies to pašreizējā augstajā līmenī, naftas tirgus dalībniekiem uzskatāmi parādot, ka valstis, kas ir naftas patērētājas, ir apņēmušās izstrādāt reālas alternatīvas.

Pieņemot tiesību aktus biodegvielu izmantošanas atbalstam, valsts, reģionālajām un vietējām pārvaldes iestādēm tiks sniegta palīdzība to virzībā uz mērķi samazināt atkarību no naftas produktu izmantošanas transporta nozarē; dos pārliecību uzņēmumiem, investoriem un zinātniekiem, kas meklē produktīvākus veidus, kā to panākt; kā arī liks aizdomāties tiem, kas uzskata, ka Eiropas patērētāji vienmēr būs un paliks naftas cenu ķīlnieki, neatkarīgi no tā, cik augsta ir šī cena.

Apņemšanās, kas pausta juridiski saistošu mērķu veidā, ir spēcīgāka nekā pilnīgi brīvprātīgas saistības.

Apņemšanās, kas pausta, ES pieņemot jaunu kopēju tiesisko regulējumu, ņemot vērā 300 miljonu tonnu gada naftas degvielas patēriņu transporta nozarē, tiks sadzirdēta daudz labāk, tās ticamība būs augstāka, un to sāks realizēt daudz ātrāk nekā atsevišķu dalībvalstu apņemšanos.

27 dalībvalstu kopējie centieni izstrādāt biodegvielu tehnoloģijas un attīstīt tirgu būs daudz sekmīgāki un veicinās cenu samazināšanos, nekā atsevišķu dalībvalstu pasākumi.

Komisijas pirmie soļi šīs apņemšanās īstenošanā bija 2005. gada decembrī pieņemtais rīcības plāns par biomasas izmantošanu, 2006. gada februārī pieņemtā biodegvielas stratēģija un 2006. gada martā pieņemtā Zaļā grāmata par enerģētiku. Atbildot uz šiem dokumentiem, Padome un Eiropas Parlaments kopumā apstiprināja ierosināto pieeju.

Lai skaidri paustu savu nostāju attiecībā uz Eiropas Savienības apņemšanos mazināt transporta nozares atkarību no naftas produktu izmantošanas, nākamais solis ir noteikt minimālos mērķus attiecībā uz biodegvielu īpatsvaru nākotnē. Saskaņā ar Atjaunojamo enerģijas avotu ceļvedi¹⁶, 2020. gadā piemērots būtu 10% īpatsvars.

¹⁶ COM(2006) 848.

5. EFEKTIVITĀTES NEPIECIEŠAMĪBA BIODĒGVIELU POLITIKĀ

Palielinoties biodegvielas patēriņam, **ir nepieciešams nodrošināt biodegvielu politikas augstu efektivitāti.** Tas nozīmē

- radīt sistēmu, kas sniegs investoriem nepieciešamo drošību, lai tie veiktu ieguldījumus uzlabotā, ar lieliem kapitālieguldījumiem saistītā biodegvielas ražošanā, un informēs transportlīdzekļu ražotājus par degvielām, kuru izmantošanai jāprojektē jaunie modeļi (šā iemesla dēļ nepieciešams noteikt minimālos biodegvielas izmantošanas mērķus 2015. un 2020. gadam);
- minimizēt visu iesaistīto pušu administratīvo slogu;
- veicināt biodegvielas ražošanu veidos, kas vislabāk palīdz sasniegt direktīvas mērķus — siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu un videi nekaitīgas degvielas piegādes nodrošināšanu.

Komisija apzinās, ka pirms nākamo biodegvielu veicinošo pasākumu uzsākšanas dalībvalstīm un Eiropas Parlamenta deputātiem jābūt pārliecinātiem, ka biodegvielu ražošanas un izmantošanas sekmēšana patiešām ir vēlams mērķis. Vai biodegvielas izmantošana tik tiešām samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas? Vai biodegvielas jebkad būs komerciāli dzīvotspējīgas? Vai biodegvielu veicināšana ir saderīga ar vides aizsardzību, tostarp bioloģisko daudzveidību, augsnes aizsardzību, ūdens kvalitāti un gaisa kvalitāti?

Biodegvielu direktīvas pārbaudes klauzula paredz, ka šajā progresa ziņojumā jāapskata attiecīgie jautājumi. Publiskās apspriešanas rezultāti par direktīvas pārskatīšanu arī apstiprina šo nepieciešamību. Minētie jautājumi ir apskatīti šā ziņojuma nākamajā nodaļā. Izsmelošāka informācija par tehniskajiem jautājumiem, kas noteikti biodegvielu direktīvas 4. panta 2. punktā, ir atrodamā pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā.

6. BIODĒGVIELU VEICINĀŠANAS IETEKME UZ EKONOMIKU UN VIDI

Ir izplatīta neprecīza informācija par biodegvielu ietekmi uz ekonomiku un vidi.

Piemēram, divdesmitā gadsimta deviņdesmitajos gados bija vērojama tendence izvērtēt biodegvielas ražošanā radušos siltumnīcefekta gāzu ietekmi, ņemot vērā tikai oglekļa dioksīda emisijas. Slāpekļa oksīdu emisijas, kas rodas, mēslojot un apstrādājot laukus, netika ņemtas vērā. Slāpekļa oksīdu izraisītās globālās sasilšanas potenciāls ir aptuveni 300 reizes lielāks nekā tāda paša daudzuma oglekļa dioksīda izraisītais efekts. Ņemot vērā šīs emisijas, tika iegūts pārāk pozitīvs biodegvielu novērtējums attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu.

Jaunākais piemērs ir plaši izplatītais apgalvojums, ka Eiropas biodīzeļdegvielas patēriņš ir izraisījis mežu un dabisko biotopu iznīcināšanu Indonēzijā un Malaizijā, kur tas darīts nolūkā atbrīvot teritoriju palmu eļļas ražošanai. Patiesībā biodegvielas ražošanā izmantots pavisam niecīgs daudzums palmu eļļas — aptuveni 30 000 tonnas 2005. gadā.¹⁷ Salīdzinājumam: no 2001./2002. gada līdz 2005./2006. gadam palmu eļļas ražošanas apjoms pasaulē pieauga par gandrīz 10 miljoniem tonnu. Šo pieaugumu veicināja pārtikas tirgus, nevis biodegvielas tirgus.

Kaut arī nav pierādījumu, ka biodegvielas plašāka izmantošana iepriekš būtu bijusi par cēloni mežu iznīcināšanai šajos divos reģionos, tomēr ir ļoti svarīgi biodegvielu veicināšanas politiku izstrādāt tā, lai tā arī turpmāk sekmētu ilgtspējīgu attīstību, jo īpaši lai biodegvielas izmantošana pieaugtu līdz apjomam, kas ievērojami pārsniedz pašreizējo apjomu.

Šajā ziņojumā Komisija ir mēģinājusi apkopot biodegvielas izmantošanas pozitīvo un negatīvo ietekmi uz ekonomiku un vidi. Detalizēts apkopojums atrodams pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā. Izstrādājot šo dokumentu, izdarīti turpmāk minētie secinājumi par biodegvielas izmantošanas veicināšanas ietekmi uz ekonomiku un vidi.

Izmaksas

- Papildu izmaksas, kas saistītas ar biodegvielas izmantošanu, ir atkarīgas no naftas cenas, importa īpatsvara un lauksaimniecības tirgus konkurētspējas. Ja naftas cena būs 48 ASV dolāri par barelu, kā paredzēts Komisijas pamata scenārijā, papildu tiešās izmaksas, kas rastos, sasniedzot 14% biodegvielas tirgus daļu (salīdzinājumā ar tradicionālo degvielu izmaksām), 2020. gadā būtu aptuveni 11,5–17,2 miljardi euro. Naftas cenai palielinoties līdz 70 ASV dolāriem par barelu, šīs izmaksas samazinātos līdz 5,2–11,4 miljardiem euro. Tomēr, pat izmantojot vismodernākās tehnoloģijas, ES ražotu biodegvielu izmaksas būs iemesls grūtībām konkurēt ar fosilajiem kurināmajiem vismaz īsā un vidējā termiņā. Saskaņā ar ES stratēģiju biodegvielu jomā COM(2006) 34, izmantojot pašreiz pieejamās tehnoloģijas, ES ražotās biodīzeļdegvielas cenas būs līdzsvarā ar naftas cenām, ja tās sasniegs aptuveni 60 euro par barelu, turpretim bioetanols konkurē ar naftas cenām, ja tās sasniedz aptuveni 90 euro par barelu. Saskaņā ar Komisijas dienestu darba dokumentu, kurš pieņemts kopā ar šo paziņojumu un kura pamatā ir KPC veikta analīze ciklam „no degvielas ieguves līdz transportlīdzekļa kustības uzsākšanai” (*Well to Wheel*), punkts, kad biodīzeļdegvielas un bioetanolā cenas ir līdzsvarā ar naftas cenām, ir attiecīgi 69–76 euro un 63–85 euro.
- Otrās paaudzes biodegvielas vēl nav komerciāli pieejamas (paredzams, ka tās tiks laistas tirgū laikā no 2010. gada līdz 2015. gadam), un tās, visticamāk, būs dārgākas nekā pirmās paaudzes biodegvielas. Domājams, ka to cena pazemināsies ap 2020. gadu. Paredzams, ka 2020. gadā tirgū būs pieejamas gan pirmās, gan otrās paaudzes biodegvielas.

¹⁷ Stéphane Delodder (*Rabobank*), Palielināts pieprasījums pēc rapša sēklām ES, prezentācija *Agra Informa* konferencē Briselē, 2006. gada 24.–25. oktobrī.

Piegādes drošība

- Biodegviela sniedz energoapgādes īstermiņa drošību, samazinot nepieciešamību pēc naftas uzkrājumiem, lai nodrošinātos pret piegādes pārtraukumiem. Šīs drošības vērtība tiek lēsta aptuveni 1 miljards euro gadā (pieņemot, ka biodegvielas tirgus daļa ir 14%).
- Labākais veids, kā veicināt piegādes ilgtermiņa drošību, ir enerģijas avotu diversifikācija. Transporta nozarē enerģijas daudzveidība ir visainiecīga. Biodegvielas ieguldījums enerģijas diversifikācijā ir tāds, ka tā dažādo pieejamo degvielu veidus un paplašina degvielas ražošanas reģionu skaitu. Ir grūti šo ieguvumu novērtēt naudā.
- Biodegvielas iespējams ražot no dažādām izejvielām. Augstākas piegādes drošības pakāpes nodrošināšanā ir vēlams izmantot visplašāko izejvielu daudzveidību. Produktu klāsts, kas aptver vietējā ražojuma un no dažādiem reģioniem importētu biodegvielu, ir lietderīgāks, nekā paļaušanās tikai uz zemo izmaksu ražotājiem (cukurniedres no Brazīlijas, palmu eļļa no Malaizijas un Indonēzijas). Tāpat vēlams tirgū ieviest arī otrās paaudzes biodegvielu, tādējādi izmantojot vēl plašāku izejvielu spektru.

Cita ietekme uz ekonomiku

- Ja līdz 2020. gadam biodegvielu īpatsvars sasniegtu 14%, turklāt galvenokārt ar vietējās ražošanas palīdzību, ES darba tirgus palielinātos par līdz pat 144 000 darba vietu, un ES IKP būtu par līdz pat 0,23% lielāks, nekā tas būtu bez biodegvielas ieguldījuma.¹⁸
- Eiropas pieprasījums pēc biodegvielas importa var uzlabot tirdzniecības attiecības ar ES tirdzniecības partneriem, un pavērt jaunas iespējas jaunattīstības valstīm ar potenciālu ražot un eksportēt biodegvielu par konkurētspējīgām cenām.
- Tirdzniecības politikas mehānismi, ko ievieš, lai atvieglotu piekļuvi augošajam ES biodegvielu tirgum, var palīdzēt sekmīgi noslēgt patlaban risinātās brīvās tirdzniecības sarunas.

ES saglabā ievērojamu aizsardzību pret atsevišķu veidu biodegvielu, jo īpaši etanola, importu. Tarifu aizsardzībai noteikts ievedumtais procentuālais nodoklis 45% apmērā. Citu biodegvielu — biodīzeļdegvielas un augu eļļu — ievedumtais nodoklis ir daudz zemāki (no 0% līdz 5%). Sakarā ar neskaidrībām, kas valda Pasaules tirdzniecības organizācijas Dohas sarunu kārtā, patlaban vēl nav zināms, vai tuvākajā nākotnē pasaulē gaidāma tirgus liberalizācija, kā rezultātā minētās aizsardzības

¹⁸ Darba vietu skaita palielinājums par 190 000 lauksaimniecībā, 46 000 biodegvielu ražošanā un tirdzniecībā un 14 000 pārtikas rūpniecībā kompensētu darba vietu samazinājumu par 35 000 pakalpojumu nozarē, par 21 000 tradicionālo degvielu jomā, 16 000 transporta nozarē, 14 000 enerģētikā un par 22 000 citās rūpniecības nozarēs. Šīs aplēses pamatojas uz pieņēmumiem par tehnoloģiju eksportu un naftas tirgus darbību. Ja ES biodegvielas tehnoloģiju eksporta apjoms nebūs atkarīgs no ES biodegvielas patēriņa, nodarbinātības rādītāji samazināsies attiecīgi līdz 77 000 un 111 000. Ja naftas cenu neietekmēs naftas pieprasījums, tie samazināsies attiecīgi līdz 13 000 un mīnus 32 000. (Minēto skaitļu pamatā ir pieņēmums, ka samazināts naftas produktu pieprasījums izraisīs tās cenu krišanos par attiecīgi 1,5% un 3%.)

pakāpe pazeminātos. Paralēli tiek risinātas arī Brīvās tirdzniecības sarunas, cita starpā ar *Mercosur*, kurās tiek apspriests jautājums par atsevišķu konkurētspējīgu bioetanola ražotāju lielāku piekļuvi Eiropas tirgiem. ĀKP valstīm (Āfrikas, Karību jūras un Klusā okeāna valstis) un mazāk attīstītām valstīm, kā arī valstīm, kuras izmanto ES „VPS+”¹⁹ shēmas, jau ir neierobežota beznodokļu piekļuve Eiropas tirgum. Ja ilgtspējīga biodegvielu piegāde ES būs traucēta, ES jābūt gatavai izvērtēt, vai lielāka piekļuve tirgum varētu būt iespēja, kā veicināt tirgus attīstību.²⁰

- Otrās paaudzes biodegvielu izstrāde zinātnisko pētījumu un citu pasākumu rezultātā var palīdzēt veicināt jauninājumus un uzturēt Eiropas konkurējošo pozīciju atjaunojamās enerģijas jomā.

Siltumnīcefekta gāzu emisijas

- Pirmās paaudzes biodegvielas, kas ražotas Eiropā, izmantojot ekonomiski izdevīgāko ražošanas metodi, ciklā no degvielas ieguves līdz transportlīdzekļa kustības uzsākšanai („Well-to-wheel”)²¹ rada par 35–50% mazākas siltumnīcefekta gāzu emisijas nekā tradicionālā degviela, ko tās aizstāj. Citas ražošanas metodes siltumnīcefekta gāzu emisijas samazina lielākā vai mazākā mērā. Aprēķināts, ka vienā no ražošanas cikliem (etanola ražošana ar oglēm kurināmās ražotnēs, kurās rodas blakusprodukti, kas izmantojami dzīvnieku barībā) rodas lielākas siltumnīcefekta gāzu emisijas, nekā ražojot tradicionālo degvielu, ko aizstāj ar etanolu.
- Etanola ražošana no cukurniedrēm Brazīlijā samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas par aptuveni 90%. Biodīzeļdegvielas ražošana no palmu eļļas un sojas samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas par attiecīgi 50% un 30%.
- Kad otrās paaudzes biodegvielas ražošanas procesi būs gatavi ienākšanai tirgū, siltumnīcefekta gāzu emisijas ar to palīdzību būs iespējams samazināt pat par 90%.
- Mitrzemju nosusināšana ar mērķi ražot jebkura veida biodegvielu izraisīs uzkrātā oglekļa zudumus, kuru atjaunošana, izmantojot biodegvielas ikgadējo ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumā, prasīs vairākus simtus gadu.
- Ja biodegvielas tirgus daļa sasniegs 14%, siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināsies par 101–103 MT CO_{2eq} gadā salīdzinājumā ar patlaban panākto samazinājumu.

¹⁹ VPS: vispārējā preferenču sistēma.

²⁰ Katrā ziņā ES tirdzniecības politikas galvenais jautājums ir rast veidus, kā veicināt biodegvielu starptautisko eksportu, kas viennozīmīgi veicina siltumnīcefekta gāzu samazināšanos un palīdz novērst lietus mežu iznīcināšanu. Šajā sakarā — papildus 7. iedaļas 4. punktā izklāstītajai stimulu/atbalsta sistēmai — labs risinājums varētu būt sertifikācijas shēmas, kas izstrādātas kopā ar eksporta tirdzniecības partneriem vai ražotājiem. Taču tam vajadzīga turpmāka izpēte un diskusijas.

²¹ „Well-to-wheel” aprēķini transportā ir līdzīgi ražošanas cikla analīzei, bet tajos nav ietvertas emisijas, kas rodas rūpnīcu vai iekārtu būvniecības procesā. Praksē tās nav būtiskas.

Cita ietekme uz vidi

- Ja biodegvielas izejvielu audzēšanu veiks zemes platībās, kas piemērotas šim nolūkam, ietekme uz vidi (izņemot siltumnīcefekta gāzu emisijas), kas radīsies, biodegvielas tirgus daļai sasniedzot 14%, būs samērīga.
- Ja paaugstināta biodegvielas patēriņa dēļ radīsies vajadzība audzēt izejvielas tam nepiemērotās platībās — tādās kā lietus meži vai citi dabiski biotopi ar augstu bioloģisko vērtību —, videi tiks nodarīts ievērojams kaitējums. Lai panāktu biodegvielu tirgus daļu 14% apmērā, nav nepieciešams izmantot šādas zemes platības.
- Augstie degvielas kvalitātes un transportlīdzekļu gāzu emisiju standarti ES nodrošina, ka izmaiņas biodegvielas patēriņa apjomos būtiski neietekmēs gaisa piesārņojumu.
- Jāpārskata ES direktīva par degvielas kvalitāti, lai noteiktu pakāpenisku pieeju daudz augstāka piemaisījuma procenta biodegvielas izmantošanai parasto transportlīdzekļu dzinējos līdz 2020. gadam.

7. TURPMĀKAIS RĪCĪBAS PLĀNS

Informācijas pārskata secinājumi ir šādi.

- 1) Attiecībā uz biodegvielu direktīvas 4. panta 2. punktā noteikto pārbaudi biodegvielas direktīvas 2010. gada mērķu nesasniegšanas iemesli nav raksturojami kā „attaisnojami” vai saistīti ar „jauniem zinātniskiem atklājumiem”.
- 2) Padome un Parlaments var būt pārliecināti, ka palielināta biodegvielas izmantošana nodrošinās būtisku uzlabojumu degvielas piegādes drošībā un siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā. Palielināt biodegvielas izmantošanu ir vienīgais patlaban pieejamais veids, kā samazināt gandrīz pilnīgo transporta nozares atkarību no naftas, un viens no nedaudzajiem veidiem, kā būtiski samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas.
- 3) Lai paustu nepārprotamu apņemšanos samazināt transporta nozares atkarību no naftas, Eiropas Savienībai jāspēr jauns solis uz priekšu biodegvielas izmantošanas veicināšanā.
- 4) Biodegvielu politikas ieguldījumu siltumnīcefekta gāzu emisiju un vides risku mazināšanā ir iespējams palielināt, izmantojot vienkāršu stimulu/atbalsta sistēmu, ar kuras palīdzību, piemēram, attur no zemes platību ar lielu bioloģisko daudzveidību pārveidošanu biodegvielu izejvielu audzēšanas nolūkiem, attur no kaitīgu paņēmieni izmantošanas biodegvielu ražošanā, kā arī veicina otrās paaudzes biodegvielas ražošanas procesu izmantošanu. Šī sistēma jāizstrādā tā, lai novērstu jebkādu diskrimināciju starp vietējiem un importa ražojumiem, un tā nedrīkst radīt šķēršļus tirdzniecībā. Ir jānovērtē šīs sistēmas ietekme, un tās darbība praksē jāuzrauga, cenšoties to turpmāk pilnveidot.
- 5) Šī sistēma jāizstrādā tā, lai nemazinātu piegādes drošības ieguvumus. To pamatā ir enerģijas avotu, kā arī biomasas veidu un importa reģionu dažādība. Tāpēc sistēmā

nevajadzētu dot priekšroku kādam noteiktam biodegvielas vai izejvielas veidam. Gluži pretēji, tajā vajadzētu veicināt videi labvēlīgas daudzveidīgas biodegvielas ražošanu no dažādām izejvielām, ieskaitot ražošanu trešās valstīs.

Lai biodegvielas tirgus daļu palielinātu no pašreizējā 1% līdz 10%, jāveic šādi pasākumi:

- pakāpeniskas izmaiņas direktīvā par degvielas kvalitāti un dīzeļdegvielas standartā²², ņemot vērā tehnoloģisko attīstību un vienlaikus ievērojot gaisa kvalitātes mērķus, nodrošinot, ka ikdienā iespējams izmantot degvielas ar ievērojami augstāku biodegvielu saturu nekā patlaban;
- jauno transportlīdzekļu modeļu (lēti) pielāgojumi²³, kas nepieciešami, lai izmantotu degvielas ar augstāku piemaisījumu saturu;
- zema tvaika spiediena benzīna pamatsastāva pieejamība, ko tirgū nodrošinātu naftas rūpniecības uzņēmumi, vai izmaiņas direktīvā par degvielas kvalitāti, ņemot vērā tvaika spiediena izmaiņas, ko izraisa neliels etanola piemaisījums benzīnā;
- otrās paaudzes biodegvielas plaša pieejamība (ja ES transportlīdzekļi turpinās pāriet no benzīna uz dīzeļdegvielu, īpaši svarīga būs *BTL (Biomass-to-Liquids)* pieejamība patēriņa tirgū);
- enerģētiskās koksnes un rapšu sēklu audzēšanas turpmāka paplašināšana ES un tās austrumu kaimiņu valstīs;
- pasākumi, kas nodrošinātu biodegvielas labvēlīgo ietekmi uz vidi, tostarp atturēšanās no tādas biodegvielas izmantošanas, kas rada lielākas siltumnīcefekta gāzu emisijas, nekā to izraisītais samazinājums, vai arī izraisa būtisku bioloģiskās daudzveidības izzušanu; Komisijas veikta regulāra uzraudzība un ziņošana saistībā ar biodegvielu ražošanas un izmantošanas ietekmi uz vidi visā ciklā no degvielas ieguves līdz transportlīdzekļa kustības uzsākšanai;
- līdzsvarotas pieejas pastāvīga īstenošana starptautiskajā biodegvielu tirdzniecībā, lai abas puses — gan eksportētājvalstis, gan vietējie ražotāji, — varētu droši investēt iespējās, ko rada augošais Eiropas tirgus.

²² Standarts EN590.

²³ Piemēram, Zviedrijā automobiļiem, kuros var izmantot degvielas ar līdz pat 85% etanola piemaisījumu, pārdošanas cenas ir salīdzināmas ar parasto automobiļu cenām. Brazīlijā par līdzīgām vai tādām pašām cenām, kā parastiem automobiļiem, tiek pārdoti automobiļi, kas darbojas ar degvielu, kurās etanola piemaisījums ir no 0% līdz 100%; tie veido 80% no 2006. gadā pārdotajiem jaunajiem automobiļiem.

Kā redzams Atjaunojamo enerģijas avotu ceļveža ietekmes novērtējumā, 10% biodegvielas tirgus daļu 2020. gadā var sasniegt, daļēji balstoties uz otrās paaudzes degvielām. Tomēr otrās paaudzes degvielu izmantošana uzlabos siltumnīcefekta gāzu emisiju un piegādes drošības ietekmi uz šīs tirgus daļas sasniegšanu un ļaus vieglāk sasniegt vēl lielāku īpatsvaru. Otrās paaudzes biodegvielu attīstībai vajadzīgs ne tikai Kopienas atbalsts un nacionālas pētniecības un tehnoloģiju attīstības programmas, bet arī uz tirgu balstīti veicināšanas mehānismi un vidēja termiņa biodegvielas attīstības sekmēšanas sistēma.

Grozījumi biodegvielu direktīvā vēl negarantēs šo pasākumu īstenošanu. Tam nepieciešami neatlaidīgi rūpniecības, lauksaimniecības, dalībvalstu, kā arī ES centieni. Tomēr maz ticams, ka šos pasākumus būs iespējams veikt bez sistēmas, ko nodrošinātu grozījumi direktīvā.

8. PRIEKŠLIKUMS PĀRSKATĪT BIODEGVIELU DIREKTĪVU

ES jāpārskata biodegvielu direktīva, lai

- paustu savu nepārprotamo apņemšanos samazināt transporta nozares atkarību no naftas un pārietu uz zema oglekļa satura ekonomiku;
- noteiktu biodegvielu tirgus daļas minimālos standartus 2020. gadam (10%);
- nodrošinātu, ka netiek atbalstīta nepietiekami augstu rādītāju biodegvielas izmantošana un tiek sekmēta biodegviela ar labiem vides un piegādes drošības rādītājiem.

Komisija ierosinās iepriekšminēto priekšlikumu 2007. gadā.

1. pielikums. Biodegvielu izmantošanas attīstība dalībvalstīs 2003.–2005. gadā

Dalībvalsts	Biodegvielu tirgus daļa 2003 (%)	Biodegvielu tirgus daļa 2004 (%)	Biodegvielu tirgus daļa 2005 (%)	Valsts orientējošie mērķi 2005 (%)
Austrija	0,06	0,06	0,93	2,50
Beļģija	0,00	0,00	0,00	2,00
Kipra	0,00	0,00	0,00	1,00
Čehija	1,09	1,00	0,05	3,70 ²⁴
Dānija	0,00	0,00	nav datu	0,10
Igaunija	0,00	0,00	0,00	2,00
Somija	0,11	0,11	nav datu	0,10
Francija	0,67	0,67	0,97	2,00
Vācija	1,21	1,72	3,75	2,00
Grieķija	0,00	0,00	nav datu	0,70
Ungārija	0,00	0,00	0,07	0,60
Īrija	0,00	0,00	0,05	0,06
Itālija	0,50	0,50	0,51	1,00
Latvija	0,22	0,07	0,33	2,00
Lietuva	0,00	0,02	0,72	2,00
Luksemburga	0,00	0,02	0,02	0,00
Malta	0,02	0,10	0,52	0,30
Nīderlande	0,03	0,01	0,02	2,00 ²⁵
Polija	0,49	0,30	0,48	0,50
Portugāle	0,00	0,00	0,00	2,00
Slovākija	0,14	0,15	nav datu	2,00
Slovēnija	0,00	0,06	0,35	0,65
Spānija	0,35	0,38	0,44	2,00
Zviedrija	1,32	2,28	2,23	3,00
Lielbritānija	0,026 ²⁶	0,04	0,18	0,19 ²⁷
ES25	0,5%	0,7%	1,0% (aptuveni)	1,4%

Avots: valstu ziņojumi saskaņā ar biodegvielu direktīvu.

²⁴ 2006.

²⁵ 2006.

²⁶ 0,03% apjoma ziņā, kas pielīdzināms 0,26% energoietilpības ziņā, pieņemot, ka biodīzeļdegviela veido 100%.

²⁷ 0,3% apjoma ziņā, kas pielīdzināms 0,19% energoietilpības ziņā, pieņemot 50:50 sadalījumu starp biodīzeļdegvielu un bioetanolu.

2. pielikums. Valstu orientējošie mērķi attiecībā uz biodegvielu tirgus daļu 2006.–2010. gadam

%	2006	2007	2008	2009	2010
Austrija	2,50	4,30	5,75	5,75	5,75
Beļģija	2,75	3,50	4,25	5,00	5,75
Kipra					
Čehija	1,78	1,63	2,45	2,71	3,27
Dānija	0,10				
Igaunija	2,00				5,75
Somija					
Francija			5,75		7,00
Vācija	2,00				5,75
Grieķija	2,50	3,00	4,00	5,00	5,75
Ungārija					5,75
Īrija	1,14	1,75	2,24		
Itālija	2,00	2,00	3,00	4,00	5,00
Latvija	2,75	3,50	4,25	5,00	5,75
Lietuva					5,75
Luksemburga	2,75				5,75
Malta					
Nīderlande	2,00	2,00			5,75
Polija	1,50	2,00	²⁸	²⁹	5,75
Portugāle	2,00	3,00	5,50	5,50	5,75
Slovākija	2,50	3,00	4,00	4,00	5,75
Slovēnija	1,20	2,00	3,00	4,00	5,00
Spānija					
Zviedrija					5,75
Lielbritānija			2,00 ³⁰	2,80 ³¹	3,50 ³²
ES					5,45³³

Avots: valstu ziņojumi saskaņā ar biodegvielu direktīvu, izņemot Franciju: biodegvielu direktīvas pārskatīšanas sabiedriskās apspriešanas rezultāts.

²⁸ Tiks noteikti 2007. gada 17. jūnijā.

²⁹ Tiks noteikti 2007. gada 17. jūnijā.

³⁰ 2,5% apjoma ziņā, pieņemot, ka biodīzeļdegviela veido 100%.

³¹ 3,75% apjoma ziņā, pieņemot, ka biodīzeļdegviela veido 66% no kopējā biodegvielas pārdošanas apjoma.

³² 5% apjoma ziņā

³³ Dalībvalstu daļa, kuras ziņojušas par mērķi 2010. gadam.