



Brüssel, 31.10.2019
COM(2019) 561 final

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

**Euroopa Liidus maanteetranspordis kasutatava bensiini ja diislikütuse kvaliteet
(aruandeaasta 2017)**

KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Euroopa Liidus maanteetranspordis kasutatava bensiini ja diislikütuse kvaliteet (aruandeaasta 2017)

1. SISSEJUHATUS

Vastavalt bensiini ja diislikütuse kvaliteeti käsitleva direktiivi 98/70/EÜ¹ (edaspidi „kütusekvaliteedi direktiiv“) artiklile 7a ning nõukogu direktiivi 2015/652/EL² (millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt direktiivile 98/70/EÜ) artiklile 5 peavad liikmesriigid igal aastal esitama aruande oma territooriumil tarnitud kütuste ja energia kasvuhoonegaaside heite mahukuse kohta. See aruandekohustus kehtib esimest korda aruandeaastal 2017 pärast nõukogu direktiivi (EL) 2015/652 kohaldamist ja ülevõtmist.

Lisaks on liikmesriigid direktiivi 98/70/EÜ artikli 8 lõike 3 kohaselt kohustatud esitama andmed riigi kütusekvaliteedi kohta eelmisel kalendriaastal.

Käesolevas aastaaruandes võetakse kokku liikmesriikide poolt eespool nimetatud aruandlusnõuete kohaselt esitatud teave. Aruanne on koostatud andmete põhjal, mille liikmesriigid esitasid Euroopa Keskkonnaametile (EEA) 2017. aasta kohta.

2. KÜTUSE- JA ENERGIALIIKIDE KOGUSED NING OLELUSRINGI JOOKSUL TEKKIVA KASVUHOONEGAASIDE HEITE MAHUKUS

Kütusekvaliteedi direktiivi artikkel 7a koos nõukogu direktiiviga (EL) 2015/652 sätestab aruandlusnõuded seoses järgmisega:

- iga kütuse- või energialiigi kogumaht, mis on tarnitud maanteetranspordi ja väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate (sh siseveelaevad, kui need ei ole merel) jaoks, põllumajandus- ja metsatraktorite jaoks ning väikelaevade (kui need ei ole merel) jaoks;
- olulusringi jooksul tekkivad kasvuhoonegaaside heitkogused energiaühiku kohta, sh maakasutuse kaudsest muutusest tuleneva biokütuste hinnangulise heite keskmised väärtused³;
- liikmesriikide territooriumil tarnitud kõikide biokütuste lähteaine ja tootmise viis.

Kütusekvaliteedi direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid nõudma kütusetarnijatelt, et nad vähendaksid olulusringi jooksul tekkiva transpordikütuste kasvuhoonegaaside heite mahukust, st tarnitud kütuse ja energia olulusringi jooksul tekkivaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid energiaühiku kohta, 31. detsembriks 2020 vähemalt 6 % võrreldes 2010. aasta kütuse alusstandardiga (94,1 g CO₂eq/MJ)⁴. Vähemalt 6 % vähendamise eesmärgi täitmist hinnates ei võeta arvesse maakasutuse kaudsest muutusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta, EÜT L 350, 28.12.1998.

² Nõukogu 20. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/652, millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta, ELT L 107, 25.4.2015.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1513, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ning direktiivi 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta, ELT L 239, 15.9.2015.

⁴ Nõukogu 20. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/652, millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta, ELT L 107, 25.4.2015.

Arvestades, et 2017. aasta on esimene aruandlusaasta ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/652 ülevõtmine lükkus paljudes liikmesriikides edasi, ei ole esimene aruanne kütuse- ja energialiikide olusringi jooksul tekkiva kasvuhoonegaaside heite mahukuse kohta veel täielik. Kokku esitasid vastavad andmed sobivas vormingus 22 liikmesriiki ning Island ja Norra. Eesti, Leedu, Poola, Portugal, Rumeenia ja Hispaania esitasid küll aruande kütusetarnijate poolt turule viidud kütuste kvaliteedi kohta, kuid mitte kasvuhoonegaaside heite mahukuse kohta⁵.

2.1 Kasvuhoonegaaside heide ja kaugus 2020. aasta eesmärgist

Esitatud andmete kohaselt oli 2017. aastal liikmesriikides tarnitud kütuste ja energia keskmine kasvuhoonegaaside heite mahukus 3,4 % väiksem kui 2010. aasta näitaja. See tähendab, et 2017. aastal säästeti 29 miljonit tonni süsinikdioksiidi ekvivalenti (CO_{2eq}).

Et saavutada 2020. aastaks eesmärk vähendada heitkoguseid vähemalt 6 %, on kütusekvaliteedi direktiivis sätestatud liikmesriikide õigus nõuda kütusetarnijatelt, et nad täidaksid 2017. aastaks seatud vahe-eesmärgi (4 %).

Kasutades seda tehtud edusammude hindamiseks, näeme, et 2017. aasta tulemuste põhjal ei saavuta ELi kütusetarnijad aru andnud 22 liikmesriigis tõenäoliselt eesmärki vähendada transpordikütuste kasvuhoonegaaside heite mahukust 2020. aastaks keskmiselt 6 % võrreldes 2010. aastaga (joonis 1). Tuleb märkida, et 2017. aastal ei teatatud ühestki töötlemiseelses etapis tekkiva heite vähendamise juhust (UER)⁶. Selline vähendamine peaks aitama kaasa 2020. aasta eesmärgi saavutamisele ja siis tuleb selle kohta esitada aruanne.

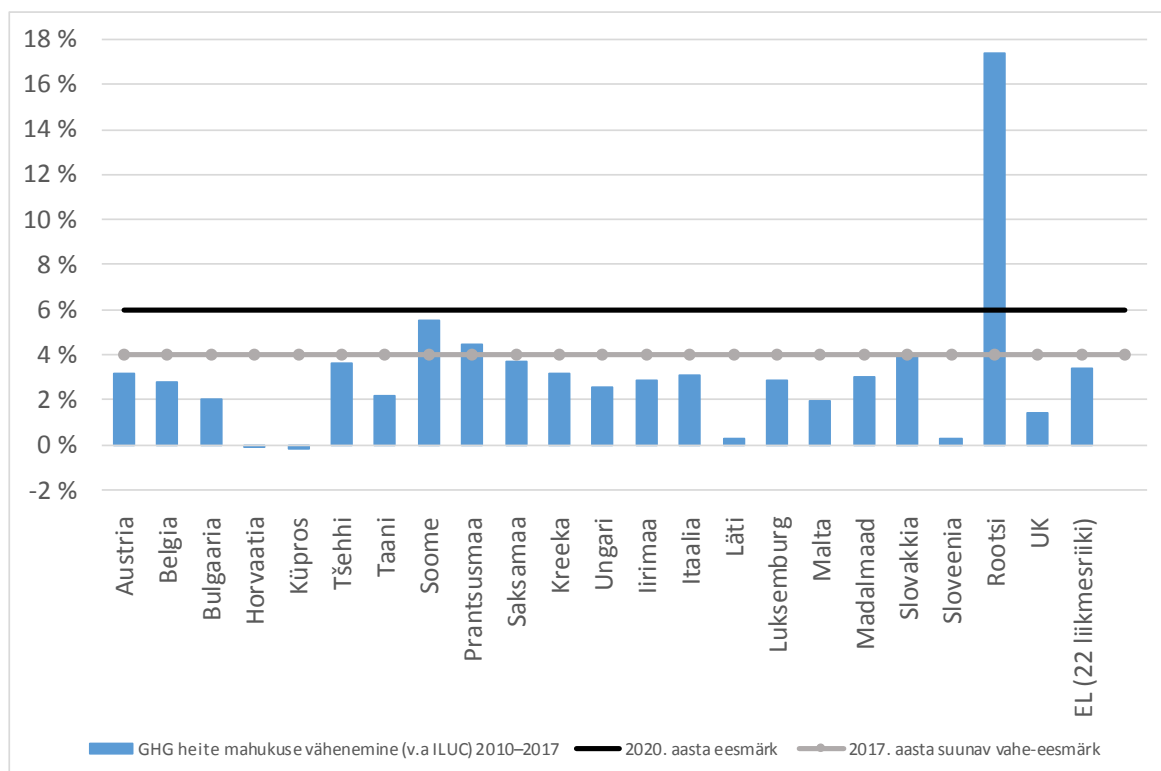
Kütusetarnijate edusammud on liikmesriigiti väga erinevad. 22st aru andnud liikmesriigist viies oli vähendamine 4 % või suurem, kusjuures Rootsi on ainus liikmesriik, mis on juba ületanud 2020. aastaks seatud 6 % eesmärgi. Seetõttu peavad peaaegu kõik liikmesriigid võtma kiiresti lisameetmeid, et tagada 2020. aasta eesmärgi saavutamine.

Maakasutuse kaudsest muutusest tingitud heidet arvesse võttes⁷ oli 2017. aastal tarbitud kütuste keskmine kasvuhoonegaaside heite mahukus 2,3 % väiksem kui 2010. aastal. See tähendab, et 2017. aastal säästeti veidi vähem kui 20 miljonit tonni süsinikdioksiidi ekvivalenti (CO_{2eq}). Maakasutuse kaudsest muutusest tingitud heidet ei võeta arvesse, kui hinnatakse vähemalt 6 % vähendamise eesmärgi täitmist.

⁵ Euroopa Komisjon jälgib nõukogu direktiivi 2015/652/EL nõuetekohast ja täielikku ülevõtmist, et tagada selle nõuetekohane rakendamine.

⁶ „Töötlemiseelses etapis tekkiv heide“ – kogu kasvuhoonegaaside heide, mis tekib enne tooraine sisenemist rafineerimistehasesse või töötlemisettevõttesse, kus kütus toodetakse.

⁷ Selle arvutuse jaoks võeti arvesse maakasutuse kaudsest muutusest tulenevaid biokütuste hinnangulisi heitkoguseid vastavalt kütusekvaliteedi direktiivi V lisa loetelule.



Allikas: EEA

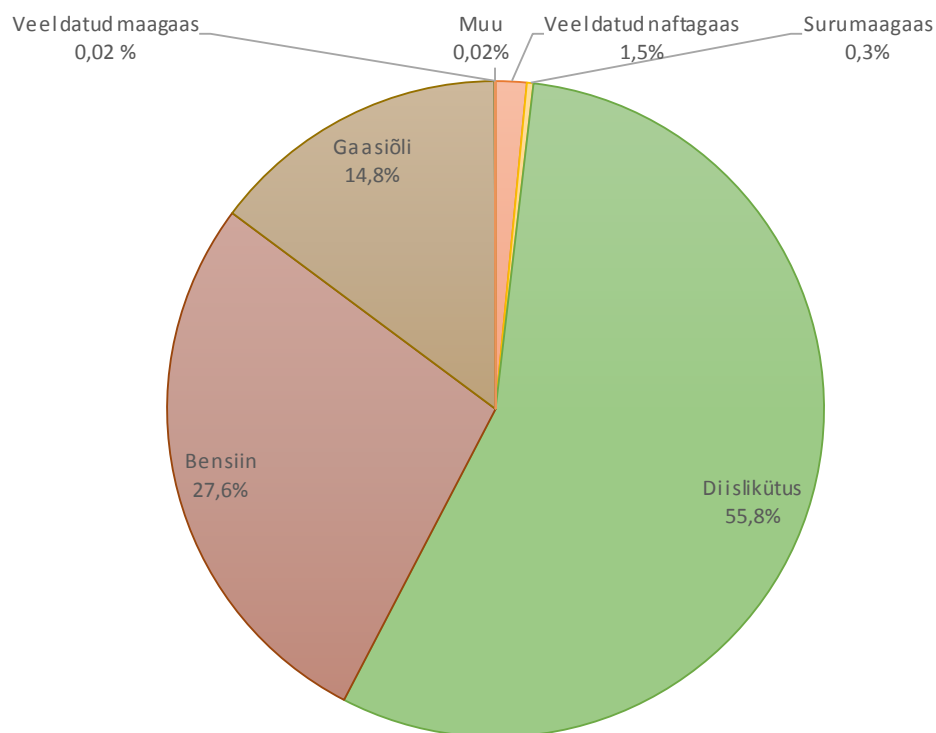
Joonis 1. Kütuste kasvuhoonegaaside heite mahukuse vähendamine ELi kütusetarnijate poolt aruande esitanud 22 liikmesriigis aastatel 2010–2017

2.2 Kütusetarned

Käesolevas osas esitatakse andmed, mille aru andnud 22 liikmesriiki esitasid esimest korda kõigi kütusekvaliteedi direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate ning maanteetranspordis ja väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate jaoks kasutatavate fossiilkütuste, biokütuste ja mittebioloogilist päritolu kütuste kohta.

Teatatud kütusetarned moodustasid kokku 8976 petadžauli (PJ), millest 95,5 % pärines fossiilkütustest ja 4,5 % biokütustest. 2017. aastal ei antud aru mittebioloogilist päritolu taastuvkütuste kohta.

2017. aastal domineeris fossiilkütuste hulgas diislikütus (55,8 %; 5007 PJ), järgnesid bensiin (27,6 %; 2474 PJ) ja gaasiõli (14,8 %; 1324 PJ). Veeldatud naftagaasi ja surumaagaasi osa kokku oli 1,8 % (167 PJ).

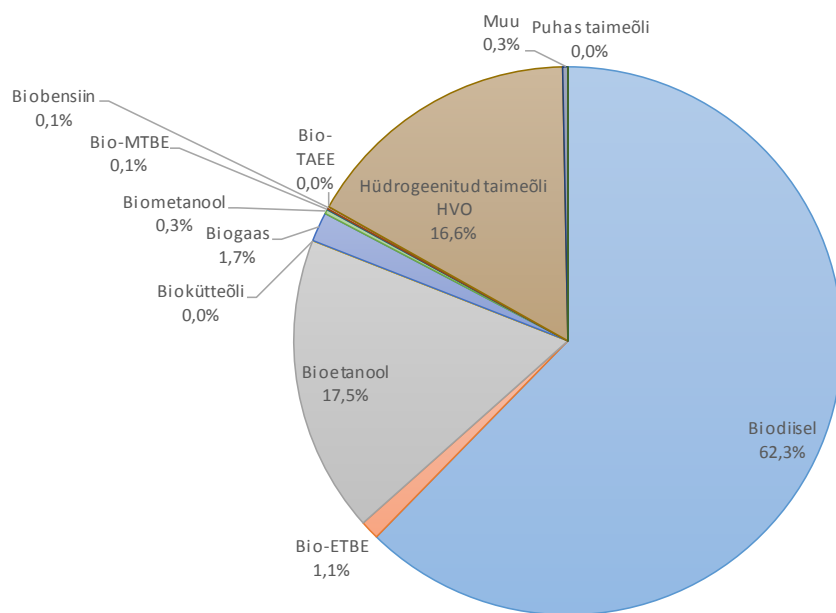


Allikas: EEA

Joonis 2. Fossiilkütuste osakaal kütuseliigi kaupa 2017. aastal aru andnud 22 liikmesriigis

2.3 Biokütuse tarbimine

Aru andnud 22 liikmesriigis domineeris biokütuste hulgas biodiislikütus (rasvhapete metüülestrid, FAME) (62,3 %; 267 PJ), järgnesid bioetanool (17,5 %; 75 PJ) ja hüdrogeenitud taimeõli (HVO; 16,6 %; 71 PJ). Bioetüül-*tert*-butüüleetri (bio-ETBE) ja biogaasi osakaal oli ligi 3 % (12 PJ). Kõigi teiste biokütuste osakaal oli palju väiksem (umbes 1 %). Üksikasjalik teave kõigi biokütuste ja nende tootmise viiside kohta on esitatud EEA tehnilises aruandes „Quality and greenhouse gas intensities of transport fuels in the EU in 2017“ (transpordikütuste kvaliteet ja kasvuhoonegaaside heite mahukus ELis 2017. aastal).



Märkus. ETBE: etüül-*tert*-butüüleeter; MTBE: metüül-*tert*-butüüleeter; TAEE: *tert*-amüül-etüüleeter

Joonis 3. Biokütusetarnete osakaal kütuseliikide kaupa 2017. aastal aru andnud 22 liikmesriigis

2.4 Elektritarbimine

Ainult seitse liikmesriiki andis aru elektrisõidukite ja mootorrataste tarbitud elektri kohta (kokku 1,2 PJ). Kuna kütusetarnijate aruandlus on siin vabatahtlik, oli teatatud elektrienergia kogus 2017. aastal tegelikult tarbitud kogusest väiksem.

3. ÜLEVAADE ELIS KÜTUSE KVALITEEDI KOHTA 2017. AASTAL ESITATUD ANDMETEST

Kütusekvaliteedi direktiivi artikli 8 kohaselt esitasid kõik liikmesriigid ja Island 2017. aasta andmed riigi kütusekvaliteedi kohta.

Käesolevas osas esitatakse kõigi ELi liikmesriikide teatatud andmed maanteetranspordiks mõeldud bensiini ja diislikütuse müügi kohta ning nendes sisalduva biokomponendi kohta. Välja on jäetud muud fossiilkütused, muud biokütused ja mittebioloogilist päritolu kütused, samuti väljaspool teid kasutatavates liikurmasinates kasutatud kütused.

3.1 Bensiin, diislikütus ja biokomponendi sisaldus

ELi kütusemüügis domineerib endiselt diislikütus: 72,3 % (270 668 miljonit liitrit) 2017. aastal müüdud kütusest oli diislikütus ja 27,7 % (103 766 miljonit liitrit) bensiin. Võrreldes 2016. aastaga kasvas bensiini müük 2017. aastal 2,9 % ning diislikütuse müük 5,2 %. Kokku suurenes bensiini ja diislikütuse müük 2016. aastaga võrreldes 4,6 %. See on tingitud suuremast transpordinõudlusest, mis ületas sõidukipargi tõhususe paranemise.

Diislikütuse osakaal bensiiniga võrreldes on aastatega suurenenud – 55,6 %-lt kogumüügist 2001. aastal 72,3 %-ni 2017. aastal. See näitab suuresti ka diiselsõidukite osakaalu kasvu

Euroopa autopargis sel perioodil. Kui diislikütuse müük kasvas ajavahemikus 2007–2017 peaaegu 9 %, siis bensiini müük vähenes samal perioodil 9 %.

Enamikus ELi liikmesriikides on diislikütuse tarbimine märkimisväärne ning see moodustab rohkem kui 60 % kogu kütusemüügist 23 liikmesriigis (välja arvatud Küpros, Kreeka, Malta ja Madalmaad; Rumeenia ei esitanud 2017. aasta kohta täielikku aruannet).

Suurem osa 2017. aastal müüdud bensiinist oli bensiin uurimismeetodil määratud oktaaniarvuga (RON) 95 ja see moodustas bensiini kogumüügist 85,7 %; 8,3 % müüdud bensiinist oli oktaaniarvuga $95 \leq \text{RON} < 98$ ning 5,8 % müüdud bensiinist oktaaniarvuga $\text{RON} \geq 98$. Väga väikeses koguses müüdi ka bensiini oktaaniarvuga $\text{RON} = 91$.

Kogu ELis müüdud diislikütust turustatakse biodiislikütust sisaldavana, bioetanooli sisaldava bensiini osakaal aga on 87,6 %. 71,9 % ELis 2017. aastal müüdud bensiinist sisaldas etanooli kuni 5 % ja 15,7 % müüdud bensiinist kuni 10 % mahust. Müüdud diislikütusest 83,8 % sisaldas rasvhapete metüülestreid kuni 7 % ja 16,2 % sellest rohkem.

3.2 Müüdud kütuse vastavus kvaliteedinormidele

Üldiselt on kütuse kvaliteet ELis kõrge. Bulgaaria, Malta ja Rootsi teatasid nii bensiini kui ka diislikütuse puhul täielikust nõuete järgimisest. Üheksa liikmesriiki (Austria, Bulgaaria, Kreeka, Ungari, Leedu, Malta, Madalmaad, Sloveenia ja Rootsi) teatas bensiini puhul ning seitse liikmesriiki (Bulgaaria, Horvaatia, Küpros, Soome, Läti, Malta ja Rootsi) diislikütuse puhul täielikust nõuete järgimisest. Üks liikmesriik (Belgia) teatas, et bensiini puhul esines 2017. aastal üle 100 mittevastavusjuhtumi.

Kokku teatasid liikmesriigid 2017. aastal 496st bensiiniga ja 141st diislikütusega seotud mittevastavusjuhtumist. Bensiini puhul esines kõige rohkem mittevastavusi seoses aururõhuga suveperioodil (13 liikmesriigis); uurimismeetodil määratud oktaaniarvuga (RON, üheksas liikmesriigis) ja mootorimeetodil määratud oktaaniarvuga (MON, seitsmes liikmesriigis). Diislikütuse puhul esines kõige rohkem mittevastavusi seoses rasvhapete metüülestrite sisaldusega (12 liikmesriigis) ja väävlisisaldusega (kuues liikmesriigis).

Kõik liikmesriigid kirjeldasid meetmeid, mis võeti mittevastavate proovide avastamisel. Meetmed hõlmasid pädevate asutuste teavitamist, uurimise algatamist, karistuste ja rahatrahvide määramist ja kordusproovide võtmist. Harvadel juhtudel, kui kõrvalekalle lubatud piiridest oli väga väike, meetmeid ei võetud.

Seepärast ei pidanud komisjon vajalikuks alustada uusi sellekohaseid uurimisi.