



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brussels, 31.1.2007  
KOM(2007) 18 lõplik

2007/0019 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ seoses bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonidega ja kehtestatakse autotranspordis kasutatavatest kütustest pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamise mehhanism, ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ seoses siseveelaevades kasutatava kütuse spetsifikatsioonidega, ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 93/12/EMÜ**

(Esitanud komisjon)

{SEK(2007) 55}

{SEK(2007) 56}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Direktiiviga 98/70/EÜ<sup>1</sup> on kehtestatud maantesõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutatava bensiini ja diislikütuse miinimumspetsifikatsioonid. Kõnealused spetsifikatsioonid kehtestati tervislikel ja keskkondlikel põhjustel.

Käesolev direktiivi läbivaatamise ettepanek aitab vähendada maantesõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutatavast kütusest pärinevate õhu saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkogust ja viia ellu ühenduse õhukvaliteedi ja kliimamuutuse strateegiat. Ettepanekuga vähendatakse tahkete osakeste heitkoguseid. Samuti julgustatakse kasutama rohkem biokütust, võttes samal ajal arvesse keskkonna- ja tervishoiunõudeid. See vähendab reguleeritavatest kütustest tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogust.

Kõnealuse direktiivi läbivaatamise peamised põhjused on seotud kütuse- ja mootoritehnoloogia arengu ning biokütuse kasutamise suurenemisega. Õhusaastet käsitlevas temaatilises strateegias ühenduse õhukvaliteedile seatud eesmärgid ja jätkuv vajadus tegeleda kasvuhoonegaaside heitkoguste probleemiga on teine peamine põhjus, miks on vaja kõnealust direktiivi muuta.

#### • Üldine taust

Direktiivi 98/70/EÜ on viimati muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ.<sup>2</sup> Nimetatud muutmise hõlmas üksnes direktiivis sätestatud bensiini ja diislikütuse väävlisalduse piiranguid. Saasteainete heitkoguseid käsitlevate ühenduse õigusaktide pidev arendamine ning sõidukitehnoloogia ja kütusekvaliteedi vahelised seosed tähendavad, et samaaegselt tuleb läbi vaadata ka kütuse kvaliteedi teema.

Direktiivi 98/70/EÜ läbivaatamise vajadus ja võimalik muutmise on ette nähtud selle artiklis 9. Selles sätestatakse, et arvestades:

- sõidukite heitgaasidega seotud edusamme;
- CO<sub>2</sub> ja sõiduautode strateegia arendamist;
- ning alternatiivkütuste arengut,

tuleks kaaluda, kas nimetatud tegurid on loonud vajaduse muuta kütusespetsifikatsioone. Lisaks on tuvastatud muid spetsiifilisi tegureid, mida tuleks arvesse võtta. Ulatuslike arutelude käigus sidusrühmadega tuvastati mitmeid lisategureid, mida tuleks direktiivi läbivaatamisel arvesse võtta.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta.

<sup>2</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. märtsi 2003. aasta direktiiv 2003/17/EÜ, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta.

- **Ettepaneku valdkonnas kehtivad õigusnormid**

Direktiivis 98/70/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ, kehtestatakse ELis turustatava bensiini ja diislikütuse miinimumspetsifikatsioonid. Nimetatud direktiivi reguleerimisalasse kuuluvad ka maanteevälistes liikurmasinates kasutatava gaasiõli väävlisisalduse piirväärtused.

Direktiivis 1999/32/EÜ<sup>3</sup> sätestatakse lubatud väävlisisaldus teatavates vedelkütustes ja viidatakse muu hulgas spetsiaalselt siseveelaevades kasutatavale kütusele.

Varem reguleeriti vedelkütuste väävlisisaldust direktiiviga 93/12/EMÜ<sup>4</sup>, kuid pärast nimetatud direktiivi muutmist direktiividega 98/70/EÜ ja 1999/32/EÜ, on sellest jõus ainult üks artikkel.

- **Kooskõla Euroopa Liidu muude põhimõtete ja eesmärkidega**

Õhusaaste temaatilises strateegias esitatakse rida eesmärke õhusaaste vähendamiseks ELis. Käesolev ettepanek on nende eesmärkidega kooskõlas, olles mitmest aspektist suunatud kõige tähtsamate saasteainete heitkoguste vähendamisele või vähemalt nende suurenemise vältimisele.

Lisaks on käesolev ettepanek osa ELi Kyoto protokollist, mis põhineb tööstust, transporti, energiat, elamumajandust ja põllumajandust hõlmaval ühistegevusel.

Ettepanek on kooskõlas säästva arengu strateegiaga, sest selle eesmärk on võimaluse korral vähendada keskkonda ja tervist kahjustavate saasteainete heitkoguseid või vältida nende suurenemist ning vähendada transpordist tekkivat kasvuhooonegaaside heitkogust. Seda tuleb teha siiski kulutasuval viisil, võttes arvesse ühiskondlikku kasu.

Kavandatud direktiiviga lihtsustatakse ühenduse biokütuseid käsitlevate praeguste ja tulevaste eesmärkide saavutamist. Komisjoni biokütusestrateegias<sup>5</sup> seatakse eesmärgiks tagada, et biokütuste kasutamine ei suurendaks keskkonna- ega tehnilisi probleeme. Läbivaatamisel käsitletakse biokütuse kasutamise piiranguid ja teostatavaid muudatusi, mis ei suurenda nende kasutamisest tulenevat keskkonnakahju. Samuti tunnistatakse, et kui biokütuste tehnoloogia areneb ja nende kasutus levib, on vaja piirväärtused uuesti läbi vaadata.

Ettepanek avaldab mõju Lissaboni strateegiale ja siseturule. Kütusespetsifikatsioonid ei mõjuta mitte ainult kütusetarnijaid, vaid ka sõidukite, maanteeväliste liikurmasinate ning kütuse- ja heitgaasisüsteemi osade tootjaid. Muutused spetsifikatsioonides võivad nimetatud sektorite kulusid kas suurendada või vähendada. Spetsifikatsioonidel on teatav mõju ka tarnitava kütuse hinnale ja kütuseturgude suurusele ning üldisele energiatarbimisele, kasvuhooonegaaside heitkogustele ja õhusaaste tervisemõjudele. Kulude muutumise mõju on hinnatud ja

---

<sup>3</sup> Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 99/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ.

<sup>4</sup> Nõukogu 23. märtsi 1993. aasta direktiiv 93/12/EMÜ teatud vedelkütuste väävlisisalduse kohta.

<sup>5</sup> ELi biokütusestrateegia; KOM(2006) 34 (lõplik), 8.2.2006.

arvesse võetud ning eelduste kohaselt ei suurenda kavandatud muutused ühiskonna üldkulusid.

Käesolev ettepanek on kooskõlas parema õigusloome põhimõtetega, kuna sisaldab tööstuse kohustuste lihtsustamist, ühe direktiivi kehtetuks tunnistamist ning on kooskõlas kliimamuutuste strateegia, säästva arengu strateegia, biokütuste strateegia ja õhu kvaliteedi parandamise temaatilise strateegiaga.

Kavandatud spetsifikatsioonid on määratud kindlaks parimate saadaolevate tehnikate põhjal eesmärgiga vähendada saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid nii palju kui võimalik, tekitamata seejuures muid keskkonkähjustusi. Mõnes valdkonnas on kaalutud kompromissivõimalusi, näiteks suurendab väävlisisalduse vähendamine kasvuhoonegaaside heitkogust.

## 2. KONSULTEERIMINE HUVIDATUD ISIKUTEGA JA MÕJU HINDAMINE

### • Konsulteerimine huvitatud isikutega

*Konsultatsioonimeetodid, peamised sihtvaldkonnad ja vastajate üldiseloostus*

Arvestades kõnealuse direktiivi äärmiselt tehnilist olemust, kaasati sidusrühmadega konsulteerimisse asjaomased ELi tasandi sidusrühmad. Konsulteerimise käigus arutati läbivaatamise ulatust ja sidusrühmadel paluti esitada oma arvamus kõikide läbivaatamise aspektide kohta. Korraldati kaks koosolekut ja anti võimalus esitada täiendavaid kirjalikke märkusi. Enamik vastajaid oli nõus oma märkuste avalikustamisega ning need on kättesaadaval aadressil:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel\\_quality/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/fuel_quality/library).

*Vastuste kokkuvõte ja nende arvessevõtmine*

Kuna läbivaatamine hõlmab väga laia teemaderingi, ei ole siinkohal võimalik esitada üldkokkuvõtet sidusrühmade märkustest. Mõju hindamise aruandes on esitatud sidusrühmade põhilised seisukohad läbivaatamise iga aspekti suhtes, eriti juhtudel, kus sidusrühmade arvamused lahku läksid. Kui seisukohad olid erinevad, üritas komisjon kehtestada kõige usaldusväärsema lähenemisviisi, olles seejuures teadlik ebakindlusest ja vältides keskkonda ja tervist kahjustavate tagajärgede riski.

### • Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine

*Asjaomased teadus-/erialavaldkonnad*

Läbivaatamine hõlmab peamiselt õhusaaste, kütuse põlemise ja mootoritehnoloogia, nafta rafineerimise, biokütuse tehnoloogia ja kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud teemasid.

*Kasutatud meetodid*

Kütuse kvaliteedi direktiivi läbivaatamine hõlmab paljusid valdkondi ja märkimisväärsel hulgal tööstussektoreid. Paljud aspektid ja nende aluseks olevad probleemid on väga tehnilised.

Arvestades nimetatud tegureid, püüdis komisjon kaasata vastava pädevusega organisatsioone. Tööle aitasid kaasa komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus, struktureeritud nõupidamised sidusrühmadega ning dialoogid ja kohtumised üksikute sidusrühmade või sidusrühmade gruppidega.

Teadusuuringute Ühiskeskus tegi sidusrühmade toetusel läbivaatamises käsitletud teatud tehniliste valdkondade kohta teadusuuringuid. Teadusuuringute Ühiskeskus esitas kohtumistel sidusrühmadega edusammude kohta aruandeid ning vastas küsimustele ja märkustele. Teadusuuringute Ühiskeskuse lõplik nõuanne saadi 28. veebruaril 2006.

#### *Peamised organisatsioonid/eksperdid, kellega konsulteeriti*

Teadusuuringute Ühiskeskuse teostatud katsetöös osalesid ka Euroopa autotööstuse uurimis- ja arendusnõukogu (EUCAR) ja Euroopa naftatööstuse (CONCAWE) teadusorganisatsioon. Nimetatud töösse andsid omapoolse panuse ka paljud sidusrühmad ja selle üksikasjad on loetletud mõju hindamise 1. lisas.

#### *Kokkuvõtte saadud ja kasutatud nõuannetest*

Paljude läbivaatamise käigus hinnatud valdkondade puhul ei esinenud suuri erimeelsusi või polnud neid üldse. Sellisteks valdkondadeks olid: sõidukipargid, 10 ppm väävlisisaldusega diislikütuse tähtaja määramine, direktiivi 1999/96/EÜ läbivaatamine, CO<sub>2</sub> ja sõiduautode poliitika läbivaatamine, direktiivi 1999/30/EÜ läbivaatamine.

Mõnes valdkonnas on ühe tööstuse huvides eelistada teatud seisukohta. Sellisteks valdkondadeks on rasvhappe metüülestrite (FAME) sisalduse piirväärtused diislikütuses, maanteevälise diislikütuse spetsifikatsioon, diislikütuse tihedus, hapnikuga küllastunud ainete sisaldus bensiinis, bensiini aururõhk.

Mitme teise küsimuse puhul läksid eri sektorite, peamiselt auto- ja naftatööstuse arvamused selgelt lahku. Sellisteks valdkondadeks on ülemaailmne kütuseharta (World Wide Fuel Charter), polüaromaatsed süsivesinikud, detergendid ja metallilisandid. Vaidlust tekitasid metallilisandite mõju heitekontrollisüsteemidele ning etanooli ja aururõhu piirväärtused.

Mõne tööstusharu esindajad väidavad, et metallilisandid suurendavad sõiduki heitekontrollisüsteemi kahjustumisohtu, metallilisandite tootjad aga ei ole sellega nõus. Seni pole osutunud võimalikuks leppida kokku katsemeetodites, mille alusel kontrollida, kas metallilisandid on kahjulikud või mitte.

Etanooli lisamine bensiini võib suurendada selliste saasteainete heitkoguseid, mis tekitavad troposfääriosooni. Suurem etanoolisisaldus ei pruugi teatud sõidukitele sobida. Etanooli ja muude biokütuste kasutamine pakub võimalust vähendada sõidukikütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogust. Nimetatud mõjude hindamise tulemusi on vaidlustatud, eelkõige on seda teinud etanoolitööstuse esindajad.

Välja toodi teatavate tõsiste ja pöördumatute tagajärgedega riskide olemasolu mõnes valdkonnas, näiteks auto- ja naftatööstuse jaoks. Selliste riskide hulka kuuluvad

sõidukite kahjustamine ning saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguste suurenemine.

#### *Ekspertarvamuse avalikustamiseks kasutatud vahendid*

Nagu eespool öeldud, on sidusrühmade märkused kõikide läbivaatamisega hõlmatud teemade kohta kättesaadaval Internetis, v.a juhtudel, kus sidusrühmad palusid hoida nende märkused konfidentsiaalsetena.

#### • **Mõju hindamine**

Komisjon teostas tööprogrammis kirjeldatud mõjuhindamise. Aruanne on kättesaadav dokumendina SEK(2007) 55. Mõju hindamisel analüüsiti järgmist 16 teemat:

- a) Kas kõnealuses direktiivis esitatud kütusespetsifikatsioonid tuleks asendada autotööstuse välja pakutud ülemaailmse kütuseharta omadega.
- b) Kas direktiivi tuleks piirväärtuste puudumisel viia sisse maksimaalne rasvhappe metüülestrite (biodiislikütuse) sisaldus diislikütuses. Nimetatud piirväärtus piiraks lubatud rasvhappe metüülestrite kogust segamisel.
- c) Kas veeldatud naftagaaside, maagaasi ja biokütuste miinimumspetsifikatsioonide kehtestamine direktiivis tooks kaasa kasu keskkonnale.
- d) Kas sõidukiparkides kasutatava kütuse erispetsifikatsiooni kehtestamine tooks kaasa kasu keskkonnale.
- e) Tähtaja määramine, millal diislikütuse maksimaalne lubatud väävlisisaldus peab olema 10 ppm. Nimetatud väävlisisaldus on vajalik heidete kontrollitehnoloogiate toimimise parandamiseks.
- f) Kas pärast direktiivi 1999/96/EÜ<sup>6</sup> läbivaatamist on vaja muuta mis tahes parameetreid, et tagada rangematele heitespetsifikatsioonidele vastavate sõidukite nõuetekohane toimimine.
- g) Kas pärast CO<sub>2</sub> ja sõidukeid käsitlevate vabatahtlike kokkulepete läbivaatamist on vaja muuta mis tahes parameetreid, et võimaldada autotootjatel täita võetud kohustusi.
- h) Kas pärast direktiivi 1999/30/EÜ<sup>7</sup> läbivaatamist on vaja muuta kütuseparameetreid, et võimaldada õhukvaliteedi piirväärtuste saavutamist.

---

<sup>6</sup> Direktiiv 1999/96/EÜ liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta, mis käsitlevad meetmeid, mida võetakse sõidukite diiselmootoritest eralduvate gaasiliste ja tahkete osakeste heitmete vastu ning sõidukites kasutatavatest maagaasil või veeldatud naftagaasil töötavatest ottomootoritest eralduvate gaasiliste osakeste heitmete vastu, ning nõukogu direktiivi 88/77/EMÜ muutmise kohta ja raskeveokite mootorite NOx-heitmete kohustusliku standardi kinnitamine.

<sup>7</sup> Direktiiv 1999/30/EÜ vääveldioksiidi, lämmastikdioksiidi ning lämmastikoksiidide, tahkete osakeste ja plii piirtasemetega kohta välisõhus.

- i) Kas polüaromaatsete süsivesinike maksimaalset sisaldust diislikütuses (praegu 11%) tuleks muuta, et vähendada sõidukitest pärinevate saasteainete heitkogust.
- j) Kas maanteevälistes liikurmasinates kasutatava gaasiõli spetsifikatsioone on vaja muuta, et võimaldada võtta kasutusele selliseid masinaid, mis vastavad uutele heitkoguste piirmääradele.
- k) Kas direktiivis on vaja teha muudatusi, arvestades võimalikku kasu keskkonnale, mis tuleneb kütustes detergentide kasutamise levikust.
- l) Kas direktiivis on vaja teha muudatusi seoses võimaliku metallilisandite kasutamisega kütustes, kuna nende mõju sõidukitele ja heidetele on ebaselge.
- m) Kas diislikütuse maksimaalset tihedust tuleks muuta, arvestades rasvhappe metüülestri (biodiislikütuse) suuremat tihedust, et lihtsustada selle segamist diislikütusega.
- n) Kas on vaja muuta hapnikuga küllastunud ainete maksimaalset sisaldust bensiinis, arvestades biokütuste kasutamise edendamise kasulikkust.
- o) Kas on vaja mis tahes viisil muuta bensiini maksimaalse aururõhu piirväärtusi, võttes arvesse biokütuste kasutamise edendamise kasulikkust ning asjaolu, et aururõhu muutmise tulemusena võivad suureneda lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogused.
- p) Kas direktiivi oleks vaja muuta, et võtta arvesse kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogust ja luua tehnoloogia suhtes neutraalne ajend transpordikütuste dekarboniseerimiseks ning uute ja paremate biokütuste väljatöötamiseks.

Kõikide teemade puhul kaaluti erinevaid võimalusi. Punkti f ja g puhul ei tundunud ükski meede olevat ainus teostatav võimalus. Kõikide teiste punktide puhul otsustati meetmeid mitte võtta, sest muid võimalusi oli 1–6. Nimetatud muude võimaluste hulka kuuluvad ühe või rohkema tööstussektori vabatahtlikult võetavad meetmed, spetsifikatsioonidesse piirväärtuse lisamine või olemasolevate rangemaks muutmine ning samuti uute osade lisamine direktiivi.

### 3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

- **Kavandatud meetmete kokkuvõte**

Enamiku hinnatud valdkondade puhul järeldati, et ükski meede pole teiste võimaluste kõrval eelistatav. Mitme valdkonna puhul viiks direktiivi muutmine saasteainete ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemiseni ja vähendaks üldkulusid. Peamised direktiivi muutmise ettepanekud on järgmised:

- 1) Tähtajaks, mil diislikütuse väävlisisaldus peab olema maksimaalselt 10 ppm, on määratud 2009. aasta. Selle tulemusena vähendatakse saasteainete, eelkõige tahkete osakeste heitkoguseid ja lihtsustatakse muude heitekontrolliseadmete kasutuselevõtmist ning tagatakse tööstusele teatav kindlus.

- 2) Alates 2009. aastast on polüaromaatsete süsivesinike maksimaalne sisaldus diislikütuses 8%. Selle tulemusena võivad väheneda tahkete osakeste ja polüaromaatsete süsivesinike heitkogused ning samas on tähtaeg ja tase määratud nii, et kavandatud muutuse tagajärjel ei suureneks kulud.
- 3) Maanteevälistes liikurmasinates kasutatava gaasiõli maksimaalset väävlisisaldust vähendatakse maismaal kasutamise korral 1000 ppm-lt 10 ppm-le ja sisevetel 1000 ppm-lt 300 ppm-le. Maismaal kasutatavatele seadmetele kehtivate spetsifikatsioonide muutmine lihtsustab võimsamate mootorite ja heitekontrolliseadmete kasutuselevõtmist ja aitab olemasolevate seadmete korral vähendada tahkete osakeste heitkoguseid. Sisevetel kasutamise spetsifikatsioonide muutmine tagab, et asjakohased mootorid toimivad vastavalt oma tüübi kohta kinnitatud tasemele.
- 4) Selleks, et võimaldada bensiini segada rohkem biokütust, on kehtestatud eraldi bensiinisegu, mille hapnikuga küllastunud ainete lubatud sisaldus on suurem (sealhulgas etanooli kuni 10%). Samal põhjusel suurendatakse etanooliga segatud bensiini puhul aururõhu piirväärtusi. Kõik turuleviidavad segud märgistatakse selgelt. Nimetatud muudatused lihtsustavad biokütuste turu arengut, vältides seejuures võimalikku riski, et kahjustatakse kasutatavaid sõidukeid. Lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste suurenemist kontrollitakse heitkoguste kogumisega tanklates kõigi kütuste puhul. Komisjon esitab ettepaneku tanklatesse auru tagasijuhtimisseadmete kohustusliku paigaldamise kohta 2007. aastal.
- 5) Elutsükli kasvuhoonegaaside kohustuslik järelevalve võetakse kasutusele alates 2009. aastast. Alates 2011. aastast peab nimetatud heitkoguseid vähendama 1% aastas. See tagab, et kütusesektor annab oma panuse ühenduse pikaajaliste eesmärkide saavutamisele seoses kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise, toetades paralleelselt jõupingutusi seoses sõidukite tõhustamisega. Samuti edendab see madala süsinikusisaldusega kütuste väljatootamist ja muude meetmete arendamist, mis aitavad vähendada tootmisahela tekitatavaid heiteid.
- 6) Muudetud on maksimaalse aururõhu piirväärtusi etanoolisegudes, et võimaldada biokütusetööstusel algusaastatel areneda. Kuna on võimalik toota bensiini, mis sisalda suuremat kogust biokütuseid ja etanooli madalamat aururõhku, on naftaettevõtjaid kutsutud üles arendama selliseid segusid ka Euroopas. Aururõhu piirmäär vaadatakse üle, kui madalama aururõhuga bensiini on saadaval piisavas koguses.

Lisaks selgitatakse kavandatud direktiivis ka erandi tegemise võimalust seoses aururõhu piirväärtustega arktilistes või karmides ilmastikutingimustes, et vältida valesti tõlgendamist ja suurendada õiguskindlust. Direktiivis sätestatakse uus läbivaatamisklausel. Samuti ajakohastatakse kavandatud direktiiviga direktiivi 98/70/EÜ, tunnistades kehtetuks selle ülearused osad.

#### • **Õiguslik alus**

Direktiivi ettepanekul on kaks õiguslikku alust (artikkel 95 ja artikkel 175), kuna sellega muudetakse ühte õigusakti ja tunnistatakse kehtetuks teine õigusakt, mis



mõlemad põhinevad artiklil 95 (endine artikkel 100a), ning muudetakse kolmandat õigusakti, mis põhineb artiklil 175 (endine artikkel 130s).

- **Subsidiaarsuse põhimõte**

Liikmesriigid ei suuda käesoleva ettepaneku eesmärke piisavas ulatuses täita, sest maanteeõidukite turg hõlmab kogu ELi ning nende nõuetekohaseks toimimiseks on tähtis pakutava kütuse kvaliteet. Liikmesriikide eraldi võetud meetmed viiksid maanteeõidukikütuste ühtse turu kadumiseni, sest kasutusele võetakse erinevad spetsifikatsioonid. See oleks majanduslikult kahjulik ning vähendaks samuti energiavarustuse turvalisust, kuna sel juhul sõltuks iga liikmesriik üksnes oma spetsifikatsioonidele vastavalt toodetud kütusest, mis välistab liikmesriikide vahelise kaubavahetuse turutõrgete korral.

Maanteeõidukite kütusekasutusest tingitud keskkonna- ja tervisekahjustuste vähendamine on mõjusam ja odavam ühtsete ELi kütusespetsifikatsioonide kaudu. Kuna õhusaastel on piiriülene mõju, on soovitatav tagada, et kooskõlastatud meetmed heitkoguste vähendamiseks võetaks ühenduse tasandil.

Seetõttu on ettepanek kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

- **Proportsionaalsuse põhimõte**

Ettepanek on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas järgmistel põhjustel.

Käesolev ettepanek kujutab endast direktiivi, millega sätestatakse minimaalsed kütusespetsifikatsioonid keskkonna ja tervise kaitsmise eesmärgil. Kütusespetsifikatsioonide muid tehnilisi aspekte direktiivis ei käsitleta, vaid jäetakse Euroopa standardite reguleerimisalasse kooskõlas parema õigusloome põhimõtetega.

Ettepanek ei suurenda ühenduse, liikmesriikide ja piirkondlike valitsuste või kohalike omavalitsuste rahalist ega halduskoormust. Nimetatud asutustega seotud nõudmised jäävad samaks, mis on praegu kehtivas direktiivis.

Ettepaneku väljatöötamisel on analüüsitud kulusid ja tulusid, nagu on üksikasjalikult kirjeldatud mõju hindamises. Kavandatud meetmed on valitud selleks, et tulu oleks alati suurem kui kulu. Sel viisil on ettevõtjate ja kodanike üldkulud minimaalsed.

- **Õigusakti valik**

Kavandatud õigusakt: direktiiv

Muud õigusaktid ei oleks asjakohased, sest kindluse tagamiseks peab kütusekvaliteeti reguleerima siduva õigusaktiga. Seetõttu on välistatud kõik muud õigusaktid peale direktiivi ja määruse. Kuna vaja on reguleerida ainult kütuse lõplikku spetsifikatsiooni ning mitte seda, kuidas see tagatakse, oleks määrus liiga range.

#### 4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ühenduse eelarvet.

## 5. TÄIENDAV TEAVE

### • Lihtsustamine

Ettepanekuga lihtsustatakse õigusakte, muutes kahte kehtivat direktiivi (direktiivi 98/70/EÜ ja direktiivi 1999/32/EÜ<sup>8</sup>). Muudetud direktiivid on lühemad, selgemad, väldivad kattumisi ja sisaldavad vähem õiguslikku ebakindlust.

### • Kehtivate õigusaktide kehtetuks tunnistamine

Ettepanekuga tunnistatakse kehtetuks kehtiv ülearune direktiiv (93/12/EMÜ<sup>9</sup>).

### • Läbivaatamis-/muutmis-/aegumisklausel

Ettepanek sisaldab läbivaatamisklauslit.

### • Vastavustabel

Liikmesriigid peavad komisjonile edastama direktiivi riiklikku õigusse ülevõtvate sätete tekstid ning nende sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli.

### • Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatav õigusakt käsitleb Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimusi ja seetõttu tuleks seda laiendada Euroopa Majanduspiirkonnale.

## 6. ELEMENTIDE KIRJELDUS

### Artikkel 1

**Punkt 1.** Muudetakse artiklit 2, lisades uus lõige 5, milles määratletakse täpsemalt artiliste ja karmide ilmastikutingimuste tähendus.

**Punkt 2.** Muudetakse artiklit 3. Lõike 2 punktid a ja b jäetakse välja, sest need on ülearused. Punkti c muudetakse, et lubada turustada bensiini, mis vastab V lisas esitatud nõuetele.

Lõige 3 asendatakse uuega, et nõuda, et kõik kütused, mis vastavad III lisas ja V lisas sätestatud spetsifikatsioonidele, tuleb märgistada.

Lõiked 4, 5 ja 6 jäetakse välja, kuna need on ülearused, sest kõik erandid on aastateks 2003, 2005 ja 2007 aegunud.

Lõige 7 asendatakse uuega, et täpsustada pliisisalduse ülemmäär pliibensiinis, mida liikmesriigid võivad jätkuvalt väikestes kogustes kasutada.

---

<sup>8</sup> Vt märkuseid 1 ja 3 eespool.

<sup>9</sup> Vt märkus 4 eespool.

**Punkt 3.** Muudetakse artiklit 4. Lõike 1 punktid a ja b jäetakse välja, sest need on üleaarused. Punkt e asendatakse uuega, et kinnitada tähtjaks, millal kõikide diislikütuste väävlisisaldus peab olema maksimaalselt 10 mg/kg, 1. jaanuar 2009.

Lõiked 2 ja 3 jäetakse välja, kuna need on üleaarused, sest kõik erandid on aastateks 2003 ja 2007 aegunud. Lõige 4 jäetakse välja, kuna erandite käsitlemine vastavalt lõigetele 2 ja 3 pole enam nõutav.

Lõige 5 asendatakse uuega, et kehtestada rangemad spetsifikatsioonid seoses väävlisisaldusega maanteevälistes liikurmasinates kasutatavas gaasiõlis.

Lisatakse lõige 6, et kehtestada rangemalt siseveelaevades kasutatava gaasiõli maksimaalne lubatud väävlisisaldus 31. detsembriks 2009. Seda vähendatakse veelgi hiljemalt 31. detsembriks 2011.

**Punkt 4.** Muudetakse artikli 6 pealkirja ja sinna lisatakse uus lõige, mille kohaselt peavad liikmesriigid, kes soovivad kasutada erandit seoses suveperioodi aururõhuga arktilistes või karmides ilmastikutingimustes, paluma komisjonilt nõusolekut.

**Punkt 5.** Lisatakse kaks uut artiklit. Esimese artikliga kohustatakse liikmesriike nõudma kütusetarnijatelt aruandeid tarnitava kütuse elutsükli kasvuhoonegaaside heitkoguste kohta. Aruannete esitamise kord kehtestatakse vastavalt direktiivi 2003/30/EÜ sätetele. Lisanõue, mis jõustub hiljem, näeb ette aruandes esitatud heitkoguste vähendamist.

Teise artikliga nähakse ette, et komisjon võtab vastavalt artikli 11 lõikes 2 osutatud korrale meetmed spetsifikatsioonide muutmiseks seoses etanooli lisamisega bensiini ning eriti seoses aururõhuga.

**Punkt 6.** Lisatakse uus artikkel, millega nõutakse, et komisjon jätkab sobiva katsemeetodi väljaarendamist seoses kütusele lisatavate metallilisanditega.

**Punkt 7.** Asendatakse esialgne artikkel, millega nõutakse komisjoni esitama aruandeid direktiivi kohta regulaarselt. Esimene aruanne tuleb esitada 31. detsembriks 2012 ning seejärel tuleb aruanne esitada iga kolme aasta järel. Vajaduse korral lisatakse aruandele ettepanekud. Kõnealuses artiklis täpsustatakse, milliseid osi peab aruanne muu hulgas sisaldama.

**Punkt 8.** Asendatakse esialgne artikkel 11 (nagu loetletud määruse (EÜ) nr 1882/2003<sup>10</sup> III lisa punktis 80), et osutada kontrolliga regulatiivmenetluse korrale.

**Punkt 9.** Artikkel 14 jäetakse välja, kuna see on üleaarune.

**Punkt 10.** Direktiivi 98/70/EÜ I lisa jäetakse välja, kuna see on üleaarune.

**Punkt 11.** Direktiivi 98/70/EÜ II lisa jäetakse välja, kuna see on üleaarune.

**Punkt 12.** III lisa suurendatakse etanoolisegude aururõhu piirmäära.

---

<sup>10</sup> ELT L 284, 31.10.2003, lk 1.

**Punkt 13.** IV lisa muudetakse polütsükliiliste aromaatsete süsivesinike maksimaalne lubatud sisaldus diislikütuses 8%-ks ning muudetakse 3. allmärgust, sest tähtajaks, millal kõikide diislikütuste maksimaalne väävlisisaldus peab olema 10 mg/kg, on määratud 1. jaanuar 2009.

**Punkt 14.** Lisatakse uus V lisa, mis sisaldab kuni 10% etanooli sisaldava bensiini spetsifikatsiooni ja näeb ette hapnikuga küllastunud ainete maksimaalse sisalduse suurendamist ning määrab hapnikuga küllastunud ainete üldiseks sisaldusmääraks 3,7%.

**Punkt 15.** Lisatakse uus lisa VI, millega lubatakse aururõhu kõrgemat taset etanoolisisaldusega erinevates bensiinisegudes.

#### Artikkel 2

Direktiiv 1999/32/EÜ sisaldab viiteid siseveelaevades kasutatavale kütusele. Käesoleva ettepanekuga tehtud muudatustega nimetatud laevade kütusespetsifikatsioonides on ette nähtud nimetatud direktiivi vastav muutmine.

#### Artikkel 3

Direktiivi 93/12/EMÜ varasema muutmise tõttu direktiiviga 1998/70/EÜ ja direktiiviga 1999/32/EÜ on sellest jõus üksnes artikli 2 üks lõige. See on ülearune ja seetõttu tunnistatakse nimetatud direktiiv kehtetuks.

#### Artikkel 4

Käesoleva direktiivi ülevõtmistähtaeg on hiljemalt 31. detsember 2008.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

**millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ seoses bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonidega ja kehtestatakse autotranspordis kasutatavatest kütustest pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamise mehhanism ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 1999/32/EÜ seoses siseveelaevades kasutatava kütuse spetsifikatsioonidega ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 93/12/EMÜ**

**(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95 ja artikli 175 lõiget 1,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,<sup>11</sup>

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,<sup>12</sup>

võttes arvesse regioonide komitee arvamust,<sup>13</sup>

tegutsedes asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras<sup>14</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 1998. aasta direktiivis 98/70/EÜ (bensini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ<sup>15</sup> muutmise kohta) kehtestatakse maanteetranspordis ja maanteevälistes liikurmasinates kasutatava bensiini ja diislikütuse miinimumspetsifikatsioonid.
- (2) Komisjoni teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile "Õhusaastet käsitlev ühenduse temaatiline strateegia"<sup>16</sup> on määratud kindlaks saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärgid kuni 2020. aastani. Nimetatud eesmärgid lähtuvad ulatuslikust kulude ja tulude analüüsist. Eelkõige nähakse ette, et SO<sub>2</sub> heitkoguseid vähendatakse 82%, lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) heitkoguseid 60%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 51% ja esmaste tahkete osakeste (PM<sub>2,5</sub>) heitkoguseid 59%, võttes

---

<sup>11</sup> ELT C, , lk. .

<sup>12</sup> ELT C, , lk. .

<sup>13</sup> ELT C, , lk. .

<sup>14</sup> ELT C, , lk. .

<sup>15</sup> Nõukogu 23. märtsi 1993. aasta direktiiv 93/12/EMÜ teatavate vedelikütuste väävlisisalduse kohta (EÜT L 74, 27. 3.1993, lk 81).

<sup>16</sup> Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile: Õhusaaste temaatiline strateegia, KOM(2005) 446.

aluseks 2000. aasta vastavad heitkogused. Direktiivi 98/70/EÜ muudatuste mõju seoses bensiinjaamadest pärinevate lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogustega tuleks käsitleda tulevastes õigusaktides.

- (3) Ühendus on Kyoto protokolliga raames võtnud kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud kohustused aastateks 2008–2012. Maismaatransport põhjustab praegusest heidete üldkogusest peaaegu 20%. Ühendus kaalub, mil viisil peaks kasvuhoonegaaside heitkogust lisaks Kyoto protokolliga võetud kohustustele vähendama. Tulevikueesmärkide saavutamisele peavad kaasa aitama kõik sektorid.
- (4) Transpordist pärinevate kasvuhoonegaaside ühte aspekti on põhjalikult käsitletud ühenduse poliitikas CO<sub>2</sub> ja sõiduautode kohta. Märkimisväärne osa ühenduse kasvuhoonegaaside üldkogusest pärineb maanteesõidukites kasutatavast kütusest. Kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamine aitab ühendusel saavutada kasvuhoonegaaside heitkoguse vähendamise eesmärgi transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise kaudu.
- (5) Ühendus on vastu võtnud uued määrused, mis piiravad kerg- ja raskeveokite saasteainete heitkoguseid. Kütusespetsifikatsioon on üks viis, millega lihtsustada nimetatud heidete piirnormide täitmist.
- (6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris)<sup>17</sup> eesmärk on soodustada biokütuste kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”<sup>18</sup>. Nimetatud teatises väljendatakse valmisolekut edendada biokütuseid ja biokütuse tehnoloogiat, kuid samas märgitakse selgelt, et selline areng ei tohi põhjustada keskkonnakahjude suurenemist, ning rõhutatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise vajadust. Teatises tunnistatakse ka vajadust soodustada biokütuse tehnoloogia edasist arendamist.
- (7) Direktiivis 98/70/EÜ seostatakse erandit, mis käsitleb bensiini maksimaalset aururõhku suveperioodil, arktiliste või karmide ilmastikutingimustega. Kuna selle sätte kohaldamine on põhjustanud õiguslikku ebakindlust, tuleb selgitada erandi tingimusi.
- (8) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiivis 97/68/EÜ (väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sise põlemismootorite heitgaaside ja tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)<sup>19</sup> sätestatakse piirmäärad maanteevälise liikurmasinate mootorite heitkogustele. Nimetatud liikurmasinad vajavad toimimiseks kütust, mis võimaldab nende mootorite nõuetekohase töötamise.
- (9) Maanteetranspordivahendite kütuse põlemine põhjustab umbes 20% ühenduse kasvuhoonegaaside heidete üldkogusest. Ühe lähenemisviisina heitkoguste

---

<sup>17</sup> ELT L 123, 17.5.2003, lk 42.

<sup>18</sup> ELi biokütuste strateegia – KOM(2006) 34, 8.2.2006.

<sup>19</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1997. aasta direktiiv 97/68/EÜ väljaspool teid kasutatavatele liikurmasinadele paigaldatavate sise põlemismootorite heitgaaside ja tahkete heitmete vähendamise meetmeid käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (EÜT L 59, 27.2.1998, lk 1), mida on muudetud direktiiviga 2004/26/EÜ (ELT L 146, 30.4.2004, lk 1).

vähendamiseks nähakse ette vähendada nimetatud kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Seda on võimalik teha mitmel viisil. Arvestades ühenduse soovi vähendada veelgi kasvuhoonegaaside heitkogust ja maanteetranspordi tähtsat rolli selles küsimuses, on soovitatav luua mehhanism, mille järgi kütusetarnijad teatavad tarnitava kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguse ja vähendavad alates 2010. aastast nimetatud heitkogust kindla protsendi ulatuses aastas. Kuna üks käesoleva direktiivi tulemustest on biokütuste kasutamise võimaluste suurenemine, töötatakse välja kasvuhoonegaaside aruandlus- ja vähendamismehhanism kooskõlas direktiivi 2003/30/EÜ sätetega.

- (10) Kuna selliste eri kütuste tarnimisega, mis mõjutavad transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamist, on seotud paljud äri sektorid, korraldatakse täiemahuline sidusrühmadega konsulteerimine kooskõlas direktiivi 2003/30/EÜ sätetega.
- (11) Komisjon on seadnud eesmärgi, et 2020. aastaks on biokütuse osakaal transpordikütustest vähemalt 10%. Jätkuv tehnika areng auto- ja kütusetehnoloogia alal ning jätkuv soov tagada keskkonna- ja tervisekaitse optimaalne tase on põhjendanud vajaduse vaadata kütuste spetsifikatsioonid perioodiliselt läbi, võttes aluseks uued uuringud ja analüüsid lisandite ja biokütuse koostisosade mõju kohta saasteainete heitkogustele. Seepärast tuleks transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise hõlbustamise võimalustest korrapäraselt aru anda.
- (12) Detergentide kasutamine aitab hoida mootorid puhtana ja vähendada nii saasteainete heitkogust. Hetkel ei ole kehtestatud ühtegi rahuldavat meetodit kütuseproovide kontrollimiseks, millega saaks kindlaks määrata nende detergentide omadused. Seega vastutavad klientide teavitamise eest detergentidest ja nende kasutamise kasulikkusest kütuse- ja sõidukite tarnijad. Sellegipoolest peaks komisjon kontrollima, kas edasised arengud võimaldavad paremat lähenemisviisi detergentidest saadava kasu ja nende kasutamise optimeerimiseks.
- (13) Üksikasjad, mis on seotud etanooli lisamisega bensiini, eelkõige aururõhu piirväärtused ja võimalikud alternatiivid, millega tagatakse, et etanoolisegude aururõhk ei ületa lubatud piirväärtusi, tuleks direktiivi 98/70/EÜ kohaldamisest saadud kogemusi silmas pidades uuesti läbi vaadata.
- (14) Etanooli lisamine bensiini suurendab saadava kütuse aururõhku, samas kui bensiinisegude aururõhku tuleb kontrollida, et piirata õhusaasteainete heitkoguseid.
- (15) Etanooli lisamisel bensiini muutub saadava kütusesegu aururõhk mittelineaarselt. Tagamaks, et kahest seaduslikust bensiini-etanoolisegust koosneva bensiini aururõhk jääks seadusliku aururõhu piirväärtuse sisse, on vaja määratleda selliste segudega seotud aururõhu lubatud erand, et see vastaks aururõhu tegelikule suurenemisele, mis on tingitud teatava protsendi etanooli lisamisest bensiini.
- (16) Selleks et soodustada madala süsinikusisaldusega kütuste kasutamist, järgides samas õhusaastega seotud eesmärgi, peaksid bensiinitöötajad ideaaljuhul tegema kättesaadavaks nõutava koguse madala aururõhuga bensiini. Kuna praegu see ei toimi, suurendatakse etanoolisegude aururõhu piirväärtust, et biokütuste turg saaks areneda.

- (17) Direktiivis 98/70/EÜ on sätestatud, et teatavad meetmed võetakse vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused<sup>20</sup>.
- (18) Otsust 1999/468/EÜ on muudetud otsusega 2006/512/EÜ, millega kehtestati kontrolliga regulatiivmenetlus selliste üldmeetmete jaoks, mis on ette nähtud asutamislepingu artikliga 251 sätestatud korras vastuvõetud põhiaktide vähem oluliste sätete muutmiseks, sealhulgas mõningate sätete väljajätmiseks või uute vähem oluliste sätete juurde lisamiseks.
- (19) Kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks uue mehhanismi loomise raames tuleks komisjonile anda volitused kehtestada viis, mida kasutatakse maanteeõidukite ja maanteeväliste liikurmasinate kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogustest teatamiseks. Kuna need meetmed ja direktiivi 98/70/EÜ artiklis 10 sätestatud lubatud analüütiliste meetodite kohandamise meetmed on üldised ja kavandatud täiendama käesolevat direktiivi uute vähem oluliste elementidega, tuleks need vastu võtta otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a nimetatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.
- (20) Direktiivis 98/70/EÜ on mitu kütusespetsifikatsiooni, mis on nüüdseks ülearused. Lisaks on selles sätestatud mitu erandit, mis on aegunud. Selguse huvides tuleks need elemendid välja jätta.
- (21) Biokütuse tehnoloogia areneb. Kõiki võimalikke lähenemisviise biomassi muutmisel transpordikütuseks tuleb täiendavalt uurida. Seepärast tuleks direktiivis sätestatud piirväärtuste suhtes valida tasakaalustatud lähenemisviis, suurendades vajaduse korral eri biokütuste kasutamist. Nende hulka kuuluvad: metanool, etanool, kõrgem alkohol, eetrid ja muud hapnikuühendid.
- (22) Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiivis 1999/32/EÜ (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ)<sup>21</sup> sätestatakse siseveetranspordis kasutatava kütuse teatud aspektid. Nimetatud direktiivi ja direktiivi 98/70/EÜ vaheline piiritlemine vajab selgitamist. Mõlema direktiiviga kehtestatakse siseveelaevades kasutatava gaasiõli maksimaalse väävlisisalduse piirmäärad. Selguse ja õiguskindluse huvides oleks asjakohane neid direktiive kohandada, selleks et need piirmäärad oleksid sätestatud ainult ühes õigusaktis.
- (23) Seepärast tuleks direktiive 98/70/EÜ ja 99/32/EÜ vastavalt muuta.
- (24) Nõukogu 23. märtsi 2003. aasta direktiivi 93/12/EMÜ teatud vedelkütuste väävlisisalduse kohta<sup>22</sup> on palju muudetud, mistõttu ei oma see enam sisulist tähtsust. Seepärast tuleks see kehtetuks tunnistada.
- (25) Kuna eesmärki tagada maanteeõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutatava kütuse ühtne turg ning järgida nimetatud masinate kütuse kasutamisel

---

<sup>20</sup> EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23. Otsust on muudetud otsusega 2006/512/EÜ (ELT L 200, 22.7.2006, lk 11).

<sup>21</sup> Nõukogu 26. aprilli 1999. aasta direktiiv 1999/32/EÜ, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes ja millega muudetakse direktiivi 93/12/EMÜ (EÜT L 121, 11.5.1999, lk 13).

<sup>22</sup> EÜT L 74, 27.3.1993, lk 81. Direktiivi on muudetud direktiiviga 1999/32/EÜ.



keskkonnakaitse miinimumtasel ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada ning need eesmärgid on nimetatud kütuste ühtse turu tagamise ja kütuseid kasutavate masinate turu lihtsustamise tõttu paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Arvestades proportsionaalsuse põhimõtet, mis on sätestatud kõnealuses artiklis, ei lähe käesolev direktiiv nende eesmärkide saavutamisel kaugemale,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

*Artikkel 1*  
**Direktiivi 98/70/EÜ muutmise**

Direktiivi 98/70/EÜ muudetakse järgmiselt:

1. Artikli 2 esimesse lõiku lisatakse punkt 5:

"5. *Arktilised või karmid talvetingimused* – tingimused, kus asjaomase piirkonna või liikmesriigi talveperioodi keskmine temperatuur ajavahemikul oktoobrist aprillini on madalam kui ühenduse keskmine."

2. Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) Lõike 2 punktid a ja b jäetakse välja.

b) Lõike 2 punktis c lisatakse lause lõppu sõnad "või V lisale".

c) Lõige 3 asendatakse järgmisega:

"3. III lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või –keeltes märkega "Vähese biokütusesisaldusega bensiin".

V lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või –keeltes märkega "Suure biokütusesisaldusega bensiin"."

c) Lõiked 4, 5 ja 6 jäetakse välja.

d) Lõige 7 asendatakse järgmisega:

"7. Olenemata lõikest 1 võivad liikmesriigid jätkuvalt lubada turustada väikest kogust pliibensiini, mille pliisisaldus on kuni 0,15 g/l ja maksimaalselt 0,5% müügi kogumahust, et kasutada seda spetsiifiliste omadustega vanades sõidukites ja levitada erihuvirühmade kaudu."

3. Artiklit 4 muudetakse järgmiselt.

(a) Lõiget 1 muudetakse järgmiselt:

- i. Punktid a ja b jäetakse välja.
- ii. Punktis d jäetakse välja sõnad "Ilma et see piiraks punkti c sätete kohaldamist".
- iii. Punkt e asendatakse järgmisega:

"e) Hiljemalt 31. detsembriks 2008 tagavad liikmesriigid, et diislikütust võib nende territooriumil turustada üksnes tingimusel, et see vastab IV lisa sätetatud keskkonkakaitsetele spetsifikatsioonidele."

(b) Lõiked 2, 3 ja 4 jäetakse välja.

(c) Lõige 5 asendatakse järgmisega:

"5. Liikmesriigid tagavad, et alates 1. jaanuarist 2008 sisaldab nende territooriumil turustatav gaasiõli, mis on ette nähtud kasutamiseks maanteevälistes liikurmasinates ning põllumajanduses ja metsanduses kasutatavates traktorites, väävlit vähem kui 1000 mg/kg. Hiljemalt 31. detsembriks 2009 on gaasiõli, mis on ette nähtud kasutamiseks maanteevälistes liikurmasinates ning põllumajanduses ja metsanduses kasutatavates traktorites, v.a siseveelaevades, maksimaalne lubatud väävlisisaldus 10 mg/kg."

d) Lisatakse lõige 6:

"6. Liikmesriigid tagavad, et hiljemalt 31. detsembriks 2009 on siseveelaevades kasutatava gaasiõli maksimaalne lubatud väävlisisaldus 300 mg/kg. Liikmesriigid tagavad, et seda vähendatakse hiljemalt 31. detsembriks 2011 sisalduseni 10 mg/kg."

4. Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) Pealkiri asendatakse järgmisega: "Rangemate keskkonkakaitsetele spetsifikatsioonide ja kõrgema aururõhuga kütuste turustamine".

b) Lisatakse lõige 1a:

"1a. Erandina III lisast võib liikmesriik võtta meetmeid tagamaks, et kogu riigi territooriumil või teatud piirkondades, kus talveperioodi keskmine temperatuur on äärmiselt madal, on lubatud kõrgem aururõhk, kui on sätetatud suveperioodi maksimaalseks aururõhuks III lisa joonealuses märkuses 5 ja V lisa joonealuses märkuses 4."

c) Lõikes 2 asendatakse sõnad "lõikes 1" sõnadega "lõikes 1 või 1a."

5. Lisatakse artiklid 7a ja 7b.

*"Artikkel 7a*

**Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine**

1. Alates 1. jaanuarist 2009 nõuavad liikmesriigid maanteeõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutamiseks turustatava kütuse tarnijatelt, et nad teostaksid järelevalvet nimetatud kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste üle ja esitaksid selle kohta aruande.

2. Alates 1. jaanuarist 2011 nõuavad liikmesriigid maanteeõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutamiseks turustatava kütuse tarnijatelt, et nad vähendaksid nimetatud kütustest tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Vähendatav aastane kogus on kuni 2020. aastani (k.a) täiendav 1% 2010. aasta heitkogusest. 2020. aastal teatav kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside üldkogus energiaühiku kohta ei tohi olla suurem kui 90% 2010. aastal registreeritud tasemest.

3. Käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohustuste täitmiseks vajaliku kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve, selle kohta aruande esitamise ning tõendamise rakendamiseks vajalikud meetmed, mis põhinevad nende elementide täpsel määratlusel, mida võetakse arvesse nimetatud heitkoguste arvutamisel, võetakse vastu artikli 11 lõikes 2 sätestatud korras ning nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi elemente seda täiendades.

*Artikkel 7b*

**Etanooli lisamine bensiini**

Meetmed, mis käsitlevad üksikasju etanooli lisamise kohta bensiini, eelkõige VI lisas sätestatud aururõhku ja võimalikke alternatiive, ja mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi elemente, seda muu hulgas täiendades, võetakse vastu artikli 11 lõikes 2 sätestatud korras."

6. Lisatakse artikkel 8a:

*"Artikkel 8a*

**Metallilisandid**

Komisjon jätkab sobiva katsemeetodi väljaarendamist seoses kütusele lisatavate metallilisanditega."

7. Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

*"Artikkel 9*

**Aruanne**

Komisjon esitab 31. detsembriks 2012 ja seejärel iga kolme aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, lisades sellele vajaduse korral ettepaneku.

Selles aruandes võetakse eelkõige arvesse järgmist:

- (a) biokütuste kasutamine käesoleva direktiivi raames ning autotehnoloogia kasutamine ja areng, võttes arvesse komisjoni strateegilises energeetikaaruandes\* sätestatud eesmärki, mille järgi biokütuste osakaal transpordikütustest võiks 2020. aastaks olla vähemalt 10%, ning samuti transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise eesmärki;
- (b) ühenduse poliitika maanteesõidukite CO2 heidete kohta;
- (c) bensiini lisatud etanooli aururõhu piirväärtused;
- (d) siseveerakendustes kasutatavate mootorite saasteainete heidete piirmäärad, mis põhinevad saasteaine ja kasvuhoonegaasi mõjude kontrollimisel;
- (e) kütustes detergentide kasutamise suurendamine;
- (f) metallilisandite kasutamine kütustes.

\* KOM(2007) 1, 10.1.2007."

8. Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

*"Artikkel 11*  
**Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1–4 ja artiklit 7, võttes arvesse nimetatud otsuse artikli 8 sätteid."

9. Artikkel 14 jäetakse välja.

10. I lisa jäetakse välja.

11. II lisa jäetakse välja.

12. III lisa muudetakse järgmiselt:

Joonealusele märkusele 5 lisatakse järgmine tekst: "Kui kütus sisaldab etanooli, tohib maksimaalne aururõhk suveperioodil ületada 60 kPa VI lisas esitatud tabelis sätestatud määra võrra."

13. IV lisa muudetakse järgmiselt:

- (a) Reas „Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud” asendatakse kanne veerus „Maksimaalne” numbriga „8”.
- (b) Joonealune märkus 3 asendatakse järgmisega:

"3 Kuni 31. detsembrini 2008 turustatakse liikmesriigi territooriumil diislikütust, mille maksimaalne väävlisisaldus on 10 mg/kg, ja see on kättesaadav asjakohaselt

tasakaalustatud geograafilisel alusel. Alates 1. jaanuarist 2009 on kõikide liikmesriigi territooriumil turustatavate diislikütuste maksimaalne väävlisisaldus 10 mg/kg."

14. Lisatakse käesoleva direktiivi lisa sätestatud V lisa.
15. Lisatakse käesoleva direktiivi lisa sätestatud VI lisa.

#### *Artikkel 2*

### **Direktiivi 1999/32/EÜ muutmine**

Direktiivi 1999/32/EÜ artiklit 4b muudetakse järgmiselt:

- a) Lõike 1 punkt a jäetakse välja.
- b) Lõike 2 punkt b jäetakse välja.
- c) Lisatakse lõige 2a:

"2a. Kui siseveelaevu, millel on olemas tunnistus, mis tõendab vastavust rahvusvahelisele konventsioonile inimeste ohutusest merel (muudetud 1974), kasutatakse merel, võib nendes kasutada kütust, mille spetsifikatsioon on sätestatud käesolevas direktiivis.

Kui kõnealuseid laevu ei kasutata merel, tuleb nendes kasutada direktiivis 98/70/EÜ määratletud kütust."

#### *Artikkel 3*

### **Kehtetuks tunnistamine**

Direktiiv 93/12/EMÜ tunnistatakse kehtetuks.

#### *Artikkel 4*

### **Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid, määrused ja haldusnormid hiljemalt [31. detsembriks 2008]. Nad edastavad kõnealuste sätete teksti ning kõnealuste sätete ja käesoleva direktiivi vastavustabeli viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste riiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 5*  
**Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamise päeva Euroopa Liidu Teatajas.

*Artikkel 6*  
**Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, [...]

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

## LISAV LISA

### OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITES KASUTAMISEKS TURUSTATAVATE KÜTUSTE KESKKONNAKAITSELISED SPETSIFIKATSIOONID

Liik: Suure biokütusesisaldusega bensiin

Parameeter <sup>1</sup>	Ühik	Piirväärtused <sup>2</sup>	
		Minimaalne	Maksimaalne
Uurimismeetodil määratud oktaaniarv		95	—
Mootorimeetodil määratud oktaaniarv		85	—
Küllastunud aururõhk suveperioodil <sup>3</sup>	kPa	—	60,0 <sup>4</sup>
Fraktsioonkoostis:			
– aurustunud 100 °C juures	% v/v	46,0	—
– aurustunud 150 °C juures	% v/v	75,0	—
Süsivesinike analüüs:			
– olefiinid	% v/v	—	18,0
– aromaatsed süsivesinikud	% v/v	—	35,0
– benseen	% v/v	—	1,0
Hapnikusisaldus	% m/m	—	3,7
Hapnikuühendid			
– metanool			3
– etanool (stabilisaatorid võivad olla vajalikud)	% v/v		10
– isopropüülalkohol	% v/v	—	12
– tertbutüülalkohol	% v/v	—	15
– isobutüülalkohol	% v/v	—	15
– eetrid, mille molekulis on 5 või enam süsinikuaatomit	% v/v	—	22
– muud hapnikuühendid <sup>5</sup>	% v/v	—	15
Väävlisisaldus	mg/kg	—	10
Pliisisaldus	g/l	—	0,005

<sup>1</sup> Kasutatakse standardis EN 228:1999 määratletud katsemeetodeid. Liikmesriigid võivad vastu võtta asendusstandardis EN 228:1999 määratletud analüütilise meetodi, kui on võimalik tõendada, et see tagab vähemalt sama mõõtetäpsuse ja sama täpsusetaseme kui asendatav analüütiline meetod.

<sup>2</sup> Spetsifikatsioonis antud väärtused on tegelikud väärtused. Nende piirväärtuste kindlaksmääramisel on kasutatud dokumendis ISO 4259 „Naftatooted – katsetusmeetodite täpsusandmete kindlaksmääramine ja kohaldamine“ sisalduvaid tingimusi ning miinimumväärtuse kindlaksmääramisel on arvesse võetud 2R minimaalset erinevust üle nulli (R = korduvteostatavus). Üksikute mõõtmiste tulemusi tõlgendatakse standardis ISO 4259 (avaldatud 1995. a) kirjeldatud kriteeriumide põhjal.

<sup>3</sup> Suveperiood algab hiljemalt 1. mail ja kestab vähemalt 30. septembrini. Liikmesriikides, kus on arktilised või karmid talvetingimused, algab suveperiood hiljemalt 1. juunil ja kestab vähemalt 31. augustini.

<sup>4</sup> Liikmesriikides, kus on arktilised või karmid talvetingimused, ei tohi maksimaalne aururõhk olla suurem kui 70,0 kPa. Kui kütus sisaldab etanooli, tohib maksimaalne lubatud aururõhk suveperioodil ületada 60 kPa VI lisas esitatud tabelis sätestatud määra võrra.

<sup>5</sup> Muud monoalkoholid ja eetrid, mille lõplik keemispunkt ei ole kõrgem standardis EN 228:1999 määratletud keemispunktist.

## VII LISA

### ETANOOOLI SISALDAVA BENSIINI AURURÕHU LUBATUD ERAND

Etanoolisisaldus (%v/v)	Aururõhuga seotud lubatud erand (kPa)
0	0
1	3,65
2	5,95
3	7,20
4	7,80
5	8,0
6	8,0
7	7,94
8	7,88
9	7,82
10	7,76

Aururõhuga seotud lubatud erand tabelis loetletud väärtuste vahepeale jääva etanoolisisalduse kohta määratakse kindlaks lineaarse ekstrapoleerimise teel, kasutades vahepealsest väärtusest vahetult üles- ja allapoole jäävat etanoolisisaldust.