

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

A6-0496/2007

6.12.2007

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu 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
(KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon

Raportöör: Dorette Corbey

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete häälteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete häälteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
SELETUSKIRI	35
TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS	40
PÕLLUMAJANDUSE JA MAAELU ARENGU KOMISJONI ARVAMUS.....	54
MENETLUS	69

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOMEGA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu 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 (KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2007)0018)¹;
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artiklit 95 ning artikli 175 lõiget 1, mille alusel komisjon Euroopa Parlamendile ettepaneku esitas (C6-0061/2007);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni raportit ja tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjoni ning põllumajanduse ja maaelu arengu komisjoni arvamusi (A6-0496/2007),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui komisjon kavatses seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 PÕHJENDUS 2

(2) Komisjoni teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Õhusaastet käsitlev ühenduse temaatiline strateegia”² on

(2) Komisjoni teatises nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Õhusaastet käsitlev ühenduse temaatiline strateegia”² on

¹ ELTs seni avaldamata.

² Komisjoni teatis nõukogule ja Euroopa Parlamendile: õhusaaste temaatiline strateegia, KOM(2005)0446.

määratud kindlaks saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärgid kuni 2020. aastani. Nimetatud eesmärgid lähtuvad ulatuslikust kulude ja tulude analüüsist. Eelkõige nähakse ette, et SO₂ heitkoguseid vähendatakse 82%, lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguseid 60%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 51% ja esmaste tahkete osakeste (PM_{2,5}) heitkoguseid 59%, võttes aluseks 2000. aasta vastavad heitkogused. Direktiivi 98/70/EÜ muudatuste mõju seoses bensiinjaamadest pärinevate lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogustega tuleks käsitleda tulevastes õigusaktides.

määratud kindlaks saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärgid kuni 2020. aastani. Nimetatud eesmärgid lähtuvad ulatuslikust kulude ja tulude analüüsist. Eelkõige nähakse ette, et SO₂ heitkoguseid vähendatakse 82%, lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguseid 60%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 51% ja esmaste tahkete osakeste (PM_{2,5}) heitkoguseid 59%, võttes aluseks 2000. aasta vastavad heitkogused. ***Oma 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis õhusaastet käsitleva temaatilise strategia kohta¹ nõudis Euroopa Parlament kõrgemaid vähendamise eesmärke, nimelt lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguste vähendamist 65%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste vähendamist 55% ja esmaste tahkete osakeste (PM_{2,5}) heitkoguste vähendamist 61% võrra. See eesmärk peaks peegelduma ka käesolevas direktiivis. Direktiivi 98/70/EÜ muudatuste mõju seoses bensiinjaamadest pärinevate lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogustega tuleks käsitleda ka tulevastes õigusaktides. Enne ettepanekut koostada õigusakt peaks komisjon esitama arenguaruande.***

¹ ELT C 306 E, 15.12.2006, lk 176.

Selgitus

Euroopa Parlament on nõudnud ambitsioonikamat õhusaaste vastu võitlemise poliitikat. Kõik õhusaaste alased õigusaktid peavad selle ambitsiooniga kattuma.

Võttes arvesse kasvuhoonegaaside heite vähendamise olulisust, samuti mõju kütusetootjatele ja autotootjatele, peavad kõik õigusakti muudatused põhinema arenguaruandel, milles sätestatakse iga ettepaneku majanduslik, keskkonna- ja sotsiaalne mõju.

Muudatusettepanek 2

PÕHJENDUS 3

(3) Ühendus on Kyoto protokollis raames võtnud kasvuhoonegaaside heitkogustega seotud kohustused aastateks 2008–2012.

(3) Ühendus on Kyoto protokollis 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.

Maismaatransport põhjustab praegusest heidete üldkogusest peaaegu 20%. Ühendus *on võtnud ka kohustuse vähendada ülemaailmse kokkuleppe raames 2020. aastaks kasvuhoonegaaside heitkoguseid 30% võrra ja ühepoolset 20% võrra. Nende* eesmärkide saavutamisele peavad kaasa aitama kõik sektorid.

Selgitus

2012. aasta järgset 30% eesmärki või komisjoni väljapakutud 20% eesmärki toetavad nii nõukogu kui ka Euroopa Parlament.

Muudatusettepanek 3 PÕHJENDUS 6

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada *biokütuste* kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. Nimetatud teatise 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. Teatise tunnistatakse ka vajadust soodustada biokütuse tehnoloogia edasist arendamist.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada *taastuvkütuste* kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. Nimetatud teatise väljendatakse valmisolekut edendada *mittefossiilkütuse* tehnoloogiat, kuid samas märgitakse selgelt, et *biomassi kasutamise* suurenemine ei tohi põhjustada keskkonnakahjude suurenemist, ning rõhutatakse kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise vajadust. *Tagamaks, et mittefossiilkütuste arendamise ergutamine käesolevas direktiivis ei tooks kaasa negatiivseid keskkonnamõjusid, kehtestatakse käesoleva direktiiviga bioloogilise mitmekesisuse ja sotsiaalse säästvuse kriteeriumide miinimumraamistik. Üksikasjalikud kriteeriumid võetakse vastu käesoleva direktiiviga ettenähtud ja keskkonna eelisõiguste alusel kontrolliga*

regulatiivmenetluse korras. Teatistes tunnistatakse ka vajadust soodustada biokütuse tehnoloogia edasist arendamist. **Käesolevasse direktiivi sissetoodud säästvuse kriteeriumid moodustavad minimaalse kogumi, mida saab edasi arendada direktiivi 2003/30/EÜ läbivaatamise kontekstis.**

Muudatusettepanek 4
PÕHJENDUS 6 A (uus)

(6a). Biokütused, mis on üks vahend Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heitkoguste valdkonnas seatud eesmärkide saavutamiseks, eelkõige transpordisektoris, peaksid võimaldama kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist vähemalt 50% võrra võrreldes fossiilkütustega, et tasakaalustada kütusekultuuride kasvatamisest tulenevaid negatiivseid mõjusid, nagu näiteks negatiivsed keskkonnamõjud (väetiste ja pestitsiidide kasutamine), suurenenud konkurents maa, vee ja toidu suhtes ning suurenenud surve looduslikele metsadele ja kohalikele kogukondadele. Oleks mõistlik investeerida teise põlvkonna biokütustega seotud teadusuuringutesse, kuna tuleks vältida konkurentsi maa kasutamisel ühelt poolt toidukultuuride ja teiselt poolt biokütuseks kasutatavate taimede kasvatamiseks.

Selgitus

Et toota biomassi, vajavad biokütused sisendeid, nagu viljakas maa, vesi ja väetised, samuti pestitsiidid haiguste vastu võitlemiseks ja koristatava saagi töötlemiseks. Teadusuuringud näitavad, et mitmed biokütused, nagu maisist toodetav etanool või sojaubadest saadav biodiiselkütus on keskkonnale isegi halvema mõjuga kui fossiilkütused. Mõnel juhul võivad biokütused põhjustada sotsiaalseid pingeid, kui suurettvõtted tulevad ja hõlmavad maa, kus inimesed on elanud sajandeid. Intensiivne viljakasvatuse biokütuse allikana kasutatavate saaduste tootmiseks ohustab ka looduslikke (vihma)metsi. Seega ei tasakaalusta biokütuste väiksemad kasvuhoonegaaside heitkogused piisaval määral kütuseks kasutatavate taimede kasvatamise paljusid võimalikke negatiivseid mõjusid.

Biokütused on olulised kliimamuutuste piiramiseks, kuid biokütuseks kasutatavad taimed ei tohi asendada toidukultuure ega põhjustada põllumajandustoiduainete hinna ülemäärast

suurenemist.

Muudatusettepanek 5
PÕHJENDUS 6 B (uus)

(6 b) Komisjon peaks tagama, et mittefossiilkütustele määratud riigitoetusi antakse sellistele kütustele, mis täidavad direktiivi 98/70/EÜ VI b lisas sätestatud säästvuse kriteeriume ja mille tulemuslikkus kasvuhoonegaaside heite vähendamisel on aluskriteeriumidest 20% võrra parem. 2015. aastaks peaksid riigitoetusi saavad mittefossiilkütused näitama kehtivatest aluskriteeriumidest 80% võrra paremat tulemuslikkust kasvuhoonegaaside heite vähendamisel.

Selgitus

Riigitoetusi tuleks anda (kui üldse) ainult parimaid tulemusi saavutanutele.

Muudatusettepanek 6
PÕHJENDUS 7

(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.

välja jäetud

Selgitus

Euroopa Komisjoni pakutud selgitus nõrgendaks käesoleva erandi praegust kohaldamist ning tooks seega kaasa ohu suurendada õhusaastet ja vähendada õhukvaliteeti. Komisjoni pakutud selgituses puudub igasugune õigustus seoses kõnealuse erandi kohaldamise nõrgendamisega.

Muudatusettepanek 7
PÕHJENDUS 9

(9) Maanteedtranspordivahendite kütuse põlemine põhjustab umbes 20% ühenduse kasvuhoonegaaside heidete üldkogusest. Ühe lähenemisviisina heitkoguste

(9) Maanteedtranspordivahendite kütuse põlemine põhjustab umbes 20% ühenduse kasvuhoonegaaside heidete üldkogusest. Ühe lähenemisviisina heitkoguste

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.

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 **2011. 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.

Selgitus

Esmalt on vaja välja töötada kooskõlastatud ja konkreetne meetod kõnealuste heitkoguste tõhusaks arvutamiseks. Kasvuhoonegaaside heite 10%lise eesmärgi fikseerimine kõnealuses etapis on enneaegne, kuna mõjutab otseselt ELis kättesaadavate ja edendatavate biokütuste mahtu ja jätkusuutlikkust – küsimused, mis tuleb lahendada tulevases õigusaktis.

Muudatusettepanek 8 PÕHJENDUS 11

(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 põhjustanud 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.

(11) Komisjon on seadnud eesmärgi, et 2020. aastaks on biokütuse osakaal transpordikütustest vähemalt 10%. **Kuid kuna autokütuste tekitatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine 10% võrra aastaks 2020 liidetakse direktiivi 98/70/EÜ, tuleks välja jätta eesmärk saavutada vähemalt 10%line biokütuse osakaal 2020. aastaks.** Jätkuv tehnika areng auto- ja kütusetehnoloogia alal ning jätkuv soov tagada keskkonna- ja tervisekaitse optimaalne tase on põhjustanud vajaduse vaadata kütuste spetsifikatsioonid perioodiliselt läbi, võttes aluseks uued

uuringud ja analüüsid lisandite ja **säästva** biokütuse koostisosade mõju kohta saasteainete heitkogustele. Seepärast tuleks transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise hõlbustamise võimalustest korrapäraselt aru anda.

Selgitus

Komisjon tegi ettepaneku seada eesmärgiks kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamine 10% võrra 2020. aastaks. 10% biokütuste eesmärgi lisamisel ei ole sel juhul mingit lisandväärtust. Komisjoni seatud eesmärk tagab üksnes kasvuhooonegaaside heite vähendamise ning see, kas biokütuste osakaal on 5, 10, 15% või ei kasutata neid üldse, ei muuda mitte midagi. Biokütuse osakaalu viimine 10%ni ei aita võidelda kliimamuutuste vastu ja võib halbade tootmistingimuste puhul (raadamine, turvasmuldade kasutamine, liigne vee kasutamine) ühiskonnale isegi kahju tuua.

Muudatusettepanek 9 PÕHJENDUS 11 A (uus)

(11 a) Komisjon peaks töötama välja õigusakti ettepaneku, mille eesmärk on tagada, et taimsest toormest kütuse valmistamine ei seaks ohtu toiduainetega kindlustatust.

Selgitus

Ühise põllumajanduspoliitika esmane eesmärk on elanike kindlustamine toiduainetega. Kütuste taimset tooret kasvatatakse samadel maadel kui toiduks tarvitataavaid kultuure. Seepärast tuleb õigusaktidega tagada, et taimset päritolu kütuste kasutamine ei seaks ohtu elanikkonna toiduainetega kindlustamist, sealhulgas arengumaades.

Muudatusettepanek 10 PÕHJENDUS 15

(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

välja jäetud

lisamisest bensiini.

Selgitus

Oma 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles vähendama lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 55% võrra ajavahemikul 2010–2020. Lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste suurenemine juhul, kui kohaldatakse etanooli suhtes lubatud erandit, ei oleks kooskõlas Euroopa Parlamendi seisukohaga ega ka õigustatud. Biokütuste lisamiseks tavakütustele on teisi viise, mis ei põhjusta aururõhu suurenemist. Etanooli suhtes lubatud erand on seega õigustamatu ja tuleks välja jätta.

Muudatusettepanek 11

PÕHJENDUS 16

(16) Selleks et soodustada madala süsinikusisaldusega kütuste kasutamist, järgides samas õhusaastega seotud eesmärke, peaksid bensiinitöötlejad ideaaljuhul tegema kättesaadavaks nõutava koguse madala aururõhuga bensiini. Kuna praegu see ei toimi, suurendatakse etanoolisegude aururõhu piirväärtust, et biokütuste turg saaks areneda.

välja jäetud

Selgitus

Maksimaalse aururõhu suurendamine vastavalt komisjoni ettepanekule ei ole õigustatud keskkonna ja tervisega seotud põhjustel.

Muudatusettepanek 12

PÕHJENDUS 16 a (uus)

(16a) Bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonid oleks tulnud läbi vaadata juba enne 31. detsembrit 2005. Hilinemine andis tagasilöögi Euroopa Liidu nende poliitiliste eesmärkide saavutamisele, mis on seotud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisega transpordisektoris.

Selgitus

Direktiivis 2003/30 sätestati, et bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonid tuleb läbi vaadata enne 31. detsembrit 2005.

Muudatusettepanek 13
PÕHJENDUS 16 B (uus)

(16 b) Et mitte suurendada hilinemist transpordisektoris kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkide saavutamisel, peaks komisjon võimaldama liikmesriikidel lubada esimesel võimalusel etanooli vahetut lisamist bensiinile.

Selgitus

Oleks mõeldamatu pikendada veelgi alates 2005. aasta detsembrist toimunud hilinemist. Selle probleemi leevendamiseks on soovitatav teha erand liikmesriikidele, kes Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks kohaldavad või soovivad kohaldada käesoleva direktiiviga sätestatud meetmeid, soodustades etanooli vahetut lisamist bensiinile.

Muudatusettepanek 14
PÕHJENDUS 16 C (uus)

(16 c) Kuna uued kütused võivad kujutada endast mõningaid riske teatavate vanade mootorite jaoks, on hädavajalik, et tarbijatele tehtaks kättesaadavaks asjakohane märgistus praegu turustatavatest kütustest suurema biokütuste sisaldusega kütuste puhul.

Selgitus

Direktiivi eelnõu sätted peavad vastama täielikult tarbijate muredele, kellele ei ole võimalik saavutada Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärke. See kehtib eelkõige tarbijate kohta, kes omavad vanu sõidukeid, mis ei sobi uute kütuste kasutamiseks.

Muudatusettepanek 15
PÕHJENDUS 19

(19) Kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks uue mehhanismi loomise raames tuleks komisjonile anda volitused kehtestada viis, mida kasutatakse maanteesõidukite ja maanteeväliste

(19) Kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks uue mehhanismi loomise raames tuleks komisjonile anda volitused kehtestada ***Euroopa Parlamendi ja nõukogu määratletud suuniste alusel*** viis,

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.

mida kasutatakse maanteesõidukite ja maanteeväliste liikurmasinate kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogustest teatamiseks. **Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile korrapäraselt aruandeid ette tulnud raskuste kohta, eelkõige kõnealuste meetmete rakendamise hilinemise korral.** 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, tuleb need vastu võtta otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a nimetatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt.

Selgitus

Komisjon teeb ettepaneku kütuse oleltsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks ja seejärel vähendamiseks. Demokraatia seisukohast on oluline, et järelevalve viisi suuna valiku määraksid Euroopa Parlament ja nõukogu, mitte ainult komiteemenetlus.

Kasvuhoonegaaside heite vähendamine, eriti transpordisektoris, on Euroopa Parlamendi kui selles valdkonnas kõigi Euroopa kodanike murede esindaja üks esmaseid eesmärke. Seetõttu palub ta, et Euroopa Parlament kaasataks kasvuhoonegaaside heitega seotud meetmete väljatöötamise kõigisse etappidesse ning et teda teavitataks vähemalt igasugusest hilinemisest seoses nende meetmete väljatöötamise ja rakendamisega.

Muudatusettepanek 16 PÕHJENDUS 21

(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.

(21) **Säästva** biokütuse tehnoloogia areneb. Kõiki võimalikke lähenemisviise biomassi muutmisel transpordikütuseks tuleb täiendavalt uurida. Seepärast tuleks direktiivis sätestatud piirväärtuste suhtes valida tasakaalustatud **ja tehnoloogiate suhtes neutraalne** lähenemisviis, *suurendades* vajaduse korral mitmesuguste **säästvate** biokütuste kasutamist. Nende hulka kuuluvad: metanool, etanool, kõrgem alkohol, eetrid ja muud hapnikuühendid. **Arvestades suurt poleemikat, mida ekspertide vahel teadusmaailmas ja ühiskonnas üldiselt tekitab**

kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise tulemuslikkus ja esimese põlvkonna biokütuste (toiduks kasutatavatest kultuuridest toodetud etanool/diislikütus) tootmise negatiivne mõju, peaks vähemalt 50% biokütustest, mis vastavad käesolevas direktiivis sätestatud kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmärgile ja osutuvad sobivaks mis tahes rahaliste või muude toetuste jaoks, olema teise põlvkonna biokütused (lignotselluloosi lähteainetest toodetud kütus), et esimese põlvkonna biokütused 2020. aastaks järk-järgult kaotada.

Selgitus

Võrreldes fossiilkütustega on paljudel esimese põlvkonna biokütustel kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise osas väike mõju. Lisaks on neil negatiivsed keskkondlikud ja sotsiaalsed kõrvalmõjud. Teise põlvkonna biokütuste puhul on tänu nende kõrgemale tootlikkusele loota paremat tulemuslikkust, kuna tegemist on mitmeaastaste kultuuridega ja mittepõllumajanduslikel eesmärkidel kasvatusviisidega. Biokütuste jätkusuutliku tuleviku jaoks tuleks ELis stimuleerida üksnes teise põlvkonna biokütuseid.

Muudatusettepanek 17 PÕHJENDUS 22 A (uus)

(22 a) Siseveelaevade jaoks on töötatud välja uued puhtamad mootoritehnoloogiad. Sellised mootorid töötavad üksnes väga madala väävlisisaldusega kütusega. Siseveelaevade kütuste väävlisisaldust vähendatakse nüpea kui võimalik ühe korraga.

Selgitus

Kaasaegsetele puhastele laevamootoritele, milles on keerukad õhusaaste vastased filtreerimisseadmed, sobivad üksnes väga madala väävlisisaldusega kütused. Komisjon teeb ettepaneku alandada siseveelaevades kasutatavate kütuste väävlisisaldust kahes etapis. Kiirem madala väävlisisaldusega kütuste kasutuselevõtt ja kahe etapi ühendamise oleks siiski parem.

Muudatusettepanek 18
ARTIKLI 1 PUNKT -1 (uus)
Artikkel 1 (direktiiv 98/70/EÜ)

-1. Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisala

Käesoleva direktiiviga kehtestatakse tervise- ja keskkonkaidtselistel põhjustel otto- ja diiselmootoriga ning teiste mootoritehnoloogiatega varustatud sõidukites kasutatavate kütuste tehnilised näitajad.

Selgitus

Senini on kütusekvaliteedi direktiiviga reguleeritud üksnes kütuste kvaliteeti, käesoleva muudatusettepaneku kohaselt kehtestatakse kütustele ka kasvuhoonegaaside vähendamise nõue. Kütusetarnijad peaksid olema võimelised seda tingimust täitma, muu hulgas erinevate hea kasvuhoonegaaside tasemega kütuste (näiteks vesiniku) tootmise teel. Selle võimaluse loomiseks tuleb käesoleva direktiivi reguleerimisala laiendada.

Muudatusettepanek 19
ARTIKLI 1 PUNKT 1
Artikli 2 esimese lõigu punkt 5 (direktiiv 98/70/EÜ)

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

5. Suveperioodi madal välisõhu temperatuur – tingimused, kus asjaomase piirkonna või liikmesriigi **suveperioodi** keskmine temperatuur ajavahemikul **maist septembrini** on madalam kui ühenduse keskmine.”

Selgitus

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigis. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas

ülejäanud Euroopaga.

Muudatusettepanek 20
ARTIKLI 1 PUNKT 1 A (uus)
Artikli 2 esimese lõigu punkt 5 a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

1 a. Artikli 2 esimesse lõiku lisatakse punkt 5 a:

„5 a. kasvuhoonegaasi näitaja – kasvuhoonegaaside kogus kütuses, mõõdetuna CO₂ ekvivalentides, millele on liidetud kaevandamis- ja tootmisprotsessi, transpordi, tarnimise ja maakasutuse muutuste käigus õhkupaisatud CO₂ ekvivalentide hulk ja millest on lahutatud seoses kütuse tootmisega tekkivate CO₂ ekvivalentide heite vähenemine sidumise ja ladustamise tõttu või tänu süsiniku neeldajatele.

Selgitus

2020. aastaks tuleb kütusetarnijatel parandada kütuste kasvuhoonegaasidega seotud näitajat 10% võrra. Tuleb täpselt määratleda, mida selle all silmas peetakse.

Muudatusettepanek 21
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 alapunkt b a (uus)
Artikli 3 lõike 2 punkt c a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

b a) Lõikesse 2 lisatakse uus punkt c a

„c a) Liikmesriigid tagavad samuti, et hiljemalt 1. jaanuariks 2012 on pliivaba bensiin, mille bioetanoolisisaldus on vähemalt 70 mahuprotsenti, vastab VI a lisas kehtestatud keskkonnakaitselistele spetsifikatsioonidele.”

Selgitus

Uue E 85 bensiini puhul on vältimatult vajalik kehtestada kindlaksmääratud keskkonnakaitselised spetsifikatsioonid, sest sellel on kõrge bioetanoolisisaldust – vähemalt 70 mahuprotsenti.

Muudatusettepanek 22
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT C

Artikli 3 lõike 3 esimene lõik (direktiiv 98/70/EÜ)

3. III lisa sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „Vähese biokütusesisaldusega bensiin”.

3. III lisa sätestatud spetsifikatsioonidele vastavat kütust ei pea varustama spetsiaalse märkega etanooli või etüül-tert-butüüleetri (ETBE) sisalduse kohta.

Selgitus

Võib teha järelduse, et praegused Euroopa Liidu sõidukid võivad kasutada kütust, mis sisaldab kuni 5% etanooli või 15% ETBE. Praegu on Euroopa Liidu liikmesriikides tavapärane vähem kui 5%lise etanooli või 15%lise ETBE sisaldusega bensiini kasutamine. Seega ei ole märge madala etanooli- või ETBE sisalduse kohta enam tarbija nõuetekohase teavitamise seisukohast oluline.

Muudatusettepanek 23
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT C
Artikli 3 lõike 3 teine lõik (direktiiv 98/70/EÜ)

V lisa sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „Suure biokütusesisaldusega bensiin”.

V lisa sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „Biokütusesisaldusega bensiin”.

Selgitus

Et asi oleks tarbija jaoks selge, tuleks mõiste „suure biokütusesisaldusega bensiin” jätta sellise bensiini jaoks, milles tegelikult sisaldub suur protsent biokütust. Seepärast tuleb bensiini, milles sisaldub 0–5 mahuprotsenti biokütust, nimetada „vähese biokütusesisaldusega bensiiniks”, ja bensiini, milles sisaldub rohkem kui 5 mahuprotsenti biokütust, nimetada „biokütusesisaldusega bensiiniks”.

Muudatusettepanek 24
ARTIKLI 1 PUNKTI 3 ALAPUNKT C
Artikli 4 lõige 5 (direktiiv 98/70/EÜ)

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

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.

nähtud kasutamiseks maanteevälistes liikurmasinates ning põllumajanduses ja metsanduses kasutatavates traktorites, **k.a** siseveelaevades, maksimaalne lubatud väävlisisaldus 10 mg/kg.

Eespool mainitu ei välista täiendavate nõuete kehtestamist laevamootorite heite vähendamiseks.

Liikmesriigid tagavad samuti, et hiljemalt 31. detsembriks 2009 on maanteevälistes liikurmasinates ja siseveelaevades kasutatavate gaasiõlide kvaliteet ühtlustatud maanteel kasutatava diislikütuse omaga, nagu sätestatud IV lisas.

Selgitus

Komisjon teeb ettepaneku vähendada maanteevälistes liikurmasinates ning põllumajanduses ja metsanduses kasutatavates masinates kasutatava kütuse väävlisisaldust. On oluline, et nende sõidukite kütused vastaksid kõigile IV lisas maanteesõidukitele kehtestatud tingimustele. Siseveelaevades kasutatavad kütused peaksid samuti olema reguleeritud, välistamata seejuures täiendavaid jõupingutusi laevamootorite tehnoloogias, et vähendada heidet.

Muudatusettepanek 25
ARTIKLI 1 PUNKTI 3 ALAPUNKT D
Artikli 4 lõige 6 (direktiiv 98/70/EÜ)

d) Lisatakse lõige 6:

välja jäetud

„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.”

Selgitus

Ettepanek on kooskõlas samade autorite poolt esitatud muudatusettepanekutega eelmise lõike kohta, mis viivad siseveelaevadele mõeldud kütused vastavusse maanteeväliste masinate ja

maanteesõidukite kütuste spetsifikatsioonidega, kehtestades seega 10 mg/kg nõude varem.

Siseveelaevades kasutatava kütuse väävlisisalduse alandamine on enneaegne ja põhjendamatu. Et sellest täiel määral kasu saada, peavad laevad olema varustatud heitgaaside töötlemise tehnoloogiaga. Sellise nõude puudumisel toob väävlisisalduse alandamine kaasa CO₂ heitkoguste puhaskasvu rafineerimistehaste tasandil, võrreldes siseveelaevade suhteliselt tähtsusetu panusega CO₂ heitkogustesse.

Muudatusettepanek 26
ARTIKLI 1 PUNKTI 4 ALAPUNKT B
Artikli 6 lõige 1 a (direktiiv 98/70/EÜ)

1 a. 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 sätestatud suveperioodi maksimaalseks aururõhuks III lisa joonealuses märkuses 5 ja V lisa joonealuses märkuses 4.

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

Selgitus

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigist. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas ülejäänud Euroopaga.

Muudatusettepanek 27
ARTIKLI 1 LÕIGE 5
Artikkel 7 a (direktiiv 98/70/EÜ)

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

1. Alates 1. jaanuarist **2010** nõuavad liikmesriigid maanteesõidukites 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 teatata 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.

2. Alates 1. jaanuarist **2012** nõuavad liikmesriigid maanteeõidukites ja maanteevälistes liikurmasinates kasutamiseks turustatava kütuse tarnijatelt, et nad vähendaksid nimetatud kütustest tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid **energiaühiku kohta**. Vähendatav **kahe aasta heitkogus võrreldes alusaastaga** on kuni 2020. aastani (k.a) **vähemalt** täiendav **2%** 2010. aasta heitkogusest **iga kahe kalendriaasta kohta**. 2020. aastal teatata kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside üldkogus energiaühiku kohta ei tohi olla suurem kui 90% 2010. aastal registreeritud tasemest.

3. 3. Käesoleva artikli lõigete 1 ja 2 kohustuste täitmiseks vajaliku kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve **energiaühiku kohta**, 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 **kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt VI a lisas esitatud suuniste ja artiklis 9 a nimetatud aruande alusel**, ning nende eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähem olulisi elemente seda täiendades.

Muudatusettepanek 28
ARTIKLI 1 PUNKT 5
Artikkel 7b (direktiiv 98/70/EÜ)

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.

välja jäetud

Selgitus

Järgib sama autori põhjenduste 15 ja 16 muudatusettepanekuid.

Oma 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles vähendama lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 55% võrra ajavahemikul 2010–2020. Lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste suurenemine juhul, kui kohaldatakse etanooli suhtes lubatud erandit, ei oleks kooskõlas Euroopa Parlamendi seisukohaga ega ka õigustatud. Biokütuste lisamiseks tavakütustele on teisi viise, mis ei põhjusta aururõhu suurenemist. Etanooli suhtes lubatud erand on seega õigustamatu ja tuleks välja jätta.

Muudatusettepanek 29
ARTIKLI 1 LÕIGE 5
Artikkel 7b a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

Artikkel 7b a

Biokütuste ja biomassi säästva arengu kriteeriumid

1. Artikli 7a eesmärkide saavutamist toetavaks loetakse üksnes need biokütused ja mittefossiilsed lähteained, mis vastavad VI b lisas kehtestatud elutsükli alusel arvestatud tootmise säästva arengu ja kasvuhoonegaasi heitkoguse näitaja kriteeriumidele.

2. Liikmesriigid võivad tunnistada VI b lisas määratletud tingimuste tõendusena ühenduse ning kolmandate riikide vahel sõlmitud kahe- ja mitmepoolseid lepinguid, mis peavad läbima kolmandate osapoolte auditeerimise ja kontrolli.

3. Liikmesriigid võivad nõustuda, et vabatahtlike rahvusvaheliste kavade, mis määravad standardid põllumajandus- või metsasaaduste säästvale tootmisele, järgimine on tõestus selle kohta, et VI b lisas kindlaksmääratud asjaomased tingimused on täidetud, eeldusel, et kõnealused kavad on tunnistatud usaldusväärsuse, läbipaistvuse ja sõltumatu välisauditi standarditele vastavaks. Kõnealustele kriteeriumidele vastavate kavade loetelu avaldatakse ja seda

täiendatakse korrapäraselt.

VI b lisa sätestatud säästva arengu kriteeriumid võetakse vastu artikli 11 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetluse kohaselt. Kõnealused kriteeriumid moodustavad miinimumkriteeriumide kogu, mida saab edasi arendada direktiivi 2003/30/EÜ läbivaatamise kontekstis.

Muudatusettepanek 30
ARTIKLI 1 PUNKT 6
Artikkel 8a (direktiiv 98/70/EÜ)

Komisjon **jätkab** sobiva katsemeetodi **väljaarendamist** seoses kütusele lisatavate metallilisanditega.

Metallilisandi MMT kasutamine kütuses on keelatud alates 1. jaanuarist 2010. Komisjon **arendab välja** sobiva katsemeetodi seoses kütusele lisatavate metallilisanditega (**välja arvatud MMT**).

Selgitus

Mõnedes liikmesriikides lisatakse MMTd bensiinile, et parandada Venemaalt imporditud bensiini kehvast kvaliteetist. Selle ja teiste metallilisandite kasutamine on väga keskkonnavaenulik. MMTd on kergesti võimalik asendada vähem kahjulike ainetega ja seepärast tuleks selle lisaaine kasutamine alates 2010. aastast keelustada. Teiste metallilisandite osas arendab komisjon välja sobiva katsemeetodi.

Muudatusettepanek 31
ARTIKLI 1 LÕIGE 7
Artikli 9 lõike 2 punkt a (direktiiv 98/70/EÜ)

(a) biokütuste kasutamine **käesoleva direktiivi raames ning autotehnoloogia kasutamine ja areng, võttes arvesse komisjoni strateegilises energeetikaaruandes* sätestatud eesmärgi, mille järgi biokütuste osakaal transpordikütustest võiks 2020. aastaks olla vähemalt 10%, ning samuti transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise eesmärgi;**

(a) **eesmärk vähendada transpordikütuse süsinikusisaldust ja biokütuste kasutamine selle eesmärgi saavutamisel, biokütuste tootmise negatiivne mõju keskkonnale, kaitsealadele, kas otseselt või kaudselt, ning sotsiaaloludele ja toiduhindadele kõikides tootvates riikides;**

Selgitus

Transpordikütuse süsinikusisalduse vähendamise edusamme on vaja jälgida, et oleks võimalik vajaduse korral sekkuda. Biokütuste nn tervisekontroll on vajalik, arvestades selle tootega seonduvat ebaselgust mitmes aspektis. Arvestades paljusid võimalikke negatiivseid mõjusid, tuleks nn tervisekontrolli kasutada biokütuseid käsitleva poliitika täielikuks ümbervaatomiseks, kui tarvis. Ka hiljutises OECD aruandes tõstatati tõsiseid küsimusi biokütuste kasutamise soodustamise poliitika kohta.

Ühe olulisema aspektina tuleks hinnata, kas kütuseostjate ostujõud tõrjub arengumaade turult toiduainete ostjaid, samuti seda, kas metsade hävitamine otseselt või kaudselt biokütuste tootmise tõttu on pärast selle direktiivi jõustumist peatunud. Hindamine tuleks läbi viia koostöös FAO ja UNEPiga.

Muudatusettepanek 32
ARTIKLI 1 LÕIGE 7
Artikli 9 lõike 2 punkt c (direktiiv 98/70/EÜ)

(c) bensiini lisatud etanooli aururõhu **välja jäetud**
piirväärtused;

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 33
ARTIKLI 1 LÕIGE 7
Artikli 9 lõike 2 punkt f (direktiiv 98/70/EÜ)

(f) metallilisandite kasutamine kütustes. **(f) metallilisandite kasutamine kütustes**
(välja arvatud MMT).

Selgitus

Vt muudatusettepaneku 34 selgitust.

Muudatusettepanek 34
ARTIKLI 1 LÕIGE 7

Artikli 9 lõike 2 punkt f a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

(f a) bensiinis ja diisli kasutatavate komponentide kogus, võttes arvesse ELi keskkonnavalaseid õigusakte, sealhulgas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2000. aasta direktiivi 2000/60/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse veepoliitika alane tegevusraamistik¹, ja selle tüütdirektiivide eesmäärke.

¹EÜT L 327, 22.12.2000, lk 1. Direktiivi on muudetud otsusega nr 2455/2001/EÜ (EÜT L 331, 15.12.2001, lk 1).

Selgitus

Veekogudest on leitud diisli või bensiini komponentide (näiteks MTBE või ETBE või teiste komponentide, näiteks benseeni) saastet. Seda tuleks veepoliitika raamdirektiivi ja teiste ELi keskkonnavalaste õigusaktide valguses uurida.

Muudatusettepanek 35
ARTIKLI 1 PUNKT 7 A (uus)
Artikkel 9 a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

7a. Lisatakse järgmine artikkel 9a:

„Artikkel 9a

Aruanne

1. Komisjon esitab 2008. aasta 1. juuniks Euroopa Parlamendile ja nõukogule VI a lisas esitatud suunistest juhindudes aruande, milles selgitab:

a) maanteetranspordis kasutatavate kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja aruande esitamise meetodit;

b) mis tahes vähendamismehhanismi suhet ELi kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteemiga ja liikmesriikide Kyoto protokolliga raames võetud kohustustega;

c) alusaasta määratlust.”

Muudatusettepanek 36
ARTIKLI 1 PUNKTI 12 ESIMENE -1 LÕIK(uus)
III lisa tabel (direktiiv 98/70/EÜ)

***Real „Küllastunud aururõhk
suveperioodil” asendatakse kirje tulbas
„Maksimum” kirjega „56,0 (°)”.***

Selgitus

III lisa kehtib bensiini kohta, millele on lisatud 0–5% biokütuseid. Kuna 5–10% biokütusesisaldusega bensiini nimetatakse nüüd vähese biokütusesisaldusega bensiiniks, siis on kohane jätkata 0–5% kategooria nimetamist lihtsalt bensiiniks, nii nagu see on ka kehtivas muutmata direktiivis 98/70/EÜ.

Muudatusettepanek 37
ARTIKLI 1 PUNKTI 12 ALAPUNKT -1 A (uus)
III lisa joonealune märkus 4 (direktiiv 98/70/EÜ)

***Joonealust märkust 4 muudetakse,
asendades sõnad „arktiliste või karmide
talvetingimustega” sõnadega „suveperioodi
madala välistemperatuuriga”***

Selgitus

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigist. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas ülejäänud Euroopaga.

Muudatusettepanek 38
ARTIKLI 1 PUNKT 12
III lisa joonealune märkus 5 (direktiiv 98/70/EÜ)

Joonealusele märkusele 5 lisatakse järgmine tekst: ***„Kui kütus sisaldab etanooli, tohib maksimaalne aururõhk suveperioodil ületada 60 kPa VI lisas esitatud tabelis***

Joonealune märkus 5 asendatakse järgmise tekstiga: ***„(4) Liikmesriikides, kus on suvel madalad välistemperatuurid, ei tohi maksimaalne aururõhk olla suurem kui***

sätestatud määra võrra."

66,0 kPa."

Selgitus

Oma 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles vähendama lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 55% võrra ajavahemikul 2010–2020. Lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguste suurenemine juhul, kui kohaldatakse etanooli suhtes lubatud erandit, ei oleks kooskõlas Euroopa Parlamendi seisukohaga ega ka õigustatud. Biokütuste lisamiseks tavakütustele on teisi viise, mis ei põhjusta aururõhu suurenemist. Etanooli suhtes lubatud erand on seega õigustamatu ja tuleks välja jätta.

Etanooli lisamine võib tingida aururõhu tõusu. On oluline tagada, et käesoleva õigusaktiga ei kaasneks maksimaalse lubatud aururõhu piirväärtuse tõusu.

Pakutud erand võib kaasa tuua aururõhu tõusu kuni 68 kPa, mis halvendaks õhukvaliteeti. Seepärast tuleb maksimaalset lubatud aururõhku alandada 56 kPa tasemeni. Lisaks võib lubada maksimaalselt 4 kPa võrra suuremat erandit. Sellise meetodiga jääb isegi erandiga maksimaalne aururõhk alla 60 kPa ja õhusaaste ei suurene.

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigist. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas ülejäänud Euroopaga.

Muudatusettepanek 39
ARTIKLI 1 PUNKTI 13 ALAPUNKT A
IV lisa tabel (direktiiv 98/70/EÜ)

(a) Reas „Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud” asendatakse kanne veerus „Maksimaalne” numbriga „8”.

(a) Reas „Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud” asendatakse kanne veerus „Maksimaalne” numbriga „6”.

Selgitus

Kahjulike polütsükliliste aromaatsete süsivesinike (PAC) heidet tuleks vähendada absoluutse miinimumini. Komisjon soovib vähendada polütsükliliste aromaatsete süsivesinike maksimaalset lubatud sisaldust 11%lt 8%le. Keskmiselt sisaldab kütus ELis siiski ligikaudu 3% polütsüklilisi aromaatseid süsivesinikke, üksnes erandjuhtudel ulatub sisaldus üle 6%. Seepärast võib maksimaalset lubatud protsenti kahandada 6%le.

Muudatusettepanek 40
ARTIKLI 1 PUNKT 15 A (uus)
VI a lisa (uus) ja VI b lisa (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

15 a. Lisatakse käesoleva direktiivi lisas sätestatud VI a lisa ja VI b lisa.

Selgitus

Kasvuhoonegaaside näitaja kontrolli ja vähendamise täpsed viisid tuleb määratleda selgemalt. Selleks on koostatud kaks uut lisa.

Muudatusettepanek 41
LISA
V lisa alapealkiri (direktiiv 98/70/EÜ)

*Liik: **Suure** biokütusesisaldusega bensiin*

Liik: biokütusesisaldusega bensiin

Selgitus

V lisa sisaldab 5% biokütusesisaldusega bensiini suhtes kohaldatavaid sätteid. Sellist kogust biokütuseid sisaldava bensiini nimetamine „suure biokütusesisaldusega bensiiniks” on eksitav. Kõnealust väljendit tuleks kasutada oluliselt rohkem biokütust sisaldava bensiini puhul; väljendi „biokütusesisaldusega bensiin” kasutamine on sobivam.

Muudatusettepanek 42LISA
V lisa tabeli rea 3 neljas tulp (direktiiv 98/70/EÜ)

Küllastunud aururõhk suveperioodil
60,0 (*)

Küllastunud aururõhk suveperioodil
56,0 (*)

Selgitus

Vt muudatusettepaneku 40 selgitust.

Muudatusettepanek 43
LISA
V lisa tabeli rea 7 teise taande 4. tulp (direktiiv 98/70/EÜ)

– etanool (stabilisaatorid võivad olla vajalikud) % v/v **10**

– etanool (stabilisaatorid võivad olla vajalikud) % v/v **5–10**

Selgitus

On parem, kui 0–5 mahuprotsendi etanoolisisaldusega ja 5–10 mahuprotsendi etanoolisisaldusega bensiinile on eraldi kategooriad.

Muudatusettepanek 44

LISA

V lisa joonealune märkus 3 (direktiiv 98/70/EÜ)

(3) 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.

(3) Suveperiood algab hiljemalt 1. mail ja kestab vähemalt 30. septembrini. Liikmesriikides, kus on **suvel madalad temperatuurid**, algab suveperiood hiljemalt 1. juunil ja kestab vähemalt 31. augustini.

Selgitus

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigist. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas ülejäänud Euroopaga.

Muudatusettepanek 45

LISA

V lisa, joonealune märkus 4 (Direktiiv 98/70/EÜ)

(4) 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.

(4) Liikmesriikides, kus on **suvel madalad temperatuurid**, ei tohi maksimaalne aururõhk olla suurem kui **66,0 kPa**. Kui kütus sisaldab etanooli, tohib maksimaalne lubatud aururõhk suveperioodil ületada **asjaomast suveperioodi aururõhu piirväärtust 56 kPa või 66 kPa** VI lisas esitatud tabelis sätestatud määra võrra.

Selgitus

Etanooli lisamine võib tingida aururõhu tõusu. On oluline tagada, et käesoleva õigusaktiga ei kaasneks maksimaalse lubatud aururõhu piirväärtuse tõusu. Seepärast – ja kooskõlas maksimaalse lubatud aururõhu piirväärtusega suveperioodil – tuleks maksimaalset aururõhku arktilistes või karmides talvetingimustes alandada 70 kPa-lt 66 kPa-ni.

Kütusekvaliteedi direktiivis 98/70/EÜ (mida on muudetud direktiiviga 2003/17/EÜ) tunnistati vajadust kõrgema aururõhu (70 kPa) ja lühema suveperioodi järele Põhja-Euroopas, et tagada sõiduki kasutatavus (külmkäivitus) ning viia miinimumini võimalus, et staatiline pinge põhjustab sõiduki tankimisel süttimisi suveperioodi alguses ja lõpus külmemates maades, nagu Skandinaavia ja osa Ühendkuningriigist. Kõrgem aururõhu piirmäär suveperioodil (70 kPa) tähendab ka, et lenduvate orgaaniliste ühendite heitmed väheneksid suveperioodi madalama välisõhu temperatuuriga, nii et vastavus keskkonnanõuetele oleks kooskõlas ülejäänud Euroopaga.

Muudatusettepanek 46
LISA
VI lisa (direktiiv 98/70/EÜ)

VI LISA		välja jäetud
ETANOOOLI SISALDAVA BENSIINI		
AURURÕHU LUBATUD ERAND		
Etanoolisisaldus	Aururõhuga	
(%v/v)	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.

Selgitus

Ettepanek on kooskõlas sama autori muudatusettepanekutega põhjenduste 15 ja 16 kohta ning artikli 1 punkti 5 (artikkel 7 b (direktiiv 98/70/EÜ) ja artikli 1 punkti 8 (artikkel 11 (direktiiv 98/70/EÜ) kohta.

Oma 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis õhusaastet käsitleva temaatilise strateegia kohta kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles vähendama osoonikihti mõjutavaid lenduvaid orgaanilisi ühendeid (VOC) 2010. aastast kuni 2020. aastani 55%. VOC heitkoguste

suurenemine, mis etanoolisisaldust puudutava erandi kohaldamisega kaasneks, ei oleks Euroopa Parlamendi seisukohaga kooskõlas ega ka õigustatud. Biokütuste segamiseks tavakütustega on teisi mooduseid, mis ei too kaasa aaurõhu suurenemist. Erandi tegemine etanooli osas on seega õigustamatu ning see tuleks välja jätta.

Muudatusettepanek 47
LISA
VI a lisa (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

VI A LISA

KÕIGI KÜTUSTE ELUTSÜKLI JOOKSUL TEKKIVATE KASVUHOONEGAASIDE HEITKOGUSTE MÕÕTMISE MEETOD

1. Kõigi kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste aruandluses võetakse arvesse järgmisi elemente:

a) tooraine kaevandamine/tootmine, sealhulgas:

- kaevandamise viis, mõõdetuna või prognoosituna kaevandamise koha kohta;
- prognoositav kaevandamisel (sealhulgas põletamise, lekete ja muude protsessidega seotud energiatarbimise puhul) kasutatava energia hulk;
- maakasutuse muutuse mõju, sealhulgas põllumajandustegevuse asendamine;
- agrokeemiliste ainete tootmiseks ja tarvitamiseks kasutatava energia hulk energiaühiku kohta;
- kõrvalsaaduste mõju;
- tootmisseadmete kasutus energiaühiku kohta;

b) transport ja tarnimine, sealhulgas:

- transport puuraugust esimese rafineerimis- või tootmiskohani keskmiste CO₂ ekvivalentide alusel energiaühiku kohta;
- transpordikilomeetrite arv puurkaevust rafineerimis- või tootmiskohani;

– *transpordikilomeetrite arv rafineerimis- või tootmiskohast müügipunktini keskmiste CO₂ ekvivalentide alusel energiaühiku kohta;*

c) ümbertöötamine/rafineerimine, sealhulgas:

– *ümbertöötamiseks/rafineerimiseks kasutatava energia hulk energiaühiku kohta;*

– *CO₂ ekvivalentide heitkoguste hulk energiaühiku kohta;*

d) lõpptoode:

– *süsinikusisaldus energiaühiku kohta.*

2. Enne 1. jaanuari 2011 sõnastatakse käesoleva lisa punkti 1 kohaselt mõõdetud elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguste põhjal kütuse alusstandardid. Standarditeks on parima üldise näitajaga kütusetarnija mõõtmistulemused või kolme parima tarnija keskmine. Vajaduse korral võib eristada traditsioonilisi kerg- ja rasketoorõlisid.

3. Alates 1. jaanuarist 2012 võib artikli 7a lõike 2 kohane CO₂ ekvivalentide vähendamine toimuda kas vaikeväärtuste alusel kaevanduskoha kohta või tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni tekkivate kasvuhoonegaaside mõõtmise meetodi põhjal arvatatud CO₂ ekvivalentide kindla koguse alusel. Sellised vaikeväärtused on kasvuhoonegaaside heite vähendamise hindamise suhtes konservatiivsed. Kütusetarnijad võivad sellest väärtusest positiivses mõttes kõrvale kalduda, kui nad suudavad tõestada, et nende toote kasvuhoonegaasi näitaja on vaikeväärtusest madalam.

Selgitus

Käesolevas lisas on antud metoodika suunised CO₂ mõõtmiseks kõigis kütustes (sh fossiilkütustes, biokütustes, vesinikus). Kui tarnijad suudavad saavutada artiklis 7a kehtestatud vähendamise eesmärgi uute kütuste (näiteks vesiniku) kasutamise teel, siis tooks

see kaasa uutesse sõidukitehnoloogiatesse tehtavate investeeringute olulise tõusu. See metoodika on jagatud kolme ossa: esimene kirjeldab kasvuhooonegaaside heite seireprotsessi kogu ahelas, teine kehtestab kasvuhooonegaaside heite vähendamise alusstandardid ja viimane kirjeldab vähendamise etappi ja annab võimaluse kasutada vaikeväärtusi.

Muudatusettepanek 48
LISA
VI b lisa (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

VI B LISA

BIOKÜTUSTE JA BIOMASSI SÄÄSTVA ARENGU KRITEERIUMID

Bioloogilise mitmekesisuse ja säästva arengu kriteeriumid põhinevad süsteemil, milles kütuse lähteained on jälgitavad tagasi allikani ning kõik säästva arengu biomassi tootmise ahela ettevõtted on sertifitseeritud.

1. Bioloogilise mitmekesisuse ja keskkonna-alaste kriteeriumidega tagatakse muu hulgas järgmist:

- ei avaldu mingit märkimisväärset negatiivset mõju bioloogilisele mitmekesisusele, ning eelkõige ei toimu lähteainete tootmine või kaevandamine loodusväärtuste või riiklikult kaitstud alade läheduses, välja arvatud jäätmevoogude või puidujäätmete puhul;*
- kütuse lähteainete tootmisega ei kaasne metsa hävitamist või muude maapealsete või -aluste süsinikuvarude (nagu märgalad ja püsirohumaad) otsest kadu;*
- järgitakse rahvusvahelisi konventsioone ja eeskirju, eelkõige asjaomaseid ILO standardeid ja ÜRO konventsioone põlisrahvaste kaitse kohta;*
- biokütuste tootmine ei avalda veevarudele mingit märkimisväärset negatiivset mõju (ei põhjusta ka veenappust);*
- kütuse lähteainete tootmine või kaevandamine ei avalda negatiivset mõju õhu, vee ja mulla kvaliteedile;*

– esitatakse korrapäraselt kohustuslikke aruandeid selle kohta, et puuduvad maakasutuse muutusest või põllumajandustegevuse ümberpaigutamisest tingitud kaudsed negatiivsed mõjud;

– biomassist saadud mittefossiilkütuste kasutamine vähendab otsesest kasvuhoonegaaside heidet vähemalt 50% võrra võrreldes fossiilkütusega;

2. Sotsiaalsete kriteeriumidega tagatakse muu hulgas järgmist:

– esitatakse korrapäraselt kohustuslikke aruandeid bioloogiliste lähteainete tootmise sotsiaalsete tagajärgede kohta, eriti toiduainete hindade kohta, et näidata negatiivsete mõjude puudumist, muu hulgas toiduainetega kindlustatuse kohta;

– on tagatud kohaliku kogukonna/elanikkonna nõusolek;

– üldsusel on juurdepääs teabele ja võimalus osaleda.

SELETUSKIRI

Kütuse kvaliteedi direktiivi läbivaatamisel on kaks eesmärki. Esimene eesmärk on parandada õhu kvaliteeti muu hulgas väävlilise ja polütsükliliste aromaatsete süsivesinike heite vähendamise teel. Teine eesmärk on aidata võidelda kliimamuutuste vastu transpordikütustest pärinevate kasvuhoonegaaside vähendamise teel. Teine eesmärk kujutab endast tähelepanuväärset poliitilist otsust. Kasvuhoonegaaside heidet tuleb kõigepealt mõõta kütuse olulistsükli jooksul: kaevandamis- ja tootmisetapis, transpordil ja tarnimisel ning lõppkasutusel. Järgmine samm on heite vähendamine. See on esimene kord, kui konkreetsele tootele (kütusele) on seatud vähendamise eesmärk olulistsükli analüüsi põhjal. On huvitav märkida, et Ameerika Ühendriikides esitas California osariik enam-vähem sarnase algatuse, mis suurendab võimalust teha Ameerika Ühendriikidega tulemuslikku koostööd. Euroopa Parlamendi keskkonnakomisjoni koordinaatorid tellisid poliitilise autelu ettevalmistamiseks uuringu. Uuring „Säästva arengu kriteeriumid kütuse kvaliteedi direktiivis” (*Inclusion of sustainability criteria in the Fuel Quality Directive*) avaldati juuli alguses. 5. juulil korraldas keskkonnakomisjon koos poliitikaosakonnaga ekspertarvamuste esitamiseks töötoa, kuhu olid kutsutud huvitatud pooled. Arutelus osales ligikaudu 50 inimest, sealhulgas komisjoni, EMSKi, liikmesriikide, nõukogu eesistuja, naftatööstuse, keskkonnaliikumise ja biokütuse tootjate esindajad. Viimastel kuudel on raportööril olnud palju vestlusi nii huvitatud poolte kui ka ekspertidega. Mais osales raportöör vastavateemalisel sümposiumil Californias. Mõned valikud nii õhukvaliteedi kui ka kliimamuutuste eesmärgi osas vajavad selgitamist.

1. Õhukvaliteet

Kütuse kvaliteedi direktiiviga kehtestatakse uued vääveldioksiidi ja polütsükliliste aromaatsete süsivesinike standardid. Siseveelaevades kasutatavate kütuste osas teeb komisjon ettepaneku alandada väävlisisaldust kahes etapis: 31. detsembril 2009 tasemele 300 mg/kg ja 31. detsembril 2011 tasemele 10 mg/kg. Komisjon õigustab seda kaheetapilist lähenemisviisi viitega täiendavale energiatarbimisele, mida kütuste väävlisisalduse alandamine kaasa toob. Sellele võib vastu vaielda väitega, et madala väävlisisaldusega kütus teeb võimalikuks säästlikumad laevamootorid. Täiendava energiatarbimise rafineerimistehases kompenseerib külluslikult väiksem kütusetarbimine laevadel. Säästlikumad laevamootorid on juba saadaval.

Komisjon teeb ettepaneku vähendada polütsükliliste aromaatsete süsivesinike maksimaalset lubatud sisaldust kütustes 11%lt 8%le. ELi keskmine tase on siiski 3–4% ning 6% taset ületatakse vaid üksikutel juhtudel. Seepärast peaks maksimaalse taseme täiendavat alandamist 8%lt 6%le olema võimalik saavutada ilma suuremate lisakuludeta.

Aururõhk ja etanool

Teine küsimus on aururõhk. Mida suurem on aururõhk, seda suurem on lenduvate orgaaniliste ühendite heide. Lenduvad orgaanilised ühendid mängivad suurt rolli osooni moodustumisel. Eelkõige soojades tingimustes võib osooni moodustumine olla tõsine terviserisk. Oma resolutsioonis õhukvaliteedi temaatilise strateegia kohta nõudis Euroopa Parlament ambitsioonikat lähenemisviisi, eriti lenduvate orgaaniliste ühendite heite põhjustatud tervisekahjustuste osas. Komisjon täiendavaid vähendamisi välja ei paku ja soovib maksimaalset lubatud aururõhu osas jääda 60 kPa juurde, võimalusega suurendada seda

arktilistes tingimustes 70 kPa-ni, et ka arktilistes piirkondades oleks võimalik autosid käivitada. Lisaks teeb komisjon isegi suurendamise ettepaneku, kui tegemist on etanooli segamisega kütusesse. Üks etanooli kütusesse segamise kõrvalmõju on aururõhu suurenemine, mille tulemusel paiskub atmosfääri rohkem lenduvaid orgaanilisi ühendeid. Aururõhu suurenemine ei ole otseses proportsionaalses seoses segamisel kasutatava etanooli kogusega. See on maksimaalsel tasemel 5%lise segu puhul ning hakkab kangemates segudes järk-järgult langema.

Tasakaalustatud ettepaneku tegemiseks on raportöör uurinud olukorda Ameerika Ühendriikides. Enamikus Ameerika Ühendriikide osariikides on lubatud aururõhk märgatavalt madalam (48 kPa). Etanooliga segamisel ei ole kehtestatud kõrgemat piirmäära, kuigi osariigid, kus õhukvaliteet seda lubab, on seda võimalust kasutanud. Tehnilisi takistusi madalama aururõhu kehtestamisele ei ole ka ELis. Aururõhk 56 kPa on võimalik. Lisaks ei ole veel otsustatud, millisel määral etanooli erand vajalik on. Pidades silmas aururõhu kiiret tõusu väikese koguse etanooli lisamisel, annaks suurema aururõhu lubamine üksnes väikese koguse lisamisel vale signaali. Sellisel juhul tooks väike kasvuhoonegaaside heite vähendamine kaasa ebaproportsionaalselt suure õhukvaliteedi halvenemise. Seepärast teeb raportöör ettepaneku piiratud 4 kPa suuruse erandi kehtestamiseks, kui kütusele lisatakse vähemalt 3% biokütust.

Ettepanekud

Kokkuvõttes teeb raportöör järgmised ettepanekud:

- alandada kiiremini väävlisisaldust siseveelaevades kasutatavates kütustes;
- vähendada polütsükliliste aromaatsete süsivesinike maksimaalset lubatud kogust;
- keelata kahjulik lisaine MMT;
- vähendada aururõhku ja lubada erand üksnes 3–10% biokütuse lisamisel.

2. Kasvuhoonegaasid

Maanteeliiklus põhjustab ligikaudu 20% ELi kasvuhoonegaaside heitest. Et saavutada 2020. aastaks CO₂ 30%line vähenemine, peavad autod muutuma märkimisväärselt säästlikumaks, kuid vähendada tuleb ka kütuste põhjustatud CO₂ heidet. Komisjon teeb ettepaneku kõigepealt kasvuhoonegaaside heidet mõõta ja siis ajavahemikul 2011–2020 seda 1% võrra aastas vähendada. Ligikaudu 85% kasvuhoonegaaside heitest tekib autos sisepõlemise tulemusel ning 15% üldise tootmis- ja rafineerimisprotsessi käigus, sealhulgas kütuse transportimise ja tarnimise tulemusel. Komisjoni ettepanek heite vähendamiseks väärrib täit toetust.

Vähendamise saavutamiseks võivad kütusetarnijad muuta kaevandamis- ja rafineerimisprotsessi säästlikumaks, nii et nafta hankimiseks ja selle bensiiniks või diisliks ümbertöötlemiseks kuluks vähem energiat. Võrdlevad uuringud (näiteks Kristina Holmgren, *IVL Swedish Environmental Research Institute*) näitavad, et rafineerimistehased on ELis erinevad ning et paljusid energia säästmise võimalusi veel ei kasutatagi. Teine võimalus on alternatiivsete kütuste (näiteks maagaasi, vesiniku või vedeldatud naftagaasi) tootmine ja turundus. Loomulikult peab alternatiivsete kütuste tootmine olema kooskõlas tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni tekkivate kasvuhoonegaaside mõõtmise analüüsiga. Kolmas võimalus on biokütuste lisamine. Ka siin tuleb kasutada tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni tekkivate kasvuhoonegaaside mõõtmise meetodit, mis paneb eelistama biokütuseid, millel on fossiilkütustest madalam kasvuhoonegaaside tase. Ettepanek jätab kütusetarnijatele piisavalt võimalusi valida oma äranägemise järgi ja tarnida neid kütuseid,

millel süsiniku tase on parem. Komisjoni ettepanek väärrib täit toetust, kuid selle kohta tuleb siiski teha mõned märkused:

1. Meetodi määramine

Komisjoni ettepanek on määrata tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni tekkivate kasvuhoonegaaside mõõtmise meetod *komiteemenethuse* korras. Kuna selles kontekstis tuleb teha mitmeid olulisi poliitilisi valikuid, siis peab parlamendil olema mitmete suuniste kohta sõnaõigus. Seda saab tagada nii, et suunised vormistatakse uue lisana, mille saab sisuga täita hiljem *komiteemenethuse* korras. Nendes suunistes võivad muu hulgas sisalduda otsused alusaasta ja standardi kohta.

2. Alusaasta ja standard

Naftatootjad on säästlikkuse suurendamiseks investeerinud erineval määral. Komisjoni ettepaneku kohaselt tuleb igal tarnijal esitada andmed kasvuhoonegaaside heite kohta, millest moodustub hiljem standard. See tähendaks, et igale ettevõttele kohaldataks erinevat standardit, mis on vastuolus siseturu loogikaga. See on vastuolus ka õigluse põhimõttega, sest ettevõtted, kes on investeerinud parendustesse, kannatavad seeläbi, et peavad täitma rangemaid standardeid kui nende konkurendid, kes on säästlikkusse investeerinud vähem. Ühetaoliste tingimuste tagamiseks on vaja ühiseid standardeid. Ideaalis peaks alusaasta olema võetud minevikust, et tagada strateegiliste kaalutluste välistamine käitumise määramisel. Selleks tuleks kasutada olemasolevaid uuringuid. Kuna aga paljud andmed puuduvad ning mitte kõik tarnijad ja biokütuse tootjad ei ole selgelt näitajaid kinnitanud, oleks parem, et alusaasta on tulevikus niipea kui võimalik pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist. Sellisel moel saaksid kõik tarnijad andmed esitada ja neil oleks kohustus seda teha.

3. Eesmärk

Väljapakutud eesmärk on 1% aastas. Eksperdid eeldavad, et sellise ambitsioonika taseme saavutamiseks on vaja märkimisväärset jõupingutust, kuid loomulikult sõltub see palju alguspunktist või alusstandardist. Küsimus on kindlasti selles, kuidas kütusetarnijate esitatud andmete hulgast standardit valida. Soovitav oleks mitte valida kõige madalamat standardit, ja mitte ka keskmist. Tagamaks eesmärgi piisavat ambitsioonikust, oleks loomulik lähtuda tipptegijate tulemustest – sellisel juhul seaks ülejäänutele eesmärgi parim ettevõtte (või näiteks esimese kolme ettevõtte keskmine). Siin tekib aga üks kvalifitseerimise küsimus. On tõenäoline, et parimate näitajatega ettevõtte tegeleb kergõliga, kuna see nõuab vähem töötlemist ja rafineerimist. Kui standardi seab parim ettevõtte, siis annab see kõigile Euroopa kütusetarnijatele tugeva stiimuli või isegi sunnib neid kasutama samuti võimalikult palju kergõli. See toob kaasa kergõli hinnatõusu ja tähendab raskõli siirdumist sellistesse riikidesse nagu Hiina ja India. See ei pruugi aga kasvuhoonegaaside heitele maailma mastaabis kasuks tulla – nii paigutuks heide lihtsalt Euroopa ettevõtetele üle teistele ettevõtetele. Tõelise vähenemise tagamiseks võib olla vajalik kahe standardi kehtestamine – üks raskõli ja teine kergõli jaoks. Selle vajadust saab siiski hinnata üksnes kütusetootjate tegelikku heidet kajastavate andmete põhjal. Lisaks on väljapakutud 1% võrra vähendamist aastas raske ellu viia. Vähendamine 2% võrra kahe aasta jooksul on lihtsam ja viiks aastaks 2020 samadele tulemustele.

4. Kogu ahel

Komisjoni ettepanekus on sõnaselgelt mainitud tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni tekkivate kasvuhoonegaaside mõõtmise meetodit. See tähendab, et arvestatakse kogu ahela

põhjustatava heitega. Fossiilkütuste puhul hõlmab ahel nafta kaevandamisel, põletamisel, esialgsel töötlemisel, transportimisel, rafineerimisel, tarnimisel ja mootoris kütuse põlemisel tekkivaid heitgaase. Sama kehtib biokütuste kohta, kuid seal on rõhuasetus pigem tootmise sisendite kasutamisel (näiteks kunstväetiste) ja maakasutuse muutustel.

Lisas on kriteeriumid loetletud nii, et need oleksid kasutatavad nii nafta, gaasi, vesiniku kui ka biokütuste puhul. Alternatiiv oleks iga biokütuse jaoks erineva meetodi kirjeldamine, kuid kõnealune meetod tagab sõltumatuse tehnoloogiast ning ei sisalda ühegi kütuse jaoks varjatud stiimulit. Kütusetarnija võib ise otsustada, milline valik tema jaoks optimaalne on.

5. Reguleerimisala

Komisjoni ettepanek ei hõlma vesinikku. On siiski oluline anda kütusetootjatele optimaalsed valikud ja mitte toetada üksnes biokütuste kasutamist. Seepärast on vajalik muuta artiklit 2 reguleerimisala kohta.

Üks keeruline teema on elekter. Loomulikult oleks hea, kui autod sõidaksid säästvalt toodetud elektriga. Osad autotootjad näevad tulevikku nn juhtmega autodes, mille akude laadimine toimub kodus. Paljudel juhtudel ei ole tänased kütusetootjad sellega seotud. Põhimõtteliselt oleks elektri lisamine reguleerimisalasse soovitatav, kuid kütusetootjad reeglina elektri tarnimisega ei tegele. Seda probleemi aitaks lahendada kaubandussüsteem, aga see muudaks direktiivi jälle keeruliseks.

6. Säästva arengu kriteeriumid

Isegi kui kütusetarnijatel on vähendamise kohustuste täitmiseks erinevad viisid, annab see eesmärk vaieldamatult tugeva stiimuli biokütuste kasutamiseks. Sellega seoses on ütlematagi selge, et kütuste segamine biokütustega, mille kasvuhoonegaaside heide alates tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni on analüüsi kohaselt isegi suurem või üksnes veidi väiksem, ei anna eriti midagi. Seepärast ei ole vajalik lisada konkreetset kasvuhoonegaasi näitaja miinimumnõude kriteeriumi – kütusetarnijatel ei ole põhjust kasutada segamiseks biokütuseid, mille süsinikdioksiidiga seotud säästlikkus on väike.

Säästva arengu kriteeriumid on aga teine asi. On õigustatud mure biokütuste laialdase kasutamise mõju üle bioloogilisele mitmekesisusele, keskkonnale ja sotsiaalsetele suhetele. Maailma Kaubandusorganisatsiooni reeglitega haakuvate kriteeriumide sõnastamine ei ole lihtne. Mõned Euroopa riigid on juba esimese sammu teinud. Ühendkuningriigi, Saksamaa ja Madalmaade seisukohtade, või vähemalt esialgsete seisukohtade, najal on [VI b] lisas loetletud mitmed biokütuste probleemi käsitlevad kriteeriumid. Sotsiaalsete kriteeriumide osas seisneb reageering peamiselt selles, et tuleb jälgida sotsiaalset mõju ja saada kohaliku elanikkonna nõusolek. Bioloogilise mitmekesisuse osas võivad probleemideks olla veekasutus ja ökoloogiliselt tähtsate alade lähedus.

7. Ühilduvus teiste õigusaktidega – saastekvootidega kauplemise süsteem ja biokütuse eesmärk

Palju on arutletud ühilduvuse üle teiste õigusaktide ja algatustega. Euroopa Ülemkogu on leppinud kokku siduvas eesmärgis, 10% biokütuste lisamises, kahel tingimusel. Biokütused peavad olema säästvad ja teise põlvkonna tehnoloogia peab olema piisavalt arenenud. On ütlematagi selge, et käesoleva direktiivi lisas loetletud säästva arengu eesmärgid ei tohi olla vastuolus nõukogu formuleeritud üldise säästva arengu tingimusega. Komisjonis on kriteeriumid praegu koostamisel. Hiljem võib VI b lisas olla võimalik ajada läbi viitega kehtestatud kriteeriumide loetelule.

On veel teine ühilduvuse aspekt, nimelt saastekvootidega kauplemine. Rafineerimistehased kuuluvad saastekvootidega kauplemise süsteemi alla ja peavad oma heitest aru andma ja ostma täiendavaid õigusi, kui nende heide on suurem juba lubatust. Mõnede kommentaatorite sõnul annab see piisava tagatise, et rafineerimistehased oleksid oma süsinikdioksiidi koguste osas vastutustundlikud, mis tähendab, et rafineerimistehased ei pea kohustuslikke aruandeid esitama. Teine seisukoht on, et saastekvootidega kauplemise süsteem annab üksnes stiimuli süsinikdioksiidi vähendamiseks ega kujuta endast tegelikku kohustust. Naftatootjad võivad lõppude lõpuks otsustada saastekvoote turult juurde osta. Nii saastekvootidega kauplemise süsteem kui ka arutluse all olev direktiiv pakuvad stiimuleid, kumbki ei kehtesta tegelikult nõuet, et rafineerimistehastes tuleb säästlikkust suurendada. Teisisõnu, nad võimendavad teineteist, kuid ei ole vähemalt vastuolus.

8. Järeldus

Raportööri muudatusettepanekutega on peetud silmas maksimaalset paindlikkust, ühetaolisi tingimusi ja ambitsioonikaid vastutustundlikke eesmärke. Lisaks on oluline, et direktiiv oleks tehnoloogiliselt neutraalne selles mõttes, et see ei peaks pakkuma täiendavaid stiimuleid mõnele kütusele või tehnoloogiale. Kokkuvõtlikult sisalduvad selles järgmised muudatusettepanekud:

- VI a lisa: mõõtmismeetodite suunised, sealhulgas standardväärtuste (vaikeväärtuste), nn tipptegijate meetodi ja vajaduse korral kergõlide ja raskõlide erinevate standardite kasutamise võimalus;
- VI b lisa: säästva arengu kriteeriumid: bioloogiline mitmekesisus ja sotsiaalsed kohustused;
- direktiivi reguleerimisala laiendamine: tehakse võimalikuks vesiniku kasutamine CO₂ vähendamiseks;
- suurem paindlikkus: heite vähendamine aastas 1% asemel 2% võrra kahe aasta kohta kuni 2020. aastani (kaasa arvatud);
- säästva arengu garantiid uues artiklis 7c.

13.11.2007

TÖÖSTUSE, TEADUSUURINGUTE JA ENERGEETIKAKOMISJONI ARVAMUS

keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu 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 (KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Arvamuse koostaja: Miloslav Ransdorf

LÜHISELGITUS

1998. aasta kütuse kvaliteedi direktiiv kehtestab ELi ühtsed spetsifikatsioonid maanteeõidukites, siseveepraamides ja maanteevälistes liikurmasinates, nagu vedurid, mullatöömehhanismid ja traktorid, kasutatavale bensiinile, diislile ja gaasiõlile.

Käesolev ettepanek on kütuse kvaliteedi direktiivi muudetud versioon, mille eesmärk on kehtestada transpordis kasutatavatele kütustele uued standardid, et vähendada jätkuvalt õhu saastamist näiteks väävlite, tahkete osakeste ja polüaromaatsete süsivesinikega. Lisaks muudetakse uute standarditega kohustuslikuks vähendada maanteeõidukites kasutatava kütuse osa kliimamuutustes. Lisaks võib käesolevat versiooni pidada vajalikuks vahendiks, et saavutada ELi seatud eesmärki, mille kohaselt biokütuste osakaal ELi üldises transpordis kasutatava bensiini ja diisli tarbimises peab aastaks 2020 jõudma 10% tasemele.

Selleks et innustada väiksema süsinikusisaldusega kütuste ja biokütuste väljatöötamist, tehakse ettepaneku põhimeetmena kütusetarnijatele kohustuseks vähendada oma kütuste olelutsükli jooksul (st rafineerimise, transpordi ja kasutamise käigus) nende tekitatavat kasvuhoonegaaside heidet 1% võrra aastas alates 2011. aastast. Selle tulemusena väheneb kasvuhoonegaaside heide 2020. aastaks 10% võrra, mis võrdub 500 miljoni tonni süsinikdioksiidiga.

Teiseks, et võimaldada mootoribensiinis suuremas mahus biokütuste kasutamist, nähakse ette uus bensiinisegu, milles tohib olla rohkem hapnikku sisaldavaid lisandeid (nn hapnikuga küllastunud aineid), kaasa arvatud kuni 10% etanooli. Erinevatele bensiinisegudele antakse

selge tähistus, et vältida olemasolevate sõidukite kahjustamise ohtu, kuna etanool ei sobi mõnede sõidukite kütusesüsteemidele.

Arvamuse koostaja tervitab kõnealust ettepanekut. Madala süsinikusisaldusega kütuste jätkuv arendamine ning muud meetmed kütuse tootmisahelast lähtuva heite vähendamiseks on hädavajalikud, et tagada kütusesektori panus ELi seatud kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide saavutamisse. Arvamuse koostaja toetab tugevalt kontseptsiooni, mille kohaselt kütustest lähtuvat kasvuhoonegaaside heidet vähendatakse alates tootmisallikast kuni sõidukis kasutamiseni, kus võetakse arvesse ka kütuse enda tootmisest tingitud heidet. See on kõige parem võimalus suunata kütusetööstust üldises säästvas suunas, jättes samal ajal alles vajaliku paindlikkuse. Samuti tervitab arvamuse koostaja välja pakutud suurima lubatud väävlisisalduse standardeid diislile, mis võimaldab toota kütusesäästlikumatele sõidukitele mõeldud kütust, vähendada tahkete osakeste heidet ning võtta tulevikus kasutusele järeltöötlussüsteeme.

Arvamuse koostaja usub, et heidet saab vähendada ainult sidusama ja rohkem kooskõlastatud lähenemisviisi abil, mis eeldab lisaks kütuse- ja autotööstuse ning kütuste ja sõidukite tarnijate poolsele uute toodete ja tehnoloogiate kasutuselevõtmisele ka poliitika kujundajate, infrastruktuuri pakkujate ja sõidukijuhtide kindlat pühendumist sellele eesmärgile (mis hõlmab muu hulgas süsinikdioksiidist lähtuva maksustamise kehtestamist, sõidukijuhtide oskuste ja käitumise parandamist ning infrastruktuuri ohutumaks muutmist).

Arvamuse koostaja soovib rõhutada vajadust leida raskesti saavutatav tasakaal biokütuste turu arengu edendamise ning olemasolevate sõidukite ja keskkonna kahjustamise ohtude vältimise vahel. Arvamuse koostaja arvates ei ole komisjoni ettepanek selles osas tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisosa allikat, jättes halvemasse olukorda teised, mis võivad olemasolevate sõidukite ja keskkonnaga paremini sobida.

Suurem etanoolikasutus ei ole nimelt üksnes kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega, vaid toob lisaks kaasa ka saastavate aurude heite suurenemise. Komisjoni ettepanekus nähakse ette aururõhu osas spetsiaalne erand etanooli sisaldavale bensiinile. Samas aitavad nimetatud aurud (lenduvad orgaanilised ühendid) kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võivad põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma.

Arvamuse koostaja on veendunud, et ettepanekut saaks paremaks muuta, kui madala süsinikusisaldusega kütuste väljatöötamise ning kütuste tootmisahelast tingitud kasvuhoonegaaside heite vähendamisse lubataks kaasata ka teisi alternatiive (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik). Kui lubada paindlikumalt kasutada kõiki biokoostisaineid, võivad ka need ELi biokütuste osakaalu eesmärkide täitmisel Euroopale kasulikuks osutada.

Lisaks soovib arvamuse koostaja välja tuua tehniliste uuenduste asendamatu rolli kasvuhoonegaaside vähendamisel. Näiteks üks Tšehhi Vabariigis leiutatud patent võiks rakendamise korral vähendada kasvuhoonegaaside heidet kuni 70% võrra. Eraldatud jäätmeid saab kasutada teisese toorainena.

Lõpuks soovib arvamuse koostaja rõhutada vajadust muuta kogu ELi transpordisüsteem

otstarbekamaks. Praegune maanteetranspordi osakaal on liiga suur ja raudteetranspordi oma liiga väike. Vaja on ette valmistada, esitada ja läbi arutada igakülgne lähenemisviis, mis puudutaks kogu ELi sidusat transpordisüsteemi ning hõlmaks kõiki asjakohaseid transpordiliike.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Komisjoni ettepanek¹

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 Põhjendus 2

(2) Komisjoni teatistes nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Õhusaastet käsitlev ühenduse temaatiline strateegia” on määratud kindlaks saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärgid kuni 2020. aastani. Nimetatud eesmärgid lähtuvad ulatuslikust kulude ja tulude analüüsist. Eelkõige nähakse ette, et SO₂ heitkoguseid vähendatakse 82%, lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguseid 60%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 51% ja esmaste tahkete osakeste (PM_{2,5}) heitkoguseid 59%, võttes aluseks 2000. aasta vastavad heitkogused. Direktiivi 98/70/EÜ muudatuste mõju seoses bensiinjaamadest pärinevate lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogustega tuleks käsitleda tulevastes õigusaktides.

(2) Komisjoni teatistes nõukogule ja Euroopa Parlamendile „Õhusaastet käsitlev ühenduse temaatiline strateegia” on määratud kindlaks saasteainete heitkoguste vähendamise eesmärgid kuni 2020. aastani. Nimetatud eesmärgid lähtuvad ulatuslikust kulude ja tulude analüüsist. Eelkõige nähakse ette, et SO₂ heitkoguseid vähendatakse 82%, lämmastikoksiidide (NO_x) heitkoguseid 60%, lenduvate orgaaniliste ühendite heitkoguseid 51% ja esmaste tahkete osakeste (PM_{2,5}) heitkoguseid 59%, võttes aluseks 2000. aasta vastavad heitkogused. Direktiivi 98/70/EÜ muudatuste mõju seoses bensiinjaamadest pärinevate lenduvate orgaaniliste ühendite heitkogustega tuleks käsitleda tulevastes õigusaktides. ***Enne ettepanekut koostada õigusakt peaks komisjon esitama arenguaruande.***

Selgitus

Võttes arvesse kasvuhoonegaaside heite vähendamise olulisust, samuti mõju kütusetootjatele ja autotootjatele, peavad kõik õigusakti muudatused põhinema arenguaruandel, milles sätestatakse iga ettepaneku majanduslik, keskkonna- ja sotsiaalne mõju.

¹ ELTs seni avaldamata.

Muudatusettepanek 2
Põhjendus 5

(5) Ühendus on vastu võtnud uued määrused, mis piiravad kerg- ja raskeveokite saasteainete heitkoguseid. Kütusespetsifikatsioon on üks viis, millega lihtsustada nimetatud heidete piirnormide täitmist.

(5) Ühendus on vastu võtnud uued määrused, mis piiravad kerg- ja raskeveokite saasteainete heitkoguseid. Kütusespetsifikatsioon on üks viis, millega lihtsustada nimetatud heidete piirnormide täitmist. **Saasteainete heitkoguseid saab vähendada ka energiatõhususe suurendamisega ning energiatõhusama ühistranspordi arendamisega linnades.**

Selgitus

Kliimamuutuste vastu saab samuti võidelda suurema energiatõhususe ja energiatõhusama ühistranspordi abil linnapiirkondades. 80% elanikkonnast elab linnapiirkondades ning 40% süsinikdioksiidi heitest on pärit linnatranspordist.

Muudatusettepanek 3
Põhjendus 6

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada biokütuste kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. Nimetatud teatises väljendatakse valmisolekut edendada biokütuseid ja biokütuse tehnoloogiat, kuid samas märgitakse selgelt, et selline areng ei tohi põhjustada keskkonnakahjude suurenemist, ning rõhutatakse kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamise vajadust. Teatistes tunnistatakse ka vajadust soodustada biokütuse tehnoloogia edasist arendamist.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada biokütuste kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. Nimetatud teatises väljendatakse valmisolekut edendada biokütuseid ja biokütuse tehnoloogiat, kuid samas märgitakse selgelt, et selline areng ei tohi põhjustada keskkonnakahjude suurenemist, ning rõhutatakse kasvuhooonegaaside heitkoguste vähendamise vajadust. Teatistes tunnistatakse ka vajadust soodustada biokütuse tehnoloogia edasist arendamist. **Oleks mõistlik investeerida teise põlvkonna biokütustega seotud teadusuuringutesse, kuna tuleks vältida konkurentsi maa kasutamisel ühelt poolt toidukultuuride ja teiselt poolt biokütuseks kasutavate taimede kasvatamiseks.**

Selgitus

Biokütused on olulised kliimamuutuste piiramiseks, kuid biokütuseks kasutatavad taimed ei tohi asendada toidukultuure ega põhjustada põllumajandustoiduainete hinna ülemäära suurenemist.

Muudatusettepanek 4
PÕHJENDUS 13

(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. **välja jäetud**

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 5
PÕHJENDUS 15

(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. **välja jäetud**

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 6 Põhjendus 16

(16) Selleks et soodustada madala süsinikusisaldusega kütuste kasutamist, järgides samas õhusaastega seotud eesmärke, peaksid bensiinitöötlejad ideaaljuhul tegema kättesaadavaks nõutava koguse madala aururõhuga bensiini. Kuna praegu see ei toimi, suurendatakse etanoolisegude aururõhu piirväärtust, et biokütuste turg saaks areneda.

välja jäetud

Selgitus

Maksimaalse aururõhu suurendamine vastavalt komisjoni ettepanekule ei ole õigustatud keskkonna ja tervisega seotud põhjustel.

Muudatusettepanek 7 Põhjendus 21

(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.

(21) Biokütuse tehnoloogia areneb. Kõiki võimalikke lähenemisviise biomassi muutmisel transpordikütuseks tuleb täiendavalt uurida. Seepärast tuleks direktiivis sätestatud piirväärtuste suhtes valida tasakaalustatud **ja tehnoloogiate suhtes neutraalne** lähenemisviis, suurendades vajaduse korral eri biokütuste kasutamist. Nende hulka kuuluvad: metanool, etanool, kõrgem alkohol, eetrid ja muud hapnikuühendid.

Selgitus

Võttes arvesse pidevat arengut biokütuste tehnoloogia valdkonnas, samuti biokütuste olulisust kasvuhoonegaaside heite vähendamisel, on tehnoloogia neutraalsuse põhimõte ülioluline, et tagada vaba konkurents.

Muudatusettepanek 8
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT C
Artikli 3 lõige 3 (direktiiv 98/70/EÜ)

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**".

3. III lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või – keeltes märkega „**Bensiin**”.

V lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või – keeltes märkega „**Vähese mittefossiilse kütuse sisaldusega bensiin**”.

Selgitus

Nimetus „biokütus” on tarbijatele eksitav. Igal juhul tuleb „suure biokütusesisaldusega bensiiniks” nimetada bensiini, mis tõepoolest sisaldab suurel määral biokomponente. Bensiini, mis sisaldab 0–5% mittefossiilseid komponente, tuleb seetõttu nimetada bensiiniks ja bensiini, mis sisaldab 5–10% mittefossiilseid komponente, tuleb nimetada „vähese mittefossiilse kütuse sisaldusega bensiiniks”.

Muudatusettepanek 9
ARTIKLI 1 PUNKT 5
Artikkel 7b (direktiiv 98/70/EÜ)

Artikkel 7b

välja jäetud

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.”

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 10
ARTIKLI 1 PUNKT 5
Artikkel 7b a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

Artikkel 7b a

Jätkusuutlikkuse kriteeriumid kütuste biokomponentidele

- 1. Üksnes need biokomponendid, mis vastavad jätkusuutlikkuse kriteeriumidele ja mille puhul on tõestatud, et need aitavad vähendada elutsükli jooksul tekkivat kasvuhoonegaaside heidet, aitavad kaasa artiklis 7 a osutatud eesmärgi saavutamisele.**
- 2. Jätkusuutlikkuse kriteeriumid võetakse vastu artikli 11 lõikes 2 osutatud korra kohaselt.**

Selgitus

Euroopa Komisjoni keskkonna peadirektoraadile tuleb anda õigus teha ettepanek kohustuslike jätkusuutlikkuse kriteeriumide kohta kütuste biokomponentidele, mis tuleb vastu võtta kontrolliga regulatiivmenetluse korras. Euroopa Parlamendi peakomisjoni raportis soovitatakse üksikasjalikumaid kriteeriume, mis tuleb sätestada juba direktiivis.

Muudatusettepanek 11
ARTIKLI 1 PUNKT 6
Artikkel 8a (direktiiv 98/70/EÜ)

Artikkel 8a

Metallilisandid

Komisjon jätkab sobiva katsemeetodi

RR\699062ET.doc

Artikkel 8a

Metallilisandid

Jätkates Teadusuuringute Ühiskeskuse

47/69

PE392.119v02-00

väljaarendamist seoses kütusele lisatavate metallilisanditega.

tööd ja kasutades olemasolevaid andmeid, jätkab komisjon sobiva katsemeetodi väljaarendamist seoses kütusele lisatavate metallilisanditega, ning hindab sellist metoodikat kasutades, kas teha ettepanek kehtestada piiranguid nendele, kes ohustavad saastetõrje tehnoloogia tõhusat toimimist.

Muudatusettepanek 12
ARTIKLI 1 PUNKT 7
Artikli 9 punkt c (direktiiv 98/70/EÜ)

(c) bensiini lisatud etanooli aururõhu piirväärtused;

välja jäetud

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 13
ARTIKLI 1 PUNKT 7 A (uus)
Artikkel 9 a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

7 a) Lisatakse artikkel 9 a:

„Artikkel 9 a

Selleks et aidata kaasa Euroopa Liidu eesmärgile vähendada kasvuhoonegaaside heidet ning luua autotranspordis kasutatava kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heite aruannete esitamise ja järelevalvemehhanism, peab komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2010:

1. koostama aruande Euroopa Parlamendile ja nõukogule võimalike vähendamismehhanismide kohta. Eelkõige võtab komisjon arvesse:

a) asjakohaste meetodite väljatöötamist autotranspordis kasutatava kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heite hindamiseks;

b) kõigi vähendamismehhanismide seose täpsustamist ELi saastekvootidega kauplemise süsteemiga ning liikmesriikide kohustustega, mis on võetud Kyoto protokollis raames;

c) konkreetsete kasvuhoonegaaside heite järkjärgulise vähendamise eesmärgi teostatavuse ja ajakava läbivaatamist;

d) kõnealuste eesmärkide kaubandusliku, majandusliku ja sotsiaalse mõju hindamist.

2. Nimetatud aruande alusel võib komisjon esitada ettepanekud Euroopa Parlamendile ja nõukogule käesoleva direktiivi muutmiseks kooskõlas direktiivi 2003/30/EÜ ja teiste asjaomaste õigusaktide sätetega.”

Selgitus

Ehkki autotranspordis kasutatava kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heite aruannete esitamise ja järelevalvemehhanismi loomine on asjakohane, on kõigepealt vaja välja töötada ühtlustatud ja konkreetsete meetodid kõnealuste heitkoguste tõhusaks arvutamiseks. Kasvuhoonegaaside heite 10%lise eesmärgi fikseerimine kõnealuses etapis on enneaegne, kuna mõjutab otseselt ELis kättesaadavate ja edendatavate biokütuste mahtu ja jätkusuutlikkust. Komisjon peab tegema ettepaneku direktiivi läbivaatamise kohta üksnes siis, kui on täitnud kõik eespool loetletud vajalikud eeltingimused.

Muudatusettepanek 14
ARTIKLI 1 PUNKT 12
III lisa joonealune märkus 5 (direktiiv 98/70/EÜ)

III lisa muudetakse järgmiselt:

välja jäetud

Joonealusele märkusele 5 lisatakse

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

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 15
ARTIKLI 1 PUNKTI 13 ALAPUNKT A
Lisa IV (direktiiv 98/70/EÜ)

(a) Reas „Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud” asendatakse kanne veerus „Maksimaalne” numbriga „8”.

(a) Reas „Polütsüklilised aromaatsed süsivesinikud” asendatakse kanne veerus „Maksimaalne” numbriga „6”.

Selgitus

Maksimaalse sisalduse vähendamine on kooskõlas praeguste turutingimustega. Peaaegu kõik Euroopa turgudel müüidavad kütused sisaldavad polütsüklilisi aromaatsed süsivesikuid vahemikus 1–6%.

Muudatusettepanek 16
LISA
V lisa pealkiri (direktiiv 98/70/EÜ)

OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITES
KASUTAMISEKS TURUSTATAVATE
KÜTUSTE KESKKONNAKAITSSELISED
SPETSIFIKATSIOONID

OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITES
KASUTAMISEKS TURUSTATAVATE
**VÄHEMALT 5 MAHUPROTSENDI
ULATUSES BOKOMPONENTE
SISALDAVATE** KÜTUSTE
KESKKONNAKAITSSELISED
SPETSIFIKATSIOONID

Selgitus

Esitatud muudatusettepaneku kohaselt peab vähese biokütusesisaldusega bensiin sisaldama

vähemalt 5 mahuprotsendi ulatuses biokomponente, võimaldades edasimüüjal valida komponendid. Üksikute biokomponentide maksimaalsed väärtused on tabelis juba toodud. Minimaalsed üksikud väärtused ei ole vajalikud, kuna minimaalseks üldtasemeks on sätestatud 5%.

Muudatusettepanek 17

LISA

V lisa read 19 kuni 19 e (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

EUROOPA PARLAMENDI MUUDATUSETTEPANEK

Biokomponendid	% v/v	5	
– bioetanool (stabilisaatorid võivad olla vajalikud)	% v/v		10
– bioalkohol, mille molekulis on kolm süsinikuaatomit	% v/v		7
– bioalkohol, mille molekulis on neli või enam süsinikuaatomit	% v/v		10
– bioetrid, mille molekulis on viis või enam süsinikuaatomit	% v/v		22

Selgitus

Esitatud muudatusettepaneku kohaselt peab vähese biokütusesisaldusega bensiin sisaldama vähemalt 5 mahuprotsendi ulatuses biokomponente, võimaldades edasimüüjal valida komponendid. Üksikute biokomponentide maksimaalsed väärtused on tabelis juba toodud. Minimaalsed üksikud väärtused ei ole vajalikud, kuna minimaalseks üldtasemeks on sätestatud 5%. Esitatud piiride raames on võimalik saavutada 10%lise biokütuse (etanooli) sisaldusega ekvivalent.

Muudatusettepanek 18

LISA

V lisa, joonealune märkus 4 (Direktiiv 98/70/EÜ)

(4) 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.**

(4) Liikmesriikides, kus on arktilised või karmid talvetingimused, ei tohi maksimaalne aururõhk olla suurem kui 70,0 kPa.

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste

koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

Muudatusettepanek 19
LISA
VI lisa (direktiiv 98/70/EÜ)

See lisa on välja jäetud

Selgitus

Komisjoni ettepanek ei ole tasakaalustatud, kuna sellega toetatakse ainult ühte biokütuste koostisaine allikat (etanooli), jättes teised halvemasse olukorda. Suurem etanoolikasutus on kokkusobimatu paljude olemasolevate sõidukite kütusesüsteemidega ning toob kaasa saastavate aurude heite suurenemise, mis aitab kaasa maapinnalähedase osooni saastumisele ning võib põhjustada hingamisraskuste või südamehaiguste all kannatavate inimeste enneaegset surma. Oluline on lubada paindlikumalt kasutada ka teisi biokoostisaineid (näiteks etüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE), tert-amüületüüleeter (bio-TAEE), taastuv biometaan, maagaas või vesinik).

MENETLUS

Pealkiri	Autotranspordis ja siseveelaevades kasutatavatest kütustest pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamine	
Viited	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)	
Vastutav komisjon	ENVI	
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	ITRE 13.3.2007	
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Miloslav Ransdorf 12.4.2007	
Arutamine parlamendikomisjonis	26.6.2007	12.9.2007
Vastuvõtmise kuupäev	12.11.2007	
Lõpphääletuse tulemused	+: 34	
	-: 0	
	0: 3	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Jan Březina, Renato Brunetta, Jerzy Buzek, Giles Chichester, Gianni De Michelis, Den Dover, Adam Gierak, Norbert Glante, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein, Ján Hudacký, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Atanas Papanizov, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Nikolaos Vakalis, Dominique Vlasto	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Pilar Ayuso, Ivo Belet, Danutė Budreikaitė, Avril Doyle, Robert Goebbels, Satu Hassi, Edit Herczog, Vittorio Prodi, Esko Seppänen, Hannes Swoboda, Lambert van Nistelrooij	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Eva Lichtenberger	

13.9.2007

PÕLLUMAJANDUSE JA MAAELU ARENGU KOMISJONI ARVAMUS

keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonile

ettepaneku kohta võtta vastu 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 (KOM(2007)0018 – C6-0061/2007 – 2007/0019(COD))

Arvamuse koostaja: Joseph Daul

LÜHISELGITUS

Euroopa Komisjoni esitatud direktiivi eelnõu, millega muudetakse 13. oktoobri 1998. aasta direktiivi 98/70/EÜ seoses bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonidega, märgib olulist etappi biokütuste edendamisel ja arendamisel Euroopa Liidus.

Euroopa Parlament on arvukate seisukohavõttudega alati toetanud kõiki Euroopa Liidu algatusi kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks. 8. ja 9. märtsi 2007. aasta Euroopa Ülemkogul otsustati, et 2020. aastal peab taastuenergia moodustama 20% Euroopa Liidus tarbitavast energiast ning biokütused omakorda 10% tarbitavatest kütustest.

Samal ajal vähendavad taimekasvatuse ühise turukorralduse käimasolevad reformid asjaomaste toodete müügivõimalusi. Biokütused pakuvad põllumajandustootjatele alternatiivseid võimalusi, edendades seega Euroopa regionaalplaneerimise poliitikat ja tööhõivet maapiirkonnas. Lisaks on praegu söötis olevad maad reserv, mis aitab vastata sellele uuele nõudlusele.

Selles kontekstis on Euroopa Komisjoni direktiivi eelnõu, mis käsitleb biokütust sisaldava bensiini spetsifikatsioonide korrigeerimist, Euroopa poliitika oluline element ja võimaldab lihtsustada biokütuste kasutamist.

Tegelikult on vaja viia direktiivis 98/70/EÜ sisalduvad tehnilised spetsifikatsioonid kiiresti vastavusse Euroopa Liidu poliitika eesmärkidega.

Esiteks saab Euroopa biokütuste kasutamise eesmärgi täita vaid siis, kui tootjad ja turustajad hakkavad etanooli vahetult bensiinile lisama. Üks lahendus seisneks selles, et naftafirmad teevad biokütuste tootjatele või turustajatele kättesaadavaks piisava koguse madala lenduvate ühendite sisaldusega bensiini. Praegu see nii ei ole. Seetõttu teeb Euroopa Komisjon kõnealuse takistuse ületamiseks ettepaneku muuta kehtivaid kütusespetsifikatsioone.

Lisaks peab võimaldama soovi avaldanud liikmesriikidel kehtestada nüüdsest sätteid, mis käsitlevad etanooli vahetut lisamist bensiinile, tulles seega vastu Euroopa kodanike soovidele. Antud põhjendus on seda enam õigustatud, et direktiivi läbivaatamine pidi toimuma juba 2005. aasta lõpus ja on seega hilineanud juba kaks aastat.

Lõpuks sunnib tulevikus kasutamiseks sobivate mootorite ja biokütuste tehnoloogiline areng võtma arvesse, et tulevased segud ületavad praeguse etanooli bensiinile lisamise 5%lise piirangu. Kui niisugune eesmärk on ulatuslikult soovitatav, kuna see vastab täpselt kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise poliitikale, tuleb siiski pöörata tähelepanu sellele, et tarbijad saaksid võimalikult täpset teavet, et vältida vanemate mootorite puhul biokütuste kasutamisest tulenevaid kahjustusi, kuna need ei ole kohandatud uutele kütustele.

Vastavalt direktiivile nr 85/536/EMÜ võib Euroopa sõidukite puhul aktsepteerida nüüdsest kütust, mis sisaldab kuni 5% bioetanooli või 15% ETBEd (etüül-tert-butüüleeter). Nendes tingimustes tehakse ettepanek kasutada lihtsustatud märgist, millel märgitakse vaid kütused, mis sisaldavad üle 5% etanooli või üle 15% ETBEd.

Biokütuste arendamine on vaid üks Euroopa transpordisektoris kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitika elementidest. Seega on hädavajalik määratleda viivitamata ka uued piirangud, mis transpordisektorile kehtestatakse, kui Euroopa Liit tahab pidada kinni oma rahvusvahelistest kohustustest keskkonnakaitse valdkonnas.

Euroopa Komisjon teeb ettepaneku näha direktiivi eelnõuga ette kord, kuidas määratleda transpordisektoris süsinikdioksiidi vähendamise põhimõttest kinni pidamiseks võetavad meetmed ajavahemikuks 1. jaanuar 2011 kuni 2020.

Kütuste elutsükli jooksul energiaühiku kohta tekitatud kasvuhoonegaaside heite kümne aasta jooksul 10% võrra vähendamise eesmärk vastab kõigi Euroopa kodanike soovitud poliitikale. Selle eesmärgi olulisus vajaks konkreetset arutelu Euroopa institutsioonides, et määratleda võetavad meetmed.

Võttes arvesse olukorra kiireloomulisust, toetab põllumajanduskomisjon kõnealuste sätete lisamist direktiivi, kuigi direktiivi esmane eesmärk on bensiini kvaliteedi muutmise.

Siiski pöörab põllumajanduskomisjon eelkõige tähelepanu meetmete määratlemisele, mis tuleb otsustada Euroopa tasandil ja mida liikmesriigid peavad rakendama alates 1. jaanuarist 2009. Selleks palub ta komisjoni hoida Euroopa Parlamenti kursis arutelude kulgemisega ning anda parlamendile vajadusel aru asjaomaste meetmete rakendamise edasilükkumise põhjustest.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Põllumajanduse ja maaelu arengu komisjon palub vastutaval keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Komisjoni ettepanek¹

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1 PÕHJENDUS 6

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada biokütuste kasutamist ühenduses. Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. 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.

(6) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. mai 2003. aasta direktiivi 2003/30/EÜ (millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris) eesmärk on soodustada biokütuste kasutamist ühenduses. **Biokütused on üks vahend Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise valdkonnas seatud eesmärkide saavutamiseks, eelkõige transpordisektoris.** Ühenduse biokütuste strateegiat täpsustati komisjoni 2006. aasta teatises „ELi biokütuste strateegia”. 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.

Muudatusettepanek 2 PÕHJENDUS 9

(9) Maanteetranspordivahendite kütuse põlemine põhjustab umbes 20% ühenduse kasvuhoonegaaside heidete üldkogusest. **Ühe lähenemisviisina heitkoguste vähendamiseks nähakse ette** vähendada nimetatud kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Seda on võimalik teha mitmel viisil. Arvestades

(9) Maanteetranspordivahendite kütuse põlemine põhjustab umbes 20% ühenduse kasvuhoonegaaside heidete üldkogusest. **Heitkoguste vähendamiseks on hädavajalik** vähendada nimetatud kütuste elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkoguseid. Seda on võimalik teha mitmel viisil. Arvestades ühenduse soovi vähendada

¹ ELTs seni avaldamata.

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.

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 **eesmärke** on biokütuste kasutamise võimaluste suurenemine, töötatakse välja kasvuhoonegaaside aruandlus- ja vähendamismehhanism kooskõlas direktiivi 2003/30/EÜ sätetega **ning seda tuleks rakendada hiljemalt 31. detsembril 2008.**

Selgitus

Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise teadliku poliitika kehtestamine on hädavajalik, et Euroopa Liidul oleks võimalik täita asjaomaseid rahvusvahelisi kohustusi.

Teisalt oleks komisjoni ettepanek võtta vastu direktiiv seoses kütuste spetsifikatsioonidega tulnud vastu võtta juba 31. detsembriks 2005. Hilinemine on põhjustanud kasvuhoonegaaside vähendamise Euroopa poliitika vastuvõtmise edasilükkumise. Seepärast on Euroopa Liidul viivitamata tarvis võtta kõiki vajalikke meetmeid, et kõige kiiremas korras kehtestada kõik kasvuhoonegaaside vähendamise poliitika elluviimiseks vajalikud õigusaktid. Sellest lähtuvalt on kasvuhoonegaaside aruandluse ja heitkoguste vähendamise mehhanismi kehtestamiseks hädavajalik seada kindel tähtaeg.

Muudatusettepanek 3 PÕHJENDUS 9 A (uus)

(9 a) Kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamine on kõigile kohustuslik. Euroopa Liit peaks seatud eesmärkide kaudu näitama kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamist nõudva poliitika rakendamise võimalusi. Võttes arvesse sellest tulenevaid keskkonnaga seotud küsimusi, on hädavajalik, et enne 1. jaanuari 2009 loodaks kasvuhoonegaaside aruandluse ja heitkoguste vähendamise mehhanism. Vastasel juhul peaks komisjon andma aru Euroopa Parlamendile viivitamise põhjustest.

Selgitus

Kasvuhoonegaaside heite vähendamine on kõigi riikide kohustus. Euroopa Liit peaks seatud eesmärkide kaudu näitama kasvuhoonegaaside heite vähendamist nõudva poliitika rakendamise võimalusi.

Muudatusettepanek 4
PÕHJENDUS 11

(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.

(11) **Euroopa Liit** 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.

Selgitus

Euroopa Parlament on alati pooldanud biokütuste kasutamise ambitsioonikat eesmärki. Euroopa Ülemkogu tuletas omakorda oma 8. ja 9. märtsi teatises meelde eesmärki, mille kohaselt tuleb biokütuseid kasutada vähemalt 10% ulatuses transpordis kasutatavates kütustes.

Muudatusettepanek 5
PÕHJENDUS 11 A (uus)

(11 a) Komisjon peaks töötama välja õigusakti ettepaneku, mille eesmärk on tagada, et taimsest toormest kütuse valmistamine ei seaks ohtu toiduainetega kindlustatust.

Selgitus

Ühise põllumajanduspoliitika esmane eesmärk on elanike kindlustamine toiduainetega. Kütuste taimset tooret kasvatatakse samadel maadel kui toiduks tarvitataavaid kultuure. Seepärast tuleb õigusaktidega tagada, et taimset päritolu kütuste kasutamine ei seaks ohtu elanikkonna toiduainetega kindlustamist, sealhulgas arengumaades.

Muudatusettepanek 6
PÕHJENDUS 12 A (uus)

(12 a) Etanooli lisamisel bensiini muutub saadava kütusesegu aururõhk mittelineaarselt.

Selgitus

Probleemide parema mõistmise huvides on vaja muuta muudatusettepanekute järjekorda.

Muudatusettepanek 7
PÕHJENDUS 13

(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.

(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.
Tegelikult on segude aururõhk seotud ka bensiinide algse koostisega.

Selgitus

Kuna etanooli lenduvate ühendite sisaldus on stabiilne teatava etanoolimäära puhul, määrab lõpptoote lenduvate ühendite sisalduse segus sisalduva bensiini koostis.

Muudatusettepanek 8
PÕHJENDUS 14

(14) **Etanooli lisamine bensiini suurendab saadava kütuse aururõhku, samas kui bensiinisegude** aururõhku tuleb kontrollida, et piirata õhusaasteainete heitkoguseid.

(14) **Bensiinisegude** aururõhku tuleb kontrollida, et piirata õhusaasteainete heitkoguseid. **Tegelikult saavutab bensiini-etanoolisegu aururõhu suurenemine maksimaalse taseme etanooli lisamisega 5 mahuprotsendi ulatuses, seejärel väheneb suuremate määrade puhul.**

Selgitus

Segu aururõhu suurenemine saavutab maksimaalse taseme etanooli lisamisega 5 mahuprotsendi ulatuses, seejärel väheneb suuremate määradega segude puhul.

Muudatusettepanek 9
PÕHJENDUS 15

(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.

(15) Tagamaks, et kahest *lubatud* bensiini-etanoolisegust koosneva bensiini aururõhk jääks aururõhu *lubatud* piirväärtuse sisse, on vaja määratleda selliste segudega seotud aururõhu lubatud erand, et see **võtaks arvesse bensiinide kvaliteeti ja** vastaks **seega** aururõhu tegelikule suurenemisele, mis on tingitud teatava protsendi etanooli lisamisest bensiini.

Selgitus

Kuna etanooli lenduvate ühendite sisaldus on stabiilne teatava etanoolimäära puhul, määrab lõpptootte lenduvate ühendite sisalduse segus sisalduvate bensiinide koostis.

Muudatusettepanek 10
PÕHJENDUS 16

(16) Selleks et soodustada madala süsinikusisaldusega kütuste kasutamist, järgides samas õhusaastega seotud eesmärke, peaksid bensiinitöötledajad ideaaljuhul tegema kättesaadavaks nõutava koguse madala aururõhuga bensiini. **Kuna praegu see ei toimi, suurendatakse etanoolisegude aururõhu piirväärtust, et biokütuste turg saaks areneda.**

(16) Selleks et soodustada madala süsinikusisaldusega kütuste kasutamist, järgides samas õhusaastega seotud eesmärke, peaksid bensiinitöötledajad ideaaljuhul tegema kättesaadavaks nõutava koguse madala aururõhuga bensiini. **Kahjuks tuleb märkida, et praegu see ei toimi, sest madala aururõhuga bensiini kättesaadavus on veel selgelt ebapiisav.**

Selgitus

Kahjuks tuleb praegu märkida, et Euroopa bensiinitöötledajad ei tee bensiini-etanoolisegusid valmistavatele biokütuste tootjatele kättesaadavaks nõutavat kogust madala aururõhuga bensiini. Kõnealune olukord on äärmiselt kahetsusväärne, kuna see takistab biokütuste arendamist ja seab kahtluse alla Euroopa Liidu määratletud poliitilised eesmärgid.

Muudatusettepanek 11
PÕHJENDUS 16 A (uus)

(16 a) Kõnealuse vähese kättesaadavuse tõttu tuleks suurendada etanooli sisaldavate

segude puhul lubatavat maksimaalset aururõhku, et võimaldada biokütuste turu hädavajalikku arengut.

Selgitus

Et reageerida biokütuste tootjate muredele, mis puudutavad ebapiisavat varustamist madala aururõhuga bensiiniga, ja ületada seega takistused seoses bensiinitöötajate seisukohaga, tehakse ettepanek suurendada lubatavat maksimaalset aururõhku etanooli sisaldavate segude puhul.

Muudatusettepanek 12
PÕHJENDUS 16 B (uus)

(16 b) Bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonid oleks tulnud läbi vaadata juba enne 31. detsembrist 2005. Hilinemine tõi kaasa Euroopa Liidu nende poliitiliste eesmärkide, mis on seotud kasvuhooonegaaside vähendamisega transpordisektoris, saavutamise edasilükkumise.

Selgitus

Direktiivis 2003/30 sätestati, et bensiini, diislikütuse ja gaasiõli spetsifikatsioonid tuleb läbi vaadata enne 31. detsembrist 2005.

Muudatusettepanek 13
PÕHJENDUS 16 C (uus)

(16 c) Et mitte suurendada hilinemist transpordisektoris kasvuhooonegaaside heite vähendamise eesmärkide saavutamisel, peaks komisjon võimaldama liikmesriikidel lubada esimesel võimalusel etanooli vahetut lisamist bensiinile.

Selgitus

Oleks mõeldamatu pikendada veelgi alates 2005. aasta detsembrist toimunud hilinemist. Selle probleemi leevendamiseks on soovitatav teha erand liikmesriikidele, kes Euroopa Liidu kasvuhooonegaaside heite vähendamise eesmärkide saavutamiseks kohaldavad või soovivad kohaldada käesoleva direktiiviga sätestatud meetmeid, soodustades etanooli vahetut lisamist bensiinile.

Muudatusettepanek 14
PÕHJENDUS 16 D (uus)

(16 d) Kuna uued kütused võivad kujutada endast mõningaid riske teatavate vanade mootorite jaoks, on hädavajalik, et tarbijatele tehtaks kättesaadavaks asjakohane märgistus praegu turustatavatest kütustest suurema biokütuste sisaldusega kütuste puhul.

Selgitus

Direktiivi eelnõu sätted peavad vastama täielikult tarbijate muredele, kellele ei ole võimalik saavutada Euroopa Liidu kasvuhoonegaaside heite vähendamise eesmärke. See kehtib eelkõige tarbijate puhul, kellel on vanad sõidukid, mille puhul ei ole võetud arvesse uusi kütuseid.

Muudatusettepanek 15
PÕHJENDUS 19

(19) Kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks uue mehhanismi loomise raames tuleks komisjonile anda volitused kehtestada viis, mida kasutatakse maantee sõidukite 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.

(19) Kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalveks uue mehhanismi loomise raames tuleks komisjonile anda volitused kehtestada viis, mida kasutatakse maantee sõidukite ja maanteeväliste liikurmasinate kütuse elutsükli jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitkogustest teatamiseks. ***Komisjon peaks esitama Euroopa Parlamendile korrapäraselt aruandeid ilmnenu raskuste kohta, eelkõige kõnealuste meetmete rakendamise hilinemise korral.*** 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.

Selgitus

Kasvuhoonegaaside heite vähendamine, eriti transpordisektoris, on Euroopa Parlamendi kui selles valdkonnas kõigi Euroopa kodanike murede esindaja üks esmaseid eesmärke. Seetõttu palub ta, et Euroopa Parlament kaasataks kasvuhoonegaaside heitega seotud meetmete väljatöötamise kõigisse etappidesse ning et teda teavitataks vähemalt igasugusest hilinemisest seoses nende meetmete väljatöötamise ja rakendamisega.

Muudatusettepanek 16
PÕHJENDUS 21 A (uus)

(21 a) Ühenduse tasandil tuleks edendada teadusuuringuid vähem kasvuhoonegaase tekitavate uute mootorite valdkonnas. Teadusuuringud peaksid samuti võimaldama ette näha järgmise kahekümne aasta jooksul kättesaadavate kütuste arengut.

Selgitus

Mootoritehnoloogia areneb samuti. Ühenduse tasandil tuleb edendada teadustegevust vähem kasvuhoonegaase tekitavate uute mootorite alal. Lisaks peab teadustegevus aitama ette näha arengut seoses järgmise kahekümne aasta jooksul kättesaadavate kütustega, mida on rikastatud biokütustega, eelkõige bensiinid, mis sisaldavad 20–30% etanooli, mille osas mootoritootjad teevad jõupingutusi.

Muudatusettepanek 17
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT C
Artikli 3 lõike 3 esimene lõik (direktiiv 98/70/EÜ)

„3. III lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „Vähese biokütusesisaldusega bensiin“.

„3. III lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastavat kütust ei pea varustama spetsiaalse märkega etanooli või ETBE sisalduse kohta.

Selgitus

Võib teha järelduse, et praegused Euroopa Liidu sõidukid võivad kasutada kütust, mis sisaldab kuni 5% etanooli või 15% ETBE-d. Praegu on Euroopa Liidu liikmesriikides tavapärane vähem kui 5%lise etanooli või 15%lise ETBE sisaldusega bensiini kasutamine. Seega ei ole märge madala etanooli- või ETBE sisalduse kohta enam tarbija nõuetekohase teavitamise seisukohast oluline.

Muudatusettepanek 18
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 ALAPUNKT C
Artikli 3 lõike 3 teine lõik (direktiiv 98/70/EÜ)

V lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „**Suure** biokütusesisaldusega bensiin”.”

V lisas sätestatud spetsifikatsioonidele vastav kütus tuleb varustada riigikeeles või -keeltes märkega „**Biokütusega rikastatud** bensiin”.”

Selgitus

Mis puudutab üle 5% etanooli või üle 15% ETBE'd sisaldavat bensiini, siis neid võivad kasutada vaid kõige uuemad sõidukid. Seetõttu on soovitatav pöörata tarbijate teavitamisel tähelepanu bensiinidele, mis sisaldavad üle 5% etanooli või üle 15% ETBE'd, et vältida mis tahes kokkusobimatuse probleeme sõidukiga ning juhtida tarbijaid kasutama kõige sobivamat bensiini, võttes arvesse käesolevas direktiivis sätestatud eesmäärke.

Muudatusettepanek 19
ARTIKLI 1 PUNKTI 2 alapunkt b a (uus)
Artikli 3 lõike 2 punkt c a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

b a) Lõikesse 2 lisatakse uus punkt c a
c a) Liikmesriigid tagavad samuti, et hiljemalt 1. jaanuariks 2012 on pliivaba bensiin, mille bioetanoolisisaldus on vähemalt 70 mahuprotsenti, vastab VI a lisas kehtestatud keskkonnanakaitsele spetsifikatsioonidele.

Selgitus

Uue E 85 bensiini puhul on vältimatult vajalik kehtestada kindlaksmääratud keskkonnanakaitsele spetsifikatsioonid, sest sellel on kõrge bioetanoolisisaldus – vähemalt 70 mahuprotsenti.

Muudatusettepanek 20
ARTIKLI 1 PUNKT 5
Artikli 7 a lõige 3 a (uus) (direktiiv 98/70/EÜ)

3 a. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile aruande käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud teabe puhul kasutatud meetodite ning käesoleva artikli lõike 3 kohaselt võetud vajalike meetmete kohta.
Komisjon teavitab Euroopa Parlamenti mis tahes hilinemisest käesoleva direktiivi

***kasvuhoonegaaside heitkoguste
vähendamise eesmärkide saavutamisel.***

Selgitus

Kasvuhoonegaaside heite vähendamine on kõigi riikide kohustus. Euroopa Liit peaks seatud eesmärkide kaudu näitama kasvuhoonegaaside heite vähendamist nõudva poliitika rakendamise võimalusi. Võttes arvesse sellest tulenevaid keskkonnaga seotud küsimusi, on samuti hädavajalik, et enne 1. jaanuari 2009 loodaks kasvuhoonegaaside aruandluse ja heite vähendamise mehhanism. Vastasel juhul peaks komisjon esitama Euroopa Parlamendile hilinemise põhjused.

Muudatusettepanek 21
ARTIKLI 1 PUNKT 12
III lisa (direktiiv 98/70/EÜ)

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

Joonealusele märkusele 5 lisatakse järgmine tekst: „Kui kütus sisaldab etanooli, tohib maksimaalne aururõhk ületada **vastaval hooajal lubatud määra, mis on toodud** VI lisas esitatud tabelis.”

Selgitus

Kogu aasta jooksul tuleb lihtsustada bioetanooli vahetut lisamist bensiinidele.

Muudatusettepanek 22
LISA
V lisa 4. tulba 11. rida (Hapnikusisaldus) (direktiiv 98/70/EÜ)

3,7

4,0

Selgitus

Euroopa pliivaba bensiini võrdlusstandard – standard EN 228 – näeb ette, et bensiini tihedus peab jääma 720 ja 775 kg/m³ vahele temperatuuril 15° C. Juhul kui kehtestatud vahemikust madalama tihedusega (720 kg/m³) bensiinile lisatakse 10 mahuprotsenti etanooli, ületaks selle bensiinisegu hapnikusisaldus 3,7% m/m ning ei vastaks standardile: maksimaalse hapnikusisalduse suurendamine 4%ni m/m võimaldab lisada 10 mahuprotsendi ulatuses etanooli igale standardile vastavale pliivabale bensiinile, ilma et bensiin muutuks pärast etanooli lisamist standardile mittevastavaks.

Muudatusettepanek 23
LISA

V lisa lk 4 joonealune märkus (direktiiv 98/70/EÜ)

(4) 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 *sätetatud määra võrra*.

(4) 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 ületada *vastaval hooajal lubatud määra, mis on toodud* VI lisas esitatud tabelis.

Selgitus

Kogu aasta jooksul tuleb lihtsustada bioetanooli vahetut lisamist bensiinidele.

Muudatusettepanek 24
ARTILI 1 PUNKT 15 A (uus)

15 a. Lisatakse käesoleva direktiivi lisas sätestatud VI a lisa.

"VI A LISA
OTTOMOOTORIGA SÕIDUKITES KASUTAMISEKS TURUSTATAVATE KÜTUSTE
KESKKONNAKAITSELISED SPETSIFIKATSIOONID

Liik: bensiin E 85

<i>Kohaldatavad nõuded ja analüüsimeetodid</i>					
<i>Parameetrid⁽¹⁾</i>	<i>Ühik</i>	<i>Piirväärtused⁽²⁾</i>			
		<i>Minimaalne</i>		<i>Maksimaalne</i>	
<i>Uurimismeetodil määratud oktaaniarv</i>		95		-	
<i>Mootorimeetodil määratud oktaaniarv</i>		85		-	
<i>– kõrgemad alkoholid (C3–C8)</i>	<i>% v/v</i>	-		2,0	
<i>– metanool</i>	<i>% v/v</i>	-		1,0	
<i>– eetrid, mille molekulis on 5 või enam süsinikuaatomit</i>	<i>% v/v</i>	-		5,2	
<i>Väävlisisaldus</i>	<i>mg/kg</i>	-		1	
<i>Ilmastikuga seotud nõuded ning analüüsimeetodid</i>					
<i>Parameetrid⁽¹⁾</i>	<i>Ühik</i>	<i>Piirväärtused⁽²⁾</i>			
		<i>A klass (suvel)</i>		<i>B klass (talvel)</i>	
		<i>Minimaalne</i>	<i>Maksimaalne</i>	<i>Minimaalne</i>	<i>Maksimaalne</i>
<i>– Etanool ja kõrgemad alkoholid</i>	<i>% v/v</i>	75 ³	86	70 ³	80
<i>- Super 95 vastavalt standardile EN 228</i>	<i>% v/v</i>	-	25	-	30
<i>– Aururõhk</i>	<i>kPa</i>	35	60	50	90

⁽¹⁾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.

⁽²⁾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.

⁽³⁾Liikmesriigid võivad otsustada turustada bensiini E 85 miinimumsaldusega 65 mahuprotsenti vastavalt siseriiklikele õigusaktidele, mis on vastu võetud Euroopa standardi CWA 15293:2005 põhjal. »

Selgitus

Uue E 85 bensiini puhul on vältimatult vajalik kehtestada kindlaksmääratud keskkonnakaitseks spetsifikatsioonid, sest sellel on kõrge bioetanoolisisaldust – vähemalt 70 mahuprotsenti.

MENETLUS

Pealkiri	Autotranspordis ja siseveelaevades kasutatavatest kütustest pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamine		
Viited	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)		
Vastutav komisjon	ENVI		
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	AGRI 13.3.2007		
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Joseph Daul 8.5.2007		
Arutamine parlamendikomisjonis	4.6.2007	16.7.2007	12.9.2007
Vastuvõtmise kuupäev	12.9.2007		
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	29 0 0	
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Vincenzo Aita, Luis Manuel Capoulas Santos, Giuseppe Castiglione, Joseph Daul, Albert Deß, Michl Ebner, Duarte Freitas, Lutz Goepel, Bogdan Golik, Friedrich-Wilhelm Graefe zu Baringdorf, Lily Jacobs, Elisabeth Jeggle, Stéphane Le Foll, Véronique Mathieu, Rosa Miguélez Ramos, Neil Parish, Radu Podgorean, María Isabel Salinas García, Agnes Schierhuber, Willem Schuth, Czesław Adam Siekierski, Petya Stavreva, Donato Tommaso Veraldi		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Esther De Lange, Ilda Figueiredo, Roselyne Lefrançois, Astrid Lulling, Hans-Peter Mayer		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Manolis Mavrommatis		

—

MENETLUS

Pealkiri	Autotranspordis ja siseveelaevades kasutatavatest kütustest pärinevate kasvuhoonegaaside heitkoguste järelevalve ja vähendamine			
Viited	KOM(2007)0018 - C6-0061/2007 - 2007/0019(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	31.1.2007			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	ENVI 13.3.2007			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	ECON	ITRE	IMCO	TRAN
	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007	13.3.2007
	AGRI 13.3.2007			
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ECON	IMCO	TRAN	
	13.3.2007	1.3.2007	28.2.2007	
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Dorette Corbey 8.3.2007			
Arutamine parlamendikomisjonis	4.6.2007	13.9.2007		
Vastuvõtmise kuupäev	27.11.2007			
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	42 7 0		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Pilar Ayuso, Johannes Blokland, John Bowis, Dorette Corbey, Chris Davies, Avril Doyle, Edite Estrela, Anne Ferreira, Karl-Heinz Florenz, Matthias Groote, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Caroline Jackson, Christa Kläß, Eija-Riitta Korhola, Aldis Kušķis, Linda McAvan, Alexandru-Ioan Morțun, Riitta Myller, Miroslav Ouzký, Daciana Octavia Sârbu, Karin Scheele, Carl Schlyter, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, María Sornosa Martínez, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Anja Weisgerber, Glenis Willmott			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Alfonso Andria, Iles Braghetto, Kathalijne Maria Buitenweg, Christofer Fjellner, Umberto Guidoni, Erna Hennicot-Schoepges, Anne Laperrouze, David Martin, Miroslav Mikolášik, Andres Tarand, Lambert van Nistelrooij			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Jean-Pierre Audy, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Willi Piecyk			