EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 19.11.2020
COM(2020) 742 final

# KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

## Euroopa Liidus maanteetranspordis kasutatava bensiini ja diislikütuse kvaliteet

## (Aruandeaasta 2018)

# KOMISJONI ARUANNE EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

## Euroopa Liidus maanteetranspordis kasutatava bensiini ja diislikütuse kvaliteet (Aruandeaasta 2018)

## 1. SISSEJUHATUS

Vastavalt bensiini ja diislikütuse kvaliteeti käsitleva direktiivi 98/70/EÜ[1] (edaspidi „kütusekvaliteedi direktiiv“) artiklile 7a ning nõukogu direktiivi 2015/652/EL (millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt direktiivile 98/70/EÜ[2]) artiklile 5 peavad liikmesriigid igal aastal esitama aruande oma territooriumil tarnitud kütuse ja energia kasvuhoonegaaside heitemahukuse kohta. See aruandekohustus kehtis esimest korda aruandeaastal 2017 pärast nõukogu direktiivi (EL) 2015/652 kohaldamist ja ülevõtmist. Käesolev aastaaruanne sisaldab 2018. aasta kohta esitatud andmeid.

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

Käesolevas aastaaruandes võetakse kokku teave, mille liikmesriigid on eespool nimetatud aruandlusnõuete kohaselt esitanud. Aruanne on koostatud andmete põhjal, mille liikmesriigid esitasid Euroopa Keskkonnaametile (EEA) 2018. aasta kohta.

## 2. KÜTUSE- JA ENERGIALIIKIDE MAHUD NING OLELUSRINGI JOOKSUL TEKKIVATE KASVUHOONEGAASIDE HEITEMAHUKUS

Kütusekvaliteedi direktiivi artiklis 7a ja nõukogu direktiivis (EL) 2015/652 on kehtestatud aruandlusnõuded järgmise kohta:

- kogumaht iga kütuse- või energialiigi kohta, mis on tarnitud maanteetranspordi ja väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate jaoks (sh siseveelaevad, kui need ei ole merel), põllumajandus- ja metsandustraktorite jaoks ning väikelaevade jaoks (kui need ei ole merel);
- olelusringi jooksul tekkivad kasvuhoonegaaside heitkogused energiaühiku kohta, sealhulgas biokütuse hinnangulise heite esialgsed keskmised väärtused, mis tulenevad maakasutuse kaudsest muutusest[3];
- lähteaine ja tootmisviis iga biokütuse kohta, mis on liikmesriigi territooriumil tarnitud.

Kütusekvaliteedi direktiivi kohaselt peavad liikmesriigid kütusetarnijatelt nõudma, et nad vähendaksid transpordikütuste olelusringi jooksul tekkivate kasvuhoonegaaside heitemahukust (st tarnitud kütuse ja energia olelusringi jooksul tekkivaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid energiaühiku kohta) 31. detsembriks 2020 vähemalt 6 % võrreldes 2010. aasta kütuse alusstandardiga (94,1 g CO2eq/MJ)[4]. Vähemalt 6 % vähendamise eesmärgi täitmise

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi ning nõukogu direktiivi 93/12/EMÜ muutmise kohta, EÜT L 350, 28.12.1998, lk 58.

[2] Nõukogu 20. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/652, millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta, ELT L 107, 25.4.2015, lk 26.

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. septembri 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/1513, millega muudetakse direktiivi 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta ning direktiivi 2009/28/EÜ taastuvatest energiaallikatest toodetud energia kasutamise edendamise kohta, ELT L 239, 15.9.2015, lk 8.

[4] Nõukogu 20. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/652, millega kehtestatakse arvutusmeetodid ja aruandlusnõuded vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 98/70/EÜ bensiini ja diislikütuse kvaliteedi kohta, ELT L 107, 25.4.2015, lk 26.

hindamisel ei võeta arvesse maakasutuse kaudsest muutusest tulenevat kasvuhoonegaaside heidet.

2018. aastal esitasid kõik 28 liikmesriiki (samuti Norra ja Island) sobivas vormis andmed kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise kohta.

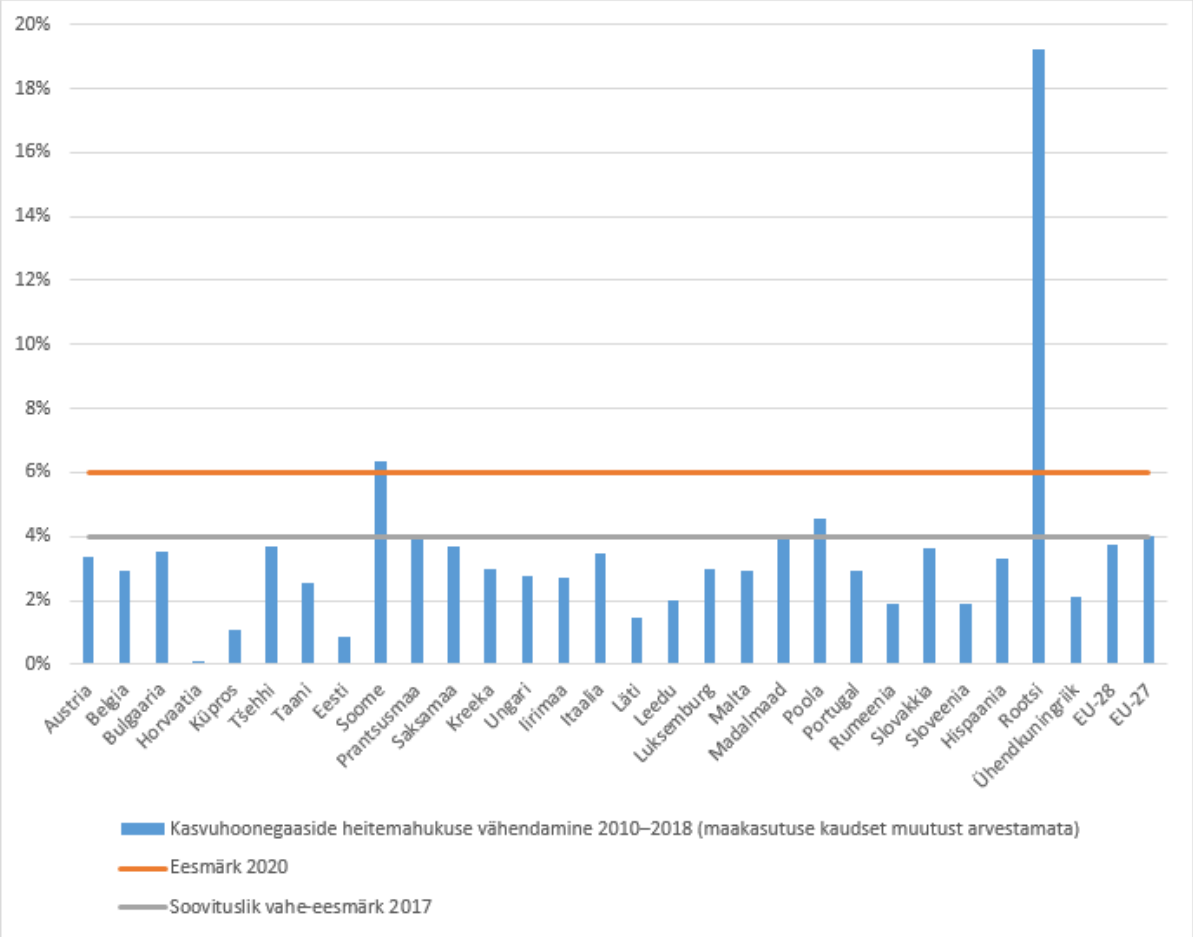
## 2.1 Kasvuhoonegaaside heide ja kaugus 2020. aasta eesmärgist

Esitatud andmete kohaselt oli 28 aruande esitanud liikmesriigis 2018. aastal tarnitud kütuse ja energia kasvuhoonegaaside keskmine heitemahukus 90,6 $gCO_{2eq}$/MJ, mis on 3,7 % väiksem 2010. aasta alusstandardist 94,1 gCO2eq/MJ. See tähendab, et 2018. aastal säästeti 51 miljonit tonni $CO_2$ ekvivalenti ($CO_{2eq}$). Kütusetarnijate edusammud on aastatel 2017–2018 olnud vähesed: aruannete põhjal on kütuse kasvuhoonegaaside keskmine heitemahukus vähenenud 0,3 protsendipunkti.

2018. aasta andmed näitavad, et ELi kütusetarnijad 28 aruande esitanud liikmesriigist tõenäoliselt ei saavuta eesmärki vähendada transpordikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukust 2020. aastaks keskmiselt 6 % võrreldes 2010. aastaga (vt *joonis 1*). Tuleb märkida, et 2018. aasta kohta ei ole teada ühtegi juhtu, kus heitkoguseid oleks vähendatud töötlemiseelses etapis[5]. Ootuste kohaselt peaks selles etapis saavutatav vähendamine siiski kaasa aitama eesmärgi saavutamisele aastal 2020.

Ka edusammud erinevad riigiti suuresti. 23 liikmesriigis on heitkoguseid 2018. aastal endiselt vähendatud vähem, kui on vabatahtlik vahe-eesmärk 4 %, mida liikmesriikidel oli õigus kütusetarnijatelt nõuda juba 2017. aastaks. Rootsi ja Soome on ainsad liikmesriigid, kes on juba ületanud 2020. aastaks seatud 6 % vähendamise eesmärgi (täpsemad andmed on esitatud Euroopa Keskkonnaameti tehnilises aruandes nr 2/2020 transpordikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukuse kohta ELis aastal 2018). Seepärast peavad peaaegu kõik liikmesriigid võtma kiiresti lisameetmeid, et tagada 2020. aasta eesmärgi saavutamine.

[5] „Töötlemiseelses etapis tekkiv heide“ – kogu kasvuhoonegaaside heide, mis tekib enne, kui tooraine jõuab rafineerimistehasesse või töötlemisettevõttesse, kus kütus toodetakse.




**Joonis 1. Kütuse kasvuhoonegaaside heitemahukuse vähendamine, mille ELi kütusetarnijad on saavutanud liikmesriikides aastatel 2010–2018 *(allikas: EEA)***

Maakasutuse kaudsest muutusest tulenevat heidet arvesse võttes[6] oli 2018. aastal tarbitud kütuse kasvuhoonegaaside keskmine heitemahukus 2,1 % väiksem kui 2010. aastal. See tähendab, et 2018. aastal säästeti 29 miljonit tonni $CO_{2eq}$. Vähemalt 6 % vähendamise eesmärgi täitmise hindamisel ei võeta arvesse maakasutuse kaudsest muutusest tulenevat heidet.

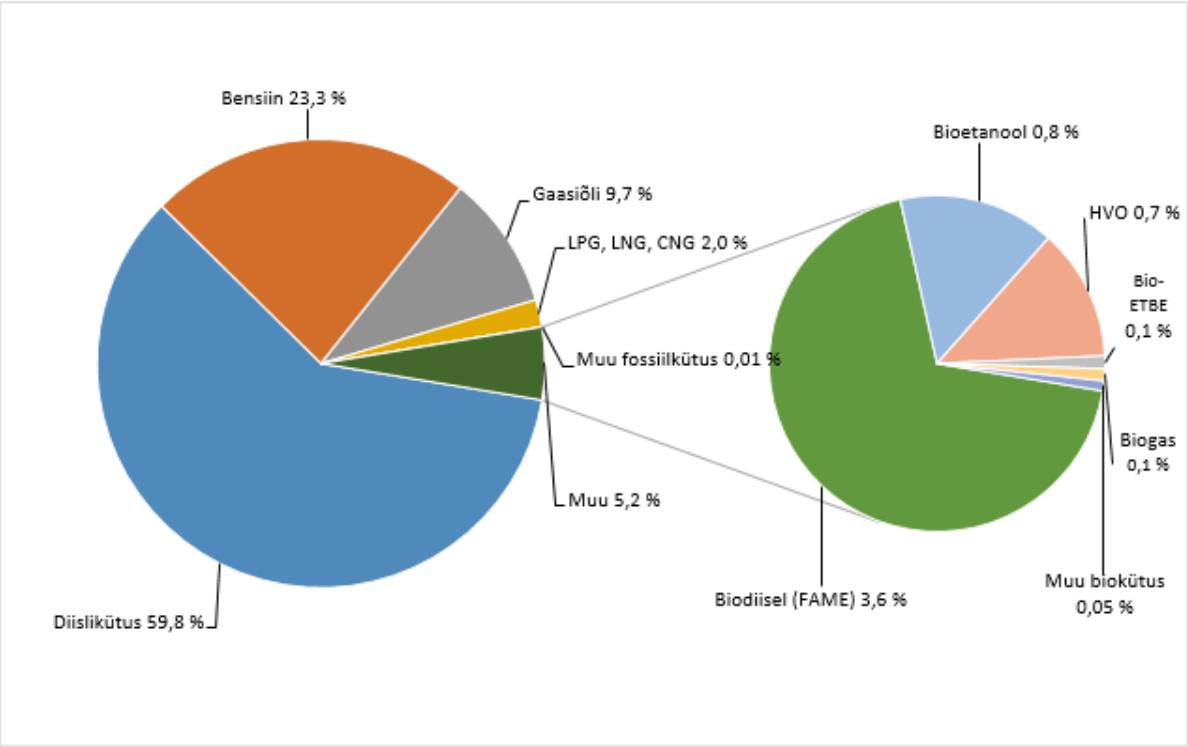
## 2.2 Kütusetarned

Käesolevas osas esitatakse liikmesriikide andmed kõigi selliste fossiilkütuste, biokütuste ja mittebioloogilist päritolu kütuste kohta, mis kuuluvad kütusekvaliteedi direktiivi kohaldamisalasse ja mida kasutatakse maanteetranspordis ja väljaspool teid kasutatavates liikurmasinates.

Aruannete põhjal tarniti kütust kokku 14 028 petadžauli (PJ), millest 94,8 % moodustasid fossiilkütused ja 5,2 % biokütused. 2018. aastal ei esitatud andmeid mittebioloogilist päritolu taastuvkütuste kohta.

2018. aastal oli fossiilkütuste hulgas ülekaalus diislikütus (59,8 %; 8 386 PJ), millele järgnesid bensiin (23,3 %; 3 271 PJ) ja gaasiõli (9,7 %; 1 363 PJ). Vedelgaasi ja surumaagaasi osakaal oli kokku 2 % (275 PJ) (vt *joonis 2*).

[6] Selle arvutamisel võeti arvesse biokütuse esialgseid hinnangulisi heitkoguseid, mis tulenevad maakasutuse kaudsest muutusest (loetletud kütusekvaliteedi direktiivi V lisas).

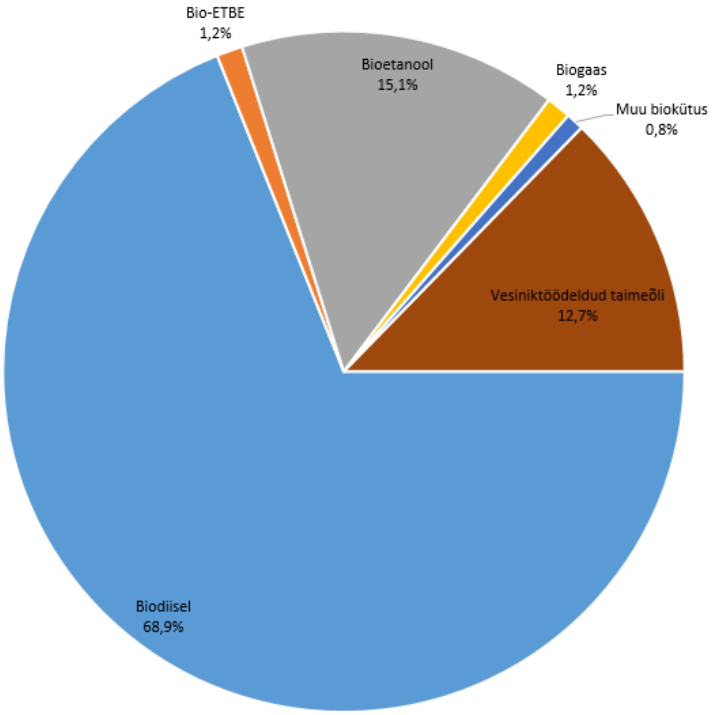



**Joonis 2. Kütuseliikide osakaal kütusetarnetes 2018. aastal *(allikas: EEA)***

## 2.3 Biokütuste tarbimine

Biokütuste tarbimises on 28 liikmesriigis endiselt ülekaalus biodiisel (rasvhapete metüülestrid, FAME) (68,9 % biokütuste kogutarbimisest; 504 PJ), järgnesid bioetanool (15,1 %; 111 PJ) ja hüdrogeenitud taimeõli (HVO; 13,1 %; 93 PJ). Bioetüül-tert-butüüleeter (bio-ETBE) ja biogaas moodustavad peaaegu 0,1 % biokütuste kogutarbimisest (18 PJ). Kõigi muude biokütuste osakaal oli palju väiksem (vt *joonis 3*).

Täpsemad andmed kõigi biokütuste ja nende tootmisviiside kohta on esitatud Euroopa Keskkonnaameti tehnilises aruandes nr 2/2020 transpordikütuste kasvuhoonegaaside heitemahukuse kohta ELis 2018. aastal.




**Joonis 3. Biokütuseliikide osakaal kütusetarnetes 2018. aastal *(allikas: EEA)***

## 2.4 Elektritarbimine

Kütusetarnijate aruandlus elektritarbimise kohta on vabatahtlik. 2017. aastal esitasid andmed elektrisõidukite ja mootorrataste tarbitud elektri kohta seitse liikmesriiki, seekord kümme (vt *tabel 1*).

| Liikmesriik | Energiakogus jõuseadmete kasutegurit arvestamata (GJ) | Energiakogus jõuseadmete kasutegurit arvestades (GJ) | Kasvuhoonegaaside heitemahukus liikmesriigi aruande järgi (g $CO_2$e/MJ) | Kasvuhoonegaaside heitemahukus liikmesriigi aruande järgi (g $CO_2$e/kWh) |
|---|---|---|---|---|
| Bulgaaria | 189 652 | 75 861 | – | – |
| Prantsusmaa | 1 122 448 | 448 979 | 20,4 | 73 |
| Saksamaa | 774 000 | 309 600 | 153 | 551 |
| Itaalia | 1 444 681 | 577 872 | 110,3 | 397 |
| Madalmaad | 236 081 | 94 432 | 165 | 594 |
| Portugal | 19 224 | 7 690 | 74,7 | 269 |
| Slovakkia | 1 407 | 563 | 46,4 | 167 |
| Sloveenia | 318 | 127 | – | – |
| Rootsi | 52 | 21 | 169,2 | 609 |
| Ühendkuningriik | 867 996 | 347 198 | 85,3 | 307 |

**Tabel 1. Elektrisõidukite ja mootorrataste tarbitud elekter, mille kütusetarnijad on 2018. aasta kohta esitanud oma panusena kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärgi saavutamisse (*allikas: EEA*)**

## 3. ÜLEVAADE 2018. AASTA KÜTUSEKVALITEEDI ANDMETEST ELIS

Kõik liikmesriigid ja Island esitasid kütusekvaliteedi direktiivi artikli 8 kohaselt 2018. aasta kohta oma riigi kütusekvaliteedi andmete aruanded.

Käesolevas osas esitatakse kõigi ELi liikmesriikide andmed maanteetranspordiks mõeldud bensiini ja diislikütuse müügi kohta ning nendes sisalduvate biokomponentide kohta. Välja on jäetud muud fossiilkütused, muud biokütused ja mittebioloogilist päritolu kütused, samuti väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate kütused.

### 3.1 Bensiin, diislikütus ja biokomponendi sisaldus

ELi kütusemüügis on endiselt ülekaalus diislikütus: 72,3 % 2018. aastal müüdud kütusest oli diislikütus ja 27,7 % bensiin, nagu ka 2017. aastal (vt *tabel 2*).

| | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **Diislikütuse müük** | 270 668 (72,3 %) | 271 018 (72,3 %) |
| **Bensiini müük** | 103 766 (27,7 %) | 103 856 (27,7 %) |

**Tabel 2. Diislikütuse ja bensiini müük (miljonites liitrites ja osakaal) 2017. ja 2018. aastal**

Diislikütuse osakaal on bensiiniga võrreldes aastatega suurenenud. 2001. aastal oli see 55,6 % kogumüügist, 2018. aastal aga 72,3 %. Suuresti näitab see ka diiselsõidukite osakaalu kasvu Euroopa sõidukipargis sel perioodil.

Diislikütus on esikohal enamikus ELi liikmesriikides ja see moodustab üle 60 % kogu kütusemüügist (välja arvatud Küpros, Kreeka ja Madalmaad).

Suurem osa 2018. aastal müüdud bensiinist oli uurimismeetodil määratud oktaaniarvuga (RON) 95, aastaga 2017 võrreldes selle osakaal veidi vähenes. Oktaaniarvuga $95 \leq \text{RON} < 98$ kütuse osakaal müügis suurenes, samal ajal kui $\text{RON} \geq 98$ müük 2017. aastaga võrreldes vähenes (vt *tabel 3*).

| | 2017 | 2018 |
|---|---|---|
| **RON 95** | 85,7 % | 82 % |
| **95 ≤ RON < 98** | 8,3 % | 13,7 % |
| **RON ≥ 98** | 5,8 % | 4,2 % |
| **RON = 91** | 0,1 % | 0,1 % |

**Tabel 3. Müüdud bensiini jaotus oktaaniarvu järgi**

ELis sisaldab kogu turustatav diislikütus biodiislikütust, bioetanooli sisaldava bensiini osakaal on peaaegu 96 %. 84,3 % ELis 2018. aastal müüdud bensiinist sisaldas etanooli kuni 5 mahuprotsenti ja 11,4 % müüdud bensiinist kuni 10 mahuprotsenti. Müüdud diislikütusest 99,2 % sisaldas rasvhapete metüülestreid kuni 7 % ja ülejäänud 0,8 % sellest rohkem.

### 3.2 Müüdud kütuse vastavus kvaliteedinormidele

Üldiselt järgitakse ELis kvaliteedinorme hästi. Valdav osa 2018. aastal võetud kütuseproovide põhiparameetritest jäi lubatud hälbe piiridesse.

Leedu, Sloveenia ja Rootsi aruannetest on näha, et nii kontrollitud bensiin kui ka diislikütus vastas nõuetele täielikult. Kuue liikmesriigi aruannetest on näha, et täielikult vastas nõuetele kontrollitud bensiin (Bulgaaria, Kreeka, Läti, Leedu, Sloveenia ja Rootsi), ja kaheteist riigi korral diislikütus (Austria, Horvaatia, Kreeka, Soome, Saksamaa, Ungari, Iirimaa, Leedu, Poola, Rumeenia, Sloveenia ja Rootsi). Ühes liikmesriigis (Belgia) avastati 2018. aastal enam kui 100 nõuetele mittevastavuse juhtumit bensiini korral ja 30 diislikütuse korral, kuid see moodustab vaid väikese osa Belgias võetud proovide koguarvust.

Kokku avastati liikmesriikides 2018. aastal 410 bensiini mittevastavuse juhtumit ja 114 diislikütuse mittevastavuse juhtumit. Bensiini korral ei vastanud kõige sagedamini nõuetele aururõhk suveperioodil (üheksateistkümnes liikmesriigis), uurimismeetodil määratud oktaaniarv (RON, kümnes liikmesriigis), mootorimeetodil määratud oktaaniarv (MON, kaheksas liikmesriigis) ja väävlisisaldus (viies liikmesriigis). Diislikütuse korral ei vastanud kõige sagedamini nõuetele rasvhapete metüülestrite sisaldus (seitsmes liikmesriigis) ja väävlisisaldus (kaheksas liikmesriigis).

Kõik liikmesriigid kirjeldasid mittevastavate proovide korral võetud meetmeid. Selliste meetmete hulgas olid pädevatele asutustele teatamine, uurimise algatamine, karistuste ja rahatrahvide määramine ning kordusproovide võtmine. Üksikjuhtudel meetmeid ei võetudki, kui parameetri hälve lubatud piirist oli väga väike.

Sel juhul ei pidanud komisjon vajalikuks alustada uut uurimist.