Käesolev dokument on vaid dokumenteerimisvahend ja institutsioonid ei vastuta selle sisu eest

►B **EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2003/30/EÜ,**

8. mai 2003,

millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris

(ELT L 123, 17.5.2003, lk 42)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/28/EÜ, 23. aprill 2009	L 140	16	5.6.2009

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2003/30/EÜ,

8. mai 2003,

millega edendatakse biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist transpordisektoris

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([1])

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ([2])

võttes arvesse regioonide komitee arvamust, ([3])

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ([4])

ning arvestades järgmist:

(1) Göteborgis 15. ja 16. juunil 2001. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel lepiti kokku ühenduse säästva arengu strateegias, mis koosneb meetmestikust, mis sisaldab biokütuste arendamist.

(2) Loodusressursid, mille kaalutletud ja mõistlikule kasutamisele viidatakse asutamislepingu artikli 174 punktis 1, hõlmavad naftasaadusi, maagaasi ja tahkeid kütuseid, mis on energia peamised allikad, kuid ka süsinikdioksiidi heite peamised tekitajad.

(3) Biokütuste tootmiseks oleks olemas siiski suur hulk biomassi, mida saab põllumajandus- ja metsamajandussaadustest, aga ka metsandusest ning metsatööstusest ja põllumajanduslikust tootmisest ning toiduainetööstusest pärit jäätmetest ja jääkidest.

(4) Transpordisektori arvele läheb üle 30 % energia lõpptarbimisest ühenduses ja see sektor laieneb. Suundumusega kaasneb energiatarbimise ja seega ka süsinikdioksiidi heite suurenemine, kusjuures kandidaatriikides on see protsentuaalselt suurem pärast nende ühinemist Euroopa Liiduga.

(5) Komisjoni valge raamatu peatükis “Euroopa transpordipoliitika aastal 2010: aeg on otsustada” eeldatakse, et transpordist lähtuv CO_2 heide suureneb ajavahemikus 1990–2010 kuni 50 %, ulatudes umbes 1 113 miljoni tonnini, kusjuures põhiosa langeb autotranspordile, mille arvele läheb 84 % transpordiga seotud CO_2 heitest. Ökoloogilist seisundit silmas pidades kutsutakse valges raamatus üles kasutama alternatiivkütuseid, nagu on biokütused, ja vähendama sõltuvust naftatoodetest transpordisektoris (praegu 98 %).

(6) Biokütuste ulatuslikum kasutamine transpordisektoris moodustab osa Kyoto protokolli täitmiseks ettenähtud meetmepaketis ning hilisemate kohustuste täitmiseks vajalikes meetmepakettides.

([1]) EÜT C 103 E, 30.4.2002, lk 205 ja EÜT C 331 E, 31.12.2002, lk 291.
([2]) EÜT C 149, 21.6.2002, lk 7.
([3]) EÜT C 278, 14.11.2002, lk 29.
([4]) Euroopa Parlamendi 4. juuli 2002. aasta arvamus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata), nõukogu 18. novembri 2002. aasta ühine seisukoht (EÜT C 32 E, 11.2.2003, lk 1) ja Euroopa Parlamendi 12. märtsi 2003. aasta otsus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

▼B

(7) Biokütuste ulatuslikum kasutamine transpordisektoris, ilma et see tõrjuks välja teiste võimalike alternatiivkütuste, sealhulgas mootorsõidukites kasutatava veeldatud naftagaasi või rõhu all oleva maagaasi kasutamist, on tähtis vahend, mis võimaldab ühendusel vähendada sõltuvust imporditavast energiast, mõjutada transpordisektori kütuseturgu ja seega ka energiavarude tagamist keskmises ja pikaajalises perspektiivis. See kaalutlus ei tohiks siiski ühelgi juhul vähendada kütuse kvaliteeti, sõidukitest lähtuvaid heitmeid ja õhu kvaliteeti käsitlevate ühenduse õigusaktide täitmise tähtsust.

(8) Tänu tehnoloogilisele arengule saab Euroopas praegu kasutusel olevates autodes probleemideta kasutada vähese biokütusesisaldusega segu. Kõige uuemad tehnikaalased saavutused võimaldavad kasutada suurema biokütusesisaldusega segusid. Mõnes riigis kasutatakse juba segusid, mille biokütusesisaldus on 10 % ja rohkem.

(9) Sõidukipargid pakuvad võimalust kasutada suurema kontsentratsiooniga biokütuseid. On linnu, kus sõidukipargid kasutavad juba puhtaid biokütuseid ning teatavatel juhtudel on see aidanud parandada õhu kvaliteeti linnapiirkondades. Liikmesriigid võiksid sellest tulenevalt edaspidi soodustada biokütuste kasutamist ühissõidukites.

(10) Biokütuste kasutamise soodustamine transpordisektoris on samm biomassi laiema kasutamise suunas, mis võimaldab biomassi tulevikus ulatuslikumalt uurida, kusjuures ei välistata ka muid võimalusi, näiteks vesinik.

(11) Liikmesriikide teaduspoliitikasse, mille raames uuritakse biokütuste ulatuslikumat kasutamist, tuleks märkimisväärselt olulisemal määral inkorporeerida vesinikusektor ning edendada seda võimalust ühenduse asjakohaseid raamprogramme arvesse võttes.

(12) Teatavatel juhtudel võib biokütusena kasutada ka õlitaimedest pressimise, ekstraheerimise või samalaadsete menetluste abil saadud, töötlemata või puhastatud, kuid keemiliselt modifitseerimata puhast taimeõli, kui see sobib kasutatava mootoritüübiga ning vastab heitmetega seotud nõuetele.

(13) Uued kütusetüübid peaksid vastama tunnustatud tehnilistele standarditele, et tarbijad ja sõidukitootjad hakkaksid neid ulatuslikumalt kasutama ning et need leviksid turule. Tehnilised standardid on ka heitmete ja heitmeseirega seotud nõuete aluseks. Uute kütusetüüpide tehnilistele standarditele vastavuse tagamisel võib esineda raskusi, sest standardid on enamjaolt välja töötatud tavapäraste fossiilkütuste tarbeks. Komisjon ja standardiorganid peaksid jälgima arengut ning standardeid aktiivselt kohandama ja edasi arendama, eelkõige volatiilsuse osas, et oleks võimalik kasutusele võtta uusi kütusetüüpe ja samal ajal säilitada keskkonnakaitse tulemuslikkust käsitlevad nõuded.

(14) Sõidukites puhtalt või segudes kasutatav bioetanool ja biodiislikütus peaksid vastama mootori optimaalse jõudluse tagamiseks kehtestatud kvaliteedistandarditele. Märgitakse, et diiselmootorites kasutatava bioloogilise diislikütuse suhtes, mis saadakse esterdamise teel, võiks kohaldada Euroopa Standardikomitee (CEN) rasvhapete metüülestrite (FAME) standardit prEn 14214. Vastavalt sellele peaks CEN kehtestama asjakohased standardid muudele Euroopa Liidu transpordisektoris kasutatavatele biokütusetoodetele.

(15) Soodustades biokütuste kasutamist kooskõlas säästva põllumajanduse ja metsamajanduse tavadega, mis on sätestatud ühist põllumajanduspoliitikat reguleerivate normidega, oleks võimalik luua uusi maaelu säästva arengu võimalusi endisest turukesksema ühise põllumajanduspoliitika raames, mis võtab rohkem arvesse Euroopa turu vajadusi ning maaelu õitsengut ja multifunktsio-

▼B

naalset põllumajandust ning võiks avada uue, innovatiivsete põllumajandustoodete turu praeguste ja tulevaste liikmesriikide jaoks.

(16) Nõukogu jõustas oma 8. juuni 1998. aasta resolutsioonis ([1]) komisjoni strateegia ja tegevuskava taastuvate energiaallikate alal ning nõudis erimeetmeid biokütuste sektoris.

(17) Komisjoni rohelises raamatus “Euroopa energiavarustuse kindlust käsitlev strateegia” seatakse eesmärgiks, et 2020. aastaks asendatakse maanteetranspordi sektoris 20 % tavapärastest kütustest alternatiivkütustega.

(18) Alternatiivkütused suudavad turgu hõlvata ainult juhul, kui nad on laialdaselt saadaval ja kui nad on konkurentsivõimelised.

(19) Euroopa Parlamendi 18. juuni 1998. aasta resolutsioonis ([2]) soovitati viie aasta jooksul suurendada biokütuste turuosa 2 % võrra meetmepaketi abil, mis sisaldab maksuvabastust, finantsabi töötlevale tööstusele ning naftaettevõtetele kohustusliku biokütuste määra kehtestamist.

(20) Optimaalne viis suurendada biokütuste osa siseriiklikel ja ühenduse turgudel oleneb varude ja tooraine kättesaadavusest, riigi ja ühenduse poliitikast biokütuste soodustamise ja maksukorralduse alal ning kõigi sidusrühmade ja lepinguosaliste asjakohasest osalemisest.

(21) Riikide biokütuste kasutamist soodustav poliitika ei tohiks põhjustada selliste kütuste vaba liikumise ärakeelamist, mis vastavad ühenduse õigusega sätestatud ühtlustatud keskkonnakaitselistele spetsifikaatidele.

(22) Biokütuste tootmise ja kasutamise soodustamine võiks aidata vähendada sõltuvust imporditavast energiast ning kasvuhoonegaase. Peale selle on biokütuseid nii puhtalt kui ka seguna põhimõtteliselt võimalik kasutada olemasolevates mootorsõidukites ning praeguste mootorsõidukite kütusejaotussüsteemides. Biokütuste segamine fossiilkütustega võiks aidata vähendada kulusid ühenduse jaotussüsteemis.

(23) Kuna kavandatava meetme eesmärki, milleks on kehtestada turustatavate ja jaotatavate biokütuste miinimummäära põhialused, ei suuda liikmesriigid meetme ulatuse tõttu täielikult saavutada ning seetõttu on eesmärk paremini saavutatav ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artikliga 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Nimetatud artikliga sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, kui on vaja nimetatud eesmärgi saavutamiseks.

(24) Tuleks soodustada teadusuuringuid ja tehnoloogiaarendust biokütuste säästva kasutamise alal.

(25) Biokütuste suurema kasutamisega koos tuleb üksikasjalikult analüüsida majanduslikku, keskkonnaalast ja sotsiaalset mõju, et otsustada, kas biokütuste sisaldust tavakütustes on soovitatav suurendada.

(26) Tuleks sätestada võimalus, et biokütuste loetelu, taastuvate ainete protsendimäära ja biokütuste transpordisektoris kasutatavate kütuste turule viimise ajakava saaks kiiresti kohandada tehnika arenguga ning kasutuselevõtu esimese etapi kohta tehtud keskkonnaekspertiisi tulemustega.

(27) Tuleks kehtestada meetmed, et kiiresti välja töötada kvaliteedistandardid seoses biokütustega, mida kasutatakse mootorsõidukisektoris nii puhta biokütusena kui ka tavapäraste kütusesegude

([1]) EÜT C 198, 24.6.1998, lk 1.
([2]) EÜT C 210, 6.7.1998, lk 215.

▼B

komponendina. Kuigi jäätmete bioloogiliselt lagunev fraktsioon on potentsiaalselt kasulik biokütuste tootmise allikas, tuleb kvaliteedistandardi puhul arvestada jäätmete võimalikku saastatust, et vältida teatavate komponentide esinemist, mis kahjustavad sõidukit või halvendavad heite kvaliteeti.

(28) Biokütuste kasutamist ergutav tegevus peab olema kooskõlas varustuskindluse ja keskkonnaalaste eesmärkidega ning iga liikmesriigi poliitiliste eesmärkide ja meetmetega. Seejuures võivad liikmesriigid kaaluda, kuidas majanduslikult tõhusal viisil tutvustada biokütuste kasutamise võimalusi.

(29) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused, ([1])

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesoleva direktiivi eesmärk on soodustada biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamist diislikütuse või bensiini asemel iga liikmesriigi transpordis, aidates sel viisil kaasa eesmärkide saavutamisele, nagu on kliimamuutustega seotud kohustuste täitmine, keskkonnasõbralik varustuskindlus ja taastuvate energiaallikate soodustamine.

▼M1

———————

▼B

Artikkel 3

1. a) Liikmesriigid peaksid tagama, et nende turgudele viiakse miinimumosa biokütustest ja muudest taastuvkütustest, ning seadma selleks siseriiklikud soovituslikud eesmärgid.

b) i) Kõnealuste eesmärkide kontrollväärtus on 2 %, arvutatuna energiasisalduse alusel kogu transpordis kasutatavast bensiinist ja diislikütusest, mis on nende turgudele viidud 31. detsembriks 2005.

ii) Kõnealuste eesmärkide kontrollväärtus on 5,75 %, arvutatuna energiasisalduse alusel kogu transpordis kasutatavast bensiinist ja diislikütusest, mis on nende turgudele viidud 31. detsembriks 2010.

▼M1

———————

▼B

4. Liikmesriigid peaksid võetavate meetmete puhul arvesse võtma biokütuste ja muude taastuvkütuste eri tüüpide üldmõju ilmastikule ja keskkonnale ning võivad eelisjärjekorras soodustada nende kütuste kasutamist, mis ka konkurentsivõimet ja varustuskindlust arvesse võttes on keskkonnamõju suhtes väga kulutasuvad.

▼M1

———————

([1]) EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

▼B

Artikkel 4

1. Liikmesriigid esitavad komisjonile enne iga aasta 1. juulit aruande, mis sisaldab järgmist:

— meetmed, mis on võetud, et soodustada biokütuste või muude taastuvkütuste kasutamist diislikütuse või bensiini asendamiseks transpordisektoris,

— riiklikud vahendid, mis on eraldatud biomassi tootmiseks energiakasutuseks muul otstarbel kui transpordis, ja

— transpordikütuse kogumüük ja turule viidud puhaste või segudes esinevate biokütuste ja muude taastuvkütuste osa eelmisel aastal. Liikmesriigid kannavad vajaduse korral ette kõigist toornafta või naftatoodete pakkumisega seotud erandlikest asjaoludest, mis on mõjutanud biokütuste ja muude taastuvkütuste turustamist.

Esimeses aruandes pärast käesoleva direktiivi jõustumist teevad liikmesriigid teatavaks oma esimese etapi siseriiklikud soovituslikud eesmärgid. 2006. aastat hõlmavas aruandes teevad liikmesriigid teatavaks oma teise etapi siseriiklikud soovituslikud eesmärgid.

Kõnealustes aruannetes tuleb siseriiklike eesmärkide eristumist artikli 3 lõike 1 punktis b nimetatud kontrollväärtustest põhjendada ning aluseks võiksid olla järgmised argumendid:

a) objektiivsed tegurid, näiteks riigi piiratud potentsiaal biokütuste tootmiseks biomassist;

b) vahendid, mis on eraldatud biomassi tootmiseks muul otstarbel kui energiakasutuseks transpordis, ning riigi transpordis kasutatavate kütuste turu konkreetsed tehnilised või kliimatingimused;

c) riigi poliitika, mille alusel jaotatakse samalaadseid vahendeid taastuvatel energiaallikatel põhinevate muude transpordikütuste tootmiseks ning mis on kooskõlas käesoleva direktiivi eesmärkidega.

2. Komisjon koostab hiljemalt 31. detsembriks 2006 ning seejärel iga kahe aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule hindamisaruande biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamise edusammude kohta liikmesriikides.

See aruanne sisaldab vähemalt järgmist:

a) meetmete tasuvus, mis liikmesriigid on võtnud biokütuste ja muude taastuvkütuste kasutamise soodustamiseks;

b) biokütuste ja muude taastuvkütuste osa edasise suurendamisega seotud majandusaspektid ja keskkonnamõju;

c) biokütuste ja muude taastuvkütuste olelustsükli väljavaade, kusjuures osutatakse võimalikele meetmetele, mille abil tulevikus soodustada neid kliima- ja keskkonnasäästlikke kütuseid, mis võivad muutuda konkurentsivõimeliseks ja rentaabliks;

d) biokütuste tootmiseks kasutatavate põllukultuuride järjepidevus, eelkõige arvesse võttes maakasutust, viljelusintensiivsuse astet, külvikorda ja pestitsiidide kasutamist;

e) hinnang biokütuste ja muude taastuvate kütuste kasutamisele nende erisuguse toime seisukohalt kliimamuutusele ning kuidas need mõjutavad CO_2 heite vähendamist;

f) ülevaade edaspidistest pikemaajalistest võimalustest seoses energiatõhususe meetmetega transpordisektoris.

Komisjon esitab kõnealuse aruande põhjal vajaduse korral Euroopa Parlamendile ja nõukogule ettepanekud artikli 3 lõikega 1 ettenähtud eesmärkide süsteemi kohandamise kohta. Kui kõnealusest aruandest järeldub, et soovituslikud eesmärgid jäävad tõenäoliselt täitmata põhjustel, millel puudub põhjendus ja/või mis ei rajane uutel teaduslikel

▼B

tõenditel, käsitletakse ettepanekutes asjakohases vormis ka siseriiklikke eesmärke, sealhulgas võimalikke kohustuslikke eesmärke.

▼M1

———————

▼B

Artikkel 7

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 31. detsembriks 2004. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 8

Käesolev direktiiv jõustub *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 9

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.