

## LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 18/2001 vp

### Valtioneuvoston selvitys Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta

*Suurelle valiokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Suuri valiokunta on 4 päivänä heinäkuuta 2001 lähettänyt valtioneuvoston selvityksen komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta (E 60/2001 vp) liikennevaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö

- ylitarkastaja Juhani Hienonen, liikenne- ja viestintäministeriö
- diplomi-insinööri Seppo Mikkonen, Fortum Oyj
- varatuomari Matti Hämäläinen, Suomen Petrooli Oy
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Osmo Mettänen, Suomen Maarakentajien Keskusliitto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut  
— jaostopäällikkö Ilpo Mattila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto.

#### VALTIONEUVOSTON SELVITYS

##### *Ehdotus*

Direktiiviehdotuksella on kaksi päätavoitetta: 1) varmistaa, että rikittömiä polttoaineita on markkinoilla vuodesta 2005 eteenpäin ja 2) vahvistaa polttoaineiden 1.1.2005 voimaan tulevat laatuvaatimukset.

Ehdotuksen tarkoituksena on täydentää direktiivin (98/70/EY) 9 artiklan mukaisesti bensiiniä ja dieselpolttoaineita koskevia ympäristöperusteisia vaatimuksia. Direktiivi (98/70/EY) sisältää laatuvaatimuksia polttoaineille, jotka tulevat voimaan kahdessa vaiheessa: 1.1.2000 ja

1.1.2005. Aiemmin annetut vuoden 2005 laatuvaatimukset ovat vielä epätäydellisiä ja niitä on täydennettävä, jotta polttoaineiden tuottajat ja ajoneuvojen valmistajat voivat toimia selkeiden säästösten mukaisesti.

Uudet "EURO IV" -ajoneuvopäästörajat tulevat voimaan vuonna 2005. Niiden saavuttaminen edellyttää uutta rikittömiä polttoaineita käyttävää ajoneuvoteknologiaa. Uuden ehdotuksen keskeisimpiä kohtia onkin turvata rikittömien liikennepolttoaineiden riittävä saatavuus ajoneuvojen vapaan liikkumisen turvaamiseksi.

Rikin vähentäminen polttoaineesta parantaa uusien ajoneuvojen polttoainetaloutta sekä vähentää tuntuvasti jo käytössä olevien ajoneuvojen tavanomaisia ilman epäpuhtauspäästöjä. Direktiiviehdotuksessa ei esitetä muutoksia muihin polttoaineparametreihin verrattuna siihen, mitä on jo säädetty valtioneuvoston asetuksessa (1271/2000).

Ehdotuksen pääasiallinen sisältö on seuraava:

Moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimukset 1.1.2005 alkaen vahvistetaan käytännössä samansisältöisinä, kuin ne olivat direktiivin edellisessä versiossa, joka on toimeenpantu valtioneuvoston asetuksilla (1271/2000) ja (321/2001). Rikittömän bensiinin ja rikittömän dieselöljyn käyttöönotto ja saatavuus tehdään pakolliseksi vuonna 2005 ja vuonna 2011 on kaiken myytävän bensiinin ja dieselöljyn oltava rikittömä (rikkiä enintään 10 ppm).

Määräaika, jolloin siirrytään käyttämään yksinomaan rikittömä dieselöljyä (rikkiä enintään 10 ppm) tarkastellaan uudelleen viimeistään vuonna 2006. Liikkuvissa työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävien polttoaineiden (diesel- ja kaasuöljy) määritelmä sisällytetään direktiiviin. Liikkuviin työkoneisiin ja maataloustraktoreihin käytettäväksi tarkoitettua kaasuöljyn rikkipitoisuus on oltava alle 2 000 ppm ja viimeistään vuonna 2008 alle 1 000 ppm. Komissiossa valmistellaan erikseen työkoneiden päästömääräysten tiukentamista vuoden 2008 jälkeen ja direktiiviä näiden määräysten edellyttämästä polttoaineen laadusta. Jäsenvaltiot veloitetaan toteuttamaan polttoaineen laadun seurantajärjestelmä. Direktiiviä täydennetään velvoitteella säätää seuraamuksista säästöjen rikkomistapauksissa.

#### *Kansallinen lainsäädäntö*

Polttoaineiden laatuvaatimuksien muuttamisesta voidaan päättää ympäristönsuojelulain mukaisella asetuksella. Asetuksen mukaisten velvoitteiden rikkomisesta säädetään jo nykyisellään rangaistus ympäristönsuojelulain 116 §:ssä. Rangaistukset ympäristön turmelemisesta sisältyvät rikoslain (39/1889) 48 lukuun. Hallintopäätöksistä säädetään ympäristönsuojelulain 87 §:ssä.

#### *Taloudelliset vaikutukset*

Komission teettämän kustannus-hyötyanalyysin mukaan jalostuksen (rikkipitoisuuden vähentäminen 50 ppm:stä 10 ppm:ään) lisäkustannukset olisivat bensiinille 0,6—1,8 penniä/litra ja dieselille 1,2—5,4 penniä/litra, jos oletetaan, että täydellinen siirtyminen rikittömiin polttoaineisiin tapahtuisi vuonna 2008. Lisäksi saattaa diesel- ja kaasuöljyn jakeluun liittyä lisäkustannuksia.

Komission kustannus-hyötylaskelman mukaan rikittömiin polttoaineisiin siirtymisen hyötyjen nettonykyarvo vuosille 2005—2020 on noin 1,1 miljardia euroa (4 %:n diskonttokorolla). Kokonaishyödyissä on otettu huomioon EURO IV -standardin mukaisten autojen hyvä polttoainetehokkuus, tavanomaisten ilman epäpuhtauksien vähenemisestä saatava hyöty sekä toisaalta öljynjalostuksen kustannusten kasvu. Hiilidioksidin nettopäästöjen vähentymistä ei ole otettu tähän taloudelliseen arvioon.

#### *Valtioneuvoston kanta*

Yleisesti ottaen Suomi kannattaa ehdotusta, mutta valtioneuvosto on esittänyt yleisen tutkimusvarauksen ehdotuksesta.

Suomi pitää hyvänä sitä, että rikittömät liikennepolttoaineet otetaan yhteisössä riittävän laajasti käyttöön vuoteen 2005 mennessä ja siirrytään asteittain ainoastaan rikittömiin polttoaineisiin vuoteen 2011 mennessä.

Suomi pitää hyödyllisenä sitä, että työkoneiden polttoaineille asetetaan laatuvaatimukset. Ehdotetut laatuvaatimukset eivät kuitenkaan ole riittäviä täyttämään käyttöön tulevan moottoritekniikan ja ympäristönsuojelutekniikan vaatimuksia. Siksi olisi ympäristön ja laitteiden kannalta hyödyllistä voida käyttää dieselpolttoaineen tasoista polttoainetta myös vastaaviin työkonedieseleihin.

Raskaan ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen (766/2000) mukaan kevyen polttoöljyn rikkipitoisuuden on oltava 1000 ppm 1.1.2004 alkaen (eli 4 vuotta aikaisemmin kuin tässä direktiivissä). On huolehdittava siitä, että Suomi voi säilyttää asetuksessa säädetyn nopeamman aika-

taulun kevyen polttoöljyn alemmalle rikkipitoisuudelle myös siinä tapauksessa, että sitä käytetään

tään työkoneille määriteltynä polttoaineena (vrt. konsolidoitu direktiivi art. 4 kohta 5).

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

Valtioneuvoston kirjelmässä esitetyn ja saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää direktiiviehdotusta tarpeellisenä. Liikenteen ympäristöpäästöjen vähentämiseksi on uusien ajoneuvotekniikoiden käyttöönotto tärkeää. Näiden tekniikoiden käyttö edellyttää rikitöntä polttoainetta ja sen hyvää saatavuutta koko yhteisön alueella. Aiemmin 1990-luvulla toteutetut vastaavat uudistukset ovat osoittautuneet tehokkaiksi ja toimiviksi keinoiksi vähentää liikenteen ympäristölle ja ihmisten terveydelle aiheuttamia haittoja.

Saamansa selvityksen perusteella valiokunta pitää tärkeänä, että Suomessa pyritään siirtymään rikittömiin polttoaineisiin yhdellä kertaa vuonna 2005. Yhdellä kertaa tapahtuva siirtyminen on teknisesti ja tuotannollisesti mahdollista. Kahden erilaatuisen polttoaineen, rikittömän ja rikillisen, yhtäaikainen markkinoilla olo on ongelmallista jakeluasemaverkon kannalta sekä polttoaineen jakelussa että säilyttämisessä. Rikittömän polttoaine "saastuu" hyvin pienestä määrästä rikillistä polttoainetta, siksi sitä on kuljetettava ja säilytettävä kalustolla, joka on täysin puhdas rikillisestä tuotteesta. Suomen kaltaisessa maassa tämä olisi sekä riskialtista että kallista. Toisaalta, rikittömään polttoaineeseen siirtyminen yleiseurooppalaista aikataulua nopeammin saattaisi lisätä suomalaisen polttoainetuotannon ja jakelun kustannuksia. Uusien ajoneuvotekniikoiden puuttuessa vastaavia ympäristöhyötyjä ei myöskään olisi saatavissa.

Valiokunta kannattaa myös työkoneiden polttoaineen rikkipitoisuuden määrittelemistä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomessa käytetty dieselpolttoaine ja kevyt polttoöljy olivat koostumukseltaan samanlaista 1990-luvun alkupuolelle saakka. Kevyeen polttoöljyyn

lisättiin väri- ja merkkiainetta luvattoman ajoneuvokäytön estämiseksi. Henkilöautojen pakokaasumäärysten kiristyminen ja moottoritekniikan kehittyminen johti dieselpolttoöljyn ja kevyen polttoöljyn laadun eriytymiseen. Valiokunta katsoo, että työkoneissa käytettävän, hinnaltaan edullisemmän polttoaineen tulee jatkossa olla rikittömyydeltään dieselpolttoaineen tasoista. Vaihtoehtoisesti dieselpolttoainetta tulee myydä edullisemmin työkoneiden polttoaineeksi merkintäaineella värjättyä. Työkoneiden moottoritekniikan kehittyminen tulee jatkossa edellyttämään rikitöntä polttoainetta. Järjestely mahdollistaisi myös sen, että työkoneiden polttoainetta voidaan tarvittaessa käyttää lämmitysjäljynä maatiloilla.

Rikittömän polttoaineen käyttöönotto ja sen ulottaminen työkoneisiin sekä uudistuksen tehokas läpivieminen kuluttajille edellyttävät polttoaineiden verotuksen porrastusta polttoaineen rikkipitoisuuden mukaan. Porrastusjärjestelmä on ollut tehokas keino toteuttaa lyijyttömään polttoaineeseen siirtyminen ja porrastusta kaa-vaillaan otettavaksi käyttöön useissa EU:n jäsenmaissa.

Lisäksi liikennevaliokunta huomauttaa, että direktiivin määritelmässä tai direktiivissä mahdollistettavissa kansallisissa poikkeuksissa tulisi ottaa huomioon se, että Suomessa käytetään eri polttoaineissa sekä kesä- että talvilaatuja.

### *Lausunto*

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

*että edellä olevin huomautuksin valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan.*

**LiVL 18/2001 vp — E 60/2001 vp**

Helsingissä 11 päivänä lokakuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Erkki Pulliainen /vihr	Tero Mölsä /kesk
vpj.	Annika Lapintie /vas	Markku Rossi /kesk
jäs.	Klaus Bremer /r	Ismo Seivästö /kd
	Jyri Häkämies /kok	Timo Seppälä /kok
	Erkki Kanerva /sd	Raimo Vistbacka /ps
	Eero Lämsä /kesk	Matti Vähänäkki /sd
	Raimo Mähönen /sd	Harry Wallin /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Pekka Nurminen.