

**MAA- JA METSÄTALOUSVALIOKUNNAN
LAUSUNTO 27/2001 vp**

**Valtioneuvoston selvitys Euroopan parlamen-
tin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja diesel-
polttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY
muuttamisesta**

Suurelle valiokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Suuri valiokunta on 19 päivänä lokakuuta 2001 lähettänyt valtioneuvoston selvityksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta (E 60/2001 vp) maa- ja metsätalousvaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- maatalousylitarkastaja Kari Liskola, maa- ja metsätalousministeriö

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Seppo Sarkkinen, ympäristöministeriö
- diplomi-insinööri Seppo Mikkonen, Fortum Oyj
- johtaja Markku Tornberg, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund
- Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto.

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Ehdotus

Ehdotuksen sisällöstä ja neuvottelutilanteesta Brysselissä

Vuonna 2005 tulevat voimaan uudet "EURO IV" -ajoneuvopäästörajat, joiden saavuttaminen edellyttää uutta rikittömiä polttoaineita käyttävää ajoneuvoteknologiaa. Muutosehdotuksen keskeisimpiä kohtia onkin turvata rikittömien liikennepolttoaineiden riittävä saatavuus ajoneuvojen vapaan liikkumisen turvaamiseksi. Rikkin vähentäminen polttoaineesta parantaa

uusien ajoneuvojen polttoainetaloutta sekä vähentää tuntuvasti jo käytössä olevien ajoneuvojen tavanomaisia ilman epäpuhtauspäästöjä.

Komission ehdotuksessa on esitetty mm. seuraavaa:

— Rikittömän bensiinin ja rikittömän dieselöljyn käyttöönotto ja saatavuus tehdään pakolliseksi vuonna 2005 ja vuonna 2011 on kaiken myytävän bensiinin ja dieselöljyn rikkipitoisuudet oltava rikitöntä (rikkiä enintään 10 ppm).

— Liikkuvissa työkaluissa ja maataloustraktoreissa käytettävien polttoaineiden

(diesel- ja kaasuöljy) määritelmä sisällytetään direktiiviin, mutta se on hyvin joustava.

— Komissiossa valmistellaan erikseen työkoneiden päästömääräysten tiukentamista vuoden 2008 jälkeen ja direktiiviä näiden määräysten edellyttämästä polttoaineen laadusta.

Käsittelyn aikana on sekä neuvoston ympäristöryhmässä että Euroopan parlamentissa tehty muutosehdotuksia, joissa esitetään traktoreiden ja muiden työkoneiden polttoaineelle sovellettaviksi samoja ympäristövaatimuksia kuin maantieliikenteessä käytettävälle dieselöljylle. Lisäksi neuvotellaan siirtymisestä ainoastaan rikittömiin polttoaineisiin viimeistään jo vuonna 2008 eikä vuonna 2011.

Valtioneuvoston kanta

Suomen kannassa on lähdetty muun muassa siitä, että muutosehdotuksen toimeenpanon vaikutukset elinkeinoihin otetaan jo tässä vaiheessa huomioon. Suomi ei ole neuvottelujen alkuvaiheessa tukenut komission ehdotusta työkonepolttoaineista, koska arvioinnit vaikutuksista maatalouteen ja työkoneiden käyttökustannuksiin Suomessa eivät ole olleet vielä riittävän täsmällisiä.

Neuvottelujen tässä vaiheessa Suomi katsoo kuitenkin voivansa hyväksyä työkonepolttoaineiden laatuvaatimusten tiukentamisen harmonisoidusti ja samalla aikataululla kuin määräykset rikittömästä dieselöljystä toteutetaan. Tällaisesta etenemisestä on hyötyä ympäristölle, koska rikkidioksidin konekohtaiset päästöt pienenevät alle sadasosaan, kylmäkäynnistys helpottuisi olennaisesti ja pienhiukkasten ja muiden kaukokulkeutuvien tai otsonia muodostavien aineiden päästöjä voitaisiin pienentää. Moottoripolttoainelaatujen harmonisoinnista on myös tuotannollisia ja logistisia hyötyjä.

Suomen kanta lähtee siitä, että dieselnkoneisiin tarkoitettujen polttoaineiden laadullisesta harmonisoinnista huolimatta työkonepolttoaineet voivat olla lievemmin verotettuja kuin

maantieliikenteen polttoaineet. Rikittömän moottoripolttoaineen tuotanto on arviolta 20 penniä litralta kalliimpaa kuin lämmitykseen käytettävän kevyen polttoöljyn tuotanto. Saman suuntainen ero on tällä hetkellä Suomessa käytettävien dieselöljyn peruslaadun ja rikittömän laadun valmistuskustannuksien välillä, ja siksi näiden laatujen hintaeroa markkinoilla tasataan 15 pennin veroporrastuksella.

Suomessa työkonepolttoaineena käytetään kevyttä polttoöljyä, jota muutoin käytetään rakennusten lämmitykseen ja muuhun lämmön tuotantoon. Ympäristöministeriön saamiin tietojen mukaan Suomessa on enintään 30 000 maataloa, joilla ei ole vielä työkoneiden polttoaineelle erillisiä säiliöitä. Viljatililla traktorien polttoaine saatetaan ottaa samasta säiliöstä kuin viljan-kuivurien polttoaine. Erilliset säiliöt työkoneita varten maksavat tilavuudesta riippuen 5 500—8 000 markkaa. Niiden käyttöikä on 15—20 vuotta, joten tällaisen investoinnin vuosikustannus on kohtuullinen. Nämä investoinnit olisi hyvä tehdä vuoteen 2005 mennessä, jos Suomessa päädytään logistisista syistä kansallisessa toimeenpanossa siihen, että siirtyminen rikittömiin polttoaineisiin tehdään mahdollisimman lyhyen siirtymäajan sisällä.

Kevyt polttoöljy ja dieselöljy ovat laadultaan ja ominaisuuksiltaan eriytyvässä toisistaan. Jos jatkossa kevyen polttoöljyn ei tarvitse lainkaan soveltua moottorikäyttöön, voi lämmitysöljyn tuotantokustannus laskea. Uudet työkoneiden ja traktorien moottorit ovat teknisesti aivan yhtä kehittyneitä kuin autojen moottorit, eikä polttoöljy enää nykyisin täytä kaikkien työkoneiden tarpeita riittävän hyvin. Polttoöljylle ei ole, toisin kuin dieselöljylle, esimerkiksi vaatimusta kyvystä estää moottorin polttolaitteiden kulumista. Euroopassa onkin markkinoilla polttoöljyjä, joiden käytöstä ilmeisesti aiheutuu työkoneen tai traktorin käyttäjälle useiden tuhansien markkojen korjauskustannukset jo 2 000—3 000 tunnin käytön jälkeen.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Valiokunnalle toimitetussa selvityksessä on todettu, että dieselpolttoaine ja kevyt polttoöljy olivat koostumukseltaan samanlaisia 1990-luvun alkupuolelle saakka. Polttoöljyyn lisättiin vain väri- ja merkkiaine luvattoman liikennekäytön valvontaa varten. Autojen pakokaasumääräykset ja moottoritekniikan asettamat vaatimukset kiristyivät kuitenkin niin, että dieselpolttoaineen laatua piti parantaa standardien ja lainsäädännön muutoksilla 1990-luvulla ja vuonna 2000. Polttoöljyn laatu jäi entiselleen, esimerkiksi rikkipitoisuus on 2 000 mg/kg, kun dieselpolttoaineen vastaava arvo on Suomessa jo 50 mg/kg.

Selvityksessä on myös tuotu esiin, että uudet työkoneiden ja traktorien moottorit ovat teknisesti aivan yhtä kehittyneitä kuin autojen moottorit eikä tavallinen kevyt polttoöljy enää täytä työkone moottorien tarpeita riittävän hyvin. Esimerkiksi polttoaineen kyky estää moottorin polttoainelaitteiden kulumista on standardivaatimus dieselpolttoaineelle mutta ei polttoöljylle.

Valiokunta toteaa, että ehdotettu ns. laudirektiivi ei vaikuttaisi polttoaineiden verotusta koskeviin yhteisö säännöksiin, joita ei ole esitetty tässä yhteydessä muutettaviksi. Näin ollen laatusäännösten tulevista muutoksista huolimatta jäsenvaltioilla on edelleen oikeus säätää maataloudessa sekä työkoneissa käytettävälle polttoaineelle alempi verotaso kuin tieliikenteessä käytettävälle dieselöljylle. Vaikka Suomessa tiukennettaisiin työkoneissa käytettävän polttoaineen laatuvaatimuksia tai jopa päädyttäisiin siihen, että työkoneissa olisi ryhdyttävä käyttämään dieselöljyn laatuvaatimukset täyttävää polttoainetta lämmityskäyttöön tarkoitettun kevyen polttoöljyn sijasta, tällä ei sinänsä olisi välttämättä mitään verotuksellisia vaikutuksia. Polttoaineiden nykyinen verokohtelu voidaan säilyttää ja vähärikkinen työkoneissa käytettävä polttoöljy voidaan edelleen värjätä ja verottaa

samalla tavalla kuin muukin kevyt polttoöljy (lämmitysöljy).

Edellä esitetyn perusteella valiokunta katsoo, että moottoritekniset ja ympäristönsuojelliset syyt puoltavat siirtymistä käyttämään työkoneissa koostumukseltaan samaa polttoainetta kuin autoissa. Saadun selvityksen mukaan "moottoripolttoöljy" eli dieselpolttoaine olisi kuitenkin nyt voimassa olevalla verotuksella noin 20 penniä litralta kalliimpaa kuin nykyinen kevyt polttoöljy (hintaero riippuu öljytuotteiden markkinatilanteesta, vastaavan jalostamon rakenteesta ynnä muista seikoista). Valiokunta kiinnittääkin huomiota siihen, että laatu kriteereiden kiristymisestä aiheutuu polttoaineiden käyttäjille kustannusvaikutuksia korkeampien valmistus-/logistiikkakustannusten vuoksi tai siitä syystä, että esimerkiksi maataloilla on investoitava polttoainesäiliöihin eri laatuisten varastointia varten. Sen vuoksi valiokunta katsoo, että polttoaineiden laatuvaatimuksia koskevat muutokset (kuten rikkipitoisuusrajojen kiristyminen) edellyttävät nykyisten moottoribensiiniä ja dieselöljyä koskevien ympäristöperusteisten polttoaineveroporrastusten tai niiden myöntämiskriteereiden tarkistamista. Veroporrastuksista tulee päättää, kun on selvillä, mikä on laudirektiivin lopullinen sisältö ja miten se pannaan maassamme täytäntöön kansallisen liikkumavaran puitteissa esimerkiksi työkoneiden osalta.

Lausunto

Lausuntonaan maa- ja metsätalousvaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

että valiokunta yhtyy asiassa valtioneuvoston kantaan edellyttäen samalla, että direktiivimuutoksen kustannusvaikutukset eliminoidaan ympäristöperusteisten polttoaineveroporrastusten tai niiden myöntämiskriteereiden kansallisella tarkistuksilla.

MmVL 27/2001 vp — E 60/2001 vp

Helsingissä 27 päivänä marraskuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Timo Kalli /kesk	Katri Komi /kesk
vpj.	Kari Rajamäki /sd	Lauri Kähkönen /sd
jäs.	Nils-Anders Granvik /r	Esa Lahtela /sd
	Pertti Hemmilä /kok	Eero Lämsä /kesk
	Matti Kangas /vas	Pertti Mäki-Hakola /kok
	Tapio Karjalainen /sd	Olli Nepponen /kok
	Marja-Leena Kemppainen /kd	Erkki Pulliainen /vihr.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Carl Selenius.