

YMPÄRISTÖVALIOKUNNAN LAUSUNTO 15/2001 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 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta (E 60/2001 vp) ympäristövaliokunnalle mahdollisia toimenpiteitä varten.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- neuvotteleva virkamies Seppo Sarkkinen, ympäristöministeriö
- ylitarkastaja Juhani Hienonen, liikenne- ja viestintäministeriö

- neuvotteleva virkamies Merja Sandell, valtiovarainministeriö
- ympäristöjohtaja Veikko Marttila, maa- ja metsätalousministeriö
- neuvotteleva virkamies Seppo Oikarinen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- ylitarkastaja Jukka Malm, Suomen ympäristökeskus SYKE
- tutkimusjohtaja Mikko Kara, VTT Energia
- tuoteturvallisuuspäällikkö Hilikka Vahervuori ja diplomi-insinööri Seppo Mikkonen, Forum Oyj.

Lisäksi valiokunta on saanut Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry:n, Sisudiesel Oy:n sekä Oy Teboil Ab — Suomen Petrooli Oy:n kirjalliset lausunnot.

VALTIONEUVOSTON SELVITYS

Direktiiviehdotus

Komissio antoi 11 päivänä toukokuuta 2001 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta.

Vuonna 2005 tulevat voimaan uudet "EURO IV"-ajoneuvopäästörajat, joiden saavuttaminen edellyttää uutta rikitöntä polttoainetta käyttävää ajoneuvoteknologiaa. Ehdotuksen keskeisimpiä

kohtia onkin turvata rikitömiä liikennepolttoaineiden riittävä saatavuus. Rikin vähentäminen polttoaineesta parantaa uusien ajoneuvojen polttoainetaloutta sekä vähentää tuntuvasti jo käytössä olevien ajoneuvojen päästöjä.

Ehdotuksen keskeinen sisältö on:

— Bensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimukset vahvistetaan 1.1.2005 alkaen käytännössä sa-

mansisältöisinä kuin ne ovat voimassaolevassa direktiivissä.

— Rikittömän bensiinin ja dieselöljyn käyttöönotto ja saatavuus tulevat pakollisiksi vuonna 2005. Vuodesta 2011 alkaen on kaiken myytävän polttoaineen oltava rikittömä.

— Rikittömän dieselöljyn käyttöönottoa koskevaa määräaika tarkastellaan uudelleen viimeistään vuonna 2006. Tarkoituksena on arvioida, onko määräaika oikea, jotta voidaan välttää kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen lisääntyminen (jalostamojen CO₂-päästöt) sekä jalostamoille aiheutuvat lisäkustannukset.

— Työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävät polttoaineet (diesel- ja kaasuöljy) määritellään direktiivissä.

— Työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuus on oltava alle 2 000 ppm ja viimeistään vuonna 2008 alle 1 000

ppm (sama aikataulu kuin kevyelle polttoöljylle).

— Komissiossa valmistellaan erikseen työko-
neiden päästömääräysten tiukentamista vuoden 2008 jälkeen.

— Jäsenvaltiot veloitetaan toteuttamaan polttoaineen laadun seurantajärjestelmä.

— Direktiiviin otetaan velvoite säätää seuraamuksista säädösten rikkomistapauksissa.

Direktiivi on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2004 alusta.

Valtioneuvoston kanta

Valtioneuvosto kannattaa yleisesti ottaen komission ehdotusta. Eräiltä osin valtioneuvosto kuitenkin pitää tarpeellisenä direktiiviehdotuksen täsmentämistä. Kysymys on ensi sijassa ehdotusta tiukentavista kannanotoista. Valtioneuvoston kantaa selvitetään tarkemmin valiokunnan kannanottojen yhteydessä.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Direktiiviehdotuksen puollettavuus

Ehdotetulla direktiivillä täydennetään bensiinin ja dieselpolttoaineiden ympäristöperusteisia laatuvaatimuksia. Valtioneuvoston yleiskanta ehdotukseen on puoltava.

Ympäristövaliokunta yhtyy valtioneuvoston puoltavaan kantaan. Rikittömän bensiinin ja dieselöljyn käyttöönotto vähentää paitsi rikkipäästöjä myös polttoaineen kulutusta. Näin myös muut polttoaineiden käytöstä syntyvät päästöt (hiukkaspäästöt, CO₂-päästöt) vähenevät. Rikittömän polttoaine säästää myös koneiden ja ajoneuvojen moottoreita sekä katalysaattoreita, millä seikalla on merkitystä tuotteiden elinkaaritalon kannalta. Tiukemmat polttoaineiden laatuvaatimukset parantavat lisäksi Suomen kilpailukykyä, sillä meillä on jo nyt EU:n jäsenmaiden keskitasoa paremmat polttoainelaadut käytössä.

Aikataulu

Komissio ehdottaa, että rikittömän bensiinin ja rikittömät dieselpolttoaineet otetaan EU:n alueella käyttöön viimeistään 1.1.2005. Rikittömiä polttoaineita olisi tuolloin oltava käytössä riittävässä määrin ja maantieteellisesti tasapainoisesti kaikissa jäsenvaltioissa. Vuoden 2011 alusta sallittaisiin ainoastaan rikittömän polttoaineen käyttö.

Valtioneuvosto pitää hyvänä, että rikittömät polttoaineet otetaan yhteisössä riittävän laajasti käyttöön vuoteen 2005 mennessä ja että siirtymään asteittain rikittömiin polttoaineisiin vuoteen 2011 mennessä. Valtioneuvoston mielestä siirtymäaika voisi olla kuitenkin mahdollisimman lyhyt ja sen takaraja esimerkiksi vuosi 2008.

Ympäristövaliokunta kannattaa kokonaan rikittömiin polttoaineisiin siirtymistä aikaisemmin kuin vuonna 2011. Saadun selvityksen mukaan Suomen huoltovarmuusvarastoihin varastoitu rikillinen polttoaine saadaan vuoteen 2008

mennessä vaihdettua kotimarkkinoiden kautta rikittömään laatuun. Lyhyempi siirtymäaika ei siten aiheuttaisi Suomelle myöskään tästä näkökulmasta ongelmia.

Asian käsittelyn yhteydessä valiokunnalle on esitetty, että Suomessa siirryttäisiin vuonna 2005 yhdellä kertaa kokonaan rikittömiin polttoaineisiin. Esitystä on perusteltu näkemyksellä, jonka mukaan Suomessa käytössä olevissa jakelujärjestelmissä on vaikea toteuttaa rikittömän ja normaalirikkisen bensiinin ja dieselin yhtäaikaista jakelua.

Valiokunta pitää ympäristönsuojeluperusteina tavoiteltavana, että rikittömiin polttoaineisiin päästäisiin meillä siirtymään mahdollisimman aikaisin. Huoltovarmuusvaraston vaihtaminen on kuitenkin taloudellisesti niin merkittävä seikka, että se on otettava asiaa harkittaessa huomioon. Valiokunta esittää selvitettäväksi, onko mitenkään mahdollista vaihtaa huoltovarmuusvarasto rikittömiin polttoaineisiin jo vuoteen 2005 mennessä.

Työkoneet

Komission ehdotuksen mukaan työkoneiden polttoaineille asetetaan direktiivissä kevyen polttoöljyn laatuvaatimuksia vastaavat laatuvaatimukset (rikkipitoisuus alle 2 000 ppm, viimeistään vuonna 2008 alle 1 000 ppm).

Valtioneuvosto pitää hyödyllisenä laatuvaatimusten asettamista. Ehdotetut vaatimukset eivät kuitenkaan täytä vuosikymmenen lopulla käyttöön tulevan moottoritekniikan ja ympäristönsuojelutekniikan vaatimuksia. Valtioneuvosto katsookin, että ympäristön ja laitteiden kannalta olisi hyödyllistä käyttää rikittömän dieselpolttoaineen tasoista polttoainetta myös työkoneissa. Toisaalta valtioneuvosto toteaa, että Suomessa on arviolta 30 000 maatilaa, joissa traktorien polttoaine otetaan samasta säiliöstä kuin viljan-kuivureissa käytettävä kevyt polttoöljy. Tämänhetkisten arvioiden mukaan näihin jakelupisteisiin ei ole tarkoituksenmukaista investoida. Dieselpolttoaineeseen siirtymisellä olisi lisäksi veroseuraamuksia, joiden vaikutuksia ei ole riittävästi selvitetty. Näistä syistä valtioneuvosto kannattaa komission ehdotusta, joka mahdollis-

taa toistaiseksi myös muun kuin maantieliikenteeseen tarkoitetun dieselöljyn käytön työkoneissa.

Ympäristövaliokunnan saaman selvityksen mukaan Euroopan parlamentissa ja neuvostossa on direktiiviehdotuksen käsittelyn yhteydessä esitetty painokkaasti näkemyksiä, joiden mukaan työkoneissa tulee sallia vain dieselöljyn ta-soisen polttoaineen käyttö.

Ympäristövaliokunta katsoo, että ympäristönsuojelun näkökulmasta dieselöljytasoiseen polttoaineeseen siirtyminen työkoneissa on perusteltua. Suomessa työkoneiden rikkipäästöt (2 600 tonnia/vuosi) ovat yli kymmenkertaiset verrattuna tieliikenteen rikkipäästöihin (230 tonnia/vuosi). Päästöjen määrään vaikuttaa nimenomaan polttoaineiden laatuero.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan työkoneissa käytettävän polttoaineen verotus voidaan säilyttää nykyisenä myös silloin, jos dieselöljyn käyttö tulee pakolliseksi. Alemman verotuksen toteuttaminen edellyttäisi vain, että työkonekäyttöön myytävä dieselöljy värjätään. Useassa EU:n jäsenmaassa (mm. Saksa, Ruotsi, Italia, Itävalta) on tehty tämän tyyppinen ratkaisu.

Ympäristövaliokunta toteaa edelleen, että työkoneiden moottorit alkavat jo tällä hetkellä olla teknologialtaan tieliikenteen ajoneuvojen moottoreihin verrattavia. Jos tällaisissa työkoneissa käytetään heikompileatuista polttoainetta, syntyy tarpeettomia laitevaurioita.

Ympäristönäkökohdat ja moottorien kehitys huomioon ottaen ympäristövaliokunta kannattaa dieselöljyyn siirtymistä myös työkoneissa. Samalla valiokunta edellyttää, että työkoneissa käytettävän dieselöljyn verotus säilytetään kevyen polttoöljyn verotuksen tasolla. Jotta maatilat eivät joutuisi investoimaan työkoneiden polttoainetta varten toista säiliötä, on valiokunnan mielestä tarkoituksenmukaista, että myös maatalojen viljan-kuivureissa ja lämmityksessä voidaan käyttää samaa verotuksellisesti edullista dieselöljyä kuin työkoneissa.

Jos direktiivi hyväksytään siinä muodossa, että kevyttä polttoöljyä voidaan edelleen käyttää työkoneissa, yhtyy valiokunta valtioneuvos-

ton kantaan, jonka mukaan direktiivi ei kuitenkaan saa estää Suomea ottamasta käyttöön kevyen polttoöljyn rikkipitoisuuden 1 000 ppm:n vaatimusta jo 1.1.2004 (VN:n asetus 76/2000) eikä vasta 2008 kuten direktiiviehdotuksessa ehdotetaan.

MTBE

Komission ehdotukseen ei sisälly muutoksia, jotka liittyvät bensiinin MTBE-pitoisuuteen. Perusteluissa komissio kuitenkin ilmoittaa seuraavansa MTBE:n vaikutuksia pohjavesiin niiden lisätietojen valossa, joita saadaan vesipolitiikan puitedirektiivin nojalla, sekä ehdottavansa tarvittaessa toimenpiteitä.

Valtioneuvosto pitää komission ehdotusta harkita MTBE:n aiheuttaman pohjaveden pilaantumisen vastaisia toimia vasta vesipolitiikan puitedirektiivin seurannan perusteella hitaana. Riskin vähentämiseksi huoltoasemilla tulisi tehostaa vuotojen ja ylitäytön estämiseen tähtäviä toimia. Direktiiviin tulisi lisäksi harkita muutosta, joka sallii kansallisesti säätää tiukemmista vaatimuksista pohjavesialueiden erityisen herkkyyden takia. Tiukempia vaatimuksia ei kuitenkaan ole perusteltua tehdä yksinomaan MTBE:tä ajatellen, sillä korvaavat aineet (esim. ETBE ja TAME) aiheuttavat ilmeisesti vastavia haittoja.

Ympäristövaliokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan. Samalla valiokunta kuitenkin korostaa, että MTBE:n tai muiden happea sisältävien yhdisteiden käyttö bensiinissä on perusteltua ilmansuojelullisista syistä. Päästöjä vähentävät vaikutukset korostuvat varsinkin kylmässä ilmastossa. Valiokunta huomauttaa lisäksi, että MTBE:n käytön yleinen rajoittaminen rajoittaisi samalla muutamissa Euroopan maissa jo aloitettua biokomponenttien käyttöä bensiinissä.

Myös Suomessa suunnitellaan ympäristöystävällisen biokomponenttisen bensiinin markkinoille tuomista.

Muita näkökohtia

Asiaa käsitellessään valiokunta on vielä kiinnittänyt huomiota siihen, miten rikittömän polttoaineen saanti EU:n ulkopuolella turvataan. Kansainvälisiä kuljetuksia ajatellen tällaisen polttoaineen saanti on merkittävä kysymys.

Ympäristövaliokunnan mielestä valtioneuvoston tulee kiinnittää EU:n huomiota rikittömän bensiinin saannin turvaamiseen Itä-Euroopan alueella, erityisesti EU:n jäsenyyttä hakevissa maissa.

Lausunto

Lausuntonaan ympäristövaliokunta kunnioittavasti ilmoittaa,

että valiokunta yhtyy valtioneuvoston kantaan täydennettynä seuraavilla lisänäkökohdilla:

— että valtioneuvosto selvittää vielä mahdollisuutta siirtyä Suomessa kokonaan rikittömiin polttoaineisiin jo vuonna 2005,

— että Suomi kannattaa dieselöljyn taasoisen polttoaineen käyttöä työkoneissa ja muutoinkin maataloilla sillä edellytyksellä, että työkoneissa ja maataloilla käytettävän dieselöljyn verotus pidetään samalla tasolla kuin kevyen polttoöljyn verotus ja

— että Suomi kiinnittää EU:n huomiota rikittömän bensiinin saannin turvaamiseen EU:n ulkopuolella.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2001

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Pentti Tiusanen /vas	Riitta Korhonen /kok
vpj.	Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk	Esko Kurvinen /kok
jäs.	Christina Gestrin /r	Kari Kärkkäinen /kd
	Rakel Hiltunen /sd	Jari Leppä /kesk
	Susanna Huovinen /sd	Hanna Markkula-Kivisilta /kok
	Marjukka Karttunen /kok	Rauha-Maria Mertjärvi /vihr
	Tarja Kautto /sd	Säde Tahvanainen /sd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Salme Kandolin.