

Eduskunnan suuri valiokunta

Viite
Hänvisning

Asia
Ärende

**KOMMISSION EHDOTUS EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI
BENSIININ JA DIESELPOLTTOAINEIDEN LAADUSTA JA DIREKTIIVIN 98/70/EY MUUT-
TAMISESTA**

Eurodoc: EU/220501/0439

Ympäristöministeriö esittää kunnioittavasti perustuslain 97§:n 1 momentin nojalla oheisen valtioneuvoston selvityksen komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta.

Ympäristöministeri

Satu Hassi

- LIITE 1 EU-perusmuistio 28.6.2001
- LIITE 2 Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta
- LIITE 3 Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kvaliteten på bensin och dieselbränslen och om ändring av direktiv 98/70/EG
- LIITE 4 Consolidated version of Directive 98/70/EC

28.6.200

1

Asia **KOMISSION EHDOTUS NEUVOSTON JA PARLAMENTIN DIREKTIIVIKSI BENSIININ JA DIESELPOLTTOAINEIDEN LAADUSTA JA DIREKTIIVIN 98/70/EY MUUTTAMISESTA**

Eurodoc nro:

EU/220501/0439

Käsittelyvaihe ja käsittelyn luonne:

Ympäristöministerineuvosto 7.-~~8.~~6.2001

- komissio esitteli ehdotuksen

Asiakirjat: KOM(2001) 241 lopullinen., 8971/01 ENV 234, ENT 89, ENER 69, CODEC 436

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely:

95 art/251 art yhteispäätös menettely

Käsittelijät:

Ympäristöministeriö, neuvotteleva virkamies Seppo Sarkkinen, p. 1991 9685

Ympäristöministeriö, hallitussihteeri Oili Rahnasto, p. 1991 9492

Ympäristöministeriö, ylitarkastaja Mervi Mattila, p. 1991 9704

Suomen kanta/ohje:

Yleisesti ottaen Suomi kannattaa ehdotusta. Tässä esitetyjä alustavia kantoja ei ole vielä riittävästi koordinoitu. (tutkimusvarauma)

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 vaatimukset. Siksi olisi ympäristön ja laitteiden kannalta hyödyllistä voida käyttää dieselpolttoaineen tasoista polttoainetta myös vastaaviin työkonedieseleihin.

Suomi pitää komission ehdotusta harkita MTBE:n aiheuttaman pohjaveden pilaantumista ehkäiseviä toimia vasta vesipolitiikan puitedirektiivin mukaisen seurannan tulosten perusteella hitaana. Olemassa olevien aineiden vaarojen arvioinnista ja valvonnasta annetun neuvoston asetuksen (93/793/ETY) mukainen Suomen laatima riskinarvio osoittaa, että MTBE:n matala haju- ja makukynnys aiheuttaa riskin pohjaveden ja juomaveden laadulle. Riskin vähentämiseksi vuotojen ja ylitäytön estämiseen tähtääviä toimia tulisi tehostaa huoltoasemilla, mikä saattaa edellyttää uus~~tsia~~ esityksiä yhteisötasois~~eksiä~~ lainsäädännöksi~~tä~~ teitä. Tämän lisäksi tulisi harkita polttoainedirektiivin 6 artiklan muuttamista siten, että siihen sisällytettäisiin mahdollisuus kansallisesti säätää tiukemmasta sallitusta bensiinin MTBE:n tai vastaavan lisäaineen maksimipitoisuudesta, jos se on perusteltua jäsenmaan pohjavesialueiden erityisen herkkyyden takia. Ratkaisuna voisi harkita, että 6 artiklasta joko 1) poistetaan viittaus ilmansuojeluun ja käytetään yleisesti ympäristönsuojeluperustetta tai 2) lisätään ilmansuojelun lisäksi pohjavesien suojelu (erityisen herkillä pohjavesialueilla). Näitä toimia ei kuitenkaan tule tehdä yksinomaan MTBE:tä ajatellen, koska on ilmeistä, että mahdolliset sitä korvaavat

aineet (etterit, ETBE, TAME) aiheuttavat vastaavia haittoja. Siksi on varottava viittaamasta mihinkään tiettyyn aineeseen ja olisi yleisesti puhuttava herkistä pohjavesialueista.

Raskaan ja kevyen polttoöljyn rikkipitoisuudesta annetun valtioneuvoston asetuksen (766/2000) mukaan kevyen polttoöljyn rikkipitoisuuden on oltava 1000 ppm 1.1.2004 alkaen (eli 4 v. aikaisemmin kuin tässä direktiivissä). On huolehdittava siitä, että Suomi voi säilyttää asetuksessa säädetyn nopeamman aikataulun kevyen polttoöljyn alemmalle rikkipitoisuudelle myös siinä tapauksessa että sitä käytetään työkoneille määriteltynä polttoaineena. (vrt. konsolidoitu direktiivi art. 4 kohta 5)

Pääasiallinen sisältö:

Direktiiviehdotuksen tavoitteet:

Direktiiviehdotuksella on kaksi päätavoitetta: 1) varmistaa, että rikittömiä polttoaineita on markkinoilla vuodesta 2005 eteenpäin ja 2) varmistaa 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 kiireesti täydennettävä, jotta polttoaineiden tuottajat ja ajoneuvojen valmistajat voivat toimia selkeiden säädösten mukaisesti.

Vuonna 2005 tulevat voimaan uudet ”EURO IV” -ajoneuvopäästörajat, joiden 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).

Muutosehdotuksessa on esitetty mm. seuraavaa:

- 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 rikkipitoisuudet oltava rikitöntä (rikkiä enintään 10 ppm).

Määräaikaa, jolloin siirrytään käyttämään yksinomaan rikitöntä dieselöljyä (rikkiä enintään 10 ppm) tarkastellaan uudelleen viimeistään vuonna 2006. Tarkoituksena on arvioida asetettua määräaikaa, jotta voidaan välttää kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen lisääntyminen sekä jalostamoille aiheutuvat lisäkustannukset.

- liikkuvissa työkoneissa ja maataloustraktoreissa käytettävien polttoaineiden (diesel- ja kaasuöljy) määritelmä sisällytetään direktiiviin
- liikkuviin työkoneisiin ja maataloustraktoreihin käytettäväksi tarkoitettun kaasuöljyn rikkipitoisuus on oltava alle 2000 ppm ja viimeistään vuonna 2008 alle 1000 ppm (sama aikataulu kuin kevyelle polttoöljylle)
- 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 säädösten rikkomistapauksissa

- yksinkertaistetaan polttoaineen laatuvaatimusten noudattamisen valvonnassa käytettävien määritysmenetelmien mukauttamista tekniseen kehitykseen (suora viittaus standardeihin EN 228 ja EN 590)
- direktiivin liitteet I-IV korvataan uusilla, joista I ja II sisältävät 1.1.2000 voimaan tulleet määräykset sekä suorat viittaukset CEN-standardeihin ja liitteet III ja IV 1.1.2005 voimaan tulevat määräykset

Kansallinen käsittely:

Ympäristöjaosto 18.5.2001 (direktiiviehdotuksen kieliversiot ja perusmuistio eivät olleet vielä saatavilla)

EU-ministerivaliokunta 1.6.2001

Alustavia keskusteluja on käyty useiden tahojen kanssa (VM, MMM, LVM, KTMTärkeimmät ministeriöt, Suomen ympäristökeskus, VTT, Sisudiesel, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto, Fortum). Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto on perustanut asiantuntijatyöryhmän, joka tarkastelee selvittää ehdotukseen kansalliseen toimeenpanoon liittyviä käytännön kysymyksiä.

Eduskunnan informointi:

Suuri valiokunta 1.6.2001

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. Hallintopakosta säädetään ympäristönsuojelulain 87 §:ssä. Sen mukaan pakkokeinoja käyttää ympäristöministeriö.

Taloudelliset vaikutukset:

Komission teettämän kustannushyötyanalyysin 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 kustannushyötylaskelman mukaan rikittömiin polttoaineisiin siirtymisen hyötyjen nettohyötyarvo 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.

Muut mahdolliset asiaan vaikuttavat tekijät:

Ei ole vielä tiedossa.