

EUROOPAN PARLAMENTTI

1999



2004

Istuntoasiakirja

LOPULLINEN
A5-0293/2002

11. syyskuuta 2002

*****II**

SUOSITUS TOISEEN KÄSITTELYYN

Neuvoston yhteinen kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY muuttamisesta
(5117/1/2002 – C5-0183/2002 – 2001/0107(COD))

Ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunta

Esittelijä: Heidi Anneli Hautala

Lainsäädäntömenettelyistä käytettävät symbolit

- * Kuulemismenettely
yksinkertainen enemmistö
- **I Yhteistoimintamenettely (ensimmäinen käsittely) *yksinkertainen enemmistö*
- **II Yhteistoimintamenettely (toinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai tarkistamiseksi
- *** Hyväksyntämenettely
parlamentin jäsenten enemmistö lukuun ottamatta EY-sopimuksen 105, 107, 161 ja 300 artiklassa ja EU-sopimuksen 7 artiklassa tarkoitettuja tapauksia
- ***I Yhteispäätösmenettely (ensimmäinen käsittely) *yksinkertainen enemmistö*
- ***II Yhteispäätösmenettely (toinen käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen kannan hyväksymiseksi parlamentin jäsenten enemmistö yhteisen kannan hylkäämiseksi tai tarkistamiseksi
- ***III Yhteispäätösmenettely (kolmas käsittely)
yksinkertainen enemmistö yhteisen tekstin hyväksymiseksi

(Ilmoitettu menettely perustuu komission esittämään oikeusperustaan.)

Tarkistukset säädösehdotukseen

Parlamentin tarkistukset merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Pelkkää *kursivointia* käytetään kiinnittämään teknisten yksiköiden huomio sellaisiin säädösehdotuksen osiin, jotka ehdotetaan korjattavaksi lopullisessa tekstissä (esimerkiksi selvästi virheelliset tai kyseisestä kieliversiosta pois jääneet kohdat). Korjausehdotusten hyväksymisestä päättävät asianomaiset tekniset yksiköt.

SISÄLTÖ

	Sivu
ASIAN KÄSITTELY	4
LUONNOS LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI	5
PERUSTELUT.....	16

ASIAN KÄSITTELY

Parlamentti hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä 29. marraskuuta 2001 kantansa ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja direktiivin 98/70/EY muuttamisesta (KOM(2001) 241 – 2001/0107(COD)).

Parlamentin puhemies ilmoitti istunnossa 30. toukokuuta 2002 vastaanottaneensa yhteisen kannan ja lähettäneensä sen asiasta vastaavaan ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokuntaan (5117/1/2002 – C5-0183/2002).

Valiokunta oli nimittänyt kokouksessaan 29. toukokuuta 2002 esittelijäksi Heidi Anneli Hautalan.

Valiokunta käsitteli yhteistä kantaa ja luonnosta suositukseksi toiseen käsittelyyn kokouksissaan 9. heinäkuuta ja 10. syyskuuta 2002.

Viimeksi mainitussa kokouksessa valiokunta hyväksyi luonnoksen lainsäädäntöpäätöslauselmaksi äänin 36 puolesta, 10 vastaan ja 1 tyhjä.

Äänestyksessä olivat läsnä seuraavat jäsenet: Caroline F. Jackson (puheenjohtaja), Mauro Nobilia (varapuheenjohtaja), Alexander de Roo (varapuheenjohtaja), Heidi Anneli Hautala (esittelijä), María del Pilar Ayuso González, Jean-Louis Bernié, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Martin Callanan, Dorette Corbey, Avril Doyle, Jillian Evans (Patricia McKennan puolesta), Anne Ferreira, Jim Fitzsimons, Karl-Heinz Florenz, Pernille Frahm, Cristina García-Orcoyen Tormo, Laura González Álvarez, Robert Goodwill, Françoise Grossetête, Christa Klab, Eija-Riitta Anneli Korhola, Bernd Lange, Paul A.A.J.G. Lannoye (Marie Anne Isler Béguinin puolesta), Peter Liese, Rolf Linkohr (María Sornosa Martínezin puolesta), Giorgio Lisi (Per-Arne Arvidssonin puolesta), Torben Lund, Minerva Melpomeni Malliori, Emilia Franziska Müller, Rosemarie Müller, Giuseppe Nisticò, Neil Parish (Raffaele Costan puolesta), Béatrice Patrie, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, Karin Scheele, Inger Schörling, Jonas Sjöstedt, Renate Sommer (Horst Schnellhardtin puolesta), Dirk Sterckx (Jules Maatenin puolesta), Catherine Stihler, Astrid Thors, Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt ja Phillip Whitehead.

Suositus toiseen käsittelyyn jätettiin käsiteltäväksi 11. syyskuuta 2002.

Yhteiseen kantaan tehtävien tarkistusten jättämisen määräaika ilmoitetaan sen istuntojakson esityslistaluonnoksessa, jonka aikana suositusta käsitellään.

LUONNOS LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma neuvoston yhteisestä kannasta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin antamiseksi bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY muuttamisesta (5117/1/2002 – C5-0183/2002 – 2001/0107(COD))

(Yhteispäätösmenettely: toinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon neuvoston yhteisen kannan (5117/1/2002 – C5-0183/2002),
 - ottaa huomioon ensimmäisessä käsittelyssä esittämänsä kannan¹ komission ehdotuksesta Euroopan parlamentille ja neuvostolle (KOM(2001) 241²),
 - ottaa huomioon EY:n perustamissopimuksen 251 artiklan 2 kohdan,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 80 artiklan,
 - ottaa huomioon ympäristöasioiden, kansanterveyden ja kuluttajapolitiikan valiokunnan suosituksen toiseen käsittelyyn (A5-0293/2002),
1. tarkistaa yhteistä kantaa seuraavasti;
 2. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle.

¹ Hyväksytyt tekstit, 29.11.2001, kohta 9.

² EYVL C 213 E, 31.7.2001, s. 255.

Tarkistus 1
JOHDANTO-OSAN 8 KAPPALE

8) Näin ollen on aiheellista säätää toimenpiteistä, joilla varmistetaan enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien polttoaineiden käyttöönotto ja saatavuus. Verokannustimet ovat tässä yhteydessä osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi edistää laadultaan parempien polttoaineiden varhaista käyttöönottoa kansallisten tarpeiden ja tavoitteiden mukaisesti sekä lyhentää siirtymäkautta, jonka aikana markkinoidaan kahta erilaista laatua.

8) Näin ollen on aiheellista säätää toimenpiteistä, joilla varmistetaan enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien polttoaineiden käyttöönotto ja saatavuus. Verokannustimet ovat tässä yhteydessä osoittautuneet tehokkaaksi keinoksi edistää laadultaan parempien polttoaineiden varhaista käyttöönottoa kansallisten tarpeiden ja tavoitteiden mukaisesti sekä lyhentää siirtymäkautta, jonka aikana markkinoidaan kahta erilaista laatua. ***Verokannustimien käyttöönottoa olisi tuettava sekä puhtaampien tavanomaisten polttoaineiden että vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta.***

Perustelu

Tämä tarkistus korostaa sekä puhtaampien tavanomaisten polttoaineiden, mukaan lukien 50 mg/kg (ppm) ja 10 mg/kg (ppm) rikkiä sisältävät polttoaineet, että vaihtoehtoisten polttoaineiden verokannustimien merkitystä. Se korvaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt verokannustimia koskevat tarkistukset 19, 26 ja 27.

Tarkistus 2
JOHDANTO-OSAN 11 KAPPALE

11) Olisi säädettävä, että enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien bensiinien ja dieselpolttoaineiden yksinomaiseen käyttöön siirrytään 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen, jotta polttoaineiden valmistajille jää riittävästi aikaa tehdä tarvittavat investoinnit tuotantosuunnitelmien mukauttamiseksi. Yksinomaan enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien bensiinien ja dieselpolttoaineiden käyttö 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen vähentää myös jo olemassa olevan ajoneuvokannan

11) Olisi säädettävä, että enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien bensiinien ja dieselpolttoaineiden yksinomaiseen käyttöön siirrytään 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen, jotta polttoaineiden valmistajille jää riittävästi aikaa tehdä tarvittavat investoinnit tuotantosuunnitelmien mukauttamiseksi. Yksinomaan enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien bensiinien ja dieselpolttoaineiden käyttö 1 päivästä tammikuuta 2009 alkaen vähentää myös jo olemassa olevan ajoneuvokannan

tavanomaisia epäpuhtauspäästöjä ja parantaa näin ilmanlaatua; samalla varmistetaan, että kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt eivät lisäänty.

Dieselpolttoaineiden osalta tämä päivämäärä on varmistettava viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2005.

tavanomaisia epäpuhtauspäästöjä ja parantaa näin ilmanlaatua; samalla varmistetaan, että kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt eivät lisäänty.

Perustelu

Tämä tarkistus on johdonmukainen sen kanssa, että 1 artiklan 5 kohdan a alakohtaan sisältynyt varmistamismahdollisuus on poistettu. 10 mg/kg (ppm) polttoaineiden käyttöönottamisesta vuoteen 2009 mennessä saatavat hyödyt ovat jo tiedossa, minkä vuoksi ei ole mitään syytä viivyttää näiden polttoaineiden käyttöönottoa. Lisäksi autoteollisuus ja öljynjalostamot tarvitsevat aikaa investointiensa suunnitteluun, minkä vuoksi 10 mg/kg (ppm) polttoaineiden käyttöönoton päivämäärä on määrättävä jo nyt investointivarmuuden takaamiseksi.

Tarkistus 3

JOHDANTO-OSAN 13 KAPPALE

13) Liikkuviin työkoneisiin ja maatalous- ja metsätraktoreihin asennettavien moottorien päästöjen on oltava niiden rajojen mukaisia, joista säädetään liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen torjuntatoimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 97/68/EY ja maatalous- ja metsätraktoreiden käyttövoimaksi tarkoitettujen moottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen vähentämiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 74/150/ETY muuttamisesta 22 päivänä toukokuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/25/EY. Näiden päästörajojen saavuttaminen riippuu ***jatkossa yhä enemmän*** kyseisissä moottoreissa käytettävien ***kaasuöljyjen*** laadusta, ***ja näin ollen on tärkeää***

13) Liikkuviin työkoneisiin ja maatalous- ja metsätraktoreihin asennettavien moottorien päästöjen on oltava niiden rajojen mukaisia, joista säädetään liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen torjuntatoimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 97/68/EY ja maatalous- ja metsätraktoreiden käyttövoimaksi tarkoitettujen moottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen vähentämiseksi toteutettavista toimenpiteistä ja neuvoston direktiivin 74/150/ETY muuttamisesta 22 päivänä toukokuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/25/EY. Näiden päästörajojen saavuttaminen riippuu ***enenevässä määrin*** kyseisissä moottoreissa käytettävien ***polttoaineiden*** laadusta, ***ja tästä syystä ne sisällytetään***

*sisällyttää näiden polttoaineiden
määritelmä direktiiviin 98/70/EY.*

*tämän direktiivin soveltamisalaan
1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen.*

Perustelu

Tämä tarkistus on johdonmukainen sen kanssa, että 1 artiklan 5 kohdan a alakohtaan sisällytetty varmistamismahdollisuus on poistettu. Yhdysvalloissa ja Saksassa viime aikoina tehdyt tutkimukset ovat vahvistaneet sen, että paljon rikkiä sisältävät maastoliikenteen dieselpolttoaineet aiheuttavat vakavia terveys- ja ympäristöongelmia. Lisäksi maastoliikenteen ajoneuvomoottorien valmistajat ja öljynjalostamot tarvitsevat aikaa investointiensa suunnitteluun, minkä vuoksi 10 mg/kg (ppm) polttoaineiden käyttöönoton päivämäärä on määrättävä jo nyt investointivarmuuden takaamiseksi.

Tarkistus 4

1 ARTIKLAN 2 KOHTA

3 artiklan 2 kohdan d alakohta (direktiivi 98/70/EY)

d) Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hyvissä ajoin ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 niiden alueella pidetään kaupan lyijytöntä bensiiniä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta c alakohdan säännösten soveltamista. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tällaista lyijytöntä bensiiniä on saatavilla maantieteellisesti *asianmukaisesti* ja että se on kaikilta muilta osin liitteen III laatuvaatimusten mukaista. Jäsenvaltiot voivat syrjäisimpien alueiden osalta kuitenkin antaa erityisiä säännöksiä sellaisen bensiinin käyttöönotosta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 10 mg/kg. Tätä säännöstä soveltavien jäsenvaltioiden on ilmoitettava siitä komissiolle asianmukaisesti.

d) Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hyvissä ajoin ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 niiden alueella pidetään kaupan lyijytöntä bensiiniä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta c alakohdan säännösten soveltamista. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tällaista lyijytöntä bensiiniä on saatavilla maantieteellisesti *tasapainoisesti* ja että se on kaikilta muilta osin liitteen III laatuvaatimusten mukaista. Jäsenvaltiot voivat syrjäisimpien alueiden osalta kuitenkin antaa erityisiä säännöksiä sellaisen bensiinin käyttöönotosta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 10 mg/kg. Tätä säännöstä soveltavien jäsenvaltioiden on ilmoitettava siitä komissiolle asianmukaisesti. ***Komissio määrittää 11 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti arviointiperusteet, joiden pohjalta ratkaistaan, mitä maantieteellisesti tasapainoinen saatavuus merkitsee tätä alakohtaa silmällä pitäen.***

Perustelu

Rikittömän polttoaineen saatavuus on määriteltävä selkeästi. Erityisesti polttoainetta säästävillä moottoreilla varustettujen uusien ajoneuvon ostajille on taattava rikittömän polttoaineen saanti hyväksyttävällä säteellä, jotta säästövaikutuksia voidaan käytännössä hyödyntää. Tarkistuksella palautetaan ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 42 ja 45.

Tarkistus 5

1 ARTIKLAN 2 KOHDAN A B ALAKOHTA (uusi)
3 artiklan 5 kohta (direktiivi 98/70/EY)

a b) Poistetaan 5 kohta.

Perustelu

Paljon rikkiä sisältävien lyijyttömien polttoaineiden markkinoinnin sallivat poikkeukset lakkautetaan vuonna 2007 (vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyä tarkistusta 20).

Tarkistus 6

1 ARTIKLAN 2 KOHDAN A C ALAKOHTA (uusi)
3 artiklan 6 kohta (direktiivi 98/70/EY)

a c) Korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Komissio voi hyväksyä 3 ja 4 kohdassa tarkoitetut poikkeukset perustamissopimuksen mukaisesti."

Perustelu

Direktiivin 98/70 EY 3 artiklan 5 kohtaan liittyvä tekninen sopeuttaminen (vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyä tarkistusta 21).

Tarkistus 7
1 ARTIKLAN 3 KOHTA
4 artiklan 1 kohdan d alakohta (direktiivi 98/70/EY)

d) Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hyvissä ajoin ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 niiden alueella pidetään kaupan dieselpolttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta c alakohdan säännösten soveltamista. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tällaista dieselpolttoainetta on saatavilla maantieteellisesti *asianmukaisesti* ja että se on kaikilta muilta osin liitteen IV laatuvaatimusten mukaista.

Jäsenvaltiot voivat syrjäisimpien alueiden osalta kuitenkin antaa erityisiä säännöksiä sellaisen dieselpolttoaineen käyttöön otosta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 10 mg/kg. Tätä säännöstä soveltavien jäsenvaltioiden on ilmoitettava siitä komissiolle asianmukaisesti.

Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että hyvissä ajoin ja viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 niiden alueella pidetään kaupan dieselpolttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, sanotun kuitenkaan rajoittamatta c alakohdan säännösten soveltamista. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tällaista dieselpolttoainetta on saatavilla maantieteellisesti *tasapainoisesti* ja että se on kaikilta muilta osin liitteen IV laatuvaatimusten mukaista.

Jäsenvaltiot voivat syrjäisimpien alueiden osalta kuitenkin antaa erityisiä säännöksiä sellaisen dieselpolttoaineen käyttöön otosta, jonka enimmäisrikkipitoisuus on 10 mg/kg. Tätä säännöstä soveltavien jäsenvaltioiden on ilmoitettava siitä komissiolle asianmukaisesti. ***Komissio määrittää 11 artiklassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti arviointiperusteet, joiden pohjalta ratkaistaan, mitä maantieteellisesti tasapainoinen saatavuus merkitsee tätä alakohtaa silmällä pitäen.***

Perustelu

Rikittömän polttoaineen saatavuus on määriteltävä selkeästi. Erityisesti polttoainetta säästävillä moottoreilla varustettujen uusien ajoneuvon ostajille on taattava rikittömän polttoaineen saanti hyväksyttävällä säteellä, jotta säästövaikutuksia voidaan käytännössä hyödyntää. Lisäksi dieselmootoreissa on pakokaasujen alhaisemman lämpötilan vuoksi vaarana, että rikkipitoinen polttoaine vahingoittaa pakokaasujen puhdistuslaitteita. Tarkistuksella palautetaan ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyt tarkistukset 43 ja 46.

Tarkistus 8
1 ARTIKLAN 3 KOHDAN A A ALAKOHTA (uusi)

4 artiklan 3 kohta (direktiivi 98/70/EY)

a a) Poistetaan 3 kohta.

Perustelu

Paljon rikkiä sisältävien lyijyttömien polttoaineiden markkinoinnin sallivat poikkeukset lakkautetaan vuonna 2007 (vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyä tarkistusta 24).

Tarkistus 9

1 ARTIKLAN 3 KOHDAN A B ALAKOHTA (uusi)
4 artiklan 4 kohta (direktiivi 98/70/EY)

a b) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Komissio voi hyväksyä 2 kohdassa tarkoitetun poikkeuksen perustamissopimuksen mukaisesti."

Perustelu

Direktiivin 98/70 EY 4 artiklan 3 kohtaan liittyvä tekninen sopeuttaminen (vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyä tarkistusta 25).

Tarkistus 10

1 ARTIKLAN 3 KOHDAN B ALAKOHTA
4 artiklan 5 kohta (direktiivi 98/70/EY)

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **kaasuöljyissä**, joita pidetään kaupan niiden alueella ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi liikkuvissa työkoneissa ja maatalous- ja metsätraktoreissa, **rikkipitoisuus on alle 2 000 mg/kg**. Viimeistään **1 päivänä tammikuuta 2008** suurin sallittu rikkipitoisuus **kaasuöljyissä**, jotka on tarkoitettu käytettäväksi liikkuvissa työkoneissa ja maatalous- ja metsätraktoreissa, on **1 000 mg/kg**. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin edellyttää **alhaisempaa enimmäisrikkipitoisuutta taikka** samaa rikkipitoisuutta kuin

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **polttoaineet**, joita pidetään kaupan niiden alueella ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi liikkuvissa työkoneissa ja maatalous- ja metsätraktoreissa, **täyttävät viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 liitteessä IV määrätyt laatuvaatimukset**. Viimeistään **1 päivänä tammikuuta 2005** suurin sallittu rikkipitoisuus **polttoaineissa**, jotka on tarkoitettu käytettäväksi liikkuvissa työkoneissa ja maatalous- ja metsätraktoreissa, on **350 mg/kg**. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin edellyttää samaa rikkipitoisuutta kuin säädetään

säädetään dieselpolttoaineille tässä direktiivissä.

dieselpolttoaineille tässä direktiivissä **ennen vuotta 2005.**

Laatuvaatimukset eivät vaikuta jäsenvaltioiden mahdollisuuteen soveltaa liikkuvien työkoneiden ja maatalous- ja metsätraktoreiden polttoaineisiin erityistä verokohtelua tai verokannustimia.

Perustelu

1. Maastossa liikkuvien työkoneiden ja maatalous- ja metsätraktorien polttoaineiden (ja vaihtoehtoisten polttoaineiden) rikkipitoisuuden alentaminen on keskipitkällä aikavälillä yhdenmukaistettava maantieajoneuvoja koskevien säännösten kanssa tämän direktiivin mukaisesti. Yhdysvalloissa ja Saksassa viime aikoina tehdyt tutkimukset ovat vahvistaneet sen, että traktoreissa käytettävät paljon rikkiä sisältävät polttoaineet aiheuttavat vakavia terveys- ja ympäristöongelmia. Maastokäytön osuus on vain 8,5 % polttoaineiden kokonaiskulutuksesta, mutta sen ympäristövaikutusten merkitys on kasvamassa sen vuoksi, että niissä tällä hetkellä käytetään paljon rikkiä sisältäviä polttoöljyjä.

350 mg/kg (ppm) (maantieajoneuvoja koskevan liitteen II mukaisesti) tai sitä alemman raja-arvon määrittäminen näyttää hyvältä kompromissilta lyhyellä aikavälillä, koska vuoteen 2005 mennessä sitä sovelletaan jo 8 jäsenvaltiossa (Itävalta, Tanska, Saksa, Kreikka, Italia, Luxemburg, Portugali ja Ruotsi), ja koska Tanska ja Ruotsi siinä vaiheessa soveltavat jo 50 mg/kg (ppm) alittavaa raja-arvoa.

(Tämä tarkistus perustuu ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyyn tarkistukseen 26 ja Ayoso Gonzalesin esittämään kompromissiluonnokseen.)

Tarkistus 11
1 ARTIKLAN 6 KOHTA
9 artiklan 1 kohdan a alakohta (direktiivi 98/70/EY)

a) *Onko tarpeen muuttaa määräpäivää, jona siirrytään käyttämään yksinomaan dieselpolttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, jotta kasvihuonekaasujen kokonaispäästöt eivät lisääntyisi. Tässä tarkastelussa on otettava huomioon jalostamojen prosessiteknologian kehitys, ajoneuvojen polttoainetaloudellisuuden odotettavissa olevat parannukset sekä se, kuinka nopeasti uutta polttoainetehokasta teknologiaa otetaan käyttöön ajoneuvoissa.*

a) *Mitä päästöetuja saavutetaan parantamalla polttoaineen ympäristöparametrejä, mukaan luettuna bensiinin ja dieselöljyn karstoittumistaipumus, polttoaineen puhtaus, aromaattipitoisuus, voitelukyky, fosfori- ja silikonipitoisuus ja metalliset lisäaineet.*

Perustelu

Esittelijä voi hyväksyä päivämäärän 1. tammikuuta 2009 rikkiä enintään 10 mg/kg (ppm) sisältävien polttoaineiden lopullisen käyttöönoton päivämääräksi vain, jos se antaa teollisuudelle pitkäaikaisen investointivarmuuden. Tästä syystä mahdollisuus tarkistaa dieselpolttoaineiden ominaisuuksia vuonna 2005 tehtävän tarkistamisen yhteydessä on poistettava (vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksyttyä tarkistusta 47).

Tarkistus 12
1 ARTIKLAN 6 KOHTA
9 artiklan 1 kohdan g alakohta (direktiivi 98/70/EY)

g) Onko tarpeen *muuttaa polttoaineiden laatuvaatimusten muita parametrejä ja* edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa, biopolttoaineet mukaan lukien.

g) Onko tarpeen edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa, biopolttoaineet mukaan lukien, *ja onko tarpeen muuttaa polttoaineiden laatuvaatimusten muita parametrejä sekä tavanomaisten että vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta, erityisesti tässä direktiivissä ja standardissa CEN EN 228 tarkoitettujen bensiinien haihtuvuuden enimmäisraja-arvoja, jotta direktiiviä ja standardia voitaisiin soveltaa bioetanolin ja bensiinin seoksiin.*

Perustelu

Tämä tarkistus liittyy viimeaikaisiin keskusteluihin direktiiviehdotuksesta, joka koskee liikenteen alan biopolttoaineita (KOM(2001) 547). Sanamuodon muuttamisen tarkoituksena on varmistaa, että tässä yhteydessä tutkitaan sekä vaihtoehtoisten että tavanomaisten polttoaineiden laatuvaatimuksia.

Vaikka bioetanolin haihtuvuus on bensiiniä pienempi, sen suora sekoittaminen bensiiniin lisää lopullisen polttoaineen haihtuvuutta niin, että direktiivissä 98/70/EY asetetut raja-arvot saattavat ylittyä, etenkin lämpimämmän ilmanalan maissa.

Bensiiniseoksiin parhaiten soveltuva biopolttoaine on bioETBE. Se on eetteröityä isobutyleeniä (jalostuksen sivutuote) ja bioetanolia. Sen haihtuvuus on bioetanolia pienempi, ja bensiiniin sekoitettuna se antaa hyviä tuloksia. Ajoneuvojen uusissa moottoreissa haihtuvuudesta ei kuitenkaan ole niin suurta haittaa, sillä ne minimoivat mahdolliset ympäristövaikutukset. Bioetanolia voidaan siten sekoittaa suoraan bensiiniin (sekoittamatta sitä ensin isobutyleeniin).

Ongelma ei siis ole niinkään bioetanol-bensiiniseosten haihtuvuus, vaan direktiivissä 98/70/EY asetetut raja-arvot. Yhdysvalloissa bioetanol-bensiiniseoksille sallitaan 7 kPa:n ylimääräinen höyrynpaine. Myös Euroopan auto- ja öljyteollisuus myöntävät, etteivät korkeammat höyrynpaineet aiheuta ongelmia.

Tarkistus 13

LIITE

Liite IV, otsikko (direktiivi 98/70/EY)

DIESELMOOTTOREILLA
VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA
KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN
POLTTOAINEIDEN
YMPÄRISTÖPERUSTEISET
LAATUVAATIMUKSET

DIESELMOOTTOREILLA
VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA **JA**
LIIKKUVISSA TYÖKONEISSA SEKÄ
MAATALOUSTRAKTOREISSA¹
KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN
POLTTOAINEIDEN
YMPÄRISTÖPERUSTEISET
LAATUVAATIMUKSET

¹ 4 artiklan 5 kohdan määräysten mukaisesti liikkuvat työkoneet ja maataloustraktorit sisällytetään liitteeseen IV 1. tammikuuta 2009 alkaen.

Perustelu

Vastaa direktiivin 98/70/EY 4 artiklan 5 kohtaa liikkuvien työkoneiden osalta ja vastaa ensimmäisessä käsittelyssä hyväksytyä tarkistusta 37.

PERUSTELUT

Neuvosto ehdottaa yhteisessä kannassaan, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 1. päivänä tammikuuta 2009 niiden alueella voidaan pitää kaupan yksinomaan sellaista bensiiniä ja dieselöljyä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg. Neuvoston tavoite on siirtynyt siten, että se on vuoden 2011 tammikuun 1. päivän sijasta komission ehdottama 1. tammikuuta 2009, mikä on askel oikeaan suuntaan, sillä parlamentti esitti ensimmäisessä käsittelyssä täydellisen käyttöönoton määräajaksi 1. tammikuuta 2008.

Esittelijä ehdottaa vuoden 2009 hyväksymistä määräajaksi kahdella ehdolla:

- 1) Vuotta 2005 koskevien poikkeusten poistaminen vanhasta direktiivistä 98/70/EY, koska ne nyt näyttävät täydellisesti vanhentuneilta,
- 2) Vuotta 2005 koskevan tarkistusmahdollisuuden poistaminen dieselöljyn osalta, koska ne hyödyt, jotka saadaan 10 mg/kg (ppm) dieselpolttoaineiden käyttöönotosta vuoteen 2009 mennessä, ovat jo tiedossa.

Yhdysvalloissa ja Saksassa viime aikoina tehdyt tutkimukset ovat vahvistaneet, että liikkuvien työkonoiden ja maataloustraktorien paljon rikkiä sisältävät dieselpolttoaineet aiheuttavat vakavia terveys- ja ympäristöongelmia.

Esittelijä pyrkii kompromissiin neuvoston kanssa ja esittää rikkipitoisuuden asteittaista alentamista siten, että sen enimmäismäärä on 350 mg/kg vuonna 2005, mikä on jo todellisuutta 8 jäsenvaltiossa. Toisessa vaiheessa liikkuvat työkonoidet sisällytetään täydellisesti tämän direktiivin soveltamisalaan 1. tammikuuta 2009 alkaen. Esittelijä korostaa myös erityisen verokohtelun tai erityisten verokannustimien mahdollisuutta liikkuvien työkonoiden ja maataloustraktorien polttoaineiden osalta tässä yhteydessä.

Esittelijä sisällyttää myös lisätutkimuksen tarpeen, joka koskee seuraavia tekijöitä: vaihtoehtoiset polttoaineet, biopolttoaineet mukaan lukien; mahdollinen tarve asettaa polttoaineiden laatuvaatimuksia; tässä yhteydessä tarkistamatta jätetyt tavanomaisten polttoaineiden erilaisten laatuvaatimusten parametrit; polttoaineiden ympäristöparametrien parantamisen tuomat hyödyt, mukaan lukien karstoittumistaipumus, polttoaineen puhtaus, aromaattipitoisuus, voitelukyky, fosfori- ja silikonipitoisuus ja metalliset lisäaineet. Tällä esittelijä korostaa, että direktiivi 98/70/EY on oikea paikka näiden tekijöiden tarkastelulle vuonna 2005 tehtävän varmistamisen yhteydessä.