

KOMISSIO

KOMISSION SUOSITUS,

annettu 12 päivänä tammikuuta 2005,

siitä, mikä muodostaa lyijyttömän bensiinin ja dieselpolttoaineen, jonka rikki- ja raskasmetallipitoisuudelle on vahvistettu enimmäisarvo, maantieteellisesti riittävän tasapainoisen saatavuuden bensiinistä ja dieselpolttoaineista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY tarkoituksia varten

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2005/27/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 211 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta 13 päivänä loka-kuuta 1998 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 98/70/EY⁽¹⁾ 3 artiklan 2 kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että lyijytöntä bensiiniä ja dieselpolttoainetta, jonka rikki- ja raskasmetallipitoisuudelle on vahvistettu enimmäisarvo, on saatavilla maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti niiden alueella.
- (2) Direktiivissä 98/70/EY säädetään myös, että komission on laadittava ohjeet, joissa suositellaan, mikä muodostaa näitä tarkoituksia varten lyijyttömän bensiinin, jonka rikki- ja raskasmetallipitoisuus on enintään 10 mg/kg, maantieteellisesti riittävän tasapainoisen saatavuuden.
- (3) On asianmukaista laatia tämäntyyppiset ohjeet myös dieselpolttoaineelle, jonka rikki- ja raskasmetallipitoisuus on enintään 10 mg/kg.

- (4) Komissio on arvioinut useita vaihtoehtoja. Tämän arvioinnin perusteella sekä jäsenvaltioiden, asiaan liittyvien teollisten ja taloudellisten alojen asiantuntijoiden sekä valtiosta riippumattomien järjestöjen kuulemisen jälkeen komissio on laatinut kyseiset ohjeet,

ANTAA TÄMÄN SUOSITUKSEN:

Direktiivin 98/70/EY 3 artiklan 2 kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan tarkoituksia varten ja erityisesti rikkittömien polttoaineiden maantieteellisesti riittävän tasapainoisen saatavuuden osalta jäsenvaltioiden olisi sovellettava liitteessä vahvistettuja periaatteita.

Tehty Brysselissä 12 päivänä tammikuuta 2005.

Komission puolesta
Stavros DIMAS
Komission jäsen

⁽¹⁾ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).

LIITE

Ohjeet siitä, mikä muodostaa maantieteellisesti riittävän tasapainoisen saatavuuden direktiivin 98/70/EY 3 artiklan 2 kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan tarkoituksia varten

1. OHJEISSA KÄYTETTYJEN TERMIEN SELITYKSET

Rikittömiä polttoaineita ovat lyijytön bensiini ja lyijyttömät dieselpolttoaineet, jotka sisältävät rikkiä enintään 10 mg/kg (ppm).

Huoltoasemat tai jakelupisteet ovat jälleenmyynti tai kaupallisia pisteitä, jotka huolehtivat polttoaineen jakelusta ajoneuvojen käyttövoimaksi (standardin EN 14274:2003 määritelmän mukaisesti).

2. VAIKUTTAVAT TEKIJÄT

Lyijyttömien polttoaineiden saatavuuden varmistamiseksi jäsenvaltioiden on oltava joustavia ja toimittava kansallisiin markkinoihin ja toimitusinfrastruktuuriin liittyvien erilaisten tilanteiden edellyttämällä tavalla. Seuraavat tekijät on otettava huomioon:

1) *Alhainen väestötiheys*

On todennäköistä, että suurilla alueilla, joilla väestötiheys on alhainen, on vähemmän huoltoasemia ja ne ovat pienempiä (mitä tulee kokonaisu-myyntiin tai jakelupumppujen määrään), kun suuremmat huoltoasemat keskittyvät tiheämmin asutuille alueille. On otettava huomioon, että kyseisillä alueilla huoltoasemien väliset etäisyydet ovat pitemmät ja että infrastruktuurin avulla pystytään mahdollisesti toimittamaan rikkipitoisuudeltaan vain yhdentyypistä polttoainetta.

2) *Korkea väestötiheys*

Alueilla, joilla väestötiheys on korkea, huoltoasemat ovat todennäköisesti keskimäärin suurempia (mitä tulee kokonaisu-myyntiin ja jakelupumppujen määrään), niitä on enemmän ja näin ollen ne sijaitsevat lähempänä toisiaan. Tässä tapauksessa infrastruktuurin avulla pystytään todennäköisemmin toimittamaan useampia polttoainelaatua ja huoltoasemien kattavuuden asteittäisempi laajentaminen voi myös tulla kysymykseen.

3) *Pienet saarimarkkinat*

Pienillä saarimarkkinoilla tilanne on todennäköisesti samanlainen kuin alhaisen väestötiheyden alueilla, ja lisäksi on mahdollista, että toimittajamarkkinat ovat pienemmät (tai että toimittajia on vain yksi) tai että terminaalien määrä on rajoitettu (tai että niitä on vain yksi).

3. YLEISET OHJEET

Jäsenvaltioiden edellytetään jo direktiivin 98/70/EY 8 artiklan perusteella toimittavan perustiedot rikittömän lyijyttömän bensiinin ja dieselpolttoaineen kansallisista myyntimääristä.

Näissä ohjeissa esitetään neljä arviointiperustetta, jotka komissio on katsonut erityisen käyttökelpoisiksi rikittömien polttoaineiden maantieteellisesti riittävän tasapainoisen saatavuuden määrittelyssä direktiivin 3 artiklan 2 kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan tarkoituksia varten. Kaksi yksityiskohtaisesti esitettyä ensisijaista vaihtoehtoa A ja B tarjoavat selkeämpää ja tarkempaa tietoa rikittömien polttoaineiden maantieteellisestä saatavuudesta. Lähtökohtana on, että jäsenvaltiot voisivat valita joko vaihtoehdon A tai B mutta että ne eivät soveltai molempia vaihtoehtoja samanaikaisesti.

Kaksi vähemmän yksityiskohtaisesti esitettyä toissijaista vaihtoehtoa C ja D tarjoavat saatavuutta koskevia tietoja tietyillä alueilla.

On mainittava, että ehdotetut vaihtoehdot voivat menettää merkityksensä, jos saavutetaan korkea saatavuus (60–80 prosenttia kaikista huoltoasemista). Tällaisissa tapauksissa ei ehkä ole enää tarpeen arvioida kansallisen politiikan menestystä yksityiskohtaiselta alueelliselta pohjalta. Vaihtoehdon D osalta prosenttiosuus voisi olla jonkin verran korkeampi tilanteesta riippuen.

Joka tapauksessa rikittömän lyijyttömän bensiinin ja rikittömän dieselpolttoaineen käyttöönottilanteisiin liittyvät erot puhuisivat sen puolesta, että ne olisi arvioitava erikseen.

Jäsenvaltiot voivat valita menetelmät, jotka ne katsovat asianmukaisimmiksi rikittömien polttoaineiden saatavuuden laajentamisen kannalta kansallisella tasolla. Suositellaan kuitenkin, että jäsenvaltiot harkitsevat tässä esitettyjä vaihtoehtoja ennen kuin tekevät päätöksen kansallisen tilanteensa kannalta asianmukaisimmista toimenpiteistä. Erityistapaukset käsitellään 4 osassa.

3.1 *Vaihtoehto A: Niiden huoltoasemien osuus alueittain, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita*

3.1.1 Peruste

Niiden lyijyttömän bensiinin ja dieselpolttoaineen kansallisten huoltoasemien määrä ja prosenttiosuus, joilla on tarjolla rikittämiä polttoainelaatujia/ -tyyppejä (kunkin raportointivuoden lopussa), Eurostatin kolmitasoisien tilastollisten alueyksikköjen nimikkeistön (NUTS) tason 3 alueellisen jaottelun perusteella.

Tässä perusteessa käytetään seuraavia yksikköjä:

a) huoltoasemien määrä;

b) niiden huoltoasemien prosenttiosuus, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita.

3.1.2 Käyttökelpoisuus

Tämän perusteen etuna on se, että se osoittaa selvästi rikittämiä polttoaineiden maantieteellisen saatavuuden tasolla, joka takaa kohtuullisen tasaisen jakelun kansallisella alueella. Lisäksi NUTS-nimikkeistön alueellinen jako on jo tehty, ja sitä käytetään yhteisön muissa tilastoissa, ja NUTS-nimikkeistön muiden alueellisten tietojen (esimerkiksi väestö ja maapinta-ala) saatavuus mahdollistaa muiden käyttökelpoisten arviointien tekemisen.

3.2 *Vaihtoehto B: Niiden huoltoasemien keskimääräinen etäisyys, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita*

3.2.1 Peruste

Niiden joko lyijyttömän bensiinin tai dieselpolttoaineen huoltoasemien keskimääräiset etäisyydet, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita. Tähän sisältyy kansallisten keskimääräisten etäisyyksien, enimmäisetäisyyksien ja vähimmäisetäisyyksien laskeminen niiden huoltoasemien välillä, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita (erikseen lyijyttömän bensiinin ja dieselpolttoaineen osalta). Voi myös olla hyödyksi verrata tätä kaikkien huoltoasemien kansalliseen keskiarvoon.

3.2.2 Käyttökelpoisuus

Tämän perusteen etuna on, että siinä otetaan huomioon niiden etäisyyksien vaihtelu kansallisella alueella, jotka rikittämiä polttoaineita käyttävien ajoneuvojen omistajat voivat joutua ajamaan pystyäkseen tankkaamaan ajoneuvonsa. Vertaamalla tätä kaikkien huoltoasemien kansalliseen keskiarvoon peruste voidaan suhteuttaa paremmin kansallisiin erityisolosuhteisiin.

3.3 *Vaihtoehto C: Rikittämiä polttoaineiden saatavuus suurilla huoltoasemilla*

3.3.1 Peruste

Sellaisten suurien/pääasiallisten huoltoasemien lukumäärä ja kokonaisprosenttiosuus, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita bensiiniä tai dieselpolttoainetta kansallisesti. Jäsenvaltion olisi määriteltävä suuret huoltoasemat polttoaineen kokonaisympäristön vähimmäisarvoon (miljoonina litroina / vuosi) avulla, siten kuin se on kansallisen tilanteen kannalta asianmukaista (esimerkiksi siten, että noin 5 prosenttia kaikista huoltoasemista on suuria/pääasiallisia).

3.3.2 Käyttökelpoisuus

Suuret huoltoasemat sijaitsevat korkean kysynnän alueilla, joten tämä peruste tarjoaa käyttökelpoisen mittapuun rikittämiä polttoaineiden saatavuudesta tällaisilla alueilla. On todennäköistä, että tällaiset huoltoasemat ovat jakautuneet suhteellisen tasaisesti kansalliselle alueelle, ja perustetta pitäisi myös olla kohtuullisen helppo käyttää.

3.4 *Vaihtoehto D: Rikittämiä polttoaineiden saatavuus valtateiden/moottoriteiden varsilla sijaitsevilla huoltoasemilla*

3.4.1 Peruste

Tärkeimpien maanteiden tai valtateiden/moottoriteiden varsilla sijaitsevien sellaisten huoltoasemien lukumäärä ja kokonaisprosenttiosuus, joilla on saatavilla rikittämiä polttoaineita bensiiniä tai dieselpolttoainetta kansallisesti. Jäsenvaltion olisi tarvittaessa määriteltävä tärkeimmät maantiet tai valtatie/moottoritiet.

3.4.2 Käyttökelpoisuus

Tämä peruste on erityisen käyttökelpoinen kauttakulkuliikenteen ja matkailun kannalta, sillä se tarjoaa mittapuun, joka osoittaa saatavuuden liikenteen valtaväylillä. On myös todennäköistä, että nämä huoltoasemat ovat maantieteellisesti jakautuneet suhteellisen tasaisesti ja laajasti kansalliselle alueelle, vaikkakin ne sijaitsevat pääasiallisesti suurempien väestökeskusten yhteydessä.

4. ERITYISTAPAUKSET

Joissakin tapauksissa – jäsenvaltioiden toteuttamien toimenpiteiden tyypistä tai jäsenvaltioiden kohtaamista erityistilanteista johtuen – jäsenvaltioiden ei ole tarpeen käyttää täysimääräisesti joko ensisijaisia tai toissijaisia vaihtoehtoja kuvaillakseen riittävällä tavalla rikittömien polttoaineiden maantieteellistä saatavuutta. On ennakoitavissa kaksi tapausta, joissa kansallisen politiikan menestyksen rajoitetumpi arviointi voi olla asianmukaista:

- 1) rikittömän lyijyttömän bensiinin tai dieselpolttoaineen hyvin korkea saatavuus tai siirtyminen rikittömän lyijyttömän bensiinin tai dieselpolttoaineen käyttöön kansallisilla markkinoilla;
- 2) jäsenvaltiossa on yksi ainoa terminaali/toimittaja tai kyseessä ovat rajoitetut saarimarkkinat.

Näissä tapauksissa seuraavassa esitetty tasoltaan rajoitetumpi arviointi on riittävä.

4.1 Hyvin korkea saatavuus tai markkinoilla tapahtuva siirtyminen

Jos jäsenvaltioiden toteuttamat toimenpiteet ovat tyypiltään sellaisia, että ne takaavat hyvin korkean saatavuuden / markkinoilla tapahtuvan siirtymisen koko maassa (esimerkiksi 60–80 prosenttia huoltoasemista tai myynnistä), voisi riittää, että käytetään ainoastaan rikittömien polttoaineiden kokonaismyyntiosuuksia (-määriä) koskevia perustietoja sekä lyijytöntä bensiiniä tai dieselpolttoainetta koskevia kansallisen tason tietoja sen mukaan, mikä on asianmukaista.

On useita tapoja, joilla tämä hyvin korkea saatavuus / markkinoilla tapahtuva siirtyminen on voitu saavuttaa. Näitä tapoja voivat olla:

- a) toimialasopimukset, joilla taataan, että suurin osa huoltoasemista tarjoaa rikittömiä polttoaineita;
- b) sellaisten verokannustimien käyttö, jotka helpottavat markkinoilla tapahtuvaa siirtymistä pääasiassa rikittömiin polttoaineisiin;
- c) pakollinen siirtyminen rikittömiin polttoaineisiin tai rikittömien polttoaineiden pakollinen saatavuus huoltoasemilla.

4.2 Yksi ainoa terminaali / saarimarkkinat

Jäsenvaltioissa, joissa on yksi ainoa jakeluterminaali, tai saarimarkkinaolosuhteissa voidaan kokea nopea siirtyminen rikittömien polttoaineiden laajaan tai jopa 100-prosenttiseen saatavuuteen. Tämä voi vähentää vaihtoehtojen A–D soveltamisen hyötyä näillä alueilla erityistilanteesta riippuen.
