

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2003/17/EY,
annettu 3 päivänä maaliskuuta 2003,
bensiniin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun direktiivin 98/70/EY muuttamisesta
(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,
jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ⁽³⁾, ja ottavat huomioon sovittelukomitean 20 päivänä tammikuuta 2003 hyväksymän yhteisen tekstin,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Direktiivissä 98/70/EY ⁽⁴⁾ vahvistetaan kaupallisia polttoaineita koskevat ympäristöperusteiset laatuvaatimukset.
- (2) Perustamissopimuksen 95 artiklan mukaan komissio perustaa sisämarkkinoiden toteuttamiseen ja toimintaan tähtäävät ja muun muassa terveyttä ja ympäristönsuojelua koskevat ehdotuksensa suojelun korkeaan tasoon ja myös Euroopan parlamentti ja neuvosto pyrkivät tähän tavoitteeseen.
- (3) Direktiivissä 98/70/EY säädetään kyseisen direktiivin tarkistamisesta ilmanlaatua koskevien yhteisön standardien vaatimusten ja niihin liittyvien tavoitteiden täyttämiseksi sekä sellaisten lisävaatimusten sisällyttämiseksi direktiiviin, joilla täydennetään mainitun direktiivin liitteissä III ja IV jo vahvistetut pakolliset laatuvaatimukset.
- (4) Bensiniin ja dieselpolttoaineen rikkipitoisuuden vähentäminen on yksilöity keinoksi, jonka avulla voidaan edistää edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamista.
- (5) Bensiniissä ja dieselpolttoaineessa olevan rikin heikentävä vaikutus pakokaasujen katalyyttisessä jälkikäsittelyssä käytetyn teknologian tehokkuuteen on osoitettu selvästi maantieajoneuvojen ja enenevässä määrin liikkuvien työkonien osalta.
- (6) Maantieajoneuvoissa käytetään yhä enemmän katalyyttisiä jälkikäsittelylaitteita niiden päästörajojen noudattamiseksi, joista säädetään moottoriajoneuvojen päästöjen aiheuttaman ilman pilaantumisen estämiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsä-

dännön lähentämisestä 20 päivänä maaliskuuta 1970 annetussa neuvoston direktiivissä 70/220/ETY ⁽⁵⁾ ja ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai nestekaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavia toimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 3 päivänä joulukuuta 1987 annetussa neuvoston direktiivissä 88/77/ETY ⁽⁶⁾. Näin ollen bensiniin ja dieselpolttoaineen rikkipitoisuuden vähentäminen vaikuttaa pakokaasupäästöihin todennäköisesti enemmän kuin muiden polttoaineen parametrien muuttaminen.

- (7) Enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien polttoaineiden käyttöönotto parantaa polttoainetehokkuutta, joka on saavutettavissa käyttöön tulossa olevilla uusilla ajoneuvoteknologioilla, ja sitä tutkitaan liikkuvien työkonien osalta, ja niiden käytön jo olemassa olevissa ajoneuvoissa olisi pienennettävä tuntuvasti tavanomaisia ilman epäpuhtauspäästöjä. Nämä hyödyt korvaavat vähärikkisemmän bensiniin ja dieselpolttoaineen tuotannosta aiheutuvan hiilidioksidipäästöjen lisääntymisen.
- (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. Verotuksellisten toimenpiteiden käyttöä tarkoituksenmukaisella kansallisella tai yhteisön tasolla olisi edistettävä ja tuettava.
- (9) Enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien polttoaineiden laaja saatavuus luo perustan, jonka varassa autonvalmistajat voivat edistyä huomattavasti uusien ajoneuvojen polttoainetehokkuuden parantamisessa. Kun voimassa olevia autonvalmistajien kanssa tehtyjä ympäristösitoumuksia tarkastellaan uudelleen vuonna 2003, arvioidaan, millaiset mahdollisuudet on saavuttaa yhteisön uusille autoille asettama keskimääräinen hiilidioksidipäästötavoite, 120 g/km, kun käytetään enintään 10 mg/kg rikkiä sisältäviä polttoaineita.

⁽¹⁾ EYVL C 213 E, 31.7.2001, s. 255.

⁽²⁾ EYVL C 36, 8.2.2002, s. 115.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 29. marraskuuta 2001 (EYVL C 153 E, 27.6.2002, s. 253), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 15. huhtikuuta 2002 (EYVL C 145 E, 18.6.2002, s. 71) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 26. syyskuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Euroopan parlamentin päätös, tehty 30. tammikuuta 2003 ja neuvoston päätös, tehty 6. helmikuuta 2003.

⁽⁴⁾ EYVL L 350, 28.12.1998, s. 58, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2000/71/EY (EYVL L 287, 14.11.2000, s. 46).

⁽⁵⁾ EYVL L 76, 6.4.1970, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/100/EY (EYVL L 16, 18.1.2002, s. 32).

⁽⁶⁾ EYVL L 36, 9.2.1988, s. 33, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 2001/27/EY (EYVL L 107, 18.4.2001, s. 10).

- (10) On varmistettava, että enintään 10 mg/kg rikkiä sisältäviä bensiinejä ja dieselpolttoaineita on 1 päivästä tammikuuta 2005 alkaen saatavilla riittävässä määrin ja maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti, jotta mahdollistetaan rikkittömiä polttoaineita edellyttävien uusien ajoneuvojen vapaa liikkuminen; samalla on kuitenkin varmistettava, että uusien autojen hiilidioksidipäästöjen vähennykset ovat suuremmat kuin näiden polttoaineiden tuotannosta aiheutuvat päästöjen lisäykset.
- (11) Olisi säädettävä, että enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien bensiinien ja dieselpolttoaineiden yksinomaiseen käyttöön siirytään 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.
- (12) Ihmisten terveyttä ja/tai ympäristöä suojellakseen tietyissä taajamissa tai tietyillä ekologisesti tai ympäristön kannalta haavoittuvilla alueilla, joilla on pilaantumista koskevia erityisongelmia, jäsenvaltioilla pitäisi olla mahdollisuus tässä direktiivissä säädetyn menettelyn mukaisesti vaatia, että polttoaineita voidaan pitää kaupan vain, jos ne täyttävät huolta aiheuttavia epäpuhtauksia koskevat ympäristöperusteiset vaatimukset, jotka ovat tiukemmat kuin ne, joista säädetään tässä direktiivissä. Tämä menettely on poikkeus tietojen toimittamismenettelystä, josta säädetään teknisiä standardeja ja määräyksiä ja tietoyhteiskunnan palveluja koskevia määräyksiä koskevien tietojen toimittamisessa noudatettavasta menettelystä 22 päivänä kesäkuuta 1998 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/34/EY⁽¹⁾.
- (13) Liikkuviin työkoneisiin ja maatalous- ja metsätraktoreihin asennettavien moottorien päästöjen on oltava niiden rajojen mukaisia, joista säädetään liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasus- ja hiukkaspäästöjen torjuntatoimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 16 päivänä joulukuuta 1997 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 97/68/EY⁽²⁾ ja maatalous- ja metsätraktoreiden käyttövoimaksi tarkoitettujen moottoreiden kaasus- ja hiukkaspäästöjen vähentämiseksi toteutettavista toimenpiteistä 22 päivänä toukokuuta 2000 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/25/EY⁽³⁾. Näiden päästörajojen saavuttaminen riippuu jatkossa yhä enemmän kyseisissä moottoreissa käytettävien kaasuoilyjen laadusta, ja näin ollen on tärkeää sisällyttää näiden polttoaineiden määritelmä direktiiviin 98/70/EY.
- (14) On aiheellista luoda yhdenmukainen polttoaineen laadun seurantajärjestelmä tai kansallisia seurantajärjestelmiä, joilla varmistetaan luotettavuudeltaan vastaavat tulokset, sekä raportointijärjestelmiä, jotta voidaan arvioida säädettyjen polttoaineen ympäristöperusteisten laatuvaatimusten noudattamista.
- (15) Olisi vahvistettava menettely niiden määritysmenettelmien saattamiseksi ajan tasalle, joilla varmistetaan säädettyjen polttoaineen laatuvaatimusten noudattaminen.
- (16) Tämä direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY⁽⁴⁾ mukaisesti.
- (17) Olisi säädettävä direktiivin 98/70/EY säännösten uudelleentarkastelusta, jotta voidaan ottaa huomioon ilmanlaatua koskeva uusi yhteisön lainsäädäntö ja siihen liittyvät ympäristötavoitteet, kuten vaihtoehtoisten polttoaineiden ja myös biopolttoaineiden käytön edistäminen, uusien epäpuhtauksien puhdistusteknologioiden kehitys sekä metallisten lisäaineiden ja muiden asiaankuuluvien seikkojen vaikutus niiden tehoon, ja vahvistaa tai kumota ajankohta, jolloin on määrä siirtyä käyttämään yksinomaan enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävää dieselpolttoainetta, siten, että vältetään kasvihuonekaasujen kokonaispäästöjen lisääntyminen.
- (18) Olisi tarkasteltava kattavasti vaihtoehtoisia polttoaineita, biopolttoaineet mukaan luettuina, ja keskusteltava erityislainsäädännön tarpeesta.
- (19) Jäsenvaltioiden olisi säädettävä direktiivin 98/70/EY rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista sekä varmistettava, että näitä seuraamuksia sovelletaan.
- (20) Direktiivi 98/70/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 98/70/EY seuraavasti:

1) Korvataan 2 artikla seuraavasti:

"2 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

1) 'bensinillä' kaikkia CN-koodeihin 2710 11 41, 2710 11 45, 2710 11 49, 2710 11 51 ja 2710 11 59 (*) kuuluvia haihtuvia kivennäisöljyjä, jotka on tarkoitettu ajoneuvojen voimanlähteenä olevien ottomoottoreiden toimintaan;

⁽¹⁾ EYVL L 204, 21.7.1998, s. 37, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna direktiivillä 98/48/EY (EYVL L 217, 5.8.1998, s. 18).

⁽²⁾ EYVL L 59, 27.2.1998, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 2001/63/EY (EYVL L 227, 23.8.2001, s. 41).

⁽³⁾ EYVL L 173, 12.7.2000, s. 1.

⁽⁴⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

2) 'dieselpolttoaineilla' CN-koodiin 2710 19 41 (*) kuuluvia, direktiivissä 70/220/ETY ja direktiivissä 88/77/ETY tarkoitetuissa moottoriajoneuvoissa käytettäviä kaasuoöljyjä;

3) 'kaasuöljyillä, jotka on tarkoitettu käytettäväksi liikkuvissa työkoneissa ja maatalous- ja metsätraktoreissa' kaikkia raakaöljystä saatavia nesteitä, jotka kuuluvat CN-kodeihin 2710 19 41 ja 2710 19 45 (*) ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi direktiiveissä 97/68/EY (**) ja 2000/25/EY (***) tarkoitetuissa moottoreissa;

4) 'syryjäisimmillä alueilla' Ranskan merentakaisia departementteja Ranskan osalta, Azoreja ja Madeiraa Portugalin osalta ja Kanariansaaria Espanjan osalta.

Jäsenvaltioissa, joissa vallitsevat arktiset tai ankarat talviolosuhteet, dieselpolttoaineiden ja kaasuoöljyjen enimmäislaautumispiste 65 prosenttia 250 °C:ssa voidaan korvata enimmäislaautumispisteellä 10 prosenttia (v/v) 180 °C:ssa.

(*) CN-koodien numerointi tässä kuten komission asetuksella (EY) N:o 2031/2001 (EYVL 279, 23.10.2001, s. 1) muutetussa yhteisessä tullitariffissa.

(**) EYVL L 59, 27.2.1998, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission direktiivillä 2001/63/EY (EYVL L 227, 23.8.2001, s. 41).

(***) EYVL L 173, 12.7.2000, s. 1."

2) Lisätään 3 artiklan 2 kohtaan alakohdat seuraavasti:

"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 riittävän tasapainoisesti ja että se on kaikilta muilta osin liitteessä III vahvistettujen 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 laatii ohjeet suositukseen, mitä maantieteellisesti riittävän tasapainoinen saatavuus merkitsee tätä alakohtaa silmällä pitäen.

e) Jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 niiden alueella voidaan pitää kaupan yksinomaan sellaista lyijytöntä bensiiniä, joka on liitteessä III esitettyjen ympäristöperusteisten laatuvaatimusten mukaista ja jonka rikkipitoisuus saa olla enintään 10 mg/kg."

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) Lisätään 1 kohtaan alakohdat seuraavasti:

"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 riittävän tasapainoisesti ja että se on kaikilta muilta osin liitteessä IV vahvistettujen laatuvaatimusten mukaista.

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

e) Jollei 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan säännöksistä muuta johdu, jäsenvaltioiden on varmistettava, että viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 niiden alueella voidaan pitää kaupan yksinomaan sellaista dieselpolttoainetta, joka on liitteessä IV esitettyjen ympäristöperusteisten laatuvaatimusten mukaista ja jonka rikkipitoisuus saa olla enintään 10 mg/kg."

b) Lisätään kohta seuraavasti:

"5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaasuoöljyissä, 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 kaasuoöljyissä, 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 säädetään dieselpolttoaineille tässä direktiivissä."

4) 6 artiklassa:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

"1. Edellä 3, 4 ja 5 artiklasta poiketen ja perustamissopimuksen 95 artiklan 10 kohdan mukaisesti jäsenvaltio voi toteuttaa toimenpiteitä vaatiakseen, että sen alueella olevilla tietyillä seuduilla kaupan saa pitää vain sellaisia polttoaineita, jotka täyttävät tässä direktiivissä säädettyjä tiukemmat, ympäristöperusteiset laatuvaatimukset joko koko ajoneuvokannan tai osan siitä osalta, jotta suojeltaisiin kyseisen jäsenvaltion väestön terveyttä tietyssä taajamassa tai ympäristössä ekologisesti tai ympäristöllisesti erityisen herkällä alueella, jos ilmakehään tai pohjaveteen joutuneet epäpuhtaudet aiheuttavat tai niiden voidaan kohtuudella olettaa aiheuttavan vakavaa ja jatkuvaa haittaa ihmisten terveydelle tai ympäristölle."

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

"3. Kyseisen jäsenvaltion on toimitettava komissiolle olennaiset ympäristötiedot kyseisen taajaman tai alueen osalta sekä ennuste ehdotettujen toimenpiteiden vaikutuksista ympäristöön."

c) Poistetaan 7 ja 8 kohta.

5) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

Direktiivin noudattamisen seuranta ja kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on seurattava 3 ja 4 artiklassa säädettyjen bensiiniä ja dieselpolttoaineita koskevien vaatimusten noudattamista soveltaen bensiinin osalta eurooppalaisessa standardissa EN 228:1999 ja dieselpolttoaineen osalta eurooppalaisessa standardissa EN 590:1999 tarkoitettuja analyysimenetelmiä.

2. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön asianomaisen eurooppalaisen standardin mukainen polttoaineen laadun seurantajärjestelmä. Jonkin vaihtoehtoisen polttoaineen laadun seurantajärjestelmän käyttö voidaan sallia sillä edellytyksellä, että järjestelmällä varmistetaan luotettavuudeltaan vastaavat tulokset.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava viimeistään kunkin vuoden kesäkuun 30 päivänä kertomus kansallisista polttoaineen laatutiedoista edellisen kalenterivuoden osalta. Ensimmäinen kertomus on toimitettava viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2002. Kertomuksen rakenteen ja muodon on vastattava asianomaisessa eurooppalaisessa standardissa olevaa kuvausta 1 päivästä tammikuuta 2004. Lisäksi jäsenvaltioiden on ilmoitettava alueellaan kaupan pidetyn bensiinin ja dieselpolttoaineen kokonaismäärät sekä kaupan pidetyn, enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävän dieselpolttoaineen ja lyijyttömän bensiinin määrät. Niin ikään jäsenvaltioiden on ilmoitettava vuosittain, onko niiden alueella kaupan pidettäviä, enintään 10 mg/kg rikkiä sisältäviä bensiinejä ja dieselpolttoaineita maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti saatavilla.

4. Komissio varmistaa, että 3 kohdan mukaisesti toimitetut tiedot ovat pikaisesti saatavilla asianmukaisella tavalla. Komissio julkaisee vuosittain ja ensimmäisen kerran viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2003 kertomuksen eri jäsenvaltioiden olemassa olevien polttoaineiden laadusta ja enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävien polttoaineiden saatavuuden maantieteellisestä kattavuudesta tavoitteenaan tarjota yleiskuva eri jäsenvaltioiden polttoaineiden laadusta."

6) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

"9 artikla

Uudelleentarkastelu

1. Komissio tarkastelee viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2005 uudelleen liitteessä III ja IV olevia polttoaineita koskevia laatuvaatimuksia, lukuun ottamatta rikki- ja lyijypitoisuutta, ja ehdottaa tarvittavia muutoksia sen mukaan, mitä vaatimuksia ajoneuvojen päästöjä ja ilmanlaatua koskeva

yhteisön lainsäädäntö ja siihen liittyvät tavoitteet kyseisen ajankohtana ja tulevaisuudessa asettavat. Komissio tarkastelee erityisesti seuraavia seikkoja:

a) Onko tarpeen muuttaa määräpäivää, jona siirrytään käyttämään yksinomaan dieselpolttoainetta, jonka rikki- ja lyijypitoisuus 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.

b) Mitä vaikutuksia on yhteisön uudella ilmanlaatumääräyksiä koskevalla lainsäädännöllä polysyklisen aromaattisten hiilivetyjen kaltaisten aineiden osalta.

c) Minkälaiseen tulokseen on päädytty uudelleentarkastelussa, joka suoritetaan ilmassa olevien rikkidioksidin, typpidioksidin ja typen oksidien, hiukkasten ja lyijyn pitoisuuksien raja-arvoista annetun neuvoston direktiivin 1999/30/EY (*) 10 artiklan mukaisesti.

d) Minkälaiseen tulokseen on päädytty tarkasteltaessa uudelleen japanilaisten (**), korealaisten (***) ja eurooppalaisten (****) autonvalmistajien antamia sitoumuksia, jotka koskevat uusien henkilöautojen polttoaineenkulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämistä, ottaen huomioon tässä direktiivissä säädetty polttoaineen laatua koskevat muutokset ja eteneminen kohti yhteisön ajoneuvoille asettamaa keskimääräistä hiilidioksidipäästötavoitetta, 120 g/km.

e) Minkälaiseen tulokseen on päädytty ajoneuvojen puristussytytysmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten päästöjen sekä ajoneuvoissa käytettävien maa- tai neste-kaasulla toimivien ottomoottoreiden kaasupäästöjen torjumiseksi toteutettavista toimenpiteistä annetun jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä ja neuvoston direktiivin 88/77/ETY muuttamisesta 13 päivänä joulukuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 1999/96/EY (****) 7 artiklan edellyttämässä uudelleentarkastelussa sekä vahvistettaessa pakollinen typen oksidien päästöstandardi raskaiden hyötyajoneuvojen moottoreille.

f) Miten hyvin uudet epäpuhtauksien puhdistusteknologiat toimivat käytännössä ja miten metalliset lisäaineet ja muut asiaankuuluvat seikat vaikuttavat niiden tehoon sekä minkälaiset kehitystekijät vaikuttavat kansainvälisiin polttoainemarkkinoihin.

g) Onko tarpeen edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoa, biopolttoaineet mukaan lukien, ja onko tarpeen muuttaa polttoaineiden laatuvaatimusten muita parametrejä sekä tavanomaisten että vaihtoehtoisten polttoaineiden osalta, esimerkiksi tässä direktiivissä tarkoitettujen bensiinin haihtuvuuden enimmäisraja-arvoja, jotta niitä voitaisiin soveltaa bioetanolin ja bensiinin seoksiin, sekä myöhemmin tarvittaessa standardia EN 228:1999.

2. Kun komissio käsittelee päästövaatimusten seuraavaa vaihetta liikkuvien työkonien dieselmoottoreiden osalta, se vahvistaa samanaikaisesti polttoaineen laatua koskevat vaatimukset. Komissio ottaa tällöin huomioon tältä osalta alueelta aiheutuvien päästöjen merkityksen, kokonaishyödyn ympäristölle ja terveydelle, vaikutukset polttoaineen jakeluun jäsenvaltioissa sekä sen, mitä hyötyjä ja kustannuksia aiheutuisi siitä, jos liikkuvien työkonien dieselmoottoreiden käyttämän polttoaineen rikkipitoisuutta koskevia vaatimuksia tiukennetaan nykyisestä, ja sitten komissio saattaa tarkoituksenmukaisia liikkuvien työkonien polttoaineen laatuvaatimuksia yhdenmukaisiksi tieliikenteen alan vaatimusten kanssa tiettyyn päivämäärään mennessä, jonka nykyisellään odotetaan olevan 1 päivä tammikuuta 2009, minkä komissio vahvistaa tai muuttaa vuoden 2005 tarkistuksen yhteydessä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen säännösten lisäksi komissio voi esittää muun muassa:

— ehdotuksia, joissa otetaan huomioon 'sidonnaiskuljetusajoneuvojen' erityistilanne ja tarve ehdottaa raja-arvoja niiden käyttämille erikoispolttoaineille,

— ehdotuksia, joilla asetetaan neste- ja maakaasupolttolaitteisiin ja biopolttolaitteisiin sovellettavia raja-arvoja.

(*) EYVL L 163, 29.6.1999, s. 41, direktiivi sellaisena kuin se on muutettuna komission päätöksellä 2001/744/EY (EYVL L 278, 23.10.2001, s. 35).

(**) EYVL L 100, 20.4.2000, s. 57.

(***) EYVL L 100, 20.4.2000, s. 55.

(****) EYVL L 40, 13.2.1999, s. 49.

(*****) EYVL L 44, 16.2.2000, s. 1.

7) Lisätään artikla seuraavasti:

"9 a artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia."

8) Korvataan 10 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

"1. Liitteissä I ja III lueteltuihin parametreihin sovellettavina määrittämenetelminä käytetään eurooppalaisen standardin EN 228:1999 mukaisia analyysimenetelmiä. Liitteissä II ja IV lueteltuihin parametreihin sovellettavina määrittämenetelminä käytetään eurooppalaisen standardin EN 590:1999 mukaisia analyysimenetelmiä. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa ottaa käyttöön erikseen määritellyjä

muita analyysimenetelmiä eurooppalaisten standardien EN 228:1999 tai EN 590:1999 sijasta, jos niiden voidaan osoittaa olevan vähintään yhtä tarkkoja ja luotettavia kuin niiden korvaamat analyysimenetelmät. Jos sallittujen analyysimenetelmien mukautukset tekniikan kehitykseen ovat tarpeen, komissio voi tehdä muutoksia 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen."

9) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

"11 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa neuvoston direktiivin 96/62/EY (*) 12 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan menettelyä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY (**) 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

(*) EYVL L 296, 21.11.1996, s. 55.

(**) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23."

10) Korvataan liitteet I—IV tämän direktiivin liitteessä olevalla tekstillä.

2 artikla

Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2003. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Jäsenvaltioiden on sovellettava näitä säännöksiä 1 päivästä tammikuuta 2004.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltiot säätävät siitä, miten viittaukset tehdään.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 3 päivänä maaliskuuta 2003.

Euroopan parlamentin puolesta

Puheenjohtaja

P. COX

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

A.-A. TSOCHATZOPOULOS

LIITE

"LIITE I

OTTOMOOTTOREILLA VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN POLTTOAINEIDEN YMPÄRISTÖPERUSTEISET LAATUVAATIMUKSET

Tyyppi: **Bensiini**

Parametri ⁽¹⁾	Yksikkö	Raja-arvot ⁽²⁾	
		Vähimmäisarvo	Enimmäisarvo
Tutkimusoktaaniluku		95 ⁽³⁾	—
Moottorioktaaniluku		85	—
Höyrynpaine, kesäkausi ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Tislaus:			
— haihtunut 100 °C:ssa	% v/v	46,0	—
— haihtunut 150 °C:ssa	% v/v	75,0	—
Hiilivetyanalyysi:			
— olefiinit	% v/v	—	18,0 ⁽⁶⁾
— aromaattiset aineet	% v/v	—	42,0
— bentseeni	% v/v	—	1,0
Happipitoisuus	% m/m	—	2,7
Hapettimet			
— Metanoli (stabilointiaineita lisättävä)	% v/v	—	3
— Etanoli (stabilointiaineet voivat olla tarpeen)	% v/v	—	5
— Isopropyylialkoholi	% v/v	—	10
— Tert-butyylialkoholi	% v/v	—	7
— Isobutyylialkoholi	% v/v	—	10
— Eetterit, joissa on vähintään 5 hiiliatomia molekyyliä kohti	% v/v	—	15
— Muut hapettimet ⁽⁷⁾	% v/v	—	10
Rikkipitoisuus	mg/kg	—	150
Lyijypitoisuus	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Testimenetelminä käytetään standardissa EN 228:1999 määritettyjä menetelmiä. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa ottaa käyttöön erikseen määriteltäviä muita analyysimenetelmiä eurooppalaisen standardin EN 228:1999 sijasta, jos niiden voidaan osoittaa olevan vähintään yhtä tarkkoja ja luotettavia kuin niiden korvaamat analyysimenetelmät.

⁽²⁾ Laatuvaatimuksissa ilmoitetut arvot ovat 'todellisia arvoja'. Raja-arvoja määritettäessä on sovellettu standardia ISO 4259 (Öljytuotteet. Mittaustulosten tarkkuuden määrittäminen ja soveltaminen testimenetelmiin) ja vähimmäisarvoa määrättäessä on otettu huomioon 2 R:n minimiero nollan yläpuolella (R = uusittavuus). Yksittäisten mittausten tuloksia on tulkittava standardissa ISO 4259 esitettyjen kriteerien perusteella (julkaistu vuonna 1995).

⁽³⁾ Kaupan voidaan pitää lyijytöntä tavallista bensiiniä, jonka moottorioktaaniluku (MON) on vähintään 81 ja tutkimusoktaaniluku (RON) vähintään 91.

⁽⁴⁾ Kesäkausi alkaa viimeistään 1 päivänä toukokuuta ja päättyy aikaisintaan 30 päivänä syyskuuta. Jäsenvaltioissa, joissa on arktiset tai ankarat talviolosuhteet, kesäkausi alkaa viimeistään 1 päivänä kesäkuuta ja päättyy aikaisintaan 31 päivänä elokuuta.

⁽⁵⁾ Jäsenvaltioissa, joissa on arktiset tai ankarat talviolosuhteet, höyrynpaine saa olla kesäkauden aikana enintään 70 kPa.

⁽⁶⁾ Kaupan pidettävän lyijyttömän tavallisen bensiinin olefinipitoisuus saa olla enintään 21 % v/v.

⁽⁷⁾ Muut monoalkoholit ja eetterit, joiden tislauksen loppupiste ei ole korkeampi kuin standardissa EN 228:1999 määritetty tislauksen loppupiste.

LIITE II

DIESELMOOTTOREILLA VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN POLTTOAINEIDEN YMPÄRISTÖPERUSTEISET LAATUVAATIMUKSET

Tyyppi: **Dieselpolttoaine**

Parametri ⁽¹⁾	Yksikkö	Raja-arvot ⁽²⁾	
		Vähimmäisarvo	Enimmäisarvo
Setaaniluku		51,0	—
Tiheys 15 °C:ssa	kg/m ³	—	845
Tislaus:			
— 95 %:n (v/v) saanto	°C	—	360
Polysykliset aromaattiset hiilivedyt	% m/m	—	11
Rikkipitoisuus	mg/kg	—	350

⁽¹⁾ Testimenetelminä käytetään standardissa EN 590:1999 määritettyjä menetelmiä. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa ottaa käyttöön erikseen määritellyjä muita analyysimenetelmiä eurooppalaisen standardin EN 590:1999 sijasta, jos niiden voidaan osoittaa olevan vähintään yhtä tarkkoja ja luotettavia kuin niiden korvaamat analyysimenetelmät.

⁽²⁾ Laatuvaatimuksissa ilmoitetut arvot ovat 'todellisia arvoja'. Raja-arvoja määritettäessä on sovellettu standardia ISO 4259 (Öljytuotteet. Mittaustulosten tarkkuuden määrittäminen ja soveltaminen testimenetelmiin) ja vähimmäisarvoa määrättäessä on otettu huomioon 2 R:n minimiero nollan yläpuolella (R = uusittavuus). Yksittäisten mittausten tuloksia on tulkittava standardissa ISO 4259 esitettyjen kriteerien perusteella (julkaistu vuonna 1995).

LIITE III

OTTOMOOTTOREILLA VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN POLTTOAINEIDEN YMPÄRISTÖPERUSTEISET LAATUVAATIMUKSET

Tyyppi: **Bensiini**

Parametri ⁽¹⁾	Yksikkö	Raja-arvot ⁽²⁾	
		Vähimmäisarvo	Enimmäisarvo
Tutkimusoktaaniluku		95 ⁽³⁾	—
Moottorioktaaniluku		85	—
Höyrynpaine, kesäkausi ⁽⁴⁾	kPa	—	60,0 ⁽⁵⁾
Tislaus:			
— haihtunut 100 °C:ssa	% v/v	46,0	—
— haihtunut 150 °C:ssa	% v/v	75,0	—
Hiilivetyanalyysi:			
— olefiinit	% v/v	—	18,0
— aromaattiset aineet	% v/v	—	35,0
— bentseeni	% v/v	—	1,0
Happipitoisuus	% m/m	—	2,7
Hapettimet			
— Metanoli (stabilointiaineita lisättävä)	% v/v	—	3
— Etanoli (stabilointiaineet voivat olla tarpeen)	% v/v	—	5
— Isopropyylialkoholi	% v/v	—	10
— Tert-butyylialkoholi	% v/v	—	7
— Isobutyylialkoholi	% v/v	—	10
— Eetterit, joissa on vähintään 5 hiiliatomia molekyyliä kohti	% v/v	—	15
— Muut hapettimet ⁽⁶⁾	% v/v	—	10
Rikkipitoisuus	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽⁷⁾
Lyijypitoisuus	g/l	—	0,005

⁽¹⁾ Testimenetelminä käytetään standardissa EN 228:1999 määritettyjä menetelmiä. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa ottaa käyttöön erikseen määriteltyjä muita analyysimenetelmiä eurooppalaisen standardin EN 228:1999 sijasta, jos niiden voidaan osoittaa olevan vähintään yhtä tarkkoja ja luotettavia kuin niiden korvaamat analyysimenetelmät.

⁽²⁾ Laatuvaatimuksissa ilmoitetut arvot ovat 'todellisia arvoja'. Raja-arvoja määritettäessä on sovellettu standardia ISO 4259 (Öljytuotteet. Mittaustulosten tarkkuuden määrittäminen ja soveltaminen testimenetelmiin) ja vähimmäisarvoa määrättäessä on otettu huomioon 2 R:n minimiero nollan yläpuolella (R = uusittavuus). Yksittäisten mittausten tuloksia on tulkittava standardissa ISO 4259 esitettyjen kriteerien perusteella (julkaistu vuonna 1995).

⁽³⁾ Jäsenvaltiot voivat päättää sallia edelleen sen, että kaupan voidaan pitää lyijytöntä tavallista bensiiniä, jonka moottorioktaaniluku (MON) on vähintään 81 ja tutkimusoktaaniluku (RON) vähintään 91.

⁽⁴⁾ Kesäkausi alkaa viimeistään 1 päivänä toukokuuta ja päättyy aikaisintaan 30 päivänä syyskuuta. Jäsenvaltioissa, joissa on arktiset tai ankarat talviolosuhteet, kesäkausi alkaa viimeistään 1 päivänä kesäkuuta ja päättyy aikaisintaan 31 päivänä elokuuta.

⁽⁵⁾ Jäsenvaltioissa, joissa on arktiset tai ankarat talviolosuhteet, höyrynpaine saa olla kesäkauden aikana enintään 70 kPa.

⁽⁶⁾ Muut monoalkoholit ja eetterit, joiden tislauksen loppupiste ei ole korkeampi kuin standardissa EN 228:1999 määritetty tislauksen loppupiste.

⁽⁷⁾ Direktiivin 3 artiklan 2 kohdan mukaisesti jäsenvaltion alueella on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 oltava kaupan sekä maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti saatavilla lyijytöntä bensiiniä, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg. Viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 kaikessa jäsenvaltion alueella kaupan olevassa lyijyttömässä bensiinissä rikkipitoisuuden on oltava enintään 10 mg/kg.

LIITE IV

DIESELMOOTTOREILLA VARUSTETUISSA AJONEUVOISSA KÄYTETTÄVIEN KAUPALLISTEN POLTTOAINEIDEN YMPÄRISTÖPERUSTEISET LAATUVAATIMUKSET

Tyyppi: **Dieselpolttoaine**

Parametri ⁽¹⁾	Yksikkö	Raja-arvot ⁽²⁾	
		Vähimmäisarvo	Enimmäisarvo
Setaaniluku		51,0	—
Tiheys 15 °C:ssa	kg/m ³	—	845
Tislaus:			
— 95 %:n (v/v) saanto	°C	—	360
Polysykliset aromaattiset hiilivedyt	% m/m	—	11
Rikkipitoisuus	mg/kg	—	50
	mg/kg	—	10 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Testimenetelminä käytetään standardissa EN 590:1999 määritettyjä menetelmiä. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa ottaa käyttöön erikseen määriteltäviä muita analyysimenetelmiä eurooppalaisen standardin EN 590:1999 sijasta, jos niiden voidaan osoittaa olevan vähintään yhtä tarkkoja ja luotettavia kuin niiden korvaamat analyysimenetelmät.

⁽²⁾ Laatuvaatimuksissa ilmoitetut arvot ovat 'todellisia arvoja'. Raja-arvoja määritettäessä on sovellettu standardia ISO 4259 (Öljytuotteet. Mittaustulosten tarkkuuden määrittäminen ja soveltaminen testimenetelmiin) ja vähimmäisarvoa määrättäessä on otettu huomioon 2 R:n minimiero nollan yläpuolella (R = uusittavuus). Yksittäisten mittausten tuloksia on tulkittava standardissa ISO 4259 esitettyjen kriteerien perusteella (julkaistu vuonna 1995).

⁽³⁾ Direktiivin 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti jäsenvaltion alueella on viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2005 oltava kaupan sekä maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti saatavilla dieselpolttoainetta, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg. Lisäksi, jollei 9 artiklan 1 kohdassa tarkoitusta uudelleentarkastelusta muuta johdu, viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2009 kaikessa jäsenvaltion alueella kaupan olevassa dieselpolttoaineessa rikkipitoisuuden on oltava enintään 10 mg/kg."