

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettua lakia. Moottoribensiinin ja dieselöljyn valmisteveron porrastuksen perusteita muutettaisiin siten, että alinta verotaso sovellettaisiin rikkittömiin eli rikkiä enintään 10 milligrammaa kilossa sisältäviin polttoainelaatuihin. Esityksen tavoitteena on, että uudet ympäristöperusteiset laatuvaatimukset täyttäviin rikkittömiin polttoainelaatuihin siirrytään

kerralla eikä vaiheittain. Näin markkinoilla ei olisi samanaikaisesti useita tuotelaatuja. Samalla muutettaisiin bensiinin ja dieselöljyn ympäristöominaisuuksiin perustuvien veroporrastusten edellytyksiä muutoinkin. Lakiin ehdotetaan tehtäviksi lisäksi eräitä teknisiä muutoksia.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2004.

PERUSTELUT

1. Nykytila

1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Liikennepolttoaineiden valmisteveron porrastus

Suomessa on käytössä liikennepolttoaineiden ympäristöperusteinen valmisteveron porrastus. Sen avulla on edistetty lyijyttömän ja sittemmin myös niin sanotun reformuloidun bensiinin sekä vähärikkisen dieselöljyn käytönottoa vähimmäislaatuvaatimukset täyttävien liikennepolttoaineiden sijasta. Veroporrastukset ovat toimineet halutulla tavalla, sillä niiden käyttöönoton jälkeen ajoneuvoissa on ryhdytty varsin nopeasti käyttämään puhtaampia polttoainelaatuja. Käytännössä kaikki markkinoilla olevat bensiini- ja dieselöljy-laadut kuuluvat edullisimpaan veroluokkaan.

Veroporrastuksesta säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994), jonka mukaan reformuloidun bensiinin vero on 0,89 senttiä litralta alempi kuin peruslaatuisen bensiinin. Reformuloidulla bensiinillä tarkoitetaan bensiinilaatua, joka täyttää laissa säädetty happi-, bentseeni- ja aromaattisten hiilivetyjen

enimmäispitoisuutta sekä höyrynpainetta koskevat raja-arvot. Bensiinin rikkipitoisuudelle ei ole verolaissa asetettu raja-arvoja, eikä bensiinin veroa näin ollen ole porrastettu lainkaan sen rikkipitoisuuden perusteella.

Dieselöljyn valmistevero on porrastettu kahteen veroluokkaan käyttämällä raja-arvona 0,005 painoprosentin rikkipitoisuutta, mikä vastaa 50 milligramman rikkipitoisuutta kiloa kohden. Verotasojen ero vähärikkisen, josta verolaissa käytetään termiä rikitön, ja peruslaatuisen dieselöljyn välillä on 2,65 senttiä litralta. Vähärikkiselle dieselöljylle on lisäksi säädetty aromaattipitoisuutta ja se-taanilukua koskevat raja-arvot.

Liikennepolttoaineiden ympäristöperusteiset vähimmäislaatuvaatimukset

Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 98/70/EY, jäljempänä *laatu-direktiivi*, säädetään siitä, mitkä ympäristöperusteiset laatuvaatimukset markkinoilla olevien liikennepolttoainelaatujen on vähintään täytettävä. Direktiivi sisältää pakottavina laatuominaisuuksina enimmäisarvot muun muassa moottoribensiinin aromaatti-, bentseeni-,

happi-, rikki- ja lyijypitoisuudelle sekä dieselöljyn rikkipitoisuudelle ja polyaromaattisille hiilivedyille (PAH-yhdisteille).

Laatudirektiiviä 98/70/EY on viimeksi muutettu direktiivillä 2003/17/EY, jolla tiukennetaan liikennepolttoaineiden rikkipitoisuusvaatimusta muiden laatuvaatimusten jäädessä ennalleen. Kun tällä hetkellä bensiinin rikkipitoisuuden sallittu enimmäispitoisuus on 150 milligrammaa kiloa kohden ja dieselöljyn vastaavasti 350 milligrammaa kiloa kohden, direktiivin mukaan vuoden 2005 alusta lähtien sekä bensiinin että dieselöljyn sisältämän rikin sallittu enimmäispitoisuus laskee 50 milligrammaan kiloa kohden. Lisäksi samasta ajankohdasta lukien jäsenvaltioissa on ryhdyttävä pitämään kaupan bensiiniä ja dieselöljyä, jotka saavat sisältää rikkiä enintään 10 milligrammaa kiloa kohden, jäljempänä *rikittömien polttoaine*. Jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että rikittömiä polttoaineita on saatavilla riittävässä määrin ja maantieteellisesti riittävän tasapainoisesti. Vuoden 2009 alusta kaiken myytävän bensiinin ja dieselöljyn on oltava rikittöntä. Direktiivin mukaan tätä määräaika tarkastellaan dieselöljyn osalta kuitenkin uudelleen vuoden 2005 loppuun mennessä.

Rikkipitoisuusvaatimuksen tiukentumista on perusteltu autoteollisuuden tarpeella saada varmistetuksi rikittömien polttoainelaatujen yleinen saatavuus vuodesta 2005 lähtien, jolloin tulevat voimaan uudet henkilö- ja kuorma-autojen pakokaasujen päästörajat. Päästörajoiden saavuttaminen edellyttää uutta pakokaasujen puhdistustekniikkaa, joka puolestaan vaatii siirtymistä rikittömiin polttoainelaatuihin. Rikittömien polttoaineiden avulla parannetaan tyypin oksideja vähentävien katalysaattorien toimintaa. Lisäksi dieselautojen hiukkaspäästöjä vähentävät suodatimet toimivat paremmin rikittömällä polttoaineella.

Autoteollisuus on sitoutunut pienentämään myös henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Yksi merkittävä keino pienentää polttoaineen kulutusta ja sitä kautta hiilidioksidipäästöjä on ottaa käyttöön niin sanottu suoraruiskutustekniikka bensiinimoottoreissa. Bensiinikäyttöisissä autoissa tarvittavien katalysaattoreiden tehokkuus riippuu olennaisesti bensiinin sisältämästä rikkimäärästä. Rikittömien polttoainelaatujen käyttö parantaa lisäksi

polttoainetehokkuutta suoraruiskutusbensinimoottoreilla varustetuissa katalysaattoriautoissa. Autoteollisuuden mukaan polttoainekulutus alenee muutamalla prosentilla, jos käytetään rikittöntä polttoainetta vähärikkisen polttoaineen asemesta.

Laatudirektiivin mukaan ei ole mahdollista kansallisessa lainsäädännössä säätää direktiiviä tiukemmista laatuvaatimuksista eräitä poikkeustilanteita lukuun ottamatta, joten direktiivissä säädetyt laatuvaatimukset täyttävien polttoaineiden myynti on sallittava. Laatudirektiivissä säädettyä 10 milligramman raja-arvon täyttävien rikittömien polttoainelaatujen markkinoille saattamista koskevaa velvollisuutta ei tämän vuoksi voida panna täytäntöön siten, että 50 milligramman rikkipitoisuusrajan täyttävien polttoainelaatujen myynti kielletäisiin. Näin ollen rikittömien laatujen saatavuus on varmistettava muulla tavalla. Estettä ei ole sille, että Suomessa jo sovelletun kaltaisia veroporrastuksia käytetään edistämään rikittömien laatujen käyttöönottoa. Polttoaineiden laatuun perustuvat veroporrastukset sallitaan myös energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevassa neuvoston direktiivissä 2003/96/EY, jossa säädetään jäsenvaltioissa yhdenmukaistetusta polttoaineverotuksesta.

Kansallisesti laatudirektiivi on pantu täytäntöön moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksista annetulla valtioneuvoston asetuksella, jota on viimeksi muutettu valtioneuvoston asetuksella 767/2003, jäljempänä *laatuvaatimusasetus*. Asetusta sovelletaan Suomessa markkinoille luovutettavaan moottoribensiiniin ja dieselöljyyn, joiden sallittu enimmäisrikkipitoisuus laskee vuoden 2005 alusta 50 milligrammaan kilolta. Suomessa myytävät polttoainelaadut tosin käytännössä jo tällä hetkellä täyttävät mainitun vaatimuksen, sillä Tullin valvontaraportin mukaan vuonna 2002 keskimääräinen rikkipitoisuus oli dieselöljyllä 23,6 milligrammaa, 95-oktaanisella bensiinillä 57,2 milligrammaa ja 98-oktaanisella bensiinillä 25,8 milligrammaa kiloa kohden.

Laatuvaatimusasetuksen mukaan toiminnanharjoittajien on lisäksi omalta osaltaan huolehdittava siitä, että viimeistään vuoden 2005 alusta lukien myynnissä on riittävästi saatavilla bensiiniä ja dieselöljyä, jotka sisäl-

tävät rikkiä enintään 10 milligrammaa kiloa kohden. Vuoden 2009 alusta lukien myynnissä saa olla yksinomaan rikkittömiä laatuja.

Työkoneissa käytettävä moottoripolttoöljy

Laatudirektiivin soveltamisalaa on vuonna 2003 laajennettu koskemaan myös liikkuvissa työkoneissa ja traktoreissa käytettävää moottoripolttoöljyä. Sen laatuvaatimukset on kuitenkin jätetty pitkälti jäsenvaltioiden päätösvaltaan toisin kuin liikennepolttoaineiden. Laatudirektiivin vähimmäisvaatimuksen mukaan moottoripolttoöljyssä saa olla rikkiä enintään 2000 milligrammaa kiloa kohden. Tätä vaatimusta tiukennetaan vuoden 2008 alusta 1 000 milligrammaan. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin edellyttää näiltä polttoaineilta alemmaa rikkipitoisuutta tai vaatia työkoneissa käytettävältä polttoaineelta samaa rikkipitoisuutta kuin autoissa käytettävältä dieselöljyläadulta.

Laatuvaatimusasetuksen mukaan Suomessa markkinoille luovutettavan moottoripolttoöljyn 1 000 milligramman rikkipitoisuusraja tuli voimaan vuoden 2004 alusta. Vuoden 2005 alusta Suomessa markkinoille luovutettava liikkuvissa työkoneissa käytettävä moottoripolttoöljy saa sisältää rikkiä enintään 50 milligrammaa kiloa kohden. Asetuksessa ei kuitenkaan dieselöljyn tavoin vaadita enintään 10 milligramman raja-arvon täyttävän moottoripolttoöljyläadun saattamista markkinoille.

Työkoneiden pakokaasuvaatimukset tulevat voimaan autojen raja-arvoja vastaavina käytännössä noin viiden vuoden viiveellä, joten työkonepolttoaineiden rikkipitoisuuden alentaminen ei ole yhtä kiireellistä kuin autojen polttoaineiden. Kuitenkin jo nyt uusimmat työkone moottorit ovat yhtä kehittyneitä kuin autojen moottorit, joten myös työkoneissa polttoaineen setaaniluku, voitelevuus ja puhtaus ovat moottorin toimivuuden ja kestävyuden kannalta tärkeitä. Lämmityskäyttöön tarkoitettujen kevytpolttoöljyläadut eivät vastaa nykyaikaiselle moottoripolttoaineelle asetettuja vaatimuksia, jonka vuoksi markkinoille on syntynyt kysyntää työkoneissa ja traktoreissa käytettävälle diesel-laatukselle moottoripolttoöljylle. Kun toisaalta lämmitykseen käytettävää kevyttä polttoöl-

jyä on kustannussyistä turha prosessoida ja lisäaineistaa samalla tavalla kuin moottoripolttoöljyä, ovat moottoripolttoöljyn ja lämmitykseen käytettävän kevyen polttoöljyn laadut käytännössä alkaneet eriytyä toisistaan. On oletettavaa, että kehitys jatkuu tämän suuntaisena. Lämmityskäyttöön tarkoitettua tuotetta voidaan kehittää kyseiseen tarkoitukseen paremmin soveltuvaksi, jolloin voidaan luopua sen voitelevuuteen ja setaaniarvoon liittyvistä ominaisuuksista ja tarpeen mukaan lisätä esimerkiksi palamista tehostavia lisäaineita. Vastaavasti erityisesti moottorikäyttöön tarkoitettu polttoaine saadaan paremmin vastaamaan moottorivalmistajien vaatimia ominaisuuksia, jolloin esimerkiksi takuuehtojen täyttymistä ei tarvitse kyseenalaistaa käytetyn polttoaineen perusteella.

Laatuvaatimusasetuksessa säädetään polttoaineiden markkinoille luovuttajia sitovista velvollisuuksista. Sitä vastoin asetuksessa ei velvoiteta käyttämään työkoneissa ja traktoreissa rikkittömiä polttoaineita. Siten tavallisen kevyen polttoöljyn käyttö työkoneissa on edelleen mahdollista, jos käyttäjä katsoo sen sopivan vanhempaa tekniikkaa edustavaan koneeseensa.

Moottoripolttoöljyä koskevilla uusilla laatuvaatimuksilla ei myöskään ole vaikutusta näiden polttoaineiden valmisteverokohteleluun. Ne voidaan siten edelleen verottaa dieselöljyä lievemmin kevyen polttoöljynä, jolloin verolainsäädännön mukaisena vaatimuksena on niiden tunnistettavaksi tekeminen lämmityskäyttöön tarkoitettun kevyen polttoöljyn tavoin.

1.2. Säännökset eräissä muissa maissa

Ruotsissa liikennepolttoaineiden valmistevero on ympäristösyistä porrastettu useampaan luokkaan polttoaineen laadun perusteella. Dieselöljy on käytännössä ollut rikitöntä jo 1990-luvun alkupuolelta. Miljöklass 1 -luokkaan kuuluvan dieselöljyn rikkipitoisuusvaatimus on alle 10 milligrammaa kilossa ja sen tiheys, tislausalue ja aromaattipitoisuus ovat tiukempia kuin laatudirektiivissä edellytetään. Tällaisen dieselöljyn vero on 0,24 kruunua eli noin 2,6 senttiä litralta pienempi kuin vähärikkisen laadun vero. Vas-

taavasti ero rikkiä enintään 350 milligrammaa kilossa sisältävään dieselöljyalaatuun, jota vielä tällä hetkellä saa laatudirektiivin mukaisesti olla markkinoilla, on 0,56 kruunua eli noin 6,1 senttiä litralta.

Saksassa rikkiä enintään 10 milligrammaa kiloa kohden sisältävän moottoribensiinin ja dieselöljyn veroetu on 1,5 senttiä litralta. Veroporrastus on otettu käyttöön vuoden 2003 alusta. Vastaavan suuruinen veroporrastus on otettu käyttöön Itävallassa vuoden 2004 alusta.

Iso-Britanniassa suunnitellaan otettavaksi käyttöön syyskuusta 2004 alkaen veroporrastus, jossa rikittömän moottoribensiinin ja dieselöljyn verotaso olisi 0,5 penceä eli noin 0,8 senttiä litralta alempi kuin rikillisemmän laadun.

Työkoneissa ja traktoreissa käytettävän moottoripolttoöljyn laatuominaisuudet vaihtelevat jäsenvaltioittain, joskin käytäntönä vaikuttaa olevan sen yhtenäistäminen dieselöljyn laatuun. Useissa jäsenvaltioissa näihin tarkoituksiin käytettävä moottoripolttoöljy myös verotetaan dieselöljyn verokannan mukaan, jolloin sille myönnetään laadun perusteella sama veroetu kuin muullekin dieselöljylle.

2. Ehdotetut muutokset

Liikennepolttoaineiden valmistajien, maahantuojien ja jakelijoiden näkemys on, että Suomessa on syytä siirtyä uudet laatuvaatimukset täyttäviin rikittömiin polttoaineisiin kerralla eikä vaiheittaisesti, jolloin markkinoilla olisi samanaikaisesti sekä rikittömiä että vähärikkisiä polttoaineita. Kertasiirtymisellä vältettäisiin rikkipitoisuudeltaan erilaisien polttoaineiden yhtäaikaisesta varastoimisesta ja jakelusta johtuvat ongelmat ja kustannukset. Rikittömien polttoaineiden laadun ylläpitämiseksi ne on käytännössä koko jakeluketjun ajan pidettävä tarkoin erillään laaduista, jotka sisältävät enemmän rikkiä.

Vaikka on oletettavaa, että edellä mainittujen syiden takia rikittömiin polttoaineisiin siirrytään yleisesti joka tapauksessa, ehdotetaan, että liikennepolttoaineiden valmisteveroporrastuksen edellytyksiä muutetaan siten, että nykyiset alempien verokantojen polttoaineiden vaatimukset muutetaan vastaamaan

uusien rikittömien polttoaineiden laatuvaatimuksia. Näiden polttoainelaatujen verotaso asetettaisiin nykyisten reformuloidun bensiinin ja vähärikkisen dieselöljyn tasolle, kun taas rikkiä yli 10 milligrammaa kiloa kohden sisältävistä laaduista olisi maksettava korkeamman verokannan mukaista veroa. Muutos edistäisi rikittömien polttoainelaatujen käyttöönottoa ja samalla varmistaisi niiden riittävän ja maantieteellisesti kattavan saatavuuden laatuvaatimuksia koskevilla säännöksillä edellytetyllä tavalla.

Ehdotetut muutokset edellyttävät neste-mäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamista. Lain säännöksiä veroporrastuksen edellytyksistä tarkistettaisiin samalla muutoinkin. Rikkipitoisuusvaatimuksen ohella myös muita polttoaineiden ympäristöperusteisia laatuvaatimuksia on viime vuosina muutettu veroporrastuksen edellytyksiä tiukemmiksi, jolloin veroporrastuksen perusteet ovat osin menettäneet merkityksensä. Muutosehdotuksia selostetaan tarkemmin jäljempänä.

Moottoribensiinin veroporrastuksen perusteet

Bensiinin veroporrastuksessa alemman verokannan laadun edellytykseksi asetettaisiin enintään 10 milligramman rikkipitoisuusvaatimus kiloa kohden. Koska tällä hetkellä bensiinin veroperusteisiin ei sisälly lainkaan raja-arvoa rikkipitoisuudelle, ehdotetaan samalla parempilaatuisen tuotteen nimi verolaissa muutettavaksi reformuloiduksi rikittömäksi bensiiniksi.

Polttoaineiden laatuvaatimuksissa on asetettu moottoribensiinin happipitoisuudelle arvoaan 2,7 painoprosentin enimmäisarvo. Sen sijaan laatuvaatimuksissa ei edellytetä moottoribensiiniltä Suomessa valtalaatuna olevan reformuloidun bensiinin veroporrastusvaatimukseen kuuluvaa kahden painoprosentin vähimmäishappipitoisuutta. Vuoden 2005 laatuvaatimukset täyttävällä rikittömällä bensiinillä ei siten ilman veroporrastukseen liittyvää erityisvaatimusta välttämättä olisi verolaissa vaadittua happipitoisuutta. Tällä olisi vaikutusta etenkin iäkkäämpien, ei-katalysaattoriautojen häkä- ja hiilivety-päästöihin. Näiden autojen osuus Suomen autokannassa on vielä merkittävä katalysaatto-

riautojen osuuden jatkuvasta kasvusta huolimatta. Vuotta 2002 koskevan selvityksen mukaan (Liisa 2002 laskentajärjestelmä, VTT tutkimusraportti RTE 1377/03) ei-katalysaattoriautojen osuus Suomen bensiiniautokannasta oli 42,8 prosenttia ja vastaavasti niiden osuus bensiiniautojen suoritteesta oli 34,3 prosenttia. Ilman katalysaattoria olevien autojen päästöt kilometriä kohden ovat lisäksi huomattavasti suuremmat kuin katalysaattoriautojen, joten niiden osuus liikenteen kokonaispäästöistä on liikennesuoritteen osuutta suurempi. Edellä mainitun selvityksen mukaan vuonna 2002 ei-katalysaattoriautojen yhteenlasketut häkäpäästöt tonneina olivat 2,3-kertaiset, hiilivetypäästöt 3,7-kertaiset ja tyypin oksidien päästöt 2,1-kertaiset katalysaattoriautoihin verrattuna.

Suomessa liikenteen päästöjen kehitys on siten riippuvaisempi hapetetun bensiinin käytöstä kuin muualla Euroopassa, jossa katalysaattoriautojen osuus on Suomea huomattavasti suurempi. Lisäksi bensiinissä olevan hapen merkitys häkä- ja hiilivetypäästöjen vähentämiseksi korostuu kylmissä oloissa. Ei-katalysaattoriautojen päästöjen määrän uudelleen kohoamisen estämiseksi ja Suomen kylmien talviolosuhteiden vuoksi ehdotetaan, että bensiinin veroporrastuksen perusteena ainakin toistaiseksi säilytettäisiin nykyinen happipitoisuusvaatimus ehdotettavan enimmäisrikkipitoisuuden lisäksi.

Lyijyttömän moottoribensiinin määritelmä, samoin kuin säännökset lyijyllisen bensiinin ja bensiinisekoituksen verokannoista ehdotetaan vanhentuneina poistettaviksi verolaista, koska nykyisten laatuvaatimusten (valtioneuvoston asetus 321/2001) mukaan kaiken markkinoilla olevan bensiinin on oltava lyijytöntä.

Moottoribensiinin veroporrastuksen perusteista ehdotetaan niin ikään tarpeettomana poistettavaksi bentseenin nykyisen kaltainen enimmäispitoisuusvaatimus, koska siitä säädetään pakottavasti bensiinin laatuvaatimuksissa. Verolaissa ehdotetaan lisäksi bensiinin osalta luovuttavaksi aromaattien enimmäispitoisuutta koskevasta rajoituksesta, koska tätä laatuvaatimusta koskeva pakottava säännös tulee noudatettavaksi vuoden 2005 alusta.

Reformuloidun rikittömän moottoribensiinin kesä- ja talvilaatuja koskevat höyryn-

painevaatimukset säilytettäisiin sitä vastoin nykyisellään. Kesälaadun höyrynpaine enintään 70 kilopascalina, jäljempänä *kPa*, vastaa laatudirektiivin vaatimusta arktisille maille. Talvilaadulle direktiivissä ei ole raja-arvoa. Tätä säätelee tuotenormina ainoastaan standardi EN 228, jossa asetetaan vapaaehtoiseksi raja-arvoksi enintään 100 kPa noudatettavaksi syyskuun alun ja toukokuun lopun välisenä aikana. Standardin mukainen höyrynpaine olisi kuitenkin talvilaadulle huomattavan korkea ajatellen lämpimiä kevät- ja syyspäiviä, jolloin haihtuvien hiilivetyjen päästöt (VOC) ja pakokaasupäästöt voivat lisääntyä. Veroporrastuksen perusteisiin sisältyvä talvilaadun raja-arvo 90 kPa on siten edelleen ympäristösyistä perusteltu. Kesälaadun höyrynpainetta koskeva vaatimus voitaisiin sinänsä poistaa veroporrastuksen perusteista, koska se on laatuvaatimusten takia pakottava. Selkeyden vuoksi se ehdotetaan kuitenkin säilytettäväksi.

Dieselöljyn veroporrastuksen perusteet

Rikittömän dieselöljyn rikkipitoisuusvaatimusta ehdotetaan verolaissa tiukennettavaksi uusia laatuvaatimuksia vastaavasti 50 milligrammasta 10 milligrammaan kilolta. Yli 10 milligrammaa rikkiä sisältävät laadut verotettaisiin verotaulukon mukaan muuna dieselöljylaatuna.

Dieselöljyn setaanilukuvaatimus on polttoaineiden laatuvaatimuksissa veroporrastuksen vaatimusta tiukempi, joten se ehdotetaan vanhentuneena poistettavaksi veroporrastuksen perusteista.

Rikittömän dieselöljyn kokonaisaromaattipitoisuutta koskeva vaatimus ehdotetaan niin ikään poistettavaksi verolaista. Verolaissa säädetty, 1990-alun analyysitekniikkaan perustuva vaatimus enintään 20 painoprosentin kokonaisaromaattipitoisuudesta poikkeaa laatudirektiivistä, jonka mukaan ainoastaan polyyaromaattipitoisuudelle on asetettu 11 painoprosentin enimmäismäärä. Verotuksen porrastaminen on jo tuotteiden markkinoinnin kannalta perusteltua rajoittaa sellaisiin ominaisuuksiin, joista säädetään myös laatuvaatimuksissa. Vaikka polyaromaattiset PAH-päästöt ovat aromaateista erityisesti terveydelle haitallisimpia ja vaikka niiden

laatuvaatimuksiin perustuvaa raja-arvoa voidaan pitää varsin korkeana, kilpailunäkökoh- tien takia ei kuitenkaan ehdoteta, että veroporrastuksen yhtenä edellytyksenä säilyisi vaatimus kokonaisaromaattipitoisuudesta. Tässä vaiheessa ei myöskään ehdoteta, että veroporrastuksen perusteeksi otettaisiin laatuvaatimuksia tiukempi polyaromaattipitoisuus. Veroporrastuksen perusteita koskevia muutoksia harkitaan myöhemmin uudelleen, jos erityisesti eri aromaattien pitoisuuksia ja niiden ympäristökuormitusta koskevat uudet tutkimukset antavat siihen aihetta.

Veroporrastuksen suuruus

Euroopan komissiolle laskelmia tehnyt konsulttiyritys on arvioinut, että rikittömän moottoribensiinin jalostuskustannukset Pohjois-Euroopassa ovat keskimäärin 0,2 senttiä litralta korkeammat kuin bensiinin, joka sisältää rikkiä enintään 50 milligrammaa kiloa kohden. Vastaavasti rikittömän dieselöljyn jalostuskustannukset on arvioitu keskimäärin 0,45 senttiä litralta vähärikkisiä laatuja korkeammiksi. Arviot ovat vuodelta 2001 (Komission ehdotus moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksia koskeva neuvoston ja parlamentin direktiiviksi KOM(2001) 241).

Tällä hetkellä maailman öljymarkkinoilla rikittömien ja vähärikkisten eli rikkiä enintään 50 milligrammaa kilossa sisältävien bensiini- ja dieselöljylaatuja verottomat hintaerot ovat noin 0,5 senttiä litralta. Eroa voidaan pitää vähäisenä, jos sitä verrataan muista syistä johtuviin polttoaineiden verottomien hintojen vaihteluihin öljymarkkinoilla.

Taloudellisena ohjauskeinona veroporrastuksen suuruuden tulisi vastata vähintään erilaatuisten polttoaineiden valmistuksesta aiheutuvia kustannuseroja. Porrastuksen tulisi kuitenkin olla niin suuri, että se riittää taloudelliseksi kannustimeksi myös siinä tapauksessa, että rikittömien laatuja veroton markkinahinta nousee nykytilannetta enemmän suhteessa rikillisiin laatuja.

Sekä moottoribensiinin että dieselöljyn veroporrastuksen suuruudeksi ehdotetaan 2,65 senttiä litralta, joka vastaisi nykyistä veroeroa vähärikkisen ja rikillisen dieselöljylaadun välillä. Ehdotettu veroporrastus olisi

bensiinin osalta nykyistä reformuloidun ja peruslaatuisen bensiinin verotasojen eroa korkeampi. Tätä voidaan kuitenkin perustella sillä, että myös bensiinin veroporrastuksen perusteisiin lisätään rikittömyysvaatimus.

Moottoripolttoöljyn verokohtelu

Moottoripolttoöljyn verotukseen ei ehdoteta muutoksia. Rikittömän dieselöljyn laatuominaisuudet täyttävän moottoripolttoöljyn käytön edistämiseksi ei ole tarpeen ottaa käyttöön veroporrastusta.

Lähtökohtana on, että työkonoiden käyttäjien tarve ja moottorivalmistajien asettamat vaatimukset käytännössä ratkaisevat sen, minkä laatuista polttoainetta työkonoidissa ja traktoreissa käytetään.

Rikittömän dieselöljyn laatuominaisuudet täyttävän moottoripolttoöljyn yleistymiseen vaikuttaa myös se, ettei valmistukseen, varastointiin ja jakeluun liittyvistä logistisista ja kustannussyistä ole tarkoituksenmukaista yhtäaikaaisesti saattaa markkinoille moottoripolttoöljylaatuja, joiden rikkipitoisuudet poikkeavat toisistaan. Kun oletettavasti dieselöljyn osalta siirrytään kerralla rikittömään laatuun, on myös moottoripolttoöljynä tarkoituksenmukaista myydä samaa rikittömää laatuja, joka verolainsäädännössä asetettujen vaatimusten vuoksi tehdään tunnistettavaksi kevyen polttoöljyn tavoin. Tällöin vältetään kahden rikkipitoisuudeltaan erilaisen moottoripolttoöljyn rinnakkainen markkinointi ja siitä aiheutuvat kustannukset.

Muut muutokset

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettuun lakiin lisättiin vuoden 1999 alusta uusi 6 a §, jossa säädetään niin sanottujen bensiinihöyryjen talteen oton perusteella tehtävästä verovähennyksestä kahdenkertaisen verotuksen estämiseksi. Verovähennyksen suuruus oli tarkoitus toteuttaa reformuloidulle moottoribensiinille säädetyn verokannan mukaisena. Laissa on kuitenkin virheellinen viittaus bensiinin peruslaadun verokantaan. Asia ehdotetaan korjattavaksi alkuperäisen tarkoituksen mukaiseksi, jolloin verovähennys maksettaisiin sen bensiinilaa-

dun mukaan, jonka verotaso on matalin.

3. Esityksen vaikutukset

3.1. Taloudelliset vaikutukset

Polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentäminen aiheuttaa valmistusvaiheessa jonkin verran korkeampia kustannuksia kuin rikillisempien laatuojen valmistaminen. Kustannuksia voidaan kuitenkin pitää varsin vähäisinä, jos niitä verrataan muista syistä johtuviin polttoaineiden verottomien hintojen vaihteluihin.

Kustannuksia aiheutuu myös rikittömien polttoaineiden varastoinnin ja jakelun uudelleen järjestämisestä rikittömyyden varmistamiseksi jakelun kaikissa vaiheissa.

Rikittömien laatuojen valmistus- ja jakelukustannusten nousun vaikutus polttoaineiden kuluttajahintoihin jää arviolta alle senttiin litralta.

Edellä mainitut kustannukset ja niistä johtuvat hintavaikutukset eivät suoranaisesti johdu nyt ehdotettavista veroporrastuksen perusteiden muutoksista, vaan ympäristöperusteisten laatuvaatimusten tiukentumisesta tai, työkonissa käytettävän moottoripolttoöljyn osalta, myös käyttäjien tarpeesta käyttää rikittömiä laatuja.

Rikittömien polttoaineiden veroporrastuksen tavoitteena on varmistaa, että Suomessa siirrytään kerralla rikittömän bensiinin ja dieselöljyn käyttämiseen. On todennäköistä, että nykyiset rikillisemmät laadut poistuvat kokonaan markkinoilta. Tällöin vältetään muutoin samankaltaisten, mutta rikkipitoisuudeltaan erilaisten polttoainelaatuojen yhtäaikaista valmistamisesta ja jakelusta aiheutuvat kustannukset. Samalla myös vältetään laadultaan huonompien ja siksi verottomalta hinnaltaan todennäköisesti edullisempien polttoaineerien taloudellinen houkuttelevuus.

Esityksellä ei ole valtiontaloudellisia vaikutuksia, jos rikittömiin bensiini- ja dieselöljyalaatuihin siirrytään tavoitteen mukaisesti kertaluonteisesti. Nykyistä enemmän veroa kertyy polttoainelitraa kohden siinä tapauksessa, että markkinoille vastoin odotuksia luovutetaan polttoainetta, joka ei täytä ehdotettavia veroporrastuksen edellytyksiä.

3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset

Polttoaineiden veroporrastuksen edellytysten täyttymisen valvonta kuuluu verotusta toimittavan tullilaitoksen tehtäviin. Veroporrastuksen perusteiden muutos ei sinänsä lisää tullilaitoksen tehtäviä. Tiukentuva rikkipitoisuusvaatimus voi kuitenkin asettaa erityisvaatimuksia valvonnassa käytettävillä menetelmille ja laitteille. Toisaalta tullilaitos valvoo samalla myös polttoaineille laatuvaatimusasetuksessa säädettyjen ympäristöperusteisten ominaisuuksien täyttymistä, mikä on voimavarojen käyttämisen kannalta tarkoituksenmukaista.

3.3. Ympäristövaikutukset

Ehdotettavalla muutoksella pyritään varmistamaan nopea siirtyminen rikittömiin liikennepolttoaineisiin. Vuonna 2002 tehdyn selvityksen mukaan (Polttoaineen ominaisuuksien vaikutus päästöihin, VTT tutkimusraportti RTE 906/02) katalysaattoriautoilla häikä- ja hiilivetypäästöt laskevat noin viisi prosenttia ja typen oksidien päästöt noin neljä prosenttia polttoaineen rikkipitoisuuden laskiessa 150 milligrammasta 10 milligrammaan kiloa kohden. Koska Suomessa myytävät polttoainelaadut ovat rikkipitoisuudeltaan käytännössä jo tällä hetkellä keskimäärin 50 milligrammaa kiloa kohden, muutoksen vaikutukset jäisivät edellä sanottua vähäisemmiksi.

Koska rikittömyydestä on etua katalysaattorin toimivuudelle, niiden käyttö vähentäisi myös pakokaasujen hajuhaittoja.

Ei-katalysaattoriautojen vastaaviin päästöihin polttoaineen rikkipitoisuudella ei juuri ole merkitystä. Sitä vastoin bensiinin happipitoisuusvaatimuksen säilyttäminen on merkittävää juuri näiden autojen päästöjen vähentämiseksi, etenkin talvioloissa ja kaikkien kylmäkäynnistysten yhteydessä. Rikittömien polttoaineiden käytöllä on myös vanhan ahtokannan osalta merkitystä terveydelle haitallisten pienhiukkaspäästöjen alentamisessa. Rikittömät laadut soveltuvat sellaisenaan myös vanhojen autojen polttoaineksi, joten samanaikaisesti ei tarvita vanhoja rikillisempiä laatuja.

Rikittömien polttoaineiden käyttöön siirtyminen vähentäisi polttoaineen kulutusta ja sitä kautta myös hiilidioksidipäästöjä suorasuuhkutekniikkaa hyödyntävissä bensiinimoottoreissa. Vastaavaa hyötyä ei ole saavutettavissa tavallisella kolmitiekatalysaattorilla varustetussa tai ilman katalysaattoria olevassa bensiiniautossa. Rikittömyys ei myöskään suoranaisesti vaikuta polttoaineenkulutukseen dieselautoissa, mutta rikittömään dieselöljyn siirtyminen antaa auto-teollisuudelle mahdollisuuden kehittää vähemmän kuluttavia ja pienempipäästöisiä automalleja.

Varsinaisten rikkipäästöjen vähentämisen kannalta rikittömiin polttoaineisiin siirtymisen vaikutukset jäisivät varsin vähäisiksi. Päästöhyödyt perustuvat rikittömyyden edullisuuteen ajoneuvojen muiden päästöjen vähentämisessä edellä todetulla tavalla.

Rikittömät polttoainelaadut eivät vaikuta itse moottoreiden kestävyYTEEN. Niiden käyttöön siirtyminen kuitenkin parantaisi katalysaattorien ja huikkassuodattimien kestoikää.

4. Asian valmistelu

Ehdotus on valmisteltu virkatyönä valtiovainministeriössä.

Esitysluonnoksesta pyydettiin lausunnot kauppa- ja teollisuusministeriöltä, liikenne- ja viestintäministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, ympäristöministeriöltä, Tullihallitukselta, Kilpailuvirastolta, Huoltovarmuuskeskukselta, VTT Prosessit tutkimusyksiköltä, Greeni Oy:ltä, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO:lta, Autotuojat ry:ltä, Koneyritysten liitto ry:ltä, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto ry:ltä, Suomen Bensiinikauppiainien Liitto ry:ltä, Suomen Maarakentajien Keskusliitto ry:ltä sekä Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry:ltä. Lausuntonsa antoi myös Suomen Kuorma-autoliitto ry.

Launnoissa pidetään bensiinin ja dieselöljyn rikkipitoisuuteen perustuvaa veroporrastusta perusteltuna moottoreiden teknisen kehityksen takia ja päästövaatimusten saavuttamiseksi. Veroporrastuksen katsotaan var-

mistavan kertaluonteisen siirtymisen rikittömiin laatuihin, jolloin myös siirtymisen kustannukset jäävät mahdollisimman alhaisiksi.

Myös muita kuin rikkipitoisuutta koskevia muutoksia puolletaan. Ympäristöministeriö, VTT Prosessit tutkimusyksikkö ja Greeni Oy esittävät kuitenkin epäilyn siitä, että dieselöljyn kokonaisaromaattipitoisuutta koskevan vaatimuksen poistaminen veroporrastuksen perusteista voi aiheuttaa riskin ympäristökuormituksen lisääntymisestä. Kokonaisaromaatteja koskevan raja-arvon katsotaan rajoittavan enemmän haitallisimpien polyaromaattien määrää kuin laatudirektiiviin sisältyvän raja-arvon. Asiasta ei ole kuitenkaan täysin ajantasaista tietoa, sillä aikaisemmat tutkimukset ovat osittain vanhentuneita ajoneuvo- ja jälkikäsitteletekniikoiden kehityksen myötä.

Koneyritysten liitto, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto ja Suomen Kuorma-autoliitto ehdottavat, että veroporrastuksen avulla kannustettaisiin myös siirtymistä rikittömän moottoripolttoöljyn käyttöön.

Öljy-yhtiöistä enemmistö puoltaa lain tuloa voimaan heinäkuussa 2004. Greeni Oy ja Suomalainen Energiaosuuskunta SEO ehdottavat voimaantulon myöhentämistä syksyyn, jotta toimijoille jäisi enemmän aikaa varautua rikittömien laatuojen kuljettamisen ja varastoinnin edellyttämiin investointeihin.

5. Voimaantulo

Veroporrastuksen muutosten on tarkoituksenmukaista tulla voimaan jo ennen vuoden 2005 alkua. Näin voidaan varmistua siitä, että sanotusta ajankohdasta lukien markkinoilla on riittävästi ja maantieteellisesti kattavasti saatavilla rikittömiä laatuja ottaen huomioon polttoaineiden varasto- ja huoltoasemasäiliöissä tapahtuva riittävä kierto. Tämän vuoksi laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä heinäkuuta 2004.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun lain (1472/1994) 2 §:n 1 momentin 4 ja 5 kohta, sekä
muutetaan 2 §:n 1 momentin 6 ja 8 kohta, 6 a §:n 1 momentti ja lain liitteenä oleva verotaulukko,
 sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentin 6 kohta ja 6 a §:n 1 momentti laissa 1159/1998 sekä verotaulukko laissa 1169/2002, seuraavasti:

<p>2 § Tässä laissa tarkoitetaan:</p> <hr/> <p>6) <i>reformuloidulla rikittömällä moottoribensiinillä</i> tuotetta, joka alla mainittujen ominaisuuksien osalta vastaa asianomaista raja-arvoa:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Ominaisuus</th> <th style="text-align: left;">Raja-arvo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Happipitoisuus</td> <td>2,0=O₂=2,7 painoprosenttia</td> </tr> <tr> <td>Rikkipitoisuus</td> <td>Enintään 10 milligrammaa kiloa kohden</td> </tr> <tr> <td>Höyrynpaine: — tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.6.—31.8., sa- notut päivät mukaan lukien</td> <td>Enintään 70 kPa</td> </tr> <tr> <td>— tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.9.—31.5., sa- notut päivät mukaan lukien</td> <td>Enintään 90 kPa</td> </tr> </tbody> </table> <hr/> <p>8) <i>rikittömällä dieselöljyllä</i> tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa dieselöljyä, jonka</p>	Ominaisuus	Raja-arvo	Happipitoisuus	2,0=O ₂ =2,7 painoprosenttia	Rikkipitoisuus	Enintään 10 milligrammaa kiloa kohden	Höyrynpaine: — tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.6.—31.8., sa- notut päivät mukaan lukien	Enintään 70 kPa	— tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.9.—31.5., sa- notut päivät mukaan lukien	Enintään 90 kPa	<p>rikkipitoisuus on enintään 10 milligrammaa kiloa kohden;</p> <hr/> <p style="text-align: center;">6 a §</p> <p>Valtuutetulla varastonpitäjällä on oikeus vähentää verokaudelta suoritettavasta valmisteverosta ja huoltovarmuusmaksusta asianomaisen verokauden aikana moottoribensiinistä talteen otetuista hiilivedyistä verolliseen ja huoltovarmuusmaksun alaiseen kulutukseen luovutuksen perusteella suoritettava valmistevero ja huoltovarmuusmaksu, joiden määrä on tämän lain liitteenä olevan verotaulukon tuoteryhmän 11 mukainen. Vähennys-oikeuden edellytyksenä on, että talteen otetut hiilivedyt nesteytetään bensiiniksi verottomassa varastossa.</p> <hr/>
Ominaisuus	Raja-arvo										
Happipitoisuus	2,0=O ₂ =2,7 painoprosenttia										
Rikkipitoisuus	Enintään 10 milligrammaa kiloa kohden										
Höyrynpaine: — tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.6.—31.8., sa- notut päivät mukaan lukien	Enintään 70 kPa										
— tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.9.—31.5., sa- notut päivät mukaan lukien	Enintään 90 kPa										

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perusvero	Lisävero	Huoltovarmuusmaksu
Moottoribensiini snt/l				
— reformuloitu rikitön	11	53,85	4,23	0,68
— muu laatu	21	56,50	4,23	0,68
Dieselöljy snt/l				
— rikitön	31	26,83	4,76	0,35
— muu laatu	41	29,48	4,76	0,35
Kevyt polttoöljy snt/l	51	1,93	4,78	0,35
Raskas polttoöljy snt/kg	61	—	5,68	0,28

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuu-
ta 2004.

Helsingissä 12 päivänä maaliskuuta 2004

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Valtiovarainministeri *Antti Kalliomäki*

Laki

nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
kumotaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta 29 päivänä joulukuuta 1994 annetun lain (1472/1994) 2 §:n 1 momentin 4 ja 5 kohta, sekä
muutetaan 2 §:n 1 momentin 6 ja 8 kohta, 6 a §:n 1 momentti ja lain liitteenä oleva verotaulukko,
 sellaisina kuin niistä ovat 2 §:n 1 momentin 6 kohta ja 6 a §:n 1 momentti laissa 1159/1998 sekä verotaulukko laissa 1169/2002, seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

2 §

Tässä laissa tarkoitetaan:

4) lyijyttömällä moottoribensiinillä edellä 3 kohdassa tarkoitettua tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa moottoribensiiniä, joka sisältää lyijyä enintään 0,013 grammaa litrassa 15 celsiusasteen lämpötilassa;

(4 kohta kumotaan)

5) moottoribensiinin sekoituksella sekoitusta, joka sisältää vähintään puolet lyijytöntä moottoribensiiniä;

(5 kohta kumotaan)

6) reformuloidulla moottoribensiinillä tuotetta, joka alla mainittujen ominaisuuksien osalta vastaa asianomaista raja-arvoa:

6) reformuloidulla **rikittömällä** moottoribensiinillä tuotetta, joka alla mainittujen ominaisuuksien osalta vastaa asianomaista raja-arvoa:

Ominaisuus	Raja-arvo
Happipitoisuus	2=O ₂ =2,7 %
Bentseenipitoisuus	Enintään 1 tilavuus-%
Höyrynpaine: — tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.6.—31.8., sanotut päivät mukaan luetuina	Enintään 70 kPa
— tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.9.—31.5., sanotut päivät mukaan luetuina	Enintään 90 kPa
Aromaattisten hiilivetyjen pitoisuus	Enintään 35 tilavuus-%

Ominaisuus	Raja-arvo
Happipitoisuus	2,0=O ₂ =2,7 painoprosenttia
Rikkipitoisuus	Enintään 10 milligrammaa kiloa kohden
Höyrynpaine: — tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.6.—31.8., sanotut päivät mukaan luetuina	Enintään 70 kPa
— tuote, joka on luovutettu kulutukseen 1.9.—31.5., sanotut päivät mukaan luetuina	Enintään 90 kPa

8) rikittömällä dieselöljyllä tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa dieselöljyä, jonka rikki- ja aromattipitoisuus on enintään 0,005 painoprosenttia, aromattipitoisuus enintään 20 tilavuusprosenttia ja setaani-indeksi tai setaaniluku vähintään 47;

6 a §

Valtuutetulla varastonpitäjällä on oikeus vähentää verokaudelta suoritettavasta valmisteverosta ja huoltovarmuusmaksusta asianomaisen verokauden aikana moottoribensiinistä talteenotetuista hiilivedyistä verolliseen ja huoltovarmuusmaksun alaiseen kulutukseen luovutuksen perusteella suoritettava valmistevero ja huoltovarmuusmaksu, joiden määrä on tämän lain liitteenä olevan verotaulukon tuoteryhmän I mukainen. Vähennysoikeuden edellytyksenä on, että talteenotetut hiilivedyt nesteytetään bensiiniksi verottomassa varastossa.

8) rikittömällä dieselöljyllä tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvaa dieselöljyä, jonka rikki- ja aromattipitoisuus on enintään 10 milligrammaa kiloa kohden;

6 a §

Valtuutetulla varastonpitäjällä on oikeus vähentää verokaudelta suoritettavasta valmisteverosta ja huoltovarmuusmaksusta asianomaisen verokauden aikana moottoribensiinistä talteen otetuista hiilivedyistä verolliseen ja huoltovarmuusmaksun alaiseen kulutukseen luovutuksen perusteella suoritettava valmistevero ja huoltovarmuusmaksu, joiden määrä on tämän lain liitteenä olevan verotaulukon tuoteryhmän II mukainen. Vähennysoikeuden edellytyksenä on, että talteen otetut hiilivedyt nesteytetään bensiiniksi verottomassa varastossa.

Voimassa oleva laki

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perusvero	Lisävero	Huoltovarmuusmaksu
Lyijytön moottoribensiini snt/l				
— peruslaatu	1	54,74	4,23	0,68
— reformuloitu	2	53,85	4,23	0,68
Lyijyllinen moottoribensiini snt/l				
— peruslaatu	3	62,71	4,23	0,68
— reformuloitu	4	61,82	4,23	0,68
Moottoribensiinin sekoitus snt/l				
— peruslaatu	5	58,72	4,23	0,68
— reformuloitu	6	57,84	4,23	0,68
Dieselöljy snt/l				
— peruslaatu	7	29,48	4,76	0,35
— rikitön laatu	8	26,83	4,76	0,35
Kevyt polttoöljy snt/l	9	1,93	4,78	0,35
Raskas polttoöljy snt/kg	10	—	5,68	0,28

Ehdotus

VEROTAULUKKO

Tuote	Tuote-ryhmä	Perusvero	Lisävero	Huoltovarmuusmaksu
<i>Moottoribensiini snt/l</i>				
— reformuloitu <i>rikitön</i>	11	53,85	4,23	0,68
— <i>muu laatu</i>	21	56,50	4,23	0,68
Dieselöljy snt/l				
— rikitön	31	26,83	4,76	0,35
— <i>muu laatu</i>	41	29,48	4,76	0,35
Kevyt polttoöljy snt/l	51	1,93	4,78	0,35
Raskas polttoöljy snt/kg	61	—	5,68	0,28

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuu-
ta 2004.