

## EHDOTUS VALTIONEUVOSTON ASETUKSEKSI MOOTTORIBENSIININ, DIESELÖLJYN JA ERÄIDEN MUIDEN NESTEMÄISTEN POLTTOAINEIDEN LAATUVAATIMUKSISTA

### Ehdotuksen pääasiallinen sisältö

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/30/EY direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn laatuvaatimusten osalta sekä kasvi-huonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitettun mekanismin käyttöönottamisen osalta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden laatuvaatimusten osalta ja direktiivin 93/12/ETY kumoamisesta (jäljempänä polttoaineiden laatudirektiivi) tuli voimaan 25 päivänä kesäkuuta 2009 ja se on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä vuoden 2010 loppuun mennessä. Asetuksella pantaisiin täytäntöön polttoaineiden laatudirektiivin 1 artiklan 2 kohdan määritelmät 3 ja 5 sekä kohdat 3, 4, 7 ja 8.

Asetus koskisi markkinoille luovutettavia polttoaineita, jotka on tarkoitettu käytettäväksi otto- ja dieselmootorilla varustetuissa moottorikäyttöisissä ajoneuvoissa ja erityyppisissä työkoneissa sekä vesiliikenteen kulkuneuvoissa. Markkinoille luovuttamisella tarkoitetaan tässä asetuksessa kotimaista käyttöä varten valmistettua ja maahantuotua polttoainetta ja polttoaineen edelleen myyntiä. Päätös ei näin ollen koskisi ulkomaan markkinoille Suomessa valmistettavaa tai Suomen kautta kuljetettavaa polttoainetta.

Asetuksessa vahvistettaisiin moottorikäyttöisten ajoneuvojen, liikkuvien työkoneiden, maatalous- ja metsätraktoreiden sekä sisävesialusten ja huviveneiden otto- ja dieselmootoreissa käytettäviä polttoaineita koskevat ympäristöperusteiset ja osin ajoneuvoteknisiin seikkoihin perustuvat laatuvaatimukset. Dieselöljyn polyaromaattisten yhdisteiden (PAH) pitoisuutta alennettaisiin nykyisestä ja rasvahapon metyyliesterille (FAME) asetettaisiin enimmäispitoisuus. Myös mangaania sisältävälle lisäaineelle (MMT) tulisi enimmäispitoisuus. Erityyppisissä työkoneissa ja vesiliikenteen kulkuneuvoissa käytettävän polttoaineen suurin sallittu rikkipitoisuus laskisi tasolle 10 mg/kg.

Asetuksessa määriteltäisiin uusi bensiinilaatu, jossa saa olla enintään 10 tilavuusprosenttia etanolia ja jonka happi- ja oksygenaattipitoisuuksien (oksygenaatti = happipitoinen yhdiste, jota käytetään bensiinin seoskomponenttina) enimmäismäärät ovat korkeammat kuin nykyisin käytössä olevalla bensiinillä. Markkinoilla tulisi kuitenkin pitää vuoteen 2013 saakka myös sellaista bensiiniä, jonka etanolipitoisuus on enintään 5 tilavuusprosenttia ja happipitoisuus enintään 2,7 painoprosenttia ja joka soveltuu käytettäväksi kaikissa bensiinikäyttöisissä autoissa (ns. suojalaatu). Määräaika on tarkoitus pidentää polttoaineiden kysynnästä ja käytöstä saatujen kokemusten perusteella vuonna 2012.

Suomi on tehnyt Euroopan komissiolle laatudirektiivin 3 kohdan mukaisen ilmoituksen moottoribensiinin kesähöyrnpaineen pysyttämistä nykyisellä tasolla (70 kPa).

Komissio on luvannut ilmoittaa höyrynpainetta koskevan kantansa viimeistään 6 päivänä maaliskuuta 2011. Ympäristöministeriö tiedottaa komission päätöksestä ja – jos komissio ei hyväksy Suomen ilmoituksen mukaista höyrynpaineen raja-arvoa – tekee ehdotuksen asetuksen muuttamiseksi.

Asetuksella kumottaisiin moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksista annettu valtioneuvoston asetus 1271/2000.

Asetus ehdotetaan tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.

## Nykyiset säännökset

Ympäristönsuojelulain (2000/86) nojalla valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää polttoaineen koostumuksesta ja merkitsemisestä. Asetuksella voidaan antaa tarkempia määräyksiä myös polttoaineiden laadun valvonnasta sekä polttoaineiden laatua ja määriä koskevien tietojen toimittamisesta viranomaisille.

Valtioneuvosto on antanut asetuksen moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksista (1271/2000) ja asetusta on muutettu kahdesti (1265/2002 ja 767/2003). Asetuksilla säädetään tieliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja dieselöljyn ympäristöperusteisista laatuvaatimuksista vuosille 2000 ja 2005 sekä rikkittämiin (enintään 10 mg/kg rikkiä sisältävä polttoaine) liikennepolttoaineisiin siirtymisestä vuonna 2009. Asetuksen viimeisimmän päivityksen yhteydessä sääntelyn piiriin otettiin liikkuvat työkoneet ja niissä käytettäväksi tarkoitettu moottoripolttoöljy, jonka rikkipitoisuuden enimmäisrajaksi säädettiin 50 mg/kg. Laatuvaatimusten ohella asetuksissa säädetään eräistä poikkeuksenhakumahdollisuuksista, polttoaineiden laadun valvonnasta, analyysimenetelmistä ja jakelupisteiden merkinnöistä.

Liikkuvissa työkoneissa sekä maa- ja metsätaloustraktoreissa on tähän saakka voinut käyttää moottoripolttoöljyn ohella myös kevyttä polttoöljyä, jonka suurin sallittu rikkipitoisuus on 0,1 painoprosenttia (1000 mg/kg). Rikkipitoisuutta koskeva säännös sisältyy valtioneuvoston asetukseen raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006).

Polttoainemaksusta annetun lain (1280/2003) mukaan ajoneuvosta, jossa käytetään dieselöljyä tai moottoribensiiniä lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua. Polttoainemaksu kannetaan maksuvelvollisuuden aiheuttaman polttoaineen käytön estämiseksi ja maksuvelvollisuuden aiheuttaman polttoaineen käyttö ajoneuvoissa on kielletty lukuun ottamatta laissa erikseen mainittuja poikkeuksia, jotka koskevat muun muassa moottorityökoneita. Maksua ei tarvitse suorittaa myöskään maa- ja metsätaloudessa käytettävistä traktoreista.

Meriliikenteessä ja sisävesiliikenteessä käytettävien polttoaineiden rikkipitoisuutta säädellään merenkulun ympäristönsuojelulain (1672/2010) nojalla annetulla valtioneuvoston asetuksella merenkulun ympäristönsuojelusta (76/2010). Sisävesialuksissa käytettävien polttoaineiden suurin sallittu rikkipitoisuus on 0,1 painoprosenttia (1000 mg/kg). Aiemmin vastaavat säännökset sisältyivät valtioneuvoston asetukseen raskaan polttoöljyn, kevyen polttoöljyn ja meriliikenteessä käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudesta (689/2006).

Yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) mukaan yksityisestä huvialuksesta, kuten myös huviveneestä, jossa käytetään dieselöljyä tai moottoribensiiniä lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua. Polttoainemaksu kannetaan maksuvelvollisuuden aiheuttaman polttoaineen käytön estämiseksi ja maksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käyttö yksityisessä huvialuksessa on kielletty. Käytännössä säännös merkitsee sitä, että yksityisissä huvialuksissa ja huviveneissä käytetään samoja polttoaineita kuin tieliikenteessä. Dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttö on kuitenkin sallittua huvialuksissa ja huviveneissä, joita käytetään kaupallisiin tarkoituksiin ja erityisesti vastiketta vastaan taikka julkisten viranomaisten tarkoituksiin tapahtuviin matkustajien tai tavaroiden kuljetuksiin tai palvelujen tarjoamiseen.

Dieselöljyn ja moottoribensiinin ympäristöperusteisesta veroporrastuksesta ja porrastuskriteereistä säädetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994, sellaisena kuin siitä on muutettuna lailla 1305/2007). Käytännössä veroporrastus on johtanut siihen, että markkinoille on luovutettu ainoastaan rikitöntä moottoribensiiniä ja rikitöntä dieselöljyä. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun asetuksen (1547/1994) mukaisesti tunnistettavaksi tehtyä moottoripolttoöljyä verotetaan kevyen polttoöljyn verotason mukaisesti. Niukkarikkisen moottoripolttoöljyn (rikkiä enintään 50 mg/kg) vero on noin 24 prosenttia dieselöljyn verosta.

## **Tilanne Euroopan unionissa**

Polttoaineiden laatudirektiivi tuli voimaan 25 päivänä kesäkuuta 2009 ja se on saatettava osaksi kansallista lainsäädäntöä vuoden 2010 loppuun mennessä.

Laatudirektiivissä vahvistetaan tieliikenteessä käytettävän moottoribensiinin ja dieselöljyn sekä liikkuvissa työkoneissa, maa- ja metsätaloustraktoreissa sekä sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettävän kaasuöljyn laatuvaatimukset. Laatuvaatimuksia ei kuitenkaan sovellettaisi sisävesialuksiin eikä huviveneisiin silloin, kun ne liikkuvat merialueella.

Lisäksi direktiivissä säädetään polttoaineiden ja energian elinkaaren aikaisten, energiayksikköä kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä ja seurannan järjestämisestä, jota koskevat säännökset on tarkoitus panna täytäntöön erillisellä lainsäädännöllä.

Laatudirektiivillä muutetaan bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annettua direktiiviä (98/70/EY), sekä tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettua direktiiviä (1999/32/EY) niiltä osin kuin se koskee sisävesiliikenteessä käytettäviä aluksia ja niiden polttoaineita. Samalla kumotaan tarpeettomana tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuutta koskeva perusdirektiivi (93/12/ETY).

Laatudirektiivin tarkoituksena on vähentää tieliikenteen ja erityisesti työkoneiden sekä vesiliikenteen hiukkaspäästöjä ja parantaa ilmanlaatua. Direktiivin ansiosta biopolttoaineen määrää bensiinissä ja dieselöljyissä voidaan lisätä, mikä tulee vähentämään polttoaineista peräisin olevia kasvihuonekaasupäästöjä.

## Ehdotuksen tarkempi sisältö

### 1 § *Soveltamisala*

Asetuksen soveltamisalaan sisällytettäisiin laatudirektiivin 1 artiklan 1 kohdan edellyttämällä tavalla maa- ja metsätaloustraktorit sekä sisävesialukset ja huviveneet.

Laatuvaatimuksia ei kuitenkaan sovellettaisi sisävesialuksiin eikä huviveneisiin silloin, kun ne liikkuvat merellä.

Sotilasajoneuvoja koskevaa poikkeusta rajattaisiin nykytilanteeseen verrattuna siten, että poikkeaminen sallittaisiin vain silloin kun se on välttämätöntä ajoneuvojen rakenteen, toiminnan tai toimintaympäristön kannalta. Viittaus kumottuun sotilasajoneuvoasetukseen korvattaisiin viittauksella ajoneuvolakiin.

Soveltamisalaan sisällytettäisiin informatiivisuuden vuoksi viittaukset lakeihin, joissa säädetään dieselöljyä kevyemmin verotetun kevyen polttoöljyn käytöstä.

### 2 § *Määritelmät*

Moottoribensiinin ja dieselöljyn määritelmät pysytettäisiin asiallisesti ennallaan, mutta niiden esitystapaa yhdenmukaistettaisiin. Moottoripolttoöljyn määritelmästä luovuttaisiin, koska termiä ei käytetä muualla lainsäädännössä. Tilalle otettaisiin määritelmä työkoneissa käytettäväksi soveltuvasta kevyestä polttoöljystä. Soveltuvuudella tarkoitettaisiin laajasti ottaen soveltuvuutta moottorikäyttöön. Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain mukaisesti määritelmään sisällytettäisiin viittaus asetukseen, jossa säädetään dieselöljyä kevyemmin verotettujen nestemäisten polttoaineiden, kuten kevyt polttoöljy, tunnistettavaksi tekemisestä. Polttoaineiden laatudirektiivin soveltamisalan laajennuksesta johtuen kevyen polttoöljyn määritelmään lisättäisiin viittaukset maa- ja metsätaloustraktoreihin, sisävesialuksiin ja huviveneisiin.

Termi moottoriajoneuvo korvattaisiin termillä moottorikäyttöinen ajoneuvo ajoneuvolain terminologian muuttumisesta johtuen.

Informatiivisuuden lisäämiseksi liikkuvan työkoneen määritelmään lisättäisiin maininta siitä, että liikkuviin työkoneisiin katsotaan kuuluvaksi myös liikkuvia työkoneita koskevan, polttomoottoreiden pakokaasu- ja hiukkaspäästöjen rajoittamisesta annetun valtioneuvoston asetuksen 844/2004, sellaisena kuin siitä on valtioneuvoston asetuksissa 398/2005 ja 23/2009, soveltamisalaan kuuluvat veturit.

Asetukseen lisättäisiin viittaustekniikkaa käyttäen määritelmät sisävesialuksille ja huviveneille.

### 3 § *Lyijyllisen moottoribensiinin markkinoille luovuttamisen kieltö*

Säännös säilyisi ennallaan (vastaa voimassa olevan asetuksen 3 §:ää).

#### 4 § *Lyijyttömän moottoribensiinin laatuvaatimukset*

Moottoribensiinin päälaaduksi tulisi laatudirektiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti bensiini, jonka korkeimmat sallitut etanoli-, happi- ja oksygenaattipitoisuudet ovat korkeammat kuin nykyisillä laaduilla. Muutos mahdollistaisi bioetanolin ja muiden biokomponenttien käytön moottoribensiinissä nykyistä korkeampina seoksina.

Siirtymäsäännökseen sisällytettäisiin polttoaineiden markkinoille luovuttajia koskeva vaatimus pitää markkinoilla 1 päivään tammikuuta 2013 saakka myös sellaista moottoribensiiniä, jonka etanolipitoisuus on enintään 5 tilavuusprosenttia ja happipitoisuus enintään 2,7 painoprosenttia (ns. suojalaatu). Säännös olisi tarpeen, koska osa autokannasta – erityisesti vanha kalusto – ei siedä yli 5 prosentin etanolipitoisuutta. Siirtymäsäännöstä voitaisiin ilman erillistä valtuutusta muuttaa laatudirektiivin 1 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Määräaika on tarkoitettu pidentää polttoaineiden kysynnästä ja käytöstä saatujen kokemusten perusteella vuonna 2012.

Moottoribensiinin suurin sallittu rikkipitoisuus säilyisi nykyisellään (10 mg/kg) eli kaiken markkinoilla olevan bensiinin tulisi olla rikitöntä.

#### 5 § *Dieselöljyn laatuvaatimukset*

Dieselöljyn rasvahapon metyyliesterille (FAME) säädettäisiin enimmäispitoisuus, joka mahdollistaa biodieselin sekoittamisen mineraaliöljyn sekaan hieman nykyistä korkeampana pitoisuutena. Pitoisuusraja säädettäisiin 7 tilavuusprosenttiin teknisistä syistä, koska kaikki – erityisesti uudet – ajoneuvot eivät siedä korkeita FAME-pitoisuuksia. Enimmäisrajaa ei ole tarpeen säätää sellaisille dieselmoottoreissa käytettäville biopolttoaineille tai biokomponenteille, jotka on valmistettu biomassasta ns. Fischer-Tropsch -menetelmällä tai vetykäsittelyllä taikka muulla menetelmällä, jonka lopputuloksena saadaan dieselin kaltaista puhdasta synteettistä polttoainetta.

Asetukseen ei otettaisi laatudirektiivin 1 artiklan 4 kohdan mahdollistamaa säännöstä, jonka mukaan jäsenvaltio voi sallia sellaisen dieselöljyn markkinoille saattamisen, jonka FAME-pitoisuus on yli 7 tilavuusprosenttia. Säännöstä ei pidetä tällä hetkellä perusteltuna, koska tällaiselle polttoaineelle ei ole olemassa asianmukaiset tekniset vaatimukset sisältävää EN-standardia, esistandardia (prEN) eikä kansallista standardia. Näin ollen polttoaineen soveltuvuudesta ajoneuvoihin ei ole olemassa riittävää varmuutta.

Dieselöljyn suurin sallittu rikkipitoisuus säilyisi nykyisellään (10 mg/kg) eli kaiken markkinoilla olevan dieselin tulisi olla rikitöntä.

#### 6 § *Muiden nestemäisen polttoaineiden rikkipitoisuusvaatimus*

Liikkuvissa työkoneissa, maa- ja metsätaloustraktoreissa sekä sisävesialuksissa ja huviveneissä käytettäväksi soveltuvan kevyen polttoöljyn korkein sallittu rikkipitoisuus laskettaisiin 10 mg/kg:aan laatudirektiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Yksityisestä huvialuksesta suoritettavasta polttoainemaksusta annetun lain (1307/2007) mukaan moottoribensiiniä ja dieselöljyä lievemmin verotetun tai verottoman polttoaineen käyttö yksityisessä huvialuksessa, kuten myös huviveneessä, on kuitenkin

kiellettyä. Laki ei koske mahdollisia kaupallisiin tarkoituksiin käytettäviä huvialuksia eikä huviveneitä.

Polttoaineiden jakeluketjussa sallittaisiin laatudirektiivin 1 artiklan 4 kohdan mukaisesti vähäistä kontaminaatiota siten, että suoraan loppukäyttäjille toimitettavan kevyen polttoöljyn rikkipitoisuus saisi olla enintään 20 mg/kg. Paikka, jossa polttoaineen luovuttaminen tapahtuu suoraan loppukäyttäjälle, voi sijaita esimerkiksi maatilalla, jossa asiakkaan tilatankki täytetään suoraan säiliöautosta. Tavanomaiset jakeluasetmat eivät kuuluisi poikkeuksen piiriin.

Sisävesialuksissa ja huviveneissä rikittömyysvaatimus koskisi kaikkia nestemäisiä polttoaineita. Kontaminaatiopoikkeus ei koskisi näitä polttoaineita.

Laatudirektiivin mahdollistamaa ylimääräistä vuoden siirtymäkautta runsaasti rikkiä (1000 mg/kg) sisältävän polttoaineen käytöstä vetureissa sekä maa- ja metsätalous-traktoreissa ei esitetä sisällytettäväksi asetukseen, koska uusissa maa- ja metsätalous-traktoreissa käytettävä tekniikka edellyttää rikittömän polttoaineen käyttöä, eikä näin ollen voida antaa direktiivin edellyttämää vakuutusta siitä, ettei korkea rikkipitoisuus vaaranna pakokaasujen puhdistusjärjestelmien toimintaa. Dieselveureiden osalta ei ole tuotu esille tarvetta vuoden siirtymäajalle.

#### *7 § Metalliset lisäaineet*

Metyylisyklopentadienyli-mangaanitrikarbonyylille (MMT) säädettäisiin laatudirektiivin 1 artiklan 8 kohdan mukaisesti enimmäispitoisuus. Vaatimus perustuisi tiettyjen metallisten lisäaineiden – erityisesti MMT:n – käyttöön sisältyviin ajoneuvo-tekniisiin ongelmiin sekä mahdollisiin terveysriskeihin.

Siirtymäsäännöksiin sisällytettäisiin vuoteen 2014 saakka voimassa oleva korkeampi enimmäispitoisuus.

#### *8 § Polttoaineiden jakelupisteiden merkitseminen ja tietojen antaminen kuluttajille*

Asetuksessa edellytettäisiin etanolia sisältävien polttoaineiden merkitsemistä jakelupisteissä. Riittävänä merkintänä voidaan pitää etanolin enimmäispitoisuutta polttoaineessa. Muiden biokomponenttien merkitseminen olisi vapaaehtoista. Metallisia lisäaineita sisältävät polttoaineet tulisi merkitä aina. Jakelupisteiden merkitsemisen lisäksi kuluttajille olisi annettava riittävästi tietoa markkinoilla olevien bensiini- ja dieselöljylaatujen asianmukaisesta käytöstä esimerkiksi tietoverkkopalveluiden välityksellä.

Polttoaineen rikittömyyttä ilmaisevaa merkintää ei enää vaadittaisi, sillä vuodesta 2009 lähtien markkinoille on saanut luovuttaa ainoastaan rikittöntä moottoribensiiniä ja dieselöljyä.

#### *9 § Poikkeuksen myöntäminen*

Poikkeuksen myöntämistä koskevat säännökset muuttuisivat siten, että ympäristöministeriö ei voisi enää myöntää poikkeusta lyijytetyn moottoribensiinin markkinoilla pitämiseksi. Poikkeusmahdollisuus on osoittautunut ilmeisen tarpeettomaksi, sillä

ympäristöministeriölle ei ole toimitettu yhtään poikkeushakemusta säännöksen voimassaoloaikana eli vuosina 2000–2010.

Poikkeus voitaisiin myöntää edelleen lyijyttömän moottoribensiinin, dieselöljyn ja kevyen polttoöljyn laatuvaatimuksista samoin edellytyksin kuin nykyisin (vastaa voimassa olevan asetuksen 6 §:n momenttia).

#### *10 § Poikkeuksen hakeminen*

Poikkeuksen hakemista koskeva säännös muuttuisi lyijyllisen moottoribensiinin markkinoilla pitämistä koskevan poikkeusmahdollisuuden poistuessa. Säännökseen jäisi maininta siitä, että poikkeusta 4–6 §:ssä säädetyistä vaatimuksista haetaan ympäristöministeriöltä. Hakemusten käsittelyssä noudatettaisiin hallintolakia (434/2003).

#### *11 § Määrittäminen*

Määrittäminen korvattaisiin voimassa olevilla eurooppalaisilla standardeilla EN 228: 2008 ja EN 590: 2009. Muita analyysimenetelmiä kuin näissä standardeissa olevat menetelmät voisi käyttää edellyttäen, että ne ovat yhtä tarkkoja ja luotettavia.

Voimassa oleva standardi EN 228: 2008 ei kata moottoribensiiniä, jonka etanolipitoisuus on enintään 10 tilavuusprosenttia. Eurooppalaista standardia ollaan päivittämässä, mutta päivitys ei ehdi voimaan vuoden 2011 alusta. Öljytuotteiden standardisoinnista vastaava Suomen Standardisointiliiton toimialayhteisö Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto on yhteistyössä muiden alan toimijoiden kanssa laatinut kansallisen E10 standardin (SFS 5979:2010). Standardin pohjana on käytetty CEN:n esistandardia prEN 228:2009. Kansallinen standardi on voimassa siihen asti kunnes uusi eurooppalainen standardi EN228 on päivitetty ja tullut voimaan. Öljy- ja autoalan yhteistyöhön ja vapaaehtoiseen sopimiseen perustuvan kansallisen standardin tarkoituksena olisi ensisijaisesti varmistaa markkinoiden joustava toimivuus.

#### *12 § Valvonta*

Tullilaitoksen tehtävät polttoaineiden laadun valvonnassa säilyisivät ennallaan (valvontaa koskeva säännös vastaa voimassa olevan asetuksen 9 §:n 3 momenttia). Polttoaineiden laadun valvonta hoidettaisiin jatkossa yksinomaan standardien EN 14274: 2004 (Moottoripolttonesteet. Moottoribensiinin ja dieselöljyn laadun arviointi käyttäen polttonesteen laaduntarkkailujärjestelmää) ja EN 14275: 2004 (Moottoripolttonesteet. Moottoribensiinin ja dieselöljyn laadun arviointi huoltoasemien ja muiden myyntipaikkojen jakelulaitteista otetuista näytteistä) edellyttämällä tavalla. Polttoaineiden valmistajien ja maahantuojien velvollisuus laatia ympäristöministeriölle vuosittain raportti markkinoille toimitetuista polttoaineista poistettaisiin tarpeettomana.

#### *13 § Voimaantulo*

Asetus tulisi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011 ja sillä kumottaisiin moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksia koskeva valtioneuvoston asetus 1271/2000.

## 14 § Siirtymäsäännökset

Siirtymäsäännöksiin sisällytettäisiin säännös enintään 5 tilavuusprosenttia etanolia ja enintään 2,7 painoprosenttia happea sisältävän moottoribensiinin (ns. suojalaatu) markkinoilla pitämisestä vuoteen 2013 ja säännös vuoteen 2014 saakka voimassa olevasta MMT:n enimmäispitoisuudesta.

## Liite

Liitteen laatuvaatimukset päivitetäisiin laatudirektiivin edellyttämällä tavalla: moottoribensiinin happi-, etanoli- sekä oksygenaattipitoisuuksia korotettaisiin, dieselöljyn PAH-yhdisteiden enimmäispitoisuutta alennettaisiin ja FAME-yhdisteille asetettaisiin enimmäispitoisuus.

Suomi on tehnyt Euroopan komissiolle laatudirektiivin 3 kohdan mukaisen ilmoituksen moottoribensiinin kesähöyrnpaineen pysyttämiseksi nykyisellä tasolla (70 kPa). Komissio on luvannut ilmoittaa höyrnpainetta koskevan kantansa viimeistään 6 päivänä maaliskuuta 2011. Ympäristöministeriö tiedottaa komission päätöksestä ja – jos komissio ei hyväksy Suomen ilmoituksen mukaista höyrnpaineen raja-arvoa – tekee ehdotuksen asetuksen muuttamiseksi.

## Ympäristövaikutukset

Asetus mahdollistaisi erilaisten bioperäisten oksygenaattien käytön bensiinin seoskomponenttina nykyistä suurempina pitoisuuksina, mikä vähentää polttoaineiden käytön hiilidioksidipäästöjä. Lisäksi oksygenaattien sisältämä happi pienentää hiilimonoksidi- ja hiilivetypäästöjä vanhemmassa autokalustossa. Katalyysaattoriautoilla vaikutus rajoittuu lähinnä kylmäkäynnistykseen. Erityyppisissä työkoneissa ja vesiliikenteessä käytettävän polttoaineen rikkipitoisuuden alentamisen odotetaan vähentävän hiukkaspäästöjä. Dieselöljyn PAH-pitoisuuden alentaminen sen sijaan ei juurikaan vaikuta päästöihin, koska polttoaineiden seurantatietojen mukaan pitoisuudet ovat käytännössä jo nyt alle 8 painoprosenttia.

## Taloudelliset vaikutukset

Asetuksessa ei säädettäisi vähimmäispitoisuuksia polttoaineiden biokomponenteille. Asetuksessa ei myöskään säädettäisi siitä, mitä moottoribensiinin oktaani- ja etanoli-kombinaatioita markkinoilla tulisi olla, vaan ainoastaan oktaaniluvun minimi sekä etanolin ja muiden oksygenaattien pitoisuuden maksimiarvot. Toimialan esittämä ratkaisu asetuksen vaatimusten täyttämiseksi mahdollisimman kustannustehokkaasti on toteuttaa uudistukset nykyisen infrastruktuurin puitteissa siten, että markkinoilla olisi 95 oktaanista bensiiniä, jossa on etanolia enintään 10 tilavuusprosenttia (95 E10) ja 98 oktaanista bensiiniä, jonka etanolipitoisuus on enintään 5 tilavuusprosenttia (98 E5). Asetuksen estämättä markkinoille saisi edelleen vapaasti tuoda esimerkiksi 95 E5 ja 98 E10 laatuja sekä laatuja, joissa ei ole lainkaan etanolia.

Ehdotus ei aiheuta merkittäviä lisäkustannuksia öljynjalostuksessa ottaen huomioon Suomessa jo markkinoilla olevat polttoainelaadut ja biopolttoaineiden edistämisestä liikenteessä annetun lain (446/2007) säännökset ja siihen tulossa olevat tiukennukset, jotka aiheutuvat uusiutuvista energialähteistä peräisin olevan energian käytön edis-



tämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/28/EY täytäntöönpanosta (HE 197/2010 vp).

Kuluttajille voi aiheutua lisäkustannuksia, jos ajoneuvossa ei voida enää käyttää edullisinta markkinoilla olevaa moottoribensiiniä. Nykytilanteessa 95- ja 98-oktaanisen bensiinin hintaero (verollinen hinta) on noin 5 snt/l. Jos ajoneuvon kulutus on 10 l/100 km ja ajoneuvolla ajetaan 10 000–20 000 km/v, on vuotuinen lisäkustannus karkeasti arvioituna 50–100 €, olettaen että 95- ja 98-oktaanisen bensiinin hintaero säilyy muuttumattomana. Polttoaineiden raaka-aineiden (ml. biokomponentit) hinnoissa tapahtuvista muutoksista ja polttoaineverotuksen muuttumisesta (HE 147/2010 vp) aiheutuvia kustannusvaikutuksia ei ole tässä yhteydessä mahdollista arvioida.

Motiva, Öljy- ja kaasualan keskusliitto sekä Autotuojat ovat yhteistyössä kehittäneet polttoaineiden merkintöjä sekä koonneet tietoa ja koulutusmateriaalia polttoaineiden asianmukaisesta käytöstä. Tiedot ovat saatavilla osoitteessa <http://www.e10bensini.fi/>.

Suomessa on nykyisin saatavilla työkonenäyttöön moottoripolttoöljyn nimikkeellä polttoainetta, jonka rikkipitoisuus saa olla enintään 50 mg/kg. Polttoaine on käytännössä rikittömä dieselöljyä (rikkipitoisuus enintään 10 mg/kg), johon on verotusta varten lisätty väriaine. Moottoripolttoöljyä verotetaan kuten kevyttä polttoöljyä. Moottoripolttoöljyn osuus kevyenä polttoöljynä verotetusta työkonenäyttöön tarkoitettua kaasuöljystä on käytännössä lähes 100 prosenttia. Siirtyminen sellaisen kevyen polttoöljyn käyttöön, jonka rikkipitoisuus on enintään 10 mg/kg, ei näin ollen aiheuttaisi lisäkustannuksia polttoaineen jalostuksessa ja kevyen verokohtelun jatkuminen parantaisi sen kilpailukykyä työkonenäytöstä. Ehdotetun asetuksen tarkoituksena on runsasrikkisen kevyen polttoöljyn (rikkipitoisuus enintään 1000 mg/kg) käytön lopettaminen kokonaan liikkuvissa työkoneneissa, maa- ja metsätaloustraktoreissa sekä sisävesialuksissa ja huviveneissä, silloin kun ne eivät ole merillä. Kustannusten kasvu joissakin käyttökohteissa on mahdollista, mutta johtuisi käytännössä edellä mainitusta laajasta polttoaineverouudistuksesta. Vuodesta 2011 alkaen polttoaineverotusta on tarkoitus uudistaa siten, että moottoribensiinin, dieselöljyn, kevyen polttoöljyn ja biopolttonesteiden verotasot riippuisivat polttoaineen energiasisällöstä, hiilidioksidipäästöistä ja lähipäästöistä. Seospolttoaineissa veron määrä lasketaan erikseen kullekin polttoaineelle. Seoksissa polttoainevero määritetään erikseen kullekin seoksen muodostavalla polttoaineelle, jolloin esimerkiksi seoksessa oleva biopolttoneste vaikuttaa polttoaineseoksen veron määrään. Kevyelle polttoöljylle määriteltäisiin laissa uusi laatu, ns. rikittömä kevyt polttoöljy (rikkipitoisuus enintään 10 mg/kg). Sekä dieselöljyn että kevyen polttoöljyn verotasoja nostettaisiin siten, että rikittömän kevyen polttoöljyn vero olisi noin 36 prosenttia peruslaatuisen (ei sisällä biokomponentteja) rikittömän dieselöljyn verosta. Peruslaatuisen bensiinin verotaso säilyisi ennallaan.

## Asetuksen valmistelu

Asetus on valmisteltu virkatyönä ympäristöministeriössä. Ympäristöministeriö pyysi asetusehdotuksesta lausuntoja keskeisiltä ministeriöiltä, aluehallintoviranomaisilta, Suomen ympäristökeskukselta, Tullihallitukselta, Huoltovarmuuskeskukselta, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Elinkeinoelämän keskusliitolta, Öljy- ja Kaasualan

Keskusliitolta, Autotuojat ry:ltä, Suomen Bioenergiayhdistys FINBIO ry:ltä, Suomen Bensiinikauppiainien liitto SBL ry:ltä, Venealan Keskusliitto Finnboat ry:ltä ja Suomen Satamaliitto ry:ltä. Lausuntoja saatiin määräaikaan mennessä 10 kappaletta, joissa kommentoitiin eniten uuden, enintään 10 tilavuusprosenttia etanolia sisältävän bensiinin käyttöönottamista ja tarvetta varmistaa polttoaineen saatavuus sellaisissa autoissa, joissa polttoaineen etanolipitoisuus saa olla enintään 5 tilavuusprosenttia. Lausuntojen perusteella asetusehdotuksesta poistettiin dieselöljyn sisältämän rasvahapon metyyliesterin (FAME) enimmäispitoisuutta koskeva merkintävaatimus, koska asetuksen mukainen dieselöljy on sekä direktiivin että voimassa olevan standardin EN 590:2009 mukaista ja soveltuu kaikkiin ajoneuvoihin. Lisäksi ehdotuksen perusteluita on täydennetty ja selvennetty. Termin ”moottoripolttoöljy” käytöstä on luovuttu lainsäädännön terminologian yhdenmukaistamiseksi. Öljyalan uusimmat linjat ovat samansuuntaisia.

### **Asetuksen voimaantulo**

Asetus ehdotetaan tulevan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2011.