

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä. Esityksellä pantaisiin täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä. Lain tarkoituksena on direktiivin mukaisesti edistää biopolttoaineiden käyttöä moottoribensiinin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä. Tällä tavoitellaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoaineomavaraisuuden parantamista.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi liikennepolttoaineiden jakelijoille velvoite toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus biopolttoaineita. Vähimmäisosuus kasvaisi vuosittain siten, että se olisi vuonna 2008 vähintään kaksi prosenttia liikennepolttoaineiden jakelijan kulutukseen toimittamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Vuonna 2009 osuus olisi vähintään neljä prosenttia ja vuonna 2010 ja sen jälkeen vuosittain vähintään 5,75 prosenttia. Biopolttoaineita voidaan toimittaa kulutukseen joko sellaisenaan taikka moottoribensiiniin ja dieselöljyyn sekoitettuna siten, että moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimukset täytetään.

Velvoitteen täyttämisen valvonnasta vastaisi Tullilaitos. Valvonta perustuisi toimijoiden vuosittain tulliviranomaiselle tekemään ilmoitukseen, jossa todettaisiin edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimitettujen moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisältöjen määrät tuotteittain. Tätä varten niiden on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta nämä tiedot käyvät ilmi. Tulliviranomaisella olisi oikeus tarkistaa tietojen oikeellisuus jälkikäteen tehtävässä kirjanpitolarkastuksessa. Vuosittain ilmoitettujen tietojen perusteella voidaan seurata liikenteen biopolttoaineiden käytön lisäämistä koskevan tavoitteen toteutumista. Jos lain soveltamisalaan kuuluva liikennepolttoaineiden jakelija jättää velvoitteensa täyttämättä, määräisi tulliviranomainen siitä seuraamusmaksun.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2008 alusta. Vuotta 2010 koskevan velvoitteen voimaantulosta säädettäisiin kuitenkin valtioneuvoston asetuksella. Velvoite saatettaisiin voimaan, jos polttoaineiden laatuvaatimukset sallivat vuonna 2010 velvoitteen edellyttämien biopolttoaineosuuksien sekoittamisen moottoribensiiniin ja dieselöljyyn.

SISÄLLYSLUETTELO

ESITYKSEN PÄÄASIAALLINEN SISÄLTÖ	1
SISÄLLYSLUETTELO	2
YLEISPERUSTELUT	3
1. Johdanto	3
2. Nykytila	3
2.1. Lainsäädäntö ja tilanne Suomessa	3
2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö	4
2.3. Nykytilan arviointi	7
3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	8
3.1. Tavoitteet	8
3.2. Toteuttamisvaihtoehdot.....	8
3.3. Keskeiset ehdotukset.....	9
4. Esityksen vaikutukset	10
4.1. Taloudelliset vaikutukset.....	10
4.2. Yritysvaikutukset.....	11
4.3. Vaikutukset viranomaisten toimintaan	11
4.4. Vaikutukset huoltovarmuuteen.....	12
4.5. Ympäristövaikutukset	12
4.6. Yhteiskunnalliset vaikutukset.....	13
5. Asian valmistelu.....	13
5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto.....	13
5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen.....	14
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT	16
1. Lakiehdotuksen perustelut	16
1 luku. Yleiset säännökset.....	16
2 luku. Jakelovelvoite.....	18
3 luku. Seuraamukset ja muutoksenhaku	19
4 luku. Täydentävät säännökset ja voimaantulo.....	20
2. Tarkemmat säännökset ja määräykset.....	20
3. Voimaantulo.....	20
4. Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys	21
LAKIEHDOTUS	22
biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä	22

YLEISPERUSTELUT

1. Johdanto

Euroopan unionissa on asetettu keskeiseksi tavoitteeksi lisätä uusiutuvien energialähteiden käyttöä. Tärkein käytössä oleva uusiutuva energiavara on biomassa, jota voidaan käyttää sähkön ja lämmön tuotannossa sekä liikenteen polttoaineena. Edistämistä pidetään tärkeänä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja polttoaineomavaraisuuden parantamiseksi. Liikenne on lähes kokonaan riippuvainen öljystä. Helposti hyödynnettävät öljyvarat ovat maailmassa supistumassa samaan aikaan, kun öljyn kulutus kasvaa voimakkaasti. Myös tästä syystä vaihtoehtoisia keinoja tuottaa liikenteen polttoaineita edistetään.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä (2003/30/EY, jäljempänä biopolttoainedirektiivi,) tuli voimaan 17 päivänä toukokuuta 2003. Direktiivillä pyritään edistämään biomassasta tuotettujen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käyttöä dieselöljyn tai bensiinin korvaamiseksi jäsenvaltioiden tieliikenteessä. Direktiivi edellyttää, että jäsenmaiden olisi varmistettava, että niiden markkinoille saatetaan vähimmäisosuus biopolttoaineita. Sitä varten niiden on asetettava ohjeellisia kansallisia tavoitteita, joille direktiivissä annetaan viitearvot.

Suomi on perinteisesti panostanut uusiutuvien energialähteiden, erityisesti bioenergian, tuotantoon ja käyttöön pääosin sähkön ja lämmön tuotantoon. Bioenergian käyttö liikenteessä on tähän asti ollut vähäistä, mikä johtuu muun muassa biopolttoaineiden fossiilisia polttoaineita korkeammasta hinnasta. Hallituksen ilmasto- ja energiapoliittinen ministeriryöryhmä valmisteli 9. kesäkuuta 2006 päätöksen, jonka mukaan Suomi tavoittelee biopolttoaineille 5,75 prosentin energiaosuutta liikenteen moottoribensiinin ja dieselöljyn kokonaiskäytöstä vuoteen 2010 mennessä. Tämä ohjeellinen tavoite vastaa biopoltto-

ainedirektiivissä asetettua viitearvoa. Hallituksen esityksellä pyritään varmistamaan, että Suomeen syntyy liikenteen biopolttoaineille kysyntää.

2. Nykytila

2.1. Lainsäädäntö ja tilanne Suomessa

Liikenteen biopolttoaineella, jäljempänä biopolttoaineilla, tarkoitetaan nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta. Biomassa voi olla pelto- tai metsäbiomassaa tai teollisuuden ja yhdyskuntien jätteiden biohajoavaa osaa. Biopolttoaineita ovat esimerkiksi bioetanoli, biodiesel, biokaasu ja synteettiset biopolttoaineet.

Suomessa ei aiemmin ole ollut voimassa lainsäädäntöä, joka velvoittaisi liikennepolttoaineiden jakelijoita toimittamaan kulutukseen biopolttoaineita. Biopolttoaineiden käyttö on perustunut lähinnä määräaikaisiin käyttökokeiluihin, joita valtio on tukenut valmisteverotuslakiin (1469/1994) perustuvien verohelpotuksin. Eräät öljy-yhtiöt lisäsivät kokeiluluonteisesti etanolia bensiiniin enintään viisi tilavuusprosenttia vuosina 2002–2004. Etanolin osuudelle annettu määräaikainen 30 c/l polttoaineveronalennus päättyi vuoden 2004 lopussa. Etanoli hankittiin Euroopan ja Brasilian markkinoilta. Lisäksi Suomessa on pienessä mittakaavassa kokeiltu biodieselin ja biokaasun valmistusta ja käyttöä liikenteen polttoaineena. Kokeilujen aikana Suomessa saavutettiin biopolttoaineille noin 0,1 prosentin osuus tieliikenteen polttoaineista.

Nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) nojalla valmisteveroa on kannettava myös bioperäisistä polttoaineista, joita käytetään moottoripolttoaineena. Veroa on tällöin kannettava korvavasta tuotteesta samalla tavalla kuin korvattavasta tuotteesta. Näin ollen esimerkiksi moottoribensiiniin lisättävästä alkoholista on suoritettava bensiiniin valmistevero ja dieselöljyyn lisättävästä kasviöljystä dieselöljyn

valmistevero. Kuitenkaan metaania, joksi lasketaan myös biokaasu, ei pidetä veronalaisena polttoaineena.

Metaanilla on poikkeuksia myös ajoneuvo-verotuksessa. Vuoden 2004 alusta voimaantulleen ajoneuvoverolain (1281/2003) mukaan metaanista koostuvaa polttoainetta käytävistä henkilö- ja pakettiautoista ei tarvitse suorittaa vuotuista käyttövoimaveroa, joka muutoin tulee suoritettavaksi silloin, kun ajoneuvossa käytetään moottoribensiiniä lievemmin verotettua polttoainetta. Metaanikäyttöisistä henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoista ei myöskään makseta polttoainemaksusta annetussa laissa (1280/2003) tarkoitettua polttoainemaksua, joka muutoin tulee maksettavaksi silloin, kun ajoneuvossa käytetään verotonta tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta.

Suomi on perinteisesti panostanut uusiutuvien energialähteiden, erityisesti bioenergian tuotantoon ja käyttöön. Käyttö on pääosin suuntautunut sähkön ja lämmön tuotantoon. Kotimaisten energialähteiden – uusiutuvien energialähteiden ja turpeen – osuus primäärienergian kokonaiskulutuksesta oli vuonna 2004 yli 30 prosenttia. Osuutta pyritään lisäämään merkittävästi tulevien 10–15 vuoden aikana. Tavoitteena on esimerkiksi, että kotimaisten energialähteiden kokonaiskulutus nousee samalla ajanjaksolla vähintään neljänneksen. Erityisen voimakkaasti uudessa vuonna 2005 laaditussa valtioneuvoston selonteossa eduskunnalle ”Lähiajan energia- ja ilmastopolitiikan linjauksia – kansallinen strategia Kioton pöytäkirjan toimeenpanemiseksi” todetaan lisättävän metsätähteestä tehdyn hakkeen, peltobiomassojen, kierrätyspolttoaineiden ja biokaasun käyttöä. Tavoitteena on, että näiden osuus primäärienergiasta ainakin kolminkertaistuu vuoden 2004 noin 2 prosentista yli 6 prosenttiin 15–20 vuoden aikana.

Nykyiset liikenteen biopolttoaineiden tuotantovaihtoehdot eivät ole pääsääntöisesti taloudellisesti kilpailukykyisiä fossiilisiin vaihtoehtoihin verrattuna ilman julkisia tukitoimenpiteitä. Liikenteen biopolttoaineiden tuotantokustannukset ovat olleet 30–100 prosenttia kalliimpia verrattuna fossiilisten polttoaineiden jalostuskustannuksiin. Kasvava raakaöljyn hinta kuitenkin tasoittaa hintaeroa. Tällä hetkellä Suomessakin on jo ilman

valtion tukitoimia myynnissä yhden öljy-yhtiön toimesta 98-oktaanista bensiiniä, johon on sekoitettu 2-5 prosenttia bioetanolia.

Myös biopolttoaineiden tuotannon aloittamiseen Suomessa on ollut kiinnostusta useilla tahoilla. Suurin hanke, joka on edennyt toteutukseen, on kotimaisen öljynjalostajan kehittämä uudentyyppinen biodieselprosessi. Ensimmäinen laitos on rakenteilla ja tuotanto käynnistyy kesällä 2007. Useita selvityksiä ja hankkeita, joissa kaavillaan polttoainetanolin tuotantolaitoksien rakentamista, on käynnissä. Maatiloilla rypsipohjaisen biodieselin tuotanto on käynnistynyt Suomessa ja laitteita on myyty 20–30 tilalle. Suomessa on toiminnassa vain yksi maatilalla biokaasulaitos, jossa puhdistetaan biokaasua liikennekäyttöön. Lisäksi yhdellä kaatopaikalla on käynnissä kokeilu kaatopaikkakaasun puhdistamiseksi liikennekäyttöön sopivaksi polttoaineeksi.

2.2. Kansainvälinen kehitys sekä ulkomaiden ja EU:n lainsäädäntö

Euroopan yhteisön politiikka ja lainsäädäntö

Komissio julkaisi marraskuussa 1997 tiedonannon ”Tulevaisuuden energia: uusiutuvat energialähteet. Yhteisön strategiaa ja toimintasuunnitelmaa koskeva valkoinen kirja” (KOM/97/599). Tässä valkoisessa kirjassa on asetettu tavoitteeksi uusiutuvien energialähteiden käytön kasvattaminen 12 prosenttiin primäärienergiälähteiden kulutuksesta vuoteen 2010 mennessä. Eri uusiutuville energialähteille vuoteen 2010 laaditun skenaarion mukaisesti bioenergian käyttö kolminkertaistuisi, jolloin lisäbioenergian määrä olisi 90 miljoonaa öljykvivalenttonnia. Valkoinen kirja ei sisällä maakohtaisia tavoitteita eikä kuvausta varsinaisista primääri-lähteistä. Pelto-, metsä- ja yhdyskuntajätepohjainen biomassa ovat lähes yhtä suuria lähteitä tavoitellulle lisäkäytölle.

Komission vihreä kirja ”Energiahuoltostrategia Euroopalle” (KOM (2000) 769) julkaistiin marraskuussa 2000. Vihreässä kirjassa on esitetty pitkän aikavälin energiastategiasuunnitelma, jolla pyritään energian kysynnän suuntaamiseen hallitumpaan ja ympäristöä säästävempään kulutukseen. Muutoksen avainkohta on uusien ja uusiutuvien ener-

giamuotojen kehittäminen. Liikenteen osalta vihreässä kirjassa on asetettu tavoitteeksi saavuttaa vuonna 2020 liikenteen vaihtoehtoisilla polttoaineilla 20 prosentin osuus tieliikenteen polttoainekulutuksesta. Komission tiedonannossa vaihtoehtoisista tieliikenteen polttoaineista sekä toimenpiteistä biopolttoaineiden käytön edistämiseksi (KOM (2001) 547) on ehdotettu, että optimistisen kehitysskenaariota mukaisesti vaihtoehtoisten polttoaineiden osuudet polttoainekulutuksesta voisivat olla vuonna 2020 maakaasulle 10 prosenttia, biopolttoaineille 8 prosenttia ja vedylle 5 prosenttia.

Biopolttoainedirektiivi hyväksyttiin Euroopan parlamentissa ja neuvostossa toukokuussa 2003. Direktiivillä pyritään edistämään biomassasta tuotettujen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käyttöä dieselöljyn tai bensiinin korvaamiseksi jäsenvaltioiden tieliikenteessä. Jäsenvaltioiden ohjeellisten kansallisten tavoitteiden viitearvoksi on direktiivissä asetettu kaksi prosenttia laskettuna energiasisällön perusteella kaikista vuonna 2005 niiden markkinoille saatetusta tieliikennekäyttöön tarkoitettusta bensiinistä ja dieselöljystä. Vastaavaksi viitearvoksi vuonna 2010 on asetettu 5,75 prosenttia.

Biopolttoainedirektiivi ei aseta rajoituksia sen suhteen, saavutetaanko asetettu markkinaosuustavoite myymällä puhtaita biopolttoaineita vai sekoittamalla niitä tavanomaisiin polttoaineisiin. Asetetuista viitearvoista voidaan kansallisesti poiketa. Viitearvoista poikkeaminen voi perustua esimerkiksi rajaliisiin kansallisiin voimavaroihin tuottaa biopolttoaineita tai niiden kansallisten voimavarojen määrään, jotka on osoitettu biomassan käyttöön energian tuottamiseksi muuta kuin liikennettä varten. Jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle vuosittain etenemisestä, toteutetuista toimenpiteistä ja biopolttoaineiden myynnistä. Vuonna 2004 jätetyssä raportissa jäsenmaiden oli ilmoitettava kansallinen ohjeellinen tavoite vuodelle 2005 ja vuonna 2007 jätettävässä raportissa tulee ilmoittaa vuoden 2010 tavoite.

Liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi on EU:ssa julkaistu useita politiikka-asiakirjoja ja direktiivejä sekä solmittu vapaaehtoisia sopimuksia, joiden tavoitteena on muun muassa liikenteen kasvun hillintä, kulkuneuvojen ominaispäästöjen ja -kulutuksen

vähentäminen sekä polttoaineen laadun parantaminen. Kulkuneuvoja ja polttoaineen laatua koskevat määräykset ovat niin sanottua täysharmonisoitua lainsäädäntöä, joiden suhteen jäsenvaltioilla ei ole mahdollisuutta poiketa direktiivin määräyksistä. Polttoaineiden laatudirektiivit, eurooppalaiset polttoainestandardit sekä ajoneuvojen päästödirektiivit määrittelevät omalta osaltaan yleiseen jakeluun tarkoitettujen polttoaineiden laadun. Nämä säännökset ja määräykset rajaavat todellisten biopolttoainevaihtoehtojen määrää.

Liikenteen biopolttoaineiden tuotannon ja käytön kansainvälinen tilanne

Liikenteen biopolttoaineiden edistämistä pidetään tärkeänä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ja polttoaineomavaraisuuden parantamiseksi. Viime vuosikymmeninä liikenteen biopolttoaineiden käyttöönotto on suurelta osin ollut monissa maissa maatalouspoliittinen kysymys. Lisäksi perusteena on ollut ympäristönäkökohtia, esimerkiksi 1980- ja 1990-luvuilla tieliikenteen haitallisten päästöjen alentaminen, sekä paikallisen taloudellisen tilanteen parantaminen työpaikkojen lisääntymisen myötä.

Toistaiseksi vaihtoehtoisten liikenteen polttoaineiden käyttö on maailmanlaajuisesti arvioiden sangen vähäistä, arviolta vain noin 3 prosenttia liikenteen polttoaineista. Merkittävimmät vaihtoehtoiset polttoaineet ovat suuruusjärjestyksessä etanoli, nestekaasu, maakaasu ja biodiesel. Etanolin ja nestekaasun käyttö on likimain yhtä suuri.

Etanoli on ollut nopeimmin kasvava vaihtoehtoinen polttoaine. Etanolin suurimmat tuottajat ja käyttäjät ovat Brasilia ja Yhdysvallat, joissa etanolin tuotantoa ja käyttöä on edistetty kansantaloudellisista, maatalouspoliittisista ja huoltovarmuussyistä. Sekä Brasiliassa että Yhdysvalloissa etanolin tuotanto on kasvussa, mutta tuotanto menee pääasiassa omaan kulutukseen. Etanolin vienti Brasiliasta oli vuonna 2005 noin 1 miljoona öljykvivalenttitonnia.

Vuonna 2004 biopolttoaineiden osuus EU:ssa oli 0,6 prosenttia tieliikenteen energiankulutuksesta. Vain kolmessa jäsenvaltiossa (Ruotsi, Saksa ja Tšekin tasavalta) osuus ylitti yhden prosentin ja vastaavasti 15 maassa osuus oli pienempi kuin Suomen 0,1 prosent-

tia. Vuoden 2005 osalta jäsenmaiden asettamat tavoitteet merkitsisivät biopolttoaineen osuuden kasvavan 1,4 prosenttiin.

Biopolttoainedirektiivissä vuodelle 2010 esitetty 5,75 prosentin ohjeellinen tavoiteosuus tieliikenteen polttoaineista merkitsisi EU:ssa arviolta 17–18 miljoonan öljykvivalenttitonnin käyttö määrää vuodessa. Vuonna 2004 biopolttoaineiden kokonaistuotanto oli noin 2 miljoonaa öljykvivalenttitonnia, josta biodieselin osuus oli 1,7 ja etanolin 0,3 miljoonaa öljykvivalenttitonnia. Nykyinen tuotanto EU:ssa kattaisi vain noin 10 prosenttia vuoden 2010 tavoitteen mukaisesta tarpeesta.

Jäsenmaat ovat omaksuneet biopolttoaineiden edistämiseksi erilaisia lähestymistapoja. Ruotsissa pääasiallisesti käytettävä biopolttoaine on etanoli ja sen seokset fossiilisten polttoaineiden kanssa. Ranskassa ja Espanjassa etanoli käytetään bensiinin komponenttina, ETBE:nä (etyyli-tert-butyylietteri). Biodieseliä käytetään lähinnä Saksassa, Ranskassa ja Italiassa. Lisäksi joissakin maissa, esimerkiksi Ruotsissa, käytetään biokaasua metaanikäyttöisissä ajoneuvoissa.

Kansalliset tukiratkaisut vaihtelevat EU:ssa, mikä on myös johtanut erilaisiin käyttöratkaisuihin. Erot johtuvat erilaisista poliittisista ja markkinalähtöisistä syistä. Tärkeimpänä ajavana voimana on ollut maatalouden tukeminen; lisäksi tukiratkaisujen takana on ollut ympäristönäkökohtia, kuten tieliikenteen häkä- ja hiilidioksidipäästöjen alentaminen, sekä paikallisen taloudellisen tilanteen parantaminen työpaikkojen lisääntymisen myötä. Pääasiallisin biopolttoaineiden edistämiskeino on ollut verohelpotukset eri muodoissa.

Useassa maassa mietitään tällä hetkellä veronalennusten korvaamista käyttövelvoitteella. EU:n komission mukaan velvoitteita on jo voimassa Ranskassa, Itävallassa, Slovakiassa sekä Sloveniassa ja niitä on tulossa käyttöön Tšekissä ja Hollannissa vuonna 2007. Myös Yhdistynyt Kuningaskunta ja Saksa ovat ilmoittaneet ottavansa velvoitteita käyttöön.

Tilanne Ruotsissa

Ruotsi on aktiivisesti edistänyt biopolttoaineiden käyttöönottoa ja panostanut erityisesti etanoliin ja biokaasuun. Ruotsi on asettanut

vuoden 2005 biopolttoainetavoitteeksi 3 prosenttia. Uusiutuville polttoaineille on myönnetty täydellinen verohelpotus vuosille 2003–2008. Ruotsin valinnat ovat osittain tekniikkasidonnaisia kuten E85-polttoainetta käyttävät FFV-autot (Fuel Flexible Vehicle), etanolibussit ja kaasuautot. Tähän on myötävaikuttamassa Ruotsin vahva ajoneuvoklusteri, joka saattaa hyötyä erikoisajoneuvoja suosivista ratkaisuista.

Polttoaine-etanolia käytetään bensiinin seoskomponenttina 5 tilavuusprosentin pitoisuutena, E85-polttoaineena, joka sisältää 85 prosenttia etanolia sekä erikoisrakenteisten bussien polttoaineena. Ruotsi tuo valtaosan etanolistaan ulkomailta. Kotimainen etanolituotanto on noin 35 000 öljykvivalenttitonnia vuodessa eli 15 prosenttia vuoden 2005 biopolttoainetavoitteesta. Tuotannossa on yksi viljaetanoli-tehdas, joka tuottaa 55 000 m³ etanolia vuodessa ja puupohjaisen etanolin pilottilaitos, joka tuottaa 15 000 m³ etanolia vuodessa.

Biodieselin kulutus on ollut tasolla 12 000 öljykvivalenttitonnia vuodessa, josta 80 prosenttia on tuontia. Kulutuksen ennustetaan nousevan. Tämänhetkinen biodieselin tuotantokapasiteetti Ruotsissa on 6 000 m³/a. Vireillä on uusi tehdas vuonna 2006, jolloin tuotantokapasiteetti nousee 40 000 m³:iin/a.

Metaanin käyttö liikenteessä on lisääntynyt tasaisesti, ja kasvu on tullut ensisijaisesti biokaasusta, jonka osuus liikennekaasusta on nyt noin 50 prosenttia. Ruotsissa biokaasun jakeluun on sekä erillisiä että maakaasuverkkoon kytkettyjä järjestelmiä Etelä-Ruotsissa. Kaasun tankkauspisteitä on useita kymmeniä.

Ruotsissa on käytössä erilaisia ns. ympäristöystävällisten ajoneuvojen määritelmiä. Verolainsäädännössä määritelmä kattaa etanolia, kaasua tai sähköä käyttävät autot. Työsuhteauton verotuksessa näitä autoja kohdellaan tavallisia autoja lievemmin. Valtion laitokset ovat velvoitettuja hankkimaan vähintään 75 prosenttia Miljöbil-määritelmän mukaisia henkilöautoja. Tässä määritelmään sisältyvät edellä mainittujen lisäksi vähäpäästöiset, pienen polttoaineen kulutuksen omaavat bensiini- ja dieselautot. Lisäksi on olemassa kaupunkikohtaisia määritelmiä ja kannustimia.

Ruotsissa astui vuoden 2006 alussa voimaan määräys siitä, että tietyn myyntimäärän

ylittävillä jakeluasemilla pitää olla saatavana jotain biopolttoainetta. Raja on aluksi 3 000 m³ bensiiniä/dieselpolttoainetta vuodessa, ja laskee vuoteen 2009 mennessä 1 000 m³:iin vuodessa.

Tilanne Saksassa

Saksa asetti vuoden 2005 biopolttoainetaavoitteeksi 2 prosenttia. Saksassa on aiemmin sekä biodiesel että etanoli vapautettu kokonaan polttoaineveroista. Saksan hallitus on kuitenkin tehnyt päätöksen asettaa myös biopolttoaineille osittainen energiavero elokuun 2006 alusta. Päätöksen syynä on, että täydellinen verovapaus on johtanut tilanteeseen, jossa biopolttoaineiden saama veroetu on suurempi kuin niiden aiheuttama kustannuslisä. Tämä on valtiontukia koskevien EY:n säännösten perusteella kiellettyä. Myös Saksa aikoo tulevaisuudessa asettaa käyttövelvoitteen biopolttoaineille.

Saksassa tieliikenteen polttoaineiden kuluks on noin 55 miljoonaa öljykvivalenttitonnia vuodessa. Biodieseltuotanto oli noin 950 000 öljykvivalenttitonnia vuonna 2004. Saksa voi siis saavuttaa lähes 2 prosentin biopolttoaineosuuden kotimaisella biodieseltuotannolla. Saksassa biodieselin seoskäyttö on ensisijainen käyttövaihtoehto. Saksalaiset autonvalmistajat sallivat varsin monessa dieselautomallissa myös biodieselin käytön sellaisenaan. Kiinnostus bioetanolin käyttöön on ollut vähäistä. Saksan autoteollisuus tukee näkyvästi synteettisten polttoaineiden kehitystä. Saksan autoteollisuus panostaa myös maakaasukäyttöisiin ajoneuvoihin. Saksan tilanteeseen on vaikuttanut päätös maakaasun verottomuudesta aina vuoteen 2020.

2.3. Nykytilan arviointi

Johtuen liikenteen biopolttoaineiden korkeista tuotantokustannuksista perinteisten fossiilisten polttoaineiden jalostuskustannuksiin verrattuna, ei niiden käyttöönottoa markkinaehtoisesti ole mainittavasti tapahtunut. Liikenteen biopolttoaineiden käyttö Suomessa on perustunut lähinnä erilaisiin kokeiluhankkeisiin.

Biopolttoainedirektiivin osalta Suomi asetti ensimmäisen tavoitekauden, vuoden 2005,

kansalliseksi tavoitteekseen 0,1 prosentin biopolttoaineosuuden markkinoille saatetusta tieliikennekäyttöön tarkoitettua bensiiniä ja dieselöljyä. Suomi perusteli poikkeamista biopolttoainedirektiivissä asetetusta viitearvosta rajallisilla kansallisilla voimavaroilla tuottaa biopolttoaineita biomassasta sekä kansallisilla voimavaroilla, jotka on osoitettu biomassan tuotantoon energian tuottamiseksi muuta kuin liikennettä varten. Lisäksi Suomi toi esiin muun muassa alhaisen lähtötason biopolttoaineiden tuotannossa ja kotimaisten raaka-aineiden korkeat kustannukset.

Komissio antoi Suomelle virallisen huomautuksen 13 päivänä heinäkuuta 2005, koska se katsoi alhaisen kansallisen tavoitteen perusteiden olevan riittämättömiä. Suomen vastauksessa 2 päivänä syyskuuta 2005 todettiin, että vaikka Suomessa suhtaudutaan myönteisesti uusiutuvien energialähteiden, myös liikenteen biopolttoaineiden käyttöön, on Suomen lähtötilanne liikenteen biopolttoaineiden tuotannossa oleellisesti alhaisempi kuin useissa muissa EU-maissa, joten vuoden 2005 ohjeellinen tavoite 2 prosenttia on epärealistista saavuttaa. Suomessa bioenergian hyödyntäminen perustuu pääosin puun ja siitä saatavien sivutuotteiden hyväksikäyttöön sähkön ja lämmön tuotannossa. Liikenteen polttoaineiden valmistus Suomelle luontaisimmista bioraaka-aineista, kuten puusta ja jätteestä on kuitenkin tällä hetkellä vasta kehitysvaiheessa ja sen käyttöönotto vie vielä aikaa.

Suomi vastaanotti 10 päivänä huhtikuuta 2006 komissiolta perustellun lausunnon, jonka mukaan Suomi ei edelleen ole hyväksyttävästi perustellut päätöstään asettaa direktiivin viitearvosta poikkeavan kansallisen tavoitteen vuodelle 2005 ja tästä johtuen komissio katsoo Suomen jättäneen täyttämättä direktiivin mukaisen perusteluvevoitteensa. Vastauksessaan 6 päivänä kesäkuuta 2006 Suomi toteaa, että Suomen vuoden 2010 ohjeelliseksi tavoitteeksi tullaan asettamaan 5,75 prosenttia, jolloin Suomen kansallinen tavoitetaso vastaa direktiivissä asetettua ohjeellista tavoitetta. Päätös tästä tavoitteesta valmisteltiin hallituksen ilmasto- ja energiapolitiittisessa ministerityöryhmässä 9 päivänä kesäkuuta 2006. Ministerityöryhmä esitti myös, että lakiin kirjattaisiin asteittain kas-

vava käyttövelvoite, joka olisi vähintään 3 prosenttia vuonna 2010. Tämän hallituksen esityksen valmistelun aikana ei ole saatu tietoa komission kannasta Suomen vastaukseen.

Biopolttoainedirektiivin täytäntöönpano Ahvenanmaalla

Biopolttoainedirektiivin täytäntöönpano Ahvenanmaalla kuuluu Ahvenanmaan maakunnan toimivaltaan. Maakunnan osalta direktiivin täytäntöönpano on notifioitu komissiolle 27 päivänä toukokuuta 2005. Täytäntöönpanoa koskevaa ilmoitusta komissiolle on täydennetty Ahvenanmaan maakuntahallituksen 23 päivänä elokuuta 2005 hyväksymällä "Miljöhandlingsprogram för Åland 2005—2008". Ahvenanmaan maakuntahallitus selvittää parhaillaan, antaako biopolttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä koskeva lakiehdotus aihetta joihinkin toimiin maakunnassa.

3. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

3.1. Tavoitteet

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (biopolttoainelaki). Lailla pantaisiin täytäntöön biopolttoainedirektiivin edellyttämiä toimia. Lain tarkoituksena on direktiivin mukaisesti edistää biopolttoaineiden käyttöä moottoribensiiniin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä. Tällä tavoitellaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä ja polttoaineomavaraisuuden parantamista.

Biopolttoaineiden käytön edistäminen pyritään toteuttamaan asettamalla laissa liikennepolttoaineita kulutukseen toimittavia yrityksiä koskeva velvoite tuoda biopolttoaineita markkinoille tietty energiasisältöön perustuva osuus liikennepolttoaineista. Tällä tavoin varmistetaan, että Suomeen syntyy liikenteen biopolttoaineille kysyntää. Velvoite lähtisi siitä periaatteesta, että se voidaan toteuttaa lisäämällä biokomponentteja bensiiniin ja dieselöljyyn siten, että näitä seospolttoaineita voidaan käyttää koko ajoneuvokannassa. Tällöin on otettava huomioon, että nykyiset bensiinille ja dieselille asetetut laatuvaatimukset (polttoaineita koskevat laitudirektiivit, eu-

rooppalaiset polttoainestandardit sekä ajoneuvojen päästädirektiivit) asettavat rajoituksia polttoaineiden sisältämälle biokomponentille.

Ehdotetussa laissa ei voida edellyttää, että tarvittava biopolttoainemäärä tuotettaisiin kotimaassa kotimaisista raaka-aineista. Toimijat valitsevat käytettävät biopolttoaineet markkinaehtoisesti. Tavoitteena on kuitenkin, että syntyvä kysyntä edistäisi myös kotimaisen liikenteen biopolttoaineiden tuotannon laajempaa käynnistymistä. Peltobiomasojen hyödyntäminen liikenteen biopolttoaineiden tuotantoon toisi maataloudelle uusia tuotantovaihtoehtoja.

3.2. Toteuttamisvaihtoehdot

Liikenteen biopolttoaineiden käytön edistämiseksi on pohdittu erilaisia vaihtoehtoisia toimenpiteitä. Biopolttoaineiden lisäämiseen voitaisiin pyrkiä valmisteveron alennuksella, käyttövelvoitteella tai niiden yhdistelmällä.

Vuoden 2004 alusta voimaan tulleen energiatuotteiden ja sähkön verotusta koskevan yhteisön kehyksen uudistamisesta annetun direktiivin eli niin sanotun energiaverodirektiivin (2003/96/EY) mukaan jäsenvaltion on mahdollista myöntää biopolttoaineille veronalennuksia, jos se katsotaan tarkoituksenmukaiseksi. Veronalennusta rajoittaa ylikorvauskielto eli alennuksen määrä voi olla enintään biopolttoaineen käytöstä aiheutuvan lisäkustannuksen suuruisen. Ylisuuren tuen välttämiseksi jäsenvaltion tulee mukauttaa biopolttoaineen verotuen määrä esimerkiksi raakaöljyn hinnanvaihtelujen mukaan. Näin ollen alennuksen tason määrittäminen on ongelmallista. Biopolttoaineiden veronalennusohjelmien täytyy olla ajallisesti rajattuja siten, että niiden enimmäiskesto on kerrallaan kuusi vuotta. Lisäksi veronalennukset edellyttävät komission valtioneuvoston hyväksyntää. Veronalennus perustuu toimijoiden vapaaehtoisuuteen, jolloin käyttötavoitteen saavuttaminen olisi epävarmaa. Veronalennus kompensoisi biopolttoaineen lisäyksen aiheuttamaa lopputuotteen hinnan nousua, jolloin tuote olisi kuluttajalle edullisempi. Se vähentäisi kuitenkin valtion verotuottoja.

Laissa säädettävän jakeluelvoitteen, jolla liikennepolttoaineita kulutukseen toimittavia yrityksiä veloitetaan tuomaan biopoltto-

neita markkinoille tietty energiasisältöön perustuva osuus liikennepolttoaineista, etuna veronalennukseen nähden on, että se on varmempi tapa saavuttaa liikenteen biopolttoaineiden käytölle asetettavat tavoitteet. Sen käyttämistä eivät myöskään rajoittaisi verokannustimen käyttämiseen liittyvät tekijät kuten ylikorvauskielto, määräaikaisuus tai valtioneuvoston säännöt. Muun muassa näistä syistä velvoite voitaisiin ottaa käyttöön suhteellisen nopeasti ja sen sisältöä voitaisiin sopeuttaa kansallisin päätöksin olosuhteiden mukaisesti. Kummallakaan edistämiskeinolla, niin käyttövelvoitteella kuin veronalennuksella, ei voida erityisesti edellyttää, että tarvittava biopolttoainemäärä tuotettaisiin kotimaassa ja kotimaisista raaka-aineista.

Velvoite ja veronalennus voitaisiin myös yhdistää eri tavoin. Tällöin kuitenkin veronalennukseen liittyisivät edelleen edellä mainitut ongelmat.

3.3. Keskeiset ehdotukset

Keskeisimmät säänneltävät asiat laissa liikenteen biopolttoaineiden käytön edistämisestä ovat liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettava velvollisuus toimittaa vuosittain kulutukseen biopolttoaineita tietty vähimmäisosuus biopolttoaineita, velvoitteen täyttämisen valvontaan liittyvät liikennepolttoaineiden jakelijoiden ilmoittamisvelvollisuus, velvoitteen kokonaan tai osittain täyttämättä jättämisestä määrättävä seuraamusmaksu sekä mahdollisuus hakea velvoitteen alentamista tai kokonaan poistamista ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi. Lisäksi laissa olisi säännös jakelupisteiden merkitsemisestä.

Lakia sovellettaisiin liikennepolttoaineiden jakelijoihin, jotka on määritelty valmisteverotuslain verovelvollisuutta koskevan säännöksen mukaisesti. Lakia ei kuitenkaan sovellettaisi valtion varmuusvarastoihin eikä sellaisiin liikennepolttoaineiden jakelijoihin, joiden kulutukseen luovuttama liikennepolttoaineiden määrä on lain tarkoituksen kannalta vähäinen.

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettava velvoite toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus biopolttoaineita. Vähimmäisosuus kasvaisi vuosittain siten, että se

olisi vuonna 2008 vähintään 2 prosenttia liikennepolttoaineiden jakelijan kulutukseen luovuttamien moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä. Vuonna 2009 osuus olisi vähintään 4 prosenttia ja vuonna 2010 ja sen jälkeen vuosittain vähintään 5,75 prosenttia. Näin velvoite täyttäisi biopolttoainedirektiivin mukaisen referenssitavoitteen vuonna 2010.

Bensiinin ja dieselpolttoaineiden laadusta annetun valtioneuvoston asetuksen, jolla on pantu täytäntöön bensiinin ja dieselpolttoaineen laadusta ja neuvoston direktiivin 93/12/ETY muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (98/70/EY) eli niin sanottu polttoainedirektiivi, mukaan ei voida velvoittaa, että jokaisessa litrassa liikennepolttoainetta olisi oltava tietty osuus biopolttoaineita. Ei myöskään ole nähty tarpeelliseksi suosia erityisesti jotakin tiettyä biopolttoainetta, esimerkiksi bioetanolia, biodieseliä tai biokaasua suhteessa muihin biopolttoaineisiin, vaan jakelijat voivat itse ratkaista, miten ne velvoitteensa täyttävät. Kuitenkin on huomioitava se, että voimassa olevat polttoaineen laatua koskevat säännökset on täytettävä.

Voimassa olevat polttoaineiden laatuvaatimukset rajoittavat biopolttoaineiden enimmäismäärää polttoaineessa. Etanolia ja tavanomaista biodieseliä voidaan sekoittaa bensiiniin ja dieselöljyyn enintään 5 tilavuusprosenttia, jolla voidaan etanolin kohdalla päästä runsaan kolmen prosentin ja biodieselin osalta noin 4,7 prosentin energiaosuuteen Vuoden 2010 velvoitetason asettamassa on lähdetty siitä, että EU:n komissio tulee ilmoituksensa mukaisesti antamaan esityksiä polttoaineiden laatuvaatimusten muuttamisesta ja että muutokset ovat voimassa ja saatettu kansallisesti voimaan siten, että näitä biopolttoaineita voidaan sekoittaa bensiiniin ja dieselöljyyn vuoden 2010 velvoitteen edellyttämät määrät. Tämän johdosta esityksessä vuoden 2010 velvoite 5,75 prosenttia saatettaisiin erikseen voimaan valtioneuvoston asetuksella, jos mainitut edellytykset ovat toteutuneet. Jos näin ei olisi tapahtunut, annettaisiin vuotta 2010 ja sen jälkeistä aikaa koskevan velvoitteen suuruudesta lain muutosehdotus.

Biopolttoaineiden kysyntä kasvaa voimak-

kaasti maailmanlaajuisesti ja riittävästä tuotantokapasiteetista saattaa tulla rajoittava tekijä. Asettamalla velvoite vuosittain asteittain nousevaksi pyritään ehkäisemään ongelmia, joita voisi tulla biopolttoaineiden saatavuudessa, jos heti edellytettäisiin lyhyellä aikavälillä suurta biopolttoaineiden vähimmäisosuutta. Jos kuitenkin ilmenisi sellaisia poikkeuksellisia tilanteita, joissa biopolttoaineita ei ennalta arvaamattomista tekijöistä johtuen olisi saatavilla tai ilmenisi muita ylivoimaiseksi esteeksi katsottavia syitä, sisältyy lakiin mahdollisuus hakea kauppa- ja teollisuusministeriöltä velvoitteen alentamista tai kokonaan poistamista. Velvoitteen joustavaksi toteuttamiseksi liikennepolttoaineiden jakelija voisi täyttää velvoitensa myös sopimalla sen siirtämisestä toiselle lain soveltamisalaan kuuluvalla liikennepolttoaineiden jakelijalle.

Jos biopolttoaineiden markkinat kehittyvät siten, että kysynnän ja tarjonnan epätasapaino johtaa pysyväisluontoisesti kohtuuttomaksi katsottavaan kustannustasoon tai saatavuusongelmaan, tullaan velvoitteiden tasoa harkitsemaan uudelleen ja antamaan tarvittavat muutosesitykset velvoitteiden alentamisesta.

Velvoitteen täyttämisen valvonnasta vastaisi Tullilaitos. Valvonta perustuisi toimijoiden vuosittain tulliviranomaiselle tekemään ilmoitukseen, jossa todettaisiin edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen luovutettu moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisältöjen määrät tuotteittain. Tätä varten niiden on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta nämä tiedot käyvät ilmi. Vuosittain ilmoitettujen tietojen perusteella voidaan seurata liikenteen biopolttoaineiden käytön lisäämistä koskevan tavoitteen toteutumista. Tulliviranomaisella olisi oikeus tarkistaa tietojen oikeellisuus jälkikäteen tehtävässä kirjanpitolarkastuksessa.

Jos lain soveltamisalaan kuuluva liikennepolttoaineiden jakelija jättää jakeluelvoitensa täyttämättä, siitä seuraisi seuraamismaksu. Seuraamismaksun määräisi tulliviranomainen. Seuraamismaksu määriteltäisiin sen perusteella, mitä liikennepolttoaineiden jakelijan olisi kyseistä vuotta koskevan vähimmäisosuusvelvoitteen mukaan pitänyt biopolttoaineita kulutukseen toimittaa energiasisällön mukaan laskettuna. Jotta velvoit-

teen täyttämättä jättäminen ei olisi toimijoille houkutteleva vaihtoehto, on seuraamismaksun oltava riittävän korkea biopolttoaineiden lisäyksestä aiheutuvaan lisäkustannukseen verrattuna. Maksun suuruudeksi esitetään 0,04 euroa megajoulelta. Lakiin sisältyy myös muita liikennepolttoaineiden jakelijaa koskevia velvoitteita, kuten esimerkiksi kirjanpitovelvollisuus ja tietojenantovelvollisuus, joiden laiminlyönnistä voitaisiin määrätä virhemaksu.

Bioetanolin ja biodieselin olisi niitä ajoneuvoissa puhtaina tai sekoituksina käytettäessä täytettävä laatuvaatimukset, joilla varmistetaan moottorin optimaalinen suorituskyky ja päästöjä koskevien vaatimusten täyttäminen. Valtioneuvoston asetus polttoaineiden laatuvaatimuksista tai tekniset standardit rajaavat tällä hetkellä bioetanolin ja tavanomaisen biodieselin maksimiosuuden viiteen tilavuusprosenttiin. On kuitenkin olemassa polttoaineita, jotka jäävät laadudirektiivin ulkopuolelle, kuten esimerkiksi E85-polttoaine, jossa etanolin osuus on 85 prosenttia. Tällaista polttoainetta ei voida käyttää tavanomaisissa ajoneuvoissa. Biopolttoainedirektiivissä edellytetään, että liikennepolttoaineiden myyntipisteissä on biopolttoaineiden prosentiosuuksien osalta oltava erityismerkintä, jos kivennäisöljyjohdannaisiin sekoitetun biopolttoaineen, joka on rasvahapon metyyliesteriä (FAME) eli tavanomaista biodieseliä tai bioetanolia, osuus ylittää viisi tilavuusprosenttia. Ehdotetulla lailla pantaisiin täytäntöön tätä koskeva direktiivin artikla.

4. Esityksen vaikutukset

4.1. Taloudelliset vaikutukset

Biopolttoaineiden tuotantokustannukset ovat olleet korkeampia kuin perinteisten kivennäisöljypohjaisten liikennepolttoaineiden. Tämä johtuu erityisesti kalliimmista raaka-aineista. Näin ollen biopolttoaineiden käyttöön ottaminen aiheuttaa kansantaloudelle lisäkustannuksia. Jakeluelvoitteessa biopolttoaineiden käytöstä aiheutuvat lisäkustannukset tulisivat liikennesektorin kannettavaksi. Tällöin toimenpiteellä ei olisi juurikaan valtiontaloudellisia vaikutuksia vaan lisäkustannus siirtyisi polttoaineiden kuluttajahi-

toihin.

Biopolttoaineiden käytöstä aiheutuvat lisäkustannukset riippuvat toisaalta itse biopolttoaineiden hintojen kehityksestä ja toisaalta perinteisten polttoaineiden maailmanmarkkinahintojen tasosta, joten tarkkoja arvioita lisäkustannusten määrästä on vaikea tehdä. Vuoden 2010 velvoitetason 5,75 prosenttia arvioidaan aiheuttavan suuruusluokaltaan 100—150 miljoonan euron lisäkustannuksen. Vuoden 2005 bensiinin ja dieselöljyn kokonaisympäryksen perusteella laskettuna olisi keskimääräinen lisäkustannus polttoainelitraa kohden 2—3 senttiä.

Kustannusten jakautuminen yksityisautoilun ja ammattiliikenteen kesken riippuu siitä, miten velvoitteen piirissä olevat jakelijat toteuttavat velvoitteen. Jos painopiste on bioetanolin käytössä, lankeaa suurempi osa kustannuksista yksityisautoilulle (bensinajoneuvot) ja vastaavasti painotus biodieseliin lisää enemmän ammattiliikenteen kustannuksia. Eri biopolttoaineiden käytön jakautumista ei ole mahdollista ennakoita täsmällisesti. Tähän vaikuttaa niiden keskinäiset hintasuhteet ja saatavuus sekä nykyisten polttoainelaatuvaatimusten asettamat sekoittamisrajoitukset.

Käyttövelvoitteen arvioidaan kuitenkin olevan kustannustehokkain tapa saada liikenteen biopolttoaineita markkinoille, koska öljyalan toimijat pyrkivät toimimaan tehokkaimmalla tavalla biopolttoaineiden hankinnassa ja markkinoinnissa.

4.2. Yritysvaikutukset

Vaikutuksia ei ole arvioitu yksittäisten yritysten tasolla, koska yksittäisiin yrityksiin kohdistuvia selvityksiä ei ole julkisesti saatavilla. Tarkastelun kohteena on näin ollen toimialalla toimiva keskimääräinen yritys.

Liikennepolttoainealan liiketoiminta on pääasiassa maailmanlaajuista ja yritykset ovat kooltaan suuria. Suomessa alan erityispiirteenä on se, että vain yksi yhtiö harjoittaa liikennepolttoaineiden jalostustoimintaa.

Liikennepolttoaineiden jakelijan määrittämisen piiriin kuuluu suurempien yritysten lisäksi myös joitakin kymmeniä pieniä, lähinnä omaan käyttöönsä polttoaineita maahan tuovia yrityksiä tai yksityishenkilöitä. Näiden toimijoiden kulutukseen toimittama polttoai-

neiden määrä on lain tarkoituksen kannalta vähäinen ja biopolttoaineiden lisäämisvelvoitteesta aiheutuvat kustannukset olisivat saatavaan hyötyyn nähden suuret. Nämä pienet toimijat voidaan rajata pois lain soveltamisalasta asettamalla lain soveltamisen edellytykseksi, että liikennepolttoaineiden jakelija toimittaa kalenterivuoden aikana kulutukseen moottoribensiiniä, dieselöljyä ja biopolttoaineita yhteensä enemmän kuin miljoona litraa. Tällä rajauksella lain soveltamisalaan tulisi vuoden 2005 verotustietojen mukaan noin 10 yritystä.

Velvoitteesta toimittaa biopolttoaineita kulutukseen aiheutuu lain soveltamisalaan kuuluville yrityksille liiketoiminnan ja hallinnollisia kustannuksia. Biopolttoaineiden hankinta, niiden varastointi ja sekoittaminen bensiiniin ja dieselöljyyn edellyttävät yrityksiltä investointeja esimerkiksi säiliöihin, sekoituslaitteistoihin ja ohjauksjärjestelmiin.

Yritysten tulee ilmoittaa vuosittain tulliviranomaiselle edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen luovuttamansa moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden määrä tuotteittain, jotta velvoitteen täyttämistä voidaan valvoa. Tätä varten niiden on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta nämä määrät, biopolttoaineiden energiasisältö sekä muut lain valvontaa varten tarvittavat tiedot käyvät ilmi. Tietojen tuottamisesta sekä ilmoittamisesta aiheutuu yrityksille vuosittaisia kustannuksia.

4.3. Vaikutukset viranomaisten toimintaan

Ehdotettu biopolttoainelaki edellyttää uusia viranomaistoimintoja. Biopolttoaineiden käytön edistämistä koskevan lainsäädännön valmistelusta ja yleisestä ohjauksesta vastaisi kauppa- ja teollisuusministeriö yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön, maa- ja metsätalousministeriön, valtiovarainministeriön ja ympäristöministeriön kanssa. Kauppa- ja teollisuusministeriö vastaisi lisäksi ylivoimaista estettä koskevien hakemusten käsittelystä. Tämä ei edellyttäne merkittäviä henkilöresurssien lisäystarpeita. Lain mukainen valvonta, vuotuisten kulutukseen luovutettujen moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden määrien seuranta, seuraamusmaksujen tai virhemaksujen määrääminen ja ta-

kastukset kuuluisivat lakiehdotuksen mukaan tullilaitokselle.

Laissa esitetyt tehtävät ovat uusia, vaikka biopolttoaineiden valvonta sivuaakin välillisesti Tullin nestemäisten polttoaineiden valmisteverotukseen liittyviä toimintoja etenkin liikennepolttoaineiden jakelijoihin kohdistuvien tarkastusten järjestämisen osalta. Tehtävien hoito edellyttää lisähenkilöresursseja. Henkilöresurssien lisäystarve olisi Tullilaitoksessa arviolta 1—2 henkilövuotta.

Seuraamismaksuista tehtäviin päätöksiin haettaisiin muutosta valittamalla hallinto-oikeuteen ja ylivoimaista estettä koskevista päätöksistä korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Valitusten käsittelyn ei arvioida edellyttävän hallintotuomioistuinten henkilöresurssien lisäämistä.

4.4. Vaikutukset huoltovarmuuteen

Kansallisen huoltovarmuuden kannalta liikenteen biopolttoaineiden käyttöönoton merkitys riippuu siitä, missä määrin niiden tuotanto tapahtuu kotimaassa. Koska tieliikenne on tällä hetkellä lähes täysin riippuvainen öljystä, parantaa kotimaassa kotimaisista raaka-aineista tapahtuva biopolttoainetuotanto energiahuollon varmuutta valtioneuvoston tavoitteiden mukaisesti. Jos Suomeen syntyy varsinkin pidemmällä aikavälillä metsäpohjaisiin raaka-aineisiin perustuvaa toisen sukupolven biopolttoaineiden tuotantoa, joilla voidaan korvata huomattavasti suurempi osuus polttoainekäytöstä kuin nykyisillä biopolttoaineilla, voidaan huoltovarmuutta ja myös kriisivalmiutta parantaa olennaisesti.

Rehuteollisuus käyttää merkittävän osan markkinoille tulevasta rehuvilja- ja öljykasvisadosta. Suomessa käytetään kotieläinten ruokinnassa täydennysvalkuaisista noin 400 000 tonnia. Kotimaisella kasvivalkuais-tuotannolla on kasvupotentiaalia, koska täydennysvalkuaisomavaraisuus on tällä hetkellä vajaat 15 prosenttia. Suomi on siis täydennysvalkuaisen alituotantomaa, kuten koko EU:kin. Omalla öljykasvituotannolla on siten huomattava merkitys myös huoltovarmuuden kannalta. Huoltovarmuuden turvaamiseksi varmuusvarastoissa on sekä rypsiä että soijaa. Lisäksi rypsi kuuluu niihin kasveihin, joiden lajikekehittelykustannuksista huolehtii Huoltovarmuuskeskus.

Suomalaisen rehuteollisuuden laskelmien mukaan kotimaisilla raaka-aineilla (ohra, vehnä, sokerijuurikas, rypsi/rapsi) biopolttoainetta valmistettaessa runsasvalkuaisista rehusivujaetta kertyisi moninkertaisesti tällä hetkellä kotimaassa tuotettuun määrään verrattuna. Esimerkiksi viljavalkuaisrehua syntyi runsaat 200 000 tonnia ja rypsirouhetta noin 250 000 tonnia (8—12 prosenttia kuiva-ainetta), jos biopolttoaineita tuotettaisiin 5,75 prosentin biopolttoaineosuuden verran. Tämä korottaisi kasvivalkuaisomavaraisuutta nykyisestä 15 prosentista yli puoleen. Toisaalta näin suuria määriä edellä mainittuja rehuraaka-aineita ei voitaisi hyödyntää tehokkaasti, sillä esimerkiksi soijarouhe on sioille ja siipikarjalle sopivampaa rehuraaka-ainetta. Vaikka valkuaisrehuomavaraisuuden lisääminen on tärkeää, vaaditaan usean vuoden tutkimukset ja niiden käytäntöön soveltaminen kasvivalkuaisraaka-aineiden vaihtamisessa eläinten ruokinnassa. Bioetanolin tuotannossa syntyvät viljarehujakeet korvasivat viljan käyttöä eläinten ruokinnassa.

4.5. Ympäristövaikutukset

Nykyisillä biopolttoaineilla ei ole nykyajoneuvoissa merkittäviä etuja haitallisten päästöjen vähentämisessä päästömääräysten kehityksen seurauksena. Maa- ja biokaasun käytöllä sekä uusien toisen sukupolven biopolttoaineiden käytöllä suurina pitoisuuksina voidaan kuitenkin vähentää erityisesti taajamaliikenteen haitallisia päästöjä.

Päästöjen osalta liikenteen biopolttoaineiden etuna onkin lähinnä mahdollisuus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen. Kun korvataan bensiiniä ja dieseliä biopolttoaineilla, kasvihuonekaasujen kokonaispäästöihin vaikuttavat yhtäältä polttoaineen sisältämä bio-osuus ja toisaalta raaka-aineiden tuotannossa ja polttoaineen valmistamisessa syntyvät kasvihuonekaasupäästöt.

Biopolttoaineiden potentiaali kasvihuonekaasupäästöjen rajoittamisessa on mitä suurimmassa määrin polttoainekohtainen ja siihen vaikuttavat muun muassa raaka-ainepohja sekä käytetyt raaka-aineiden tuotantomenetelmät ja polttoaineiden jalostusprosessit sekä syntyvien sivutuotteiden hyödyntäminen. Biopolttoaineiden tuotantoon joudutaan usein käyttämään suhteellisen pal-

jon energiaa riippuen esimerkiksi jalostusasteesta. Käytettävän fossiilisperäisen energian määrä vaihtelee tuotantoketjusta riippuen, mutta tyypillisesti vähintäänkin osa energiasta on fossiilisperäistä. Jalostusasteen noustessa saattaa tarvittava energiapanostus olla jo merkittävä osuus tuotettavan polttoaineen energiasisällöstä.

Ohraetanolin tai rypsipohjaisen biodieselin tuotanto ja käyttö eivät välttämättä vähennä, vaan saattavat päinvastoin lisätä kasvihuonekaasujen päästöjä suhteessa fossiilisiin vertailupolttoaineisiin. Absoluuttiset päästöt voivat kuitenkin vähentyä nykytilanteesta, jos viljelyketjuja optimoitaisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Eräs keskeinen ohraetanolin ja biodieselin kasvihuonekaasutaseita pienentävä tekijä voisi olla korsihiomassan, kuten ohran oljen ja rypsin varren energiakäyttö.

Toisen sukupolven metsätähde- ja ruokohelpipohjaiset biopolttoaineet ovat huomattavasti kaupallisia peltobiomassapohjaisia polttoaineketjuja suotuisampia kasvihuonekaasupäästöjen kannalta fossiilisiin polttoaineisiin verrattuna.

Kasvihuonekaasupäästöt YK:n ilmastosopimuksessa ja Kioton pöytäkirjassa lasketaan ja raportoidaan sopimusjärjestelmälle päästöjen syntypaikan perusteella sekä toimintasektoreittain. Liikenteen päästöt kuuluvat energiasektorin päästöihin. Kasvatettaessa biomassoja niiden tuotannossa syntyvät päästöt taas kuuluvat maatalouden päästöihin. Laskettaessa tietyn tuotanto- tai käyttöketjun todellisia päästöjä ne eivät välttämättä ole kokonaismäärältään samoja verrattuna Kioton pöytäkirjan yhteydessä raportoituihin päästöihin. Jos ketjuihin kuuluu toimintoja, jotka tapahtuvat usean eri valtion alueella, tarkastelut tulevat erityisen hankaliksi. Ketjujen kokonaistarkasteluissa tulee kuitenkin kiinnittää päähuomio todellisiin kokonaispäästöihin riippumatta niiden tämänhetkisestä rajauksesta Kioton pöytäkirjassa.

Suomen Kioto-velvoitteiden ja kansallisen kasvihuonekaasuinventaarion kannalta saavutettava päästövähennys riippuu siis täysin siitä, missä määrin käytettävien biopolttoaineiden jalostusketju sijaitsee Suomessa. Biopolttoaineiden tai niiden raaka-aineiden tuonti muista maista vähentäisivät päästöjä kansallisesti. Koska kasvihuonekaasut kuitenkin

ovat globaali ongelma, ei ympäristön kannalta ole pitkällä aikavälillä perusteltua arvioida saavutettavaa hyötyä vain lyhyen ajan kansallisten päästövaikutusten perusteella.

4.6. Yhteiskunnalliset vaikutukset

Maaseudun kehittämisen näkökulmasta liikenteen biopolttoaineiden tuotanto toisi peltokasveille uusia käyttökohteita. Jos Suomessa tuotettaisiin biopolttoaineita kotimaisista raaka-aineista, tuotanto vaikuttaisi maataloudessa osittaisena toimeentulolähteenä tai toimeentulon jatkumisena. Bio polttoaineiden tuotantolaitokset toisivat laitoskoosta ja prosessista riippuen 30–40 uutta työpaikkaa laitosta kohden. Suomessa kehittyneillä olevan biopolttoaineiden tuotantoon liittyvän uuden teknologian vientipotentiaali voi olla huomattava. Laitevalmistuksella ja viennillä olisi merkittävä välitön työllistävä vaikutus.

5. Asian valmistelu

5.1. Valmisteluvaiheet ja -aineisto

Kauppa- ja teollisuusministeriö teetti vuonna 2004 yhdessä valtiovarainministeriön kanssa taustaselvityksen liikenteen biopolttoaineiden tuotannosta ja käytöstä Suomessa. Selvityksessä käsiteltiin monipuolisesti biomassan hyödyntämistä liikenteen polttoaineena, tuotannon nykytilannetta eri maissa, tuotantotekniikoiden kehitysnäkymiä, eri biopolttoaineiden käyttöominaisuuksia, päästöjä ja toimintavaihtoehtoja Suomessa.

Kauppa- ja teollisuusministeriö asetti 14 päivänä lokakuuta 2005 työryhmän (Liikenteen biopolttoaineet -työryhmä), jonka tehtävänä oli valmistella ehdotus toimista, joilla liikenteen biopolttoaineiden käyttö voitaisiin nostaa Suomessa viiden prosentin tasolle ja arvio siitä, kuinka nopeasti tavoite on mahdollista saavuttaa, tehdä arvio pidemmän aikavälin tavoitteista liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotolle, sekä arvio siitä, missä määrin ja millä keinoin tavoitteiden mukainen käyttö voi perustua kotimaisista raaka-aineista tuotettuihin liikenteen biopolttoaineisiin. Työryhmän toimeksiantoon ei sisällynyt lakiehdotuksen laatiminen.

Tavoitteiden perustaksi työssä tuli arvioida tuotannon ja käytön eri teknologiavaihtoehto-

ja, niitä kokonaishyötyjä, joita bio- ja vaihtoehdoilla polttoaineilla on saavutettavissa ja kustannuksia, joita niiden käyttöönotto sekä tuotanto tai tuonti taikka molemmat aiheuttavat kansantaloudelle, kuluttajille ja valtiontaloudelle.

Työryhmä kuuli työnsä aikana eri eturyhmiä, yrityksiä ja useita asiantuntijoita sekä järjesti keskustelutilaisuuden kutsuseminaarina. Lisäksi työryhmä sai kirjallisia lausuntoja ja muistioita usealta alan toimijalta.

Työryhmä jätti mietintönsä kauppa- ja teollisuusministeriölle 10 päivänä maaliskuuta 2006. Mietinnössään työryhmä ehdotti muun muassa biopolttoaineiden käyttövelvoitetta, jossa biopolttoaineen osuus kasvaisi vuosittain siten, että se olisi yksi prosentti vuonna 2008, kaksi prosenttia vuonna 2009 ja kolme prosenttia vuonna 2010. Työryhmä ehdotti myös kehitysohjelman käynnistämistä uuden, toisen sukupolven biopolttoaineiden suomalaisten tuotantoteknologioiden kehittämiseksi.

Hallituksen esitys laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä on valmisteltu kauppa- ja teollisuusministeriössä työryhmän ehdotusten pohjalta. Hallituspuolueet sopivat 14 päivänä syyskuuta 2006 esityksessä ehdotettavan biopolttoaineiden jakeluvaihteen tasosta ja aikataulusta.

5.2. Lausunnot ja niiden huomioon ottaminen

Lausuntopyyntöt

Kauppa- ja teollisuusministeriö pyysi 28 päivänä heinäkuuta 2006 päivätyllä kirjeellä lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta. Lausunnonlehdelle lähetetyssä luonnoksessa esitettiin liikennepolttoaineiden jakelijoille velvoitetta toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäisosuus biopolttoaineita siten, että vähimmäisosuuskien tasot olisivat vuonna 2008 vähintään yksi prosentti, vuonna 2009 vähintään 2 prosenttia ja vuonna 2010 ja sen jälkeen vähintään kolme prosenttia.

Lausuntoja pyydettiin kauppa- ja teollisuusministeriön elinkeino-, markkina- ja teknologiaosastoilta, liikenne- ja viestintäministeriöltä, maa- ja metsätalousministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä ja ympäristöministeriöltä. Lausuntoa pyydettiin

myös seuraavilta virastoilta ja laitoksilta: Huoltovarmuuskeskus, Kilpailuvirasto, Kuluttajavirasto, Maa- ja elintarviketalouden tutkimuskeskus MTT, Teknologian tutkimuskeskus Tekes, Tullihallitus ja Valtion teknillinen tutkimuskeskus VTT.

Lausuntoa pyydettiin edelleen seuraavilta tahoilta: ABC/SOK, ConocoPhillips Finland Oy, Oy Esso Ab, Greeni Oy, Neste Oil Oyj, Oy Shell Ab, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO, Oy Teboil Ab, Autotuojat ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Elintarviketeollisuusliitto ry, Energiateollisuus ry, FINBIO – Suomen bioenergiayhdistys ry, Kuluttajat-Konsumenterna ry, Linja-autoliitto, Maa- ja metsätaloustuottajain keskusliitto MTK ry, Metsäteollisuus ry, Suomen Bensiinikauppiaitten Liitto SBL ry, Suomen Biodieselyyhdistys ry, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, Suomen Kuluttajaliitto ry, Suomen Kuntaliitto, Suomen luonnonsuojeluliitto ry, Suomen Paikallisliikenneliitto ry – PLL, Suomen Yrittäjät ry ja Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto.

Lisäksi seuraavat tahot toimittivat lausuntonsa kauppa- ja teollisuusministeriölle omaaloitteisesti: Autoliitto ry, Bionova Engineering, Bioste Oy ja Suomen Biokaasuyhdistys ry.

Lausunnoissa esitetyt näkökohdat

Esityksen perustavoitetta eli biopolttoaineiden käytön lisäämistä liikenteessä pidettiin lausunnoissa yleisesti hyvänä asiana. Muutama lausunnonantaja piti biopolttoaineiden käyttöä liikenteessä kustannustehotomana verrattuna niiden käyttöön muussa energiantuotannossa.

Lausunnonantajista 20 kannatti jossakin muodossa liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettavaa velvoitetta. Näistä kymmenen esitti harkittavaksi myös muita edistämistoimenpiteitä kuten esimerkiksi veronalennusten myöntämistä liikenteen biopolttoaineille tai panostuksia niin sanottujen toisen sukupolven biopolttoaineiden tutkimukseen ja kehitykseen. Velvoitetta vastusti tai siihen suhtautui kriittisesti neljä lausunnonantajaa, jotka pitivät veronalennuksia parempana edistämistoimenpiteenä. Lausunnonantajista 14 ei ottanut suoraan kantaa velvoitteeseen edistämistoimenpiteenä.

Lausuntopyyntöissä ei erityisesti pyydetty lausunnonantajien kantaa velvoitteen tasoihin ja valtaosa ei niihin myöskään kantaa ottanut. Viisi lausunnonantajaa piti hallituksen esitysluonnoksessa esitettyjä velvoitteen tasoja perusteltuina ja kolme lausunnonantajaa esitti korkeampia velvoitteen tasoja harkittavaksi. Lausuntokierroksen jälkeen on kuitenkin päädytty esittämään korkeampia velvoite-tasoja kuin lausunnolla olleessa esitysluonnoksessa.

Useat lausunnonantajat korostivat kestävän

kehityksen kriteerien, elinkaari- ja energiata-seiden tai muiden ympäristönäkökohtien huomioon ottamisen tärkeyttä biopolttoaineiden tuotannossa.

Lausuntokierroksen jälkeen esitysluonnosta on korjattu Tullilaitokselta, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä ja ympäristöministeriöltä tulleiden ehdotusten perusteella. Ehdotukset liittyivät erityisesti valvontaviranomaisen toimivaltaan, lain seuraamusjärjestelmään ja ehdotetun lain terminologiaan.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotuksen perustelut

1 luku. Yleiset säännökset

1 §. Lain tarkoitus. Lailla pyritään biopolttoainedirektiivin mukaisesti edistämään biopolttoaineiden käyttöä moottoribensiinin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä. Biopolttoaineiden käytön lisäämisellä tavoitellaan omalta osaltaan muun muassa energian huoltovarmuuden parantamista, ilmastomuutosta koskevien sitoumusten noudattamista sekä uusiutuvien energialähteiden käytön edistämistä.

Lailla pantaisiin täytäntöön biopolttoainedirektiivi. Direktiivi edellyttää jäsenvaltioiden varmistavan, että niiden markkinoille saatetaan vähimmäisosuus biopolttoaineita ja muita uusiutuvia polttoaineita. Tätä varten jäsenvaltioiden on direktiivin mukaan asetettava ohjeellisia kansallisia tavoitteita.

Ehdotetulla säännöksellä pantaisiin täytäntöön biopolttoainedirektiivin 1 artikla.

2 §. Määritelmät. Säännöksessä määriteltäisiin laissa käytetyt keskeiset käsitteet.

Biopolttoaineiden määritelmä 1 kohdassa vastaisi biopolttoainedirektiivin vastaavaa määritelmää. Biopolttoaineita tuotetaan biomassasta, joka määriteltäisiin säännöksessä. Biomassan määritelmä vastaisi biopolttoainedirektiivissä olevaa biomassan määritelmää.

Biopolttoainedirektiivin mukaan biopolttoaineita ovat ainakin seuraavat tuotteen:

a) bioetanoli; etanoli, joka tuotetaan biomassasta tai jätteiden biohajoavasta osasta käytettäväksi biopolttoaineena;

b) biodiesel; laadultaan dieselöljyä vastaava metyyliesteri, joka tuotetaan kasvi- tai eläinöljystä käytettäväksi biopolttoaineena;

c) biokaasu; laadultaan maakaasua vastaavaksi puhdistettavissa oleva polttokaasu, joka tuotetaan biomassasta tai jätteiden biohajoavasta osasta käytettäväksi biopolttoaineena, tai puukaasu;

d) biometanoli; metanoli, joka tuotetaan biomassasta käytettäväksi biopolttoaineena;

e) biodimetyylieetteri; dimetyylieetteri, joka tuotetaan biomassasta käytettäväksi biopolttoaineena;

f) bioETBE (etyyli-tert-butyylietteri); bioetanolin pohjalta tuotettu ETBE. Biopolttoaineeksi laskettava bioETBE:n tilavuusprosenttiosuus on 47.

g) bioMTBE (metyyli-tert-butyylietteri); biometanolin pohjalta tuotettu polttoaine. Biopolttoaineeksi laskettava bioMTBE:n tilavuusprosenttiosuus on 36.

h) synteettiset biopolttoaineet; biomassasta tuotetut synteettiset hiilivedyt tai synteettiset hiilivetyseokset;

i) biovety; vety, joka tuotetaan biomassasta tai jätteiden biohajoavasta osasta käytettäväksi polttoaineena; sekä

j) puhdas kasviöljy; öljy, joka on tuotettu öljykasveista puristamalla, uuttamalla tai vastaavalla menetelmällä ja joka voi olla jalostamatonta tai jalostettua mutta ei kemiallisesti muunneltua, kun se soveltuu käytetyn moottorin tyyppiin ja täyttää päästöjä koskevat vaatimukset.

Moottoribensiinin määritelmä 2 kohdassa vastaa nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa olevaa moottoribensiinin määritelmää.

Dieselöljyn määritelmä 3 kohdassa vastaa nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa olevaa dieselöljyn määritelmää.

Jakelija määriteltäisiin 4 kohdassa liikennepolttoaineiden jakelijaksi, joka on valmisteverotuslain verovelvollisuutta koskevan säännöksen mukaisesti verovelvollinen Suomessa kulutukseen luovuttamistaan tai vastaanottamistaan moottoribensiinistä tai dieselöljystä. Määritelmä sisältää verottoman varaston käsitteen, joka on valmisteverotuslain keskeistä käsitteistöä ja määritellään kyseisessä laissa.

Kulutukseen toimittaminen määriteltäisiin 5 kohdassa moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden toimittamiseksi verottomasta varastosta verolliseen kulutukseen sekä polttoaineiden vastaanottamiseksi toisesta jäsenvaltiosta tai tuonniksi yhteisön ulkopuo-

lelta Suomen verollista kulutusta varten, valmisteverotuslaissa tarkoitettuna rekisteröitynä tai rekisteröimättömänä elinkeinonharjoittajana. Määritelmä liittyy läheisesti valmisteverotuslain soveltamisalaan ja käsitteistöön, muun muassa verovelvollisuuteen ja kulutukseen luovuttamisen käsitteeseen. Koska kulutukseen luovuttamista ei ole määriteltä valmisteverotuslaissa, ei ehdotetussa laissa voida suoraan viitata valmisteverotuslain määritelmään, toisin kuin on tehty edellä jakelijan määritelmässä, jossa viitataan valmisteverotuslaissa olevaan verottaman varaston määritelmään. Kulutukseen luovuttamisella on toisaalta käytännön kautta vakiintunut tulkintansa valmisteverotuksen piirissä. Koska ehdotetun lain ja valmisteverotuslain soveltamisala ei kaikilta osin ole päällekkäinen, on lakiehdotukseen katsottu tarpeelliseksi ottaa sen soveltamisalaan liittyvä määritelmä.

Kulutukseen toimittamiseksi ei katsottaisi liikennepolttoaineiden jakelijoiden välisiä moottoribensiinin, dieselöljyn tai biopolttoaineiden siirtoja väliaikaisen valmisteverotomuuden järjestelmässä eikä polttoaineen luovutuksia verottomaan käyttöön.

Energiasältö määriteltäisiin 6 kohdassa polttoaineen alemmaksi lämpöarvoksi, mikä vastaisi biopolttoainedirektiivissä olevaa määritelmää. Määritelmässä todettaisiin lisäksi moottoribensiinin, dieselöljyn sekä eräiden biopolttoaineiden lämpöarvot, joiden perusteella kyseisen polttoaineen energiasältö määräytyy. Moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden lämpöarvo voi vaihdella hieman eri laatuojen välillä, joten hallinnollisista syistä määriteltäisiin kullekin polttoaineelle ainoastaan yksi käytettävä lämpöarvo. Lisäksi lämpöarvo määriteltäisiin 15 celsiusasteen lämpötilassa olevan polttoaineen tilavuuden perusteella (niin sanottu normaalilitra).

Jos jakelija toimittaa kulutukseen biopolttoainetta, jolle ei tässä laissa ole ilmoitettu lämpöarvoa, olisi jakelijan ilmoitettava kyseisen biopolttoaineen lämpöarvo ja sen määrittelyssä käytetty standardi 7 §:ssä tarkoitettua ilmoituksensa yhteydessä.

Ehdotetulla säännöksellä pantaisiin täytäntöön biopolttoainedirektiivin 2 artikla.

3 §. Lain soveltamisala. Ehdotettua lakia sovellettaisiin määritelmän mukaisesti liiken-

nepolttoaineiden jakelijoihin. Säännöksessä todettaisiin myös lain keskeinen sisältö, joka on kyseisille jakelijoille asetettava velvollisuus toimittaa kulutukseen biopolttoaineita laissa säädetyin tavoin.

Pykälän toisessa momentissa olisivat lain soveltamisalaa rajaavat säännökset. Lakia ei sovellettaisi valtion varmuusvarastosta kulutukseen toimitettavaan moottoribensiiniin tai dieselöljyyn, koska biopolttoaineet eivät sovellu pitkäaikaiseen varastointiin.

Lakia ei myöskään sovellettaisi liikennepolttoaineiden jakelijaan, jonka kulutukseen toimittama liikennepolttoaineiden määrä olisi lain tarkoituksen kannalta vähäinen. Lain soveltamisalan ulkopuolelle jäisivät siten ne liikennepolttoaineiden jakelijat, joiden kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittama moottoribensiinin, dieselöljyn sekä biopolttoaineiden yhteismäärä olisi alle miljoona litraa. Soveltamisalan ulkopuolelle rajautuisi tällöin muutamia kymmeniä yrityksiä, jotka tuovat liikennepolttoaineita Suomeen lähinnä omaa käyttöään varten valmisteverotuslaissa tarkoitettuna rekisteröitynä tai rekisteröimättömänä elinkeinonharjoittajana. Tällaiset yritykset sinänsä täyttäisivät jakelijan määritelmän, mutta laissa tarkoitettujen velvoitteiden ulottaminen kyseisiin yrityksiin ei kuitenkaan olisi tarkoituksenmukaista, kun otetaan huomioon biopolttoaineiden toimittamiselvöityksestä yrityksille aiheutuvat kustannukset suhteessa toimitettuun polttoainemäärään sekä viranomaisille valvonnasta aiheutuvat hallinnolliset kustannukset. Biopolttoaineiden kokonaiskulutuksen kannalta tällä lain soveltamisalan rajauksella ei olisi käytännössä merkitystä, sillä kyseisten maahantuojina toimivien yritysten osuus kaikista kulutukseen toimitetuista liikennepolttoaineista olisi arviolta vain 0,02 prosenttia. Myös pierimuotoista biopolttoaineiden valmistusta harjoittavat henkilöt ja yritykset jäisivät lain soveltamisalan ulkopuolelle, eikä näiden siten tarvitsisi esimerkiksi antaa tässä laissa tarkoitettua ilmoitusta biopolttoaineiden kulutukseen toimittamisesta.

4 §. Toimivaltainen viranomainen ja tietojen salassapito. Säännöksen nojalla Tullilätköksen tehtävänä olisi valvoa ehdotetun lain ja sen nojalla annettavien säännösten täytäntöönpanoa sekä huolehtia lain täytäntöönpanosta. Valvonta- ja seurantatehtävänsä hoi-

tamiseksi tulliviranomaisella olisi vastaavat toimivaltuudet, kuin sillä valmisteverotuslain perusteella on valmisteverotuksen toimittamiseksi ja valvonnasta huolehtimiseksi. Toimivaltuuksista säädetään valmisteverotuslain 15 ja 18 luvuissa.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin tulliviranomaisen velvollisuudesta pitää salassa tämän lain perusteella saadut tiedot ja asiakirjat sekä oikeudesta luovuttaa näitä tietoja eräissä tapauksissa. Tietojen salassapitoon ja oikeuteen luovuttaa niitä sovellettaisiin valmisteverotuslain 16 luvun säännöksiä. Tulliviranomaisella olisi oikeus antaa tietoja ja asiakirjoja kauppa- ja teollisuusministeriölle sen tämän lain mukaisten tehtävien hoitamiseksi sekä biopolttoainedirektiivissä tarkoitetun raportoinnin toteuttamiseksi.

2 luku. Jakeluvelvoite

5 §. *Biopolttoaineiden kulutukseen toimitaminen.* Säännöksessä säädettäisiin lain keskeisestä sisällöstä, eli jakelijoille asetettavasta velvoitteesta toimittaa vuosittain kulutukseen vähimmäismäärä biopolttoaineita. Kulutukseen toimitettava vähimmäismäärä laskettaisiin jakelijan kunakin vuonna kulutukseen toimittaman moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaisuudesta.

Kulutukseen toimitettavien biopolttoaineiden vähimmäismäärä kasvaisi asteittain pykälän 2 ja 3 momentin mukaisesti.

6 §. *Jakelijoiden väliset sopimukset.* Liikennepolttoaineiden jakelija voisi täyttää biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan jakeluvelvoitteensa tekemällä toisen jakelijan kanssa sopimuksen siitä, että viimeksi mainittu toimittaa kulutukseen sopimuskumppaninsa vähimmäisosuutta vastaavan määrän biopolttoaineita. Järjestelmän toimivuuden ja vastuusuhteiden selkeyden kannalta on kuitenkin tärkeää, että sekä vastuu velvoitteensa täyttämistä että sen täyttämättä jättämisestä aiheutuvista seuraamuksista olisi kuitenkin kaikissa tapauksissa jakelijalla itsellään. Tällöin sopimusjärjestelyihin mahdollisesti liittyvät epäselvyydet eivät vaikuta ehdotetun lain tavoitteiden saavuttamiseen ja kunkin jakelijan velvoitteen täyttämiseen.

Jakelijoiden välisestä sopimuksesta olisi toimitettava jäljennös tulliviranomaiselle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

7 §. *Ilmoittamisvelvollisuus.* Biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen täyttämisen valvonta perustuisi ehdotetun säännöksen sisältämään liikennepolttoaineiden jakelijoille asetettavaan ilmoittamisvelvollisuuteen. Jakelijoiden olisi vuosittain ilmoitettava tulliviranomaiselle edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisältöjen määrät kunkin tuotteen osalta erikseen. Tulliviranomainen tarkistaisi ilmoituksessa annettujen tietojen perusteella biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen täyttymisen. Käytännössä ilmoitettujen tietojen oikeellisuus kuitenkin varmistettaisiin yleensä vasta jälkikäteen tapahtuvassa kirjanpitolarkastuksessa.

Jakelijan, joka on sopinut täyttävänsä toisen jakelijan biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen kokonaan tai osittain, on ilmoituksessaan selkeästi eriteltävä määrä, jonka se on sopimuskumppaninsa puolesta toimitannut kulutukseen. Myös sopimusosapuolen, joka on sopimuksella siirtänyt velvoitteensa, on annettava säännöksessä tarkoitettu ilmoitus kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin ja dieselöljyn osalta.

Edellä tarkoitettu ilmoitus on tehtävä jakelijan kotipaikan tulliviranomaiselle viimeistään ilmoituksessa tarkoitettua vuotta seuraavan maaliskuun loppuun mennessä.

8 §. *Kirjanpitovelvollisuus.* Jakelijan tulee pitää polttoaineiden kulutukseen toimittamisesta kirjanpitoa biopolttoaineiden osuuden valvonnan mahdollistamiseksi. Kirjanpidosta tulisi selvittää kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn sekä biopolttoaineiden määrät ja lisäksi biopolttoaineista niiden energiasisältö. Kirjanpitoaineiston säilytysaika ja tallennusmuoto määräytyisivät valmisteverotuslain kirjanpitosäännösten mukaisesti. Tämän perusteella aineisto olisi säilytettävä neljän kalenterivuoden ajan.

9 §. *Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus.* Tulliviranomaisen oikeudet saada tietoja tämän lain valvomiseksi sekä jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus määräytyisivät valmisteverotuslain asianomaisten

säännösten mukaisesti. Tämän perusteella jakelija olisi muun muassa velvollinen antamaan kirjanpitoaineistonsa tulliviranomaisen tarkastettavaksi pyydytyssä muodossa sekä muutokin avustamaan tarkastuksen suorittamisessa. Sivullisilla olisi velvollisuus antaa viranomaisen kirjallisesta kehotuksesta sellaisia hallussaan olevia tietoja, jotka olisivat tarpeen 11 §:ssä tarkoitettun seuraamusmaksun määrittämistä tai siitä johtuvaa valitusasiaa varten. Käytännössä tällaisia sivulliselta hankittavia vertailutietoja voisivat olla esimerkiksi biopolttoaineiden hankintaan tai niiden raaka-aineiden ostoihin liittyvät tiedot.

10 §. Ylivoimainen este. Pykälässä säädettäisiin, että milloin ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan syyn vuoksi jakelija ei kykenisi täyttämään ehdotetussa laissa tarkoitettua biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevaa velvoitettaan, voisi jakelija hakea velvoitteen alentamista tai sen poistamista kokonaan. Ylivoimaiseksi esteeksi katsottava syy olisi luonteeltaan täysin poikkeuksellinen ja ennalta arvaamaton tapahtuma tai tilanne. Esimerkkinä tällaisesta tilanteesta voisi olla merkittävässä biopolttoaineiden tuotantolaitoksessa tapahtuva onnettomuus tai muu ennalta arvaamaton tapahtuma, joka aiheuttaa tuotannon pitempiäaikaisen keskeytymisen.

Pykälän 2 momentin mukaisesti hakemus olisi tehtävä 7 §:ssä tarkoitettussa määräajassa kauppa- ja teollisuusministeriölle, joka ratkaisisi asian. Hakemuksen tekeminen ei poistaisi jakelijan velvollisuutta tehdä tulliviranomaiselle 7 §:ssä tarkoitettu ilmoitus. Ilmoituksen yhteydessä hakemuksesta tulisi toimittaa jäljennös tulliviranomaiselle.

3 luku. Seuraamukset ja muutoksenhaku

11 §. Seuraamusmaksu. Jos jakelija ei toimita kulutukseen 5 §:n mukaisesti laskettavaa vähimmäisosuutta biopolttoaineita, koituisi siitä jakelijalle pykälän 1 momentin mukaan sanktiona velvollisuus suorittaa vähimmäisosuutta vastaava määrä seuraamusmaksuna. Vähimmäisosuuden täyttämättä jättäminen todettaisiin jakelijan 7 § 1 momentin mukaisesti antaman ilmoituksen perusteella. Seuraamusmaksu olisi 0,04 euroa megajoulelta. Jos jakelija on täyttänyt velvoitteen-

sa osittain, vähentäisi tämä vastaavasti seuraamusmaksua.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun toimittamisesta. Seuraamusmaksu määrättäisiin viipymättä ja viimeistään sen kalenterivuoden loppuun mennessä, jolloin ilmoitus annetaan tai olisi pitänyt antaa. Säännöksessä säädettäisiin myös seuraamusmaksun takautuvasta kantamisesta. Lain valvonta tapahtuisi pääosin jälkeensä suoritettavilla kirjanpito tarkastuksilla.

Käytännössä biopolttoaineiden kulutukseen luovuttamista koskevat tarkastukset tapahtuisivat yleensä jakelijan valmisteverotarkastuksen yhteydessä. Valmisteverot voidaan kantaa jälkiverotuksena kuluvan vuoden lisäksi kolmelta edelliseltä kalenterivuodelta, minkä johdosta valmisteverotarkastukset usein kattavat tämän ajanjakson. Siten myös seuraamusmaksun jälkikäteiselle määräämiselle määriteltäisiin vastaava ajanjakso. Seuraamusmaksu voitaisiin kantaa jälkikäteen kolmen kalenterivuoden kuluessa sitä seuraavan vuoden alusta, jolloin maksu olisi pitänyt määrätä, taikka se määrättiin virheellisesti. Edellytyksenä olisi lisäksi se, että maksun määräämättä jääminen johtuisi jakelijan ilmoittamisvelvollisuuden liittyvästä laiminlyönnistä tai virheestä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin seuraamusmaksun määräämisestä tilanteessa, jossa jakelija on hakenut velvoitteensa alentamista tai poistamista. Hakemuksesta huolimatta seuraamusmaksu olisi määrättävä ja jakelijan olisi se suoritettava. Siltä osin kuin velvoitetta hakemuksesta alennettaisiin, palautettaisiin hakijalle vastaava osuus suoritetusta seuraamusmaksusta. Säännöksellä pyritään osaltaan varmistamaan lain soveltamisalaan kuuluvien jakelijoiden yhdenvertainen kohtelu tilanteissa, joissa poikkeussäännöstä velvoitteesta vapautumiseksi yritettäisiin käyttää hyötymistarkoituksessa.

12 §. Virhemaksu. Biopolttoaineiden kulutukseen toimittamisen lisäksi lakiin sisältyy myös muita jakelijaa koskevia velvoitteita. Näiden muiden velvoitteiden laiminlyönnistä jakelijalle voitaisiin määrätä virhemaksua 500—5000 euroa. Tällainen hallinnollinen sanktio tulisi kysymykseen esimerkiksi silloin, jos liikennepolttoaineiden jakelija antaa ilmoituksen biopolttoaineiden kulutukseen luovuttamisesta määrääjän jälkeen. Vastaa-

vasti virhemaksu voitaisiin määrätä myös liikennepolttoaineiden jakelijan laiminlyödessä 8 §:n mukaisen kirjanpitovelvollisuutensa taikka 9 §:n mukaisen tietojenantovelvollisuutensa.

Pykälän 2 momentin mukaan tulliviranomaisen tulisi virhemaksun määrää harkitessaan ottaa huomioon jakelijan menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut näihin rinnastettavat seikat.

13 §. Muutoksenhaku. Seuraamusmaksun ja virhemaksun määräämistä koskeviin tulliviranomaisen ja ylivoimaista estettä koskevaan kauppa- ja teollisuusministeriön päätöksiin haettaisiin muutosta siten, kuin hallintolainkäyttölaissa säädetään. Toimivaltainen tuomioistuin haettaessa muutosta tulliviranomaisen päätökseen olisi asianomainen hallinto-oikeus ja haettaessa muutosta ministeriön päätökseen korkein hallinto-oikeus.

4 luku. **Täydentävät säännökset ja voimaantulo**

14 §. Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja jakelupisteiden merkitseminen.

Pykälän 1 momentissa säädettäisiin biopolttoaineita sisältävien liikennepolttoaineiden laatuvaatimuksista. Tällaisiin liikennepolttoaineisiin sovellettaisiin ympäristönsuojelulain nojalla niiden laadusta annettuja säännöksiä. Käytännössä tämä tarkoittaisi, että kulutukseen toimitettavan moottoribensiinin ja dieselöljyn, johon on sekoitettu biopolttoainetta, on täytettävä moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksista annetussa valtioneuvoston asetuksessa (1271/2000) säädetyt vaatimukset.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin velvollisuudesta merkitä sellaiset liikennepolttoaineiden jakelupisteet, joista kulutukseen toimitettavan liikennepolttoaineen sisältämän etanolin tai rasvahapon metyyliesterin (FAME) osuus ylittää viisi tilavuusprosenttia. Säännöksellä pantaisiin täytäntöön biopolttoainedirektiivin 3 artiklan 5 kohta.

15 §. Voimaantulo. Laki ehdotetaan tulevaksi voimaan 1 päivänä tammikuuta 2008 lukuun ottamatta 5 §:n 3 momenttia, jonka voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Vuoden 2008 alusta lukien jakelijoilla olisi biopolttoaineiden kulutukseen

toimittamista koskeva velvoite lakiehdotuksen 5 §:n mukaisesti. Valtioneuvoston asetuksella voimaan tulevaksi ehdotetussa 5 §:n 3 momentissa säädettäisiin biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta vähimmäisosuudesta vuonna 2010 ja sen jälkeen.

Pykälän 2 momenttiin on otettu tavanomainen voimaantulosäännös.

2. **Tarkemmat säännökset ja määräykset**

Biopolttoaineiden käytön edistämistä liikkeessä koskeva laki ei sisällä valtuutussäännöksiä tarkempien säännösten tai määräysten antamiseksi.

3. **Voimaantulo**

Perustuslain 79 §:n 3 momentin mukaan laista tulee käydä ilmi, milloin se tulee voimaan. Erityisistä syistä voidaan säätää, että sen voimaantuloajankohdasta säädetään asetuksella. Lakiehdotus on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2008 alusta lukuun ottamatta 5 §:n 3 momenttia, jonka voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voimaan tulevaksi ehdotetussa 5 §:n 3 momentissa säädettäisiin biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevasta vähimmäisosuudesta vuonna 2010 ja sen jälkeen. Biopolttoaineiden vähimmäisosuus, joka olisi 5,75 prosenttia jakelijoiden kaikista polttoainetoimituksista energiasisällön perusteella laskettuna vastaisi biopolttoainedirektiivissä vuodelle 2010 asetettua tavoitearvoa. Mainitun suuruisen vähimmäisosuuden voimaantulo olisi kuitenkin riippuvainen siitä, että moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimuksia koskevat yhteisön ja kansalliset säädökset muutetaan siten, että vuonna 2010 mahdollista sekoittaa bensiiniin etanolia ja dieselöljyyn tavanomaista biodieseliä vähimmäisosuuden tarkoittama määrä. Tämä edellyttää polttoainedirektiivin ja standardin EN590 muuttamista. Komissio on ilmoittanut antavansa muutosehdotukset vuonna 2006. Koska muutosehdotuksia ei vielä ole annettu eikä Suomi yksin voi vaikuttaa ehdotusten käsittelyyn ja aikatauluun, on vuoden 2010 ja sen jälkeistä biopolttoaineiden vähimmäisosuutta koske-

van säännöksen voimaantulo jätettävä odotamaan polttoaineiden laatua koskevien yhteisön säännösten tarkistamista. Jos yhteisön säännöksiä ei mainitulla tavoin tarkisteta, on lakiehdotuksen sisältämää 5 §:n 3 momenttia tarkistettava ennen vuotta 2010 siten, että säännös on sopusoinnussa polttoaineiden laatua koskevien yhteisön säännösten kanssa. Edellä mainittua syytä voidaan pitää perustuslain 79 §:n 3 momentissa tarkoitettuna erityisenä syynä säätää lain säännöksen voimaantulosta asetuksella.

4. Suhde perustuslakiin ja säätämisyjärjestys

Perustuslain 80 §:n 1 momentin mukaan lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Ehdotetussa laissa säädettävät velvoitteet eivät estä jakeli-

joita harjoittamasta elinkeinoaan eikä niissä ole kyse toiminnan tekemisestä luvanvaraiseksi. Ehdotetussa laissa jakelijoille asetettavan jakelovelvoitteen ei myöskään voida katsoa olevan perustuslain omaisuudensuojaa koskevien säännösten vastainen. Ehdotettu laki sisältää säännökset muutoksenhausta lainojalla tehtyihin päätöksiin.

Lakiehdotukseen ei ole ehdotettu valtuutussäännöksiä tarkempien säännösten tai määräysten antamiseksi. Lakiehdotuksen säännökset eivät ole ristiriidassa perustuslain 80 §:n kanssa.

Edellä esitetyillä perusteilla hallitus katsoo, että ehdotettu laki voidaan säätää tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Laki

biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 luku

Yleiset säännökset

1 §

Lain tarkoitus

Tämän lain tarkoituksena on edistää biopolttoaineiden käyttöä moottoribensiinin ja dieselöljyn korvaamiseksi liikenteessä.

Tällä lailla pannaan täytäntöön liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (2003/30/EY), jäljempänä biopolttoainedirektiivi.

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:

1) *biopolttoaineilla* nestemäisiä ja kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta. Biomassalla tarkoitetaan maataloudesta, kasvi- ja eläinainetta mukaan lukien, metsätaloudesta ja niihin liittyvästä teollisuudesta peräisin olevien tuotteiden, jätteiden ja jätetuotteiden biohajoavaa osaa sekä teollisuus- ja yhdyskuntajätteiden biohajoavaa osaa;

2) *moottoribensiinillä* nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994) tarkoitettuja tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvia haihtuvia kivennäisöljyjä, jotka on tarkoitettu ottomoottorilla varustettujen moottorikäyttöisten ajoneuvojen polttoaineeksi;

3) *dieselöljyllä* nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa tarkoitettuja tullitariffin nimikkeeseen 2710 kuuluvia dieselöljyjä, jotka on tarkoitettu dieselmoottorilla varustettujen moottorikäyttöisten ajoneuvojen polttoaineeksi;

4) *jakelijalla* liikennepolttoaineiden jakelija, joka valmisteverotuslain (1469/1994) 10 §:n 1 momentin mukaan on verovelvollinen verottomasta varastosta Suomessa verolliseen kulutukseen toimittamastaan liikennekäyttöön tarkoitettua moottoribensiinistä tai dieselöljystä sekä sitä, joka on mainitun säännöksen mukaan verovelvollinen vastaanottamastaan moottoribensiinistä tai dieselöljystä.

5) *kulutukseen toimittamisella* moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden toimittamista verottomasta varastosta verolliseen kulutukseen Suomessa sekä näiden polttoaineiden vastaanottamista toisesta jäsenvaltiosta tai tuontia yhteisön ulkopuolelta Suomeen verollista kulutusta varten.

6) *energiasisällöllä* polttoaineen alemmaa lämpöarvoa; polttoaineiden lämpöarvot ilmoitettuna megajouleina litralta (MJ/l) ovat seuraavat: moottoribensiini 32,3 MJ/l, dieselöljy 35,7 MJ/l, bioetanol 21,2 MJ/l, biodiesel (FAME) 33,2 MJ/l, synteettinen biodiesel (BTL) ja vastaava 34,4 MJ/l. ETBE:n (etyyli-tert-butyylietteri) lämpöarvo on 27,0 MJ/l, josta biopolttoaineosuudeksi katsotaan 47 prosenttia. Energiasisältöä määriteltäessä katsotaan polttoaine toimitetuksi 15 celsiusasteen lämpötilassa.

Milloin kulutukseen toimitetaan biopolttoainetta, jolle ei edellä ole ilmoitettu alemmaa lämpöarvoa, on jakelijan ilmoitettava 7 §:ssä tarkoitettua ilmoituksensa yhteydessä kulutukseen toimitettua biopolttoaineen lämpöarvoa.

vo sekä standardi, jonka mukaisesti lämpöarvo on määriteltävä.

3 §

Lain soveltamisala

Jakelijoiden on toimitettava kulutukseen biopolttoaineita siten kuin jäljempänä säädetään.

Lakia ei sovelleta huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa laissa (1390/1992) tarkoitettuun valtion varmuusvarastoon. Lakia ei myöskään sovelleta jakelijaan, jonka kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittama moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden määrä on enintään miljoona litraa.

4 §

Toimivaltaiset viranomaiset ja tietojen salassapito

Tullilaitos valvoo tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista sekä huolehtii lain täytäntöönpanosta. Tulliviranomaisen toimivaltuuksista on voimassa, mitä valmisteverotuslain 15 ja 18 luvussa säädetään.

Tulliviranomaisen tämän lain nojalla saamien tietojen ja asiakirjojen salassapitoon sovelletaan valmisteverotuslain 16 luvun säännöksiä. Tulliviranomainen voi kuitenkin antaa tietoja ja asiakirjoja kauppa- ja teollisuusministeriölle sen tässä laissa tarkoitettujen tehtävien hoitamiseksi sekä biopolttoainedirektiivissä tarkoitettua raportoinnin toimeenpanemiseksi.

2 luku

Jakeluvelvoite

5 §

Biopolttoaineiden kulutukseen toimittaminen

Jakelijan on toimitettava kulutukseen biopolttoaineita (jakeluvelvoite) vuonna 2008 vähintään kaksi prosenttia laskettuna kyseisenä vuonna kulutukseen toimittamiensa

moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasisällön kokonaismäärästä.

Biopolttoaineita on toimitettava kulutukseen vuonna 2009 vähintään neljä prosenttia.

Biopolttoaineita on toimitettava kulutukseen vuonna 2010 ja sen jälkeen vuosittain vähintään 5,75 prosenttia.

6 §

Jakelijoiden väliset sopimukset

Jakeluvelvoitteensa täyttämiseksi voi jakelija sopia velvoitteensa siirtämisestä osittain tai kokonaan toiselle jakelijalle. Jos sopimus riitautetaan tai jakeluvelvoitetta ei muusta sopimussuhteeseen liittyvästä syystä ole täytetty, vastaa kukin jakelija jakeluvelvoitteensa täyttämisestä ja tämän lain mukaisista seuraamuksista. Sopimuksesta on toimitettava jäljennös tulliviranomaiselle 7 §:ssä tarkoitetun ilmoituksen yhteydessä.

7 §

Ilmoittamisvelvollisuus

Jakelijan on vuosittain ilmoitettava edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittamansa moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden määrä tuotteittain.

Jakelijan, joka 6 §:ssä tarkoitettujen sopimusten perusteella toimittaa kulutukseen biopolttoaineita, on ilmoituksessaan eriteltävä sopimuksen mukaisesti kulutukseen toimittamansa biopolttoaineiden määrä.

Ilmoitus on toimitettava viimeistään ilmoituksessa tarkoitettua kalenterivuotta seuraavan maaliskuun aikana jakelijan kotipaikan tulliviranomaiselle.

8 §

Kirjanpitovelvollisuus

Jakelijan on pidettävä sellaista kirjanpitoa, josta käy selville kulutukseen toimitetun moottoribensiinin, dieselöljyn sekä biopolttoaineiden määrät sekä biopolttoaineiden energiasisältö ja muut tämän lain valvontaa varten tarvittavat tiedot.

Kirjanpitoaineiston säilytysaikaa ja -tapaa koskevista säännöksistä säädetään valmisteverotuslaissa.

9 §

Jakelijan ja sivullisen tietojenantovelvollisuus

Jakelijan ja sivullisen velvollisuuteen antaa tietoja tämän lain ja sen nojalla annettujen säännösten valvonnassa ja täytäntöönpanon seurannassa sovelletaan valmisteverotuslain 15 luvun säännöksiä.

10 §

Ylivoimainen este

Jos jakelija ei biopolttoaineiden saatavuudessa tapahtuneiden poikkeuksellisten ja ennakoi-mattomien muutosten tai muun vastavan ylivoimaiseksi esteeksi katsottavan synn vuoksi kykene täyttämään edellä tarkoitettua jakeluelvoitettaan, voi kauppa- ja teollisuusministeriö jakelijan hakemuksesta alentaa 5 §:ssä tarkoitettua prosentiosuutta tai poistaa jakeluelvoitteen hakemuksessa tarkoitettua kalenterivuoden osalta.

Velvoitteen alentamista tai kokonaan poistamista koskeva hakemus on toimitettava kauppa- ja teollisuusministeriölle 7 §:n 3 momentissa säädettyssä määräajassa sekä jäljennös hakemuksesta tulliviranomaiselle 7 §:ssä tarkoitettua ilmoituksen yhteydessä.

3 luku

Seuraamukset ja muutoksenhaku

11 §

Seuraamusmaksu

Jos liikennepolttoaineiden jakelija ei ole 5 §:n mukaisesti toimittanut kulutukseen biopolttoaineita, on 7 §:n 3 momentissa tarkoitettua tulliviranomaisen määrättävä liikennepolttoaineiden jakelijalle seuraamusmaksu. Seuraamusmaksua määrätään 5 §:n mukaisesti laskettavan

sesti laskettavan biopolttoaineiden kulutukseen toimittamista koskevan velvoitteen määrästä siltä osin, kuin jakelija ei ole velvoitetaan 7 §:n 1 momentin mukaisesti antamansa ilmoituksen perusteella täyttänyt. Seuraamusmaksun suuruus on 0,04 euroa megajoulelta.

Seuraamusmaksu on määrättävä sen kalenterivuoden aikana, jolloin 7 §:n 1 momentissa tarkoitettu ilmoitus on annettu tai olisi pitänyt antaa. Jos seuraamusmaksu on jäänyt kokonaan tai osittain määräämättä sen johdosta, että liikennepolttoaineiden jakelija on kokonaan tai osaksi laiminlyönyt ilmoittamisvelvollisuutensa tai antanut puutteellisen, erehdyttävän tai väärän ilmoituksen, tulliviranomaisen on määrättävä liikennepolttoaineen jakelijan maksettavaksi määräämättä jäänyt seuraamusmaksu. Maksun määrääminen on toimitettava kolmen vuoden kuluessa edellä tarkoitettua kalenterivuotta seuraavan kalenterivuoden alusta.

Seuraamusmaksu määrätään 10 §:ssä tarkoitettua jakeluelvoitteen alentamista tai poistamista koskevasta hakemuksesta huolimatta. Seuraamusmaksu on palautettava siltä osin kuin jakeluelvoitetta alennetaan.

12 §

Virhemaksu

Jos liikennepolttoaineiden jakelija on laiminlyönyt 7, 8 tai 9 §:ssä tarkoitettua velvollisuutensa, voi tulliviranomainen määrätä virhemaksua vähintään 500 euroa ja enintään 5 000 euroa.

Virhemaksun suuruutta määrättäessä otetaan huomioon menettelyn moitittavuus, toistuvuus ja muut näihin rinnastettavat seikat.

13 §

Muutoksenhaku

Tulliviranomaisen ja kauppa- ja teollisuusministeriön tämän lain nojalla antamiin päätöksiin haetaan muutosta valittamalla siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

4 luku

Täydentävät säännökset ja voimaantulo

14 §

Liikennepolttoaineiden laatuvaatimukset ja jakelupisteiden merkitseminen

Kulutukseen toimitettavan moottoribensiinin ja dieselöljyn, joihin on sekoitettu biopolttoainetta, on täytettävä ympäristönsuojelulain (86/2000) nojalla annetut moottoribensiinin ja dieselöljyn laatuvaatimukset.

Jos liikennepolttoaineen sisältämän biopolttoaineen, joka on etanolia tai rasvahapon

metyyliesteriä (FAME), osuus ylittää viisi tilavuusprosenttia, on kyseisiä tuotteita kulutukseen toimittavissa jakelupisteissä oltava merkintä liikennepolttoaineen sisältämästä biopolttoaineen prosenttiosuudesta.

15 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2008. Lain 5 §:n 3 momentin voimaantulosta säädetään kuitenkin valtioneuvoston asetuksella.

Ennen lain voimaantuloa voidaan ryhtyä lain täytäntöönpanon edellyttämiin toimiin.

Helsingissä 19 päivänä lokakuuta 2006

Tasavallan Presidentti

TARJA HALONEN

Kauppa- ja teollisuusministeri *Mauri Pekkarinen*