

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 28/2006 vp

### Hallituksen esitys laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä

*Talousvaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 24 päivänä lokakuuta 2006 lähettäessään hallituksen esityksen laiksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä (HE 231/2006 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi talousvaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto talousvaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylitarkastaja Jukka Saarinen, kauppa- ja teollisuusministeriö
- liikenneneuvos Risto Saari, liikenne- ja viestintäministeriö

- neuvotteleva virkamies Leo Parkkonen, valtiovarainministeriö
- ylitarkastaja Birgitta Vainio-Mattila, maa- ja metsätalousministeriö
- yli-insinööri Risto Kuusisto, ympäristöministeriö
- apulaisjohtaja Risto Leukkunen, Huoltovarmuuskeskus
- professori Jyri Seppälä, Suomen ympäristökeskus SYKE
- tulliyli-tarkastaja Markus Teräväinen, Tullihallitus
- asiakaspäällikkö Juhani Laurikko, VTT
- toimitusjohtaja Juha Solio, Limetti Oy
- toimitusjohtaja Jarmo Nupponen, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry.

#### HALLITUKSEN ESITYS

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 tavoitteellaan 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 moottoribensiiniin ja dieselöljyn laatuvaatimukset täytetään.

Velvoitteen täyttämisen valvonnasta vastaisi Tullilaitos. Valvonta perustuisi toimijoiden vuosittain tulliviranomaiselle tekemään ilmoitukseen, jossa todettaisiin edellisen kalenterivuoden aikana kulutukseen toimitettujen moottoribensiiniin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden energiasältöjen 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 velvoitteen 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.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Yleisperustelut*

Valiokunta on käsitellyt hallituksen esitystä lähinnä oman toimialansa eli liikenteen osalta. Valiokunta on aikaisemmin käsitellyt biopolttoaineita ja niiden käyttöä liikenteessä valtioneuvoston lähiajan energia- ja ilmastopolitiikan linjauksista antamasta selonteosta VNS 5/2005 vp antamassaan lausunnossa LiVL 7/2006 vp. Lausunnossaan valiokunta korosti, että EU:n viitearvoksi vuonna 2010 on asetettu 5,75 prosenttia ja piti EU:n tavoitetta hyvänä. Valiokunta pitikin välttämättömänä, että hallitus ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin tavoitteen saavuttamiseksi. Tämän vuoksi valiokunta esitti talousvaliokunnalle, että se ehdottaisi eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, että hallitus ryhtyy tarvittaviin toimenpiteisiin vuodelle 2010 määritetyn 5,75 %:n tavoitteen saavuttamiseksi.

Valiokunta pitääkin nyt ehdotettua hallituksen esitystä hyvänä erityisesti sen vuoksi, että sillä pyritään saavuttamaan EU:n vuodelle 2010 asettama viitearvo 5,75 %. Valiokunta kiinnittää kuitenkin vakavaa huomiota siihen, että esityksen ratkaisumalli ei kuitenkaan takaa sitä, että Suomessa käytettyjen biopolttoaineiden tuotanto- ja käyttöketjut kehittyisivät ympäristön ja Suomen kansantalouden kannalta myönteisesti. Esitys tarvitseekin toteutuessaan tukeen päätöksenteon kannalta relevanttia tutki-

mustietoa ja viisaasti suunniteltuja kannustin- ja tukijärjestelmiä.

### **Biopolttoaineet ja niiden tuottaminen**

Liikenteen biopolttoaineilla, jäljempänä biopolttoaineilla, tarkoitetaan hallituksen esityksessä nestemäisiä tai kaasumaisia liikenteessä käytettäviä polttoaineita, jotka tuotetaan biomassasta. Näitä ovat esimerkiksi bioetanoli, biodiesel, biokaasu ja synteettiset biopolttoaineet.

Perinteiset ensimmäisen sukupolven biopolttoaineet, joita valmistetaan peltoenergiakasveista ja monenlaisista biojätteistä, eivät yleensä ole olleet ns. elinkaari- ja energiataseiden suhteen kovin edullisia. Niiden valmistukseen tarvitaan paljon energiaa suhteessa siihen, mitä saadaan energiana ulos polttoaineena, eli energiatase on epäedullinen. Myöskään tuotannon ja käytön aikaiset elinkaaritaseet eivät ole olleet edullisia. Usein kasvihuonekaasupäästöjä ei saada merkittävästi vähennettyä fossiilisiin polttoaineisiin nähden.

Sen sijaan toisen sukupolven biopolttoaineilla ja erityisesti synteettisillä valmistusmenetelmillä valmistetuilta biopolttoaineilta odotetaan paljon suurempia kasvihuonekaasuvähennyksiä. VTT:n tutkiman ns. synteetikaasureitin kautta saadaan biopolttoaineet valmistettua hyvin puh-

taina ja kasvihuonekaasupäästövähennykset ovat ensimmäisen sukupolven biopolttoaineisiin nähden paljon suuremmat; ne ovat jopa 80 %.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös ensimmäisen sukupolven biopolttoaineita ja niiden tuotannon ja käytön aikaisia elinkaaritaseita voidaan kuitenkin parantaa.

#### *Tuottamisen ympäristövaikutukset*

Valiokunta kiinnittää huomiota biopolttoaineiden tuottamisen ympäristövaikutuksiin ja toteaa, että liikennepolttoaineiden kokonaisympäristövaikutus voidaan arvioida vain selvittämällä biopolttoaineen koko elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset. Biopolttoaineen elinkaari käsittää raaka-aineen tuotannon, korjuun, käsittelyn, kuljetukset, polttoaineen tuotantoprosessin ja käytön. Elinkaariaikaisissa ympäristövaikutusarvioinneissa tulee ottaa huomioon ilmastomuutosta aiheuttavien päästöjen (kasvihuonekaasupäästöjen) lisäksi muun muassa happamoittavat, rehevöittävät, toksiset, hiukkas- ja alailmakehän otsonia muodostavat päästöt sekä maankäyttöön liittyvät muutokset luonnon monimuotoisuusvaikutuksineen. Tällä hetkellä suomalaisista biopolttoaineiden tuotanto- ja käyttöketjuista ei ole elinkaariarviointiin perustuvia ympäristövaikutustarkasteluja muiden kuin kasvihuonekaasupäästöjen ja energiataseiden osalta.

Valiokunta kantaa huolta siitä, että biopolttoaineita koskeva direktiivi johtaa laajamittaiseen bioraaka-aineen tuontiin Euroopan ulkopuolelta (esim. Brasilia ja Malesia) aiheuttaen ympäristöllisiä ja sosiaalisia ongelmia kyseisissä valtioissa.

#### *Kotimaisten biopolttoaineiden tuottaminen*

Valmistamalla liikennepolttoaineet Suomessa ekologisesti kestäväällä tavalla parannetaan jatkossa kotimaisen biopolttoaineen kilpailukykyä ulkomailta tulevaa tuontia vastaan. Näin voidaan myös lisätä polttoaineomavaraisuutta.

Valiokunta on lausunnossaan LiVL 7/2006 vp kiinnittänyt huomiota myös siihen, että turpeen käyttö esimerkiksi liikenteen polttonesteiden teko on perusteltua erityisesti ilmastonmuutok-

sen torjunnan kannalta. Turve on asiantuntija-kuulemisen mukaan maailman hintavakain polttoaine, ja sitä olisi myös siitä saatava polttoneste. Turve muutetaan nestemäiseksi polttoaineeksi Fischer-Tropsch-synteesin avulla, ja Suomessa on meneillään projekti, jossa tutkitaan kotimaisten raaka-aineiden kaasuttamista ja syntyneen kaasun puhdistamista Fischer-Tropsch-synteesiä hyödyntäen. Valiokunta korostaa tässäkin yhteydessä, että hintavakaus yhdistettynä omavaraisuuden ja kotimaisuuden nostoon antaa turpeelle hyvät lähtökohdat olla käyttökelpoinen raaka-aine yhdessä muun biomassan kanssa suunniteltaessa nestemäisten liikennepolttoaineiden tekoa Suomessa.

Kotimaisten biopolttoaineiden kuten RME-biodieselin<sup>1</sup> tuotanto vaikuttaa osaltaan myönteisesti myös maataloustuotantoon mm. karjanhoidossa tarvittavien valkuaisaineiden osalta. Ottamatta yksityiskohtaisemmin kantaa maa- ja metsätalousvaliokunnan toimialaan kuuluvaan biopolttoaineiden raaka-aineiden tuottamiseen valiokunta toteaa, että kotimaisten biopolttoaineiden elinkaari- ja energiataseita tutkittaessa näitä taseita tulee tarkastella kokonaisuutena siten, että maatalouden sivutuotteena syntyvistä polttoaineista vain osa esim. tyyppiyhdisteiden päästöistä tulee kohdentaa polttoainetuotantoon. Oikealla tavalla oikaistuina päästöallokaatiot vähentäisivät todennäköisesti huomattavasti kotimaisen peltoviljelypohjaisen biopolttoainetuotannon kasvihuonepäästöjä, kun kyseessä on valkuaisuotannon sivutuote. Tämä parantaisi myös erityisesti hajautettuna tuotetun RME-biodieselin kasvihuonepäästöjen vertailulukua toisen sukupolven biopolttonesteisiin nähden.

#### **Biopolttoaineiden käyttö liikenteessä**

##### *Biopolttoaineiden laatuvaatimukset*

Jotta biopolttoaineista tulee varteenotettava vaihtoehto perinteisille liikennepolttoaineille, niiden on sovittava nykyajoneuvojen moottoreihin ja oltava ajoneuvon valmistajien mukaan hy-

<sup>1</sup> RME eli rypsimetyyliesteri

väksyttäviä käytettäväksi, täytettävä bensiiniin ja dieselöljyn standardien mukaiset laatuvaatimukset (SFS-EN 228 ja SFS-EN 590) sekä niiden kylmäominaisuuksien tulee vastata Suomen talviolosuhteiden asettamia vaatimuksia. Tämän lisäksi on tärkeää, että ne muodostavat homogeenisen seoksen hiilivetyjen kanssa ja että niiden varastointistabiilisuus on lähes samaa luokkaa kuin hiilivetyjen. Valiokunta korostaa, että niiden elinkaarianalyysin tulee olla kasvihuonekaasupäästöjen kannalta positiivinen ja niiden säänneltyjen pakokaasupäästöjen tulee olla yhtä alhaiset kuin hiilivetyjen. Valiokunta kantaa myös huolta siitä, että niiden saatavuuden tulee olla varma ja vakaa ja että niiden hankinta- tai tuotantokustannusten tulee olla yhteiskunnan kannalta hyväksyttävät.

Hallituksen esityksessä esitetty 5,75 %:n energiaosuus ei valiokunnan saaman selvityksen mukaan ole mahdollinen sellaisenaan ilman muutoksia joko laatustandardiin tai autokalustoon. Suurempikin alkoholilisäys on kuitenkin ainakin joissain tapauksissa mahdollista, ja viireillä onkin kyseisen standardin muutosesitys, jossa näitä enimmäissekoitussuhteita kasvatettaisiin. Biodieselit eivät myöskään aina toimi ongelmitta nykyisissä auton moottoreissa. Voi myös olla vaikeata käyttää talvilaatuissa polttoaineissa mainittuja biokomponentteja enimmäistavoitteiden mukaisesti. Tämä saattaa myös vaikeuttaa valiokunnan tärkeänä pitämää periaatetta, että biopolttoaineita tulee olla koko maassa yhtäläisesti saatavilla.

Valiokunta toteaa kuitenkin, että hallituksen esitys pääasiallisesti tunnistaa ja ottaa huomioon laatuvaatimusten asettamat rajoitteet tavoiteltaessa biokomponenteilla vuodeksi 2010 asetettua 5,75 %:n energiaosuutta, koska esityksen mukaan mainitusta tavoitteesta säädetään erikseen valtioneuvoston asetuksella. Tällöin otetaan huomioon mahdollinen laatustandardien kehitys, ja tavoitearvo mukautetaan sille tasolle, jonka silloin voimassa olevat laatustandardit sallivat. Valiokunta korostaa, että mainittujen laatustandardien noudattaminen käyttöön toimitettavien polttoaineiden osalta on

ehdoton edellytys autokaluston ja moottorien häiriöttömälle toiminnalle. Jos kaupan on sellaisia biokomponentteja sisältäviä seoksia, joissa mainitut laatustandardien enimmäispitoisuudet ylittyvät, velvoitteet merkinnöistä muodostavat samaten asianmukaisen varotoimenpiteen.

Valiokunta toteaa, että Suomen kylmien ilmasto-olosuhteiden asettamia rajoitteita biopolttoaineiden toiminnalle kylmissä olosuhteissa ja mahdollisten toimintahäiriöiden vaikutusta pakokaasupäästöihin ei esityksessä käsitellä. Asiasta on toistaiseksi puutteellista tietoa, ja kauppa- ja teollisuusministeriö on käynnistämässä laajan biopolttoaineiden tutkimus- ja kehittämishjelman. Valiokunta korostaa, että tämän ohjelman puitteissa pitää myös tuottaa lisätietoa siitä, mitkä ovat biopolttoaineiden kylmäkesto-ominaisuudet.

#### *Päästöjen vaikutukset*

Biopolttoaineiden käyttöön otolla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja parantamaan polttoaineomavaraisuutta. Nykyisillä ensimmäisen sukupolven biopolttoaineilla päästövähennykset jäävät vaatimattomiksi, mutta kehitteillä olevien, ensi vuosikymmenellä toivottavasti kaupallistuvien toisen sukupolven biopolttoaineiden arvioidaan olevan huomattavasti vähäpäästöisempiä.

#### *Teknologiakehitys*

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että 5,75 %:n biopolttoaineosuustavoite vuodelle 2010 ylittää nykyisen polttoaineiden laatuvaatimuksissa asetetun 5 %:n etanolisisuuden ja siksi on, kuten hallituksen esityksessäkin todetaan, erillisellä valtioneuvoston asetuksella annettavalla laatustandardivaatimuksella huolehdittava siitä, että 5 prosentin ylittyessä ei aiheuteta jatkossa ongelmia autokaluston ja moottorien häiriöttömälle toiminnalle. Valiokunta pitää hyvänä, että sen saaman selvityksen mukaan tällainen laatuvaatimus tullaan antamaan siinä vaiheessa, kun asiasta tulee EY-lainsäädäntöehdotus.

**Biopolttoaineiden verotus***Biopolttonesteiden verotus*

Suomessa liikennepolttoaineista peritään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) mukaan nestemäisten polttoaineiden valmistevero, joka jakautuu perusveroon ja lisäveroon. Lisäveron perusteena on polttoaineen aiheuttama hiilidioksidipäästö, ja veron suuruus on vuoden 2003 alusta vastannut 18,05 euroa/CO<sub>2</sub>-tonni.

Energiaverodirektiiviin sisältyvän korvaavuusperiaatteen mukaan valmisteveroa on kannettava myös bioperäisistä polttoaineista, joita käytetään moottori- tai lämmityspolttoaineena. Veroa on tällöin kannettava korvaavasta tuotteesta samalla tavalla kuin sellaisesta energia- tuotteesta, jolle on säädetty direktiivissä vähimmäisverotaso. Siten esimerkiksi moottoribensiiniin lisättävästä alkoholista on suoritettava bensiinin valmistevero ja dieselöljyyn lisättävästä kasviöljystä dieselöljyn valmistevero. Alkoholien tai kasviöljyn osuudesta ei myöskään voi kantaa bensiiniä tai dieselöljyä alempaa veroa esimerkiksi sillä perusteella, että niiden energiasisältö on mineraaliperäistä öljytuotetta alempi.

Energiaverodirektiiviin sisältyy kuitenkin myös säännös jäsenvaltion mahdollisuudesta myöntää verottomuus tai veronalennus bioperäisille polttoaineille. Direktiivissä säädetään bioperäisten polttoaineiden veroedulle rajoituksia. Veroetu voi ensinnäkin koskea vain sitä osaa polttoaineesta tai polttoaineseoksesta, joka on kokonaan bioperäistä. Jos kysymyksessä on polttoaineseos, joka muodostuu biokomponentista ja mineraaliöljystä, mineraaliöljyn osalta on suoritettava normaali bensiinin tai dieselöljyn vero. Tämän lisäksi veroedut voivat olla ainoastaan määräaikaisia. Veronalennusta rajoittaa myös ylikorvauskielto. Ylisuuren tuen välttämiseksi jäsenvaltioiden tulee vuosittain mukauttaa biopolttoaineen verotuen määrä esimerkiksi raakaöljyn hinnanvaihtelujen mukaan.

Edellä mainitun lisäksi biopolttoaineiden veronalennusohjelmiin tulevat myös sovellettaviksi muun muassa yhteisön verosyrjintää ja val-

tiontukia koskevat säännökset, jotka myös rajoittavat veronalennusmahdollisuuksia.

*Biokaasujen ja niitä käyttävien ajoneuvojen verotus*

Energiaverodirektiivin soveltamisalaan kuuluvat maakaasu ja muut kaasumaiset hiilivedyt kuten metaani. Näin ollen myös bioperäiset metaanista koostuvat kaasut ovat lähtökohtaisesti verotettavia tuotteita sekä moottori- että lämmityspolttoaineena. Energiaverodirektiivin 16 artikla mahdollistaa kuitenkin biomassasta peräisin olevien kaasujen vapauttamisen verosta.

Käytännössä Suomessa on menetelty energiaverodirektiivin mahdollistamalla tavalla, eli biokaasuista ei suoriteta valmisteveroa Suomessa.

Vuoden 2004 alusta voimaantulleen ajoneuvoverolain mukaan metaanista koostuvaa polttoainetta, mukaan lukien biokaasua, käyttävistä henkilö- ja pakettiautoista ei myöskään tarvitse suorittaa tietyin päästödedylytyksin ajoneuvojen vuotuista käyttövoimaveroa (entinen dieselvero), joka muutoin tulee suoritettavaksi silloin, kun ajoneuvossa käytetään moottoribensiiniä lievemmin verotettua polttoainetta. Metaanikäyttöisistä henkilö-, paketti-, kuorma- ja linja-autoista ja ajoneuvoista ei myöskään makseta polttoainemaksulaissa tarkoitettua polttoainemaksua, joka muutoin tulee maksettavaksi silloin, kun ajoneuvossa käytetään verotonta tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta.

*Biopolttoaineiden verotuksen kehittäminen*

Huomiota on syytä kiinnittää siihen, että ilman verohuojennuksia biopolttoaineiden markkinoille tuonti itse asiassa kasvattaa polttoaineverotusta verrattuna bensiinin ja dieselöljyn käyttöön. Esimerkiksi yhtä bensiinilitraa korvaamaan tarvitaan 1,5 litraa bioetanolia, josta myös maksetaan valmistevero 1,5 litran mukaan.

Valiokunnan näkemyksen mukaan liikenteen biopolttoaineilta tulisi poistaa hiilidioksidipohjainen lisävero ja sen lisäksi tulisi seurata biopolttoaineiden käytön lisääntyessä tarvetta alentaa edelleen biopolttoaineiden verotusta periaatteena neutraalisuus lopputuotteen kannalta.

Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että biopolttonesteiden verotuksessa otetaan käyttöön ainakin EU:n energiaverodirektiivin suomat verohelpotusmahdollisuudet ja että niillä pyritään tukemaan erityisesti kotimaisesti tuotettujen biopolttoaineiden käyttöä, ja ehdottaa, että talousvaliokunta ottaisi mietintöönsä asiaa koskevan lausuman.

#### **Lain soveltamisala**

Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että lain soveltamisalan ulkopuolelle on rajattu jakelijat, joiden kalenterivuoden aikana kulutukseen toimittama moottoribensiinin, dieselöljyn ja biopolttoaineiden määrä on enintään miljoona litraa. Tällä säännöksellä on valiokunnan saaman selvityksen mukaan pienimuotoinen valkuaisen ja RME-biodieselin yhteistuotanto ja elinkeinotoiminta rajattu pois liikennepolttoainemarkkinoilta. Valiokunta toteaa, että rajan muuttaminen 100 000 litraan mahdollistaisi esityksen 6 §:n sopimusmenettelyn kautta myös ekotehokkaana pienimuotoisen tuotannon kehittämisen, suoramyynnin sopimusteitse ja nostamisen markkinoille. Valiokunta pitää erityisen tärkeänä, että kotimaista hajautettua biopolttoainetuotantoa kehitetään ja kannustetaan, ja ehdottaa, että talousvaliokunta ottaisi mietintöönsä asiaa koskevan lausuman.

Valiokunta toteaa, että ehdotetun lakiesityksen seurauksena verrattain nopealla aikataululla

tehtävät investointipäätökset ja kehitysvaiheet voivat suunnata merkittävästi myös tulevaisuuden biopolttoaineiden tuotantovaihtoehtoja. Suomen kannalta on tärkeää, että biopolttoaineisiin liittyvät ratkaisut tehdään kauaskantoisesti ja kestävästi tutkimustietoon perustuen. Samalla joudutaan pohtimaan, minkälaista tutkimusta tarvitaan paikantamaan aukkoja tietämyksessämme ja minkälaisia toimenpiteitä tarvitaan tilanteen suuntaamiseksi kestäväälle pohjalle.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että käyttövelvoitteen ohella tulee arvioida myös muita edistämistoimia, koska hajautettu pienimuotoinen tuotanto sekä suuret keskitetyt ratkaisut ja näiden erilaiset muunnelmat voivat kaikki olla kestäviä ratkaisuja, mutta vaativat yleistyäkseen erilaisia ohjauskeinoja. Valiokunta katsookin, että kotimaisten biopolttoaineiden tuottamista tulee kannustaa ja helpottaa nyt säädettävällä lainsäädännöllä, ja esittää sen vuoksi, että talousvaliokunta kiinnittäisi erityisesti huomiota tähän kokonaisuuteen ja harkitessaan lain soveltamisalaa ottaisi huomioon eri vaihtoehtojen yhteiskäyttöä mm. kotimaisen tuotannon taakamiseksi.

#### **Lausunto**

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että talousvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.*

Helsingissä 7 päivänä joulukuuta 2006

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Markku Laukkanen /kesk	Pertti Salovaara /kesk
vpj.	Matti Kangas /vas	Arto Seppälä /sd
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Timo Seppälä /kok
	Saara Karhu /sd	Harry Wallin /sd
	Marjukka Karttunen /kok	Lasse Virén /kok
	Inkeri Kerola /kesk	Raimo Vistbacka /ps
	Reino Ojala /sd	vjäs. Reijo Paajanen /kok
	Erkki Pulliainen /vihr	Lyly Rajala /kok.
	Eero Reijonen /kesk	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.